

2021 / 2022

Jahresbericht



Auf dem Weg zur
Verkehrswende ...



2021 / 2022

Jahresbericht

Inhalt

- 6 Editorial**
Zeitenwende
- 8 Verbandspolitik im ÖPNV**
ÖPNV und Corona – Verkehrswende in der Pandemie 2.0
- 10 Eisenbahnpolitik**
Eisenbahnpolitische Bilanz und Ausblick
- 12 Technik und Normung**
Mobilitäts- und Energiewende, Innovationshochlauf, aber auch die Pandemie nutzte die Branche, um sich auch 2021 besser aufzustellen und weiterzuentwickeln
- 14 Wissenschaftlicher Beirat**
Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV
- 35 Personenbeförderungsrecht**
PBefG-Novelle schafft stabile Rechtsgrundlagen für On-demand-Projekte
- 36 Aufgabenträger und Verbände**
„Deutschland Abo“-Upgrade – die bundesweite Dankeschön-Aktion der Nahverkehrsbranche
- 37 Bildung**
Berufsbildung im digitalen Transformationsprozess
- 38 ÖPNV-Finanzierung**
ÖPNV-Finanzierung: GVFG-Mittelhochlauf 2020 bis 2030
- 40 Statistik**
Entwicklung des Berufsverkehrs

Politik und Kommunikation

- 18 Verbandskommunikation**
Branchenkommunikation im zweiten Pandemiejahr
- 20 Online-Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit**
#mehrbebewegen – Verbandskommunikation zur Bundestagswahl 2021 auf Social Media
- 22 Interne Kommunikation**
Zwischen Großthema und Nische: ausgewählte Themen der Verbandskommunikation
- 24 Politische Planung, Bund-Länder-Koordinierung**
Verbandspolitische Arbeit im Zeichen der Bundestagswahl 2021
- 25 Arbeitgeberinitiative**
Arbeitgeberinitiative unterstützt Topthemen Personalgewinnung und Digitalisierung
- 26 Europapolitik**
Das europäische „Fit for 55“-Paket soll mehr Nachhaltigkeit in die Wirtschaft bringen
- 43 Eisenbahnpersonenverkehr**
Ist der SPNV noch zukunftsfest?
- 44 Marktfragen Güterverkehr**
Endlich Rückenwind für den Einzelwagenverkehr – Netzwerk Zukunft Einzelwagenverkehr gegründet
- 45 Ressourcenmanagement Eisenbahn**
Kombinierten Verkehr stärken – Inhalte des Koalitionsvertrages umsetzen!
- 46 Duale Ausbildung**
Zukunft jetzt! Neue Eisenbahnerausbildung startet zum Ausbildungsjahrgang 2022
- 47 Eisenbahnpolitik und -infrastruktur**
Novellierung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG)
- 48 Eisenbahnbetrieb**
Einsatz von Mehrkrafttriebfahrzeugen
- 49 Eisenbahnbetrieb**
Zugfunk auf Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen

Wirtschaft und Recht

- 30 Standardisierte Bewertung**
Neue Standardisierte Bewertung boostert Projekte
- 31 New Mobility Forum**
Mobilitätsanbieter unterstützen multimodale Budgets
- 32 Steuern**
Der Entwurf der neuen Energiebesteuerungsrichtlinie (RL 2003/96/EG)
- 33 Beförderungsverträge**
Gesetz für faire Verbraucherverträge – Brancheninteressen weitgehend gewahrt
- 34 Autonomes Fahren im ÖPNV**
Autonomes Fahren im ÖPNV
- 50 Eisenbahnrecht**
„Alle reden vom Wetter ...“
- 51 Europäische Eisenbahnangelegenheiten**
EU-Kommission strebt ein modernisiertes transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) an
- 52 ETCS**
„Digitale Schiene Deutschland plus“ – Ausrüstung des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes mit ETCS

Technik und Normung

- 54 Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen**
Normungsleitfaden des VDV für den Vollbahnsektor und die städtischen Schienenbahnen

- 55 Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung**
Änderungen an Bestandsfahrzeugen – eine genehmigungsrelevante Angelegenheit
- 56 Zugsicherungstechnik**
Eisenbahnfachausschuss ALST startet umfangreiche Aktivitäten
- 57 Betrieb ÖPNV**
ZAW Fahrausweisprüfung – Grundlage für gute Dienstleistungsqualität
- 58 Verkehrsplanung**
Zuverlässig und fahrplantreu ohne Behinderung – Status quo LSA-Bevorrechtigungsmaßnahmen
- 60 Technik- und Umweltrecht**
Schnellere Realisierung von Schienenprojekten – VDV bringt Planungsbeschleunigung weiter voran
- 61 Eisenbahninfrastruktur**
Bauliche Infrastruktur der Eisen- und Straßenbahnen
- 62 Auslastungsprognose in der Fahrgastinformation**
Auslastungsprognose für die Fahrgastinformation
- 63 Informationsverarbeitung, Dokumentation**
VDV-Schrift 457 „Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS)“ ergänzt um Themen Echtzeit-Besetzung und videobasierte Vergleichszählung
- 64 Urban-Rail-Standardisierung**
Normung für städtische Schienenbahnen (Urban Rail)
- 66 Elektromobilität, Betriebshöfe und Werkstätten**
E-Busse sorgen nicht für höhere Brandgefahr – erste Erkenntnisse aus Schadensfällen in Abstellanlagen
- 67 Kraftfahrwesen**
Flexibler, innovativer und digital vernetzter Bus als Rückgrat der notwendigen Mobilitätswende
- 68 Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen**
Kältemittel bei Schienenfahrzeugen – quo vadis?
- 69 Elektrische Energieanlagen**
Ladeinfrastruktur für Elektrobusse und Elektrifizierung von Regionalbahnen – Beiträge zur Elektromobilität
- 70 Nachhaltigkeit**
Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz – lästiger Erfüllungsaufwand oder Potenzial für große Chancen?

VDV-Landesgruppen

- 72 Im Überblick**
Die VDV-Landesgruppen
- 73 Baden-Württemberg**
Zahlreiche ÖPNV-Initiativen im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung Baden-Württemberg

- 74 Bayern**
Bayern: Ehrgeizige Ziele für den ÖPNV
- 75 Hessen**
VDV Hessen stellt Weichen für Zeit nach der Pandemie
- 76 Niedersachsen/Bremen**
Niedersachsen/Bremen: Zeit für Neues
- 77 Nord**
Hamburgs ITS-Visionen für die Zukunft und der Kampf gegen massive Einnahmeausfälle in der Gegenwart
- 78 Nordrhein-Westfalen**
„System-Upgrade“ der Stadtbahnssysteme in NRW kommt mit Unterstützung des Landes in Schwung
- 79 Ost**
Landesgruppe Ost: Antriebswende = Verkehrswende?
- 80 Sachsen/Thüringen**
Der ÖPNV zwischen Verkehrswende, Klimaschutz und Coronapandemie
- 81 Südwest**
Ist Krise das neue Normal? – Der Südwesten wird in einem turbulenten Jahr auf eine schwere Probe gestellt

VDV-Organisationen

- 83 VDV-Akademie**
UpTrain – neue Fortbildungen für die Branche
- 84 KnowHow@ÖV**
Wissensplattform KnowHow@ÖV überzeugt mit neuen Angeboten
- 85 Stiftung Führungsnachwuchs**
Stiftung Führungsnachwuchs im VDV
- 86 VDV eTicket Service**
Nächste Generation (((eTicket Deutschland: sicher, flexibel, unabhängig

VDV-Informationen

- 90 Neuerscheinungen 2021**
VDV-Schriften
VDV-Mitteilungen
VDV-Positionen/-Stellungnahmen
- 93 Zeitschriften, Bücher und Zeitschriften 2021**
Zeitschriften, Bücher und Politikbrief
- 94 Digitale Angebote des VDV**
Digitale Angebote des VDV
- 97 Der VDV**
Ziele, Aufgaben und Struktur
- 98 Bildquellen**
- 99 Impressum**

Nach über zwei Jahren einer weltumspannenden Pandemie brach Ende Februar erstmals nach über 60 Jahren wieder Krieg in Europa aus. Unser Kontinent und damit auch Deutschland bleiben also im Krisenmodus. Was all das für nachhaltige Veränderungen mit sich bringt, ist aus heutiger Sicht weitgehend offen.

Zum Zeitpunkt, an dem ich an Sie, liebe Leserinnen und Leser, diese Zeilen schreibe, passiert etwas eigentlich Unvorstellbares, wenn man die letzten Jahrzehnte in Frieden und Freiheit in Europa gelebt hat: Es läuft ein Krieg in der Ukraine, den niemand rational so recht versteht und den niemand, außer dem Aggressor selbst, in dieser Form hat kommen sehen. Nicht nur die Welt insgesamt, sondern auch viele von uns persönlich, da schließe ich mich mit ein, sind erschüttert von der Irrationalität des Handelns der russischen Führung in dieser Angelegenheit. Insofern bitte ich um Ihr Verständnis, dass es mir nicht leicht fällt, an dieser Stelle einfach zur Tagesordnung und zu den ohne Frage nach wie vor sehr wichtigen Themen unserer Branche überzugehen. Denn ich bin überzeugt, dass wir alle gemeinsam vermutlich gerade eine Zeitenwende erleben. Und darauf müssen wir uns einstellen und so gut es geht vorbereiten: Die andauernde Krisensituation der letzten Jahre (Covid-19) und der kommenden Wochen und Monate (Ukraine), wenn nicht Jahre, wird tiefgreifende und nachhaltige Spuren und Veränderungen in unserer Gesellschaft hinterlassen. Die Zeiten des „Weiter so“ in Sachen Wohlstand und Wachstum waren schon in dem Moment ein Stück weit vorbei oder zumindest ausgebremst, als uns ein Virus weltweit ab Anfang 2020 für mindestens zwei Jahre fest im Griff hielt. Und angesichts der nun hinzukommenden Krise in der Ukraine, die laut vielen Expertinnen und Experten in einer humanitären Katastrophe enden könnte, wie es sie in Europa lange nicht mehr gab, wird es umwälzende und einschneidende Veränderungen und Neuausrichtungen in Politik und Gesellschaft geben.

Energiewende, Mobilitätswende, Zeitenwende

Die Reaktion der Bundesregierung, der Bundeswehr ad hoc ein Sondervermögen von 100 Milliarden Euro zur Verfügung zu stellen, ist ein klarer Hinweis darauf, dass sich politische Rationalität und politisches Handeln in den kommenden Jahren verändern werden, ja verändern müssen. Neben die großen Herausforderungen, die nach wie vor der Klimaschutz und in der politischen Ableitung daraus die Erfüllung der weltweiten Klimaziele bis 2030 bzw. 2045 mit sich bringen, tritt ein weiteres Thema, bei dem es um Schutz und in der Umsetzung um Transformation geht: Die Verteidigung der Landesgrenzen, des EU-Raums und der NATO-Partner ist auf einmal präsenter denn je und fordert konsequente Entscheidungen und Handlungen von den politisch verantwortlichen Akteurinnen und

Akteuren in Europa und in Deutschland. Ich möchte an dieser Stelle nicht missverstanden werden, daher stelle ich das noch mal heraus: Der Klimaschutz ist und bleibt eine der zentralen Herausforderungen für unsere und für die nachfolgenden Generationen. Dies steht trotz Covid-19- und Ukraine-Krise überhaupt nicht zur Debatte. Übrigens auch nicht in der Politik, so wie ich das unmittelbar mitbekomme. Und dennoch tritt nun mit der neu zu bewertenden militärischen und geopolitischen Situation ein ebenso dringliches wie globales Thema gleichrangig neben die Erreichung von Klimaziele.

Wir haben in den vergangenen Jahren oft über verschiedene Formen einer Wende diskutiert: Zunächst, nach dem Unglück in Fukushima, stand eine Energiewende im Fokus. Dann folgten, ausgelöst durch den „Dieselskandal“ und die Klimaschutznotwendigkeiten, Forderungen nach einer Verkehrs- oder Mobilitätswende. Wenn man all diese daraus bereits eingeleiteten Transformationsprozesse mit den hinzukommenden Veränderungen bedingt durch die Krisen einer weltweiten Pandemie und den Krieg in der Ukraine zusammenfügt, dann ist es – denke ich – nicht übertrieben, wenn man aus aktuellem Blickwinkel auf das Weltgeschehen von einer Zeitenwende spricht. Wohin diese führt und welche grundlegenden Veränderungen diese mit sich bringen wird, das ist aus heutiger Sicht noch weitgehend offen.

Klimaszutzziele 2030 bleiben trotz allem wichtig

Eines jedoch ist gewiss, und das wird auch künftig weiter das Handeln unserer Branche prägen: Trotz aller Veränderungen müssen die Klimaszutzziele und mit ihnen die CO₂-Minderungsziele im Verkehrssektor bis 2030 erreicht werden. Wir müssen uns bewusst werden, dass die aktuellen Entwicklungen den Handlungsdruck auf die Politik weiter erhöhen, sodass es umso wichtiger ist, dass wir mit der Transformation unserer Branche mit voller Kraft weitermachen, um keinen Zweifel daran aufkommen zu lassen, dass wir bereit sind, unseren Beitrag zur Erreichung der Ziele im Verkehrssektor in den kommenden acht Jahren zu leisten. Trotz aller Folgen der Pandemie, des Kriegs in der Ukraine und der zusätzlichen Herausforderungen, die dadurch auf uns zukommen.

Rettungsschirm und Fahrgastrückgewinnung

Vor allem die finanziellen Rahmenbedingungen, unter denen die Branche die Herkulesaufgabe

der Mobilitätswende bis 2030 stemmen muss, sind spätestens ab 2023 neu zu bewerten. Aktuell sichert der Rettungsschirm, den der VDV maßgeblich für die Branche bei der Politik für die Jahre 2020 bis 2022 verankert hat, im Personenverkehr noch weitgehend die größten Einnahmeverluste durch Fahrgastrückgänge. Der Schienengüterverkehr war zum einen glücklicherweise nicht so stark von den Pandemiefolgen betroffen wie der Rest der Branche und konnte zum anderen durch Trassenpreisreduzierungen ebenfalls wirtschaftliche Verluste weitgehend auffangen. Doch diese Unterstützungshilfen aus öffentlichen Haushalten von Bund und Ländern stehen aktuell mehr denn je unter Vorbehalt.

Wir müssen uns darauf vorbereiten, dass trotz nach wie vor fehlender Fahrgeldeinnahmen und einer eventuell ab Herbst/Winter 2022 weiteren Coronawelle ab dem Jahr 2023 keine oder zumindest keine umfangreichen Gelder mehr für Rettungsschirme etc. zur Verfügung gestellt werden. Der Blick auf das jetzt sehr kurzfristig bereitgestellte Sondervermögen von 100 Milliarden Euro für die Bundeswehr zeigt uns bereits, dass nun zusätzliche Themen im Bundeshaushalt finanziell hinterlegt werden müssen. Und das in einer Größenordnung, die zwangsläufig in anderen Feldern und Ressorts zu Einsparungen führen muss. Umso wichtiger ist es, dass wir als Branche nun schnell und konsequent – sobald die Pandemieentwicklung dies zulässt – mit der Rückgewinnung der Fahrgäste beginnen, die wir in den letzten zwei Jahren durch Coronabeschränkungen, fehlende Fahrtenlässe und sich veränderndes Mobilitätsverhalten verloren haben.

Vor allem im Bereich der Stammkundinnen und Stammkunden wird das eine große Herausforderung. Unsere aktuellen Prognosen gehen bundesweit von einem Rückgang bei den Abozahlen von 15 bis 18 Prozent aus. Wie viele Kundinnen und Kunden davon wir dauerhaft verloren haben, lässt sich noch nicht endgültig ermitteln. Aber eigentlich war ja das Ziel, kommend vom Rekordniveau 2019, jedes Jahr einige Prozent an Fahrgästen und Abonnentinnen und Abonnenten hinzuzugewinnen, um bis 2030 das nötige Wachstum bei Bus und Bahn erreicht zu haben. Also liegt der tatsächliche Verlust an Fahrgästen auf dem Weg zur Mobilitätswende bereits weit höher als bei minus 15 bis minus 18 Prozent. Denn es sind durch Corona nicht nur Kundinnen und Kunden abgewandert, sondern es wurden auch kaum neue Fahrgäste hinzugewonnen. Dies alles ist nicht auf eigene Verfehlungen der Branche zurückzuführen, denn für die Dauer und Heftigkeit dieser Pandemie kann niemand etwas. Aber dennoch müssen wir mit diesen Entwicklungen nun umgehen und entsprechend gesteuern.

Angebote an die politischen Entscheiderinnen und Entscheider

Die Aufgabe des VDV als Branchenverband ist es, seine Mitglieder dabei bestmöglich zu unterstützen.

Sowohl im Personenverkehr (Verdopplung der Verkehrsleistung) als auch im Schienengüterverkehr (mind. 25 Prozent Marktanteil) stehen im Koalitionsvertrag der Bundesregierung klare und messbare Ziele, die die Branche zu erfüllen hat. Wie das gelingen kann, das hat der Verband bereits vor der Bundestagswahl durch zwei Gutachten für den ÖPNV und für den SGV untersuchen und berechnen lassen. Nun gilt es, aus der Vielzahl der dortigen Lösungsansätze diejenigen zu identifizieren und zu priorisieren, die auf dem Weg zur Erreichung der Klimaschutzziele des Verkehrssektors bis 2030 unternehmerisch und politisch erfolgreich umgesetzt werden können. Es müssen konkrete Maßnahmen und Produkte aus der Branche entwickelt und den politischen Entscheiderinnen und Entscheidern als unsere Angebote für die Mobilitätswende vorge schlagen werden. Dies muss aus ureigenem unternehmerischem Interesse heraus erfolgen. Denn nur wenn wir selbst als Branche aktiv die notwendige Transformation gestalten, bleiben wir in der Führungsposition und werden nicht zu Getriebenen im eigenen Markt.

Ein Beispiel dafür, wie erfolgreich man als Branche sein kann, wenn man aktiv und gemeinsam die Angebote gestaltet, war die bundesweite Aboaktion im September 2021. Sowohl in der Branche als auch in der Öffentlichkeit und in der Politik hat uns dieses Projekt einen messbaren Imagegewinn und – noch wichtiger – einen Fahrgastzuspruch gebracht, den wohl kaum jemand vorher so erwartet hätte. Die Branche hat dort gezeigt, wie stark sie sein kann, wenn sie gemeinsam und koordiniert zusammenarbeitet. Für mich als Verbandsvertreter ein toller Moment in einer schwierigen Zeit, denn unser Bestreben als Branchenverband ist es ja, per se Plattform und Koordinator gemeinsamer Aktivitäten zu sein. Ich bin der festen Überzeugung, dass es angesichts der großen Herausforderungen, die für uns alle anstehen, gut und richtig ist, diesen Weg der Gemeinsamkeit und des aktiven Handels als Branche in den kommenden Jahren konsequent weiterzugehen. Das heißt natürlich nicht, dass die zahlreichen anderen Projekte und Arbeiten, die im VDV und im Ehrenamt auch im vergangenen Jahr wieder mit großem Engagement vorangetrieben wurden, weniger wichtig sind. Auch dafür gilt mein ausdrücklicher Dank allen Kolleginnen und Kollegen, die daran erfolgreich mitgewirkt haben.



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

ÖPNV und Corona – Verkehrswende in der Pandemie 2.0

Nachdem im vergangenen Jahr anfangs noch die Hoffnung bestand, die Coronapandemie könnte sich aufgrund der in Rekordzeit zur Verfügung stehenden Impfstoffe als heftiger, aber kurzfristiger externer Schock erweisen, ist spätestens mit der Omikron-Welle des vergangenen Winters klar, dass sich die Branche auf einen längeren Übergang bis zum Eintritt einer endemischen Situation einrichten muss. Auch zum Jahreswechsel 2021/2022 prägten die Diskussionen um Pandemiepläne, Coronaschutzverordnungen, Fahrgast- und Einnahmeverluste sowie die Debatten um eine Verlängerung des ÖPNV-Rettungsschirms die Arbeit und das Wirken der ÖPNV-Branche und des VDV. Daneben standen mit der Bundestagswahl im September 2021 und den Koalitionsverhandlungen auch die ebenso wichtige Arbeit für die zukünftigen Rahmenbedingungen der Branche und die dringend notwendige Verkehrswende im Zentrum der politischen Arbeit.

Nach einem deutlichen Absinken der Inzidenzen im Sommer 2021 und einem guten Start der Impfkampagne wurde deutlich, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronapandemie die Branche noch länger beschäftigen würden.

Gleichzeitig wirken die langfristigen Trends wie Klimawandel, aber auch Demografie und Nachhaltigkeit fort und die Notwendigkeit der Verkehrswende bleibt weiterhin hochaktuell – wie die verschärften Klimaschutzziele der EU, der Koalitionsvertrag und das wegweisende Urteil des Bundesverfassungsgerichts zeigen. Es gilt daher, an die Entwicklungen vor Corona anzuknüpfen und gemeinsam ambitioniert an der Transformation des Sektors zu arbeiten.

Auch politisch standen die Bewältigung der Pandemiefolgen und der Klimaschutz im Zentrum der Debatten zur Bundestagswahl, die mit der „Ampel“ erstmals in einer Koalition von drei Parteien zur Bildung einer neuen Bundesregierung mündete. Die Begleitung dieses Prozesses und des Koalitionsvertrages im Sinne der Branche war eine weitere zentrale Aufgabe des Verbandes im abgelaufenen Jahr. Im Ergebnis ist die erreichte Vereinbarung zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP für die 20. Legislaturperiode eine taugliche Basis für die weitere Entwicklung der Branche, die jedoch der entsprechenden Umsetzung bedarf.

ÖPNV-Rettungsschirm 2021/2022

Nach den erfolgreichen Debatten zum Rettungsschirm 2020 und der Einigung zwischen Bund und Ländern auf eine hälftige Lastenteilung war schnell klar, dass es einer Fortführung auch im Jahr 2021 bedurfte. Diese wurde mit der erneuten Novelle des Regionalisierungsgesetzes im Sommer 2021 umgesetzt und der Rettungsschirm verlängert und auf ein Gesamtvolumen von 7 Mrd. Euro aufgestockt. Damit wurde der singuläre Ausgleich der Branche erneut deutlich, die für ihre Leistungen der Daseinsvorsorge als einzige eine nahezu vollständige Schadenskompensation erhält. Nach

jüngsten Berechnungen und Prognosen ist auch klar, dass mit rund 3 Mrd. Euro im Jahr 2020 und 4 Mrd. Euro im Jahr 2021 die Gesamtsumme ausreichen wird, um den Schaden abzudecken.

Zugleich wurde mit der Omikron-Welle deutlich, dass auch die Einnahmeverluste 2022 erneut durch Finanzmittel der öffentlichen Hand abgedeckt werden müssen und es einer weiteren Verlängerung des Rettungsschirms bedarf. Erfreulicherweise ist es gelungen, diesen Rettungsschirm bereits im Koalitionsvertrag zu verankern, sodass die politische Absicherung der Debatte über den prognostizierten Schaden von 3,1 Mrd. Euro für 2022 als erreicht gelten kann.

Zukunft der ÖPNV-Finanzierung – VDV-Leistungskostengutachten

Neben den Fragen bezüglich des Rettungsschirms und den Rahmenbedingungen für den Bau und die Erneuerung von Infrastruktur, die mit der Novelle des GVFG, der fortgeschriebenen LuV und der Verankerung der Planungsbeschleunigung schon zu Ende der vergangenen Legislatur adressiert wurden, rückte die Frage nach einer auskömmlichen und für den Klimaschutz notwendigen Betriebskostenfinanzierung immer weiter in den Fokus.

Um dieses Thema vor der Bundestagswahl fachlich und politisch zu adressieren, wurde zu Beginn des Jahres 2021 das VDV-Leistungskostengutachten erarbeitet. Dieses Gutachten zeigt die zur Erreichung des Klimaziels notwendige Leistungssteigerung im ÖPNV und den daraus entstehenden zusätzlichen Finanzbedarf bis 2030 auf.

Im Ergebnis muss unter den gesetzten Prämissen die Verkehrsleistung insgesamt um knapp ein Viertel gegenüber 2018 steigen. Für den SPNV ergibt sich 2030 ein zusätzlicher konsumtiver Finanzierungsbedarf in Höhe von rund 11 Mrd. Euro, die bedarfsorientiert den unterschiedlichen Modi zufließen müssen. Wichtig ist dabei, dass es um eine Angebotsoffensive des Gesamtsystems geht,

das entsprechend den Mobilitätsbedürfnissen der Kundinnen und Kunden ausgestaltet ist. Die zusätzlichen Finanzmittel zur Schließung dieser Lücke sollen zweckgebunden und orientiert an den jeweiligen Angebotsformen an die Verkehrsunternehmen fließen. Die Mittelzuweisung soll sich an der bewährten Weise über Länder und Aufgabenträger orientieren.

Am Ende bildete das Gutachten die Grundlage für einen einstimmigen Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, die eine Aufstockung der Regionalisierungsmittel um jährlich 1,5 Mrd. Euro forderte und damit auch den Pfad in Richtung Koalitionsvertrag beschrieb.

Koalitionsvertrag

Am 7. Dezember 2021 wurde dann nach einem längeren Prozess der Koalitionsvertrag der „Ampel“ unterzeichnet und damit Geschichte geschrieben. Das erste Mal bilden drei Parteien eine Regierung auf Bundesebene. Keine ganz einfache Konstellation – wenn man sich die unterschiedliche Verortung der Akteurinnen und Akteure und ihre entsprechenden Grundüberzeugungen anschaut.

Inhaltlich finden sich für die Branche jedoch viele wichtige Punkte wieder und so kann der Koalitionsvertrag als gute Ausgangsbasis für die kommenden vier Regierungsjahre bewertet werden.

Die Klimaschutzziele von Paris haben dabei nach dem Willen der Koalitionärinnen und Koalitionäre oberste Priorität. Gleichzeitig sollen die sich auseinanderentwickelnden Lebensverhältnisse in Regionen, in Städten und im ländlichen Raum wieder zueinandergeführt werden. Zu guten Lebensbedingungen gehören dabei aus Sicht der Koalitionspartnerinnen und Koalitionspartner auch alltagstaugliche, nachhaltige Mobilitätsangebote in allen Raumstrukturen.

Dafür soll eine nachhaltige, barrierefreie, innovative und für alle alltagstaugliche Mobilität ermöglicht werden. „Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern“, steht dabei als Leitsatz für die Branche festgeschrieben. Für 2022 werden den Verkehrsunternehmen dabei die pandemiebedingten Einnahmeausfälle 2022 „wie bisher“ ersetzt.

Geplant ist darüber hinaus ein „Ausbau- und Modernisierungspakt“ von Bund, Ländern und Kommunen. Dort soll festgelegt werden, wer bis 2030 welche Finanzierungsanteile übernimmt. Zugleich sollen Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume definiert werden. Die Regionalisierungsmittel, mit denen der Bund sich an den Kosten für den ÖPNV und den Personennahverkehr auf Schienen beteiligt, sollen laut Koalitionsvertrag dazu ab 2022 erhöht werden. In welchem Umfang

sich der Bund hier engagiert und welchen Anteil insbesondere die Länder übernehmen, bleibt jedoch zu diskutieren.

Aus vielen weiteren Themen ist weiterhin das Thema Planungsbeschleunigung hervorzuheben. Hier sind detaillierte Verabredungen getroffen worden mit dem Ziel, „die Verfahrensdauer mindestens zu halbieren“. Ein ambitioniertes Vorhaben, das jedoch für die Verkehrswende essenziell ist.

Klar ist indes auch, dass es im Ergebnis aber auf die Umsetzung der Verabredungen ankommt, und hier zeigten sich schon bei der Bewältigung der Omikron-Welle erste dogmatische Unterschiede in der Positionierung der Parteien. Und auch die realpolitischen Herausforderungen und Krisen, die sich nicht im Koalitionsvertrag wiederfinden, werden diese Verabredungen immer wieder überformen.

Kundenrückgewinnung, Digitalisierung und Vernetzung

Erneut steht wie im letzten Jahr die Frage im Raum, wie sich die Coronapandemie längerfristig auf unser Mobilitätsverhalten auswirken wird. Kehren wir weitgehend zu unserem Verhalten vor der Pandemie zurück oder verändert Corona die Dinge ganz grundsätzlich und dauerhaft?

Wie viele Menschen werden (öfter) im Homeoffice arbeiten und nicht mehr (so oft) pendeln? Wie hat sich unser Freizeitverhalten durch 2 Jahre Pandemie verändert? Gehen wir genauso oft ins Kino oder ins Stadion wie zuvor oder nutzen wir vermehrt digitale Angebote von zu Hause aus?

Klar ist, dass die Branche hier nicht abwartend, sondern proaktiv handeln muss. Die Rückgewinnung von Kundinnen und Kunden in allen Segmenten hat dabei eine zuallererst unternehmerische, aber auch politische Dimension. Denn ein Mehr an öffentlichen Geldern erfordert auch die Darlegung des eigenen Beitrags. Hier können und müssen neben der für den Klimaschutz notwendigen Angebotsoffensive die Digitalisierung und Vernetzung der Angebote massiv vorangetrieben werden. Gemeinsam gilt es, die Krise und die dadurch hervorgerufenen beschleunigten Veränderungsprozesse und den Gestaltungsauftrag aus dem Koalitionsvertrag als Chance zu begreifen und zu nutzen.



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

Eisenbahnpolitische Bilanz und Ausblick

Die abgelaufene 19. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages war eisenbahnpolitisch die bisher inhalts- und erfolgreichste in der Geschichte der Bundesrepublik. Angesichts des großen Nachholbedarfs und der aktuellen Herausforderungen im Zusammenhang mit Klimawandel und Coronapandemie war dies auch dringend nötig. Für die Bundespolitik bleibt in der 20. Legislaturperiode noch mehr als genug zu tun.

Die 19. Legislaturperiode war dadurch gekennzeichnet, dass die Politik immer stärker die Bedeutung der Eisenbahnen für die Erreichung ihrer gesamtpolitischen Ziele erkannte. Das Wort „Verkehrswende“ wurde im Rahmen dieser Entwicklung von einer politischen Provokation zum Allgemeingut.

Programmatisch war bereits am Ende der 18. Legislaturperiode mit dem „Masterplan Schienengüterverkehr“ ein wichtiger Schritt vollzogen worden. Inhaltlich hatte sich der VDV dort stark einbringen können und in der Arbeitsgruppe, die die Umsetzung des Masterplanes begleitet, den Ko-Vorsitz übernommen. Diese Arbeitsgruppe war während der gesamten Legislaturperiode aktiv und begleitete die Schritte zur Umsetzung des „Masterplanes Schienengüterverkehr“ tatkräftig, unterstützt durch das eigens für den Schienengüterverkehr geschaffene Referat im BMVI. Zahlreiche Ziele des Masterplanes konnten bereits umgesetzt werden; an anderen wird gearbeitet.

Der „Masterplan Schienenverkehr“ als übergreifendes Programm wäre ohne dieses Vorbild nicht denkbar gewesen. Sein Anwendungsgebiet erstreckt sich auf die gesamte Eisenbahnbranche, ohne dass er den „Masterplan Schienengüterverkehr“ ersetzen soll. Er weist ein höheres Abstraktionsniveau auf als sein recht konkret formuliertes Pendant beim Schienengüterverkehr. Dennoch ist er wegen seiner Signalwirkung ein wichtiger Meilenstein. Er bündelt darüber hinaus wichtige Aktivitäten auf der bundespolitischen Ebene und bindet sie in die verkehrspolitische Agenda ein. Zu nennen ist dabei insbesondere der Deutschlandtakt, der die Rahmenbedingungen für den gesamten Eisenbahnverkehr in Zukunft dominieren wird.

Außer durch die umfangreichen programmatischen Großprojekte war die Legislaturperiode auch durch ganz konkrete Maßnahmen geprägt, die aus Notwendigkeiten der Situation heraus notwendig wurden. Zu nennen sind die Coronahilfen für den ÖPNV/SPNV sowie die Bereitschaft des Bundes, während der Pandemie über die vorzeitige Auszahlung der RegG-Mittel die Liquidität der Unternehmen (und Aufgabenträger) im SPNV sicherzustellen. Für den Schienengüterverkehr und den eigenwirtschaftlichen Eisenbahnpersonenverkehr konnte nach langem Anlauf mit der

(z. T. rückwirkenden) Trassenpreisreduzierung ein wichtiger Beitrag zur Milderung der Pandemiefolgen geleistet werden.

Bei der Infrastrukturentwicklung gab es einen neuen Bedarfsplan für den Ausbau der Bundes-schienenwege zu vermeiden. Dieser Plan brachte im Hinblick auf Auswahl und Umfang der Planungen einige Fortschritte. Zu erwähnen ist beispielhaft die Aufnahme des 740-Meter-Netzes sowie nach längerer Prüfung auch zahlreicher Maßnahmen zur Ermöglichung des Deutschlandtaktes. Allerdings reichen die derzeit vorgesehenen Haushaltsmittel nicht aus, um die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs bis 2030 umzusetzen. Im Hinblick auf die Ersatzinvestitionen wurde eine dritte LuFV-Periode vereinbart, die nun über eine längere Laufzeit von zehn Jahren gelten soll. Der Infrastrukturbeitrag des Bundes hierzu wurde zunächst auf 4,6 Mrd. Euro/a im Jahr 2020 bis 2024 erhöht. Danach soll er schrittweise bis 5,9 Mrd. Euro im Jahre 2029 wachsen.

Bei der GVFG-Förderung gab es durch die Aufnahme der Fördertatbestände „Reaktivierung“ und „Elektrifizierung von Schienenstrecken“ sowie der Grunderneuerung u. a. von NE-Infrastruktur erhebliche Fortschritte zu verzeichnen. Zudem wurde die Mittelausstattung erheblich verbessert.

Das SGFFG, das im Laufe der Legislaturperiode von beihilferechtlichen Problemen belastet wurde, konnte ein Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission im Kern unbeschadet überstehen und wurde kurz vor Ende der Legislaturperiode um die Förderung von Neu- und Ausbauinvestitionen der NE-Bahnen erweitert. Damit wurde eine langjährige Forderung des VDV erfüllt.

Mit der Trassenpreisförderung des Güterverkehrs auf dem Netz der Eisenbahnen des Bundes, die die Güterbahnen um 350 Mio. Euro/a über zunächst fünf Jahre entlastet, wurde eine Hauptforderung des „Masterplanes Schienengüterverkehr“ umgesetzt. Die Förderrichtlinie Gleisanschlussverkehr wurde in wesentlichen Punkten überarbeitet und bietet nun bessere Bedingungen für den Bau und die Erhaltung von Gleisanschlüssen. Die Fortschreibung der Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr konnte in der letzten Legislaturperiode nicht

mehr abgeschlossen werden und gehört zum dringenden Aufgabenkatalog der neuen Legislaturperiode. Neu ist die Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Anlagen im Einzelwagenverkehr, die den Schienengüterverkehr von der hohen Kostentlast für die Anlagennutzung entlasten soll, die insbesondere den Wagenladungsverkehr trifft. Dieses Förderinstrument steht im Gegensatz zur Trassenpreisförderung auch für die NE-Infrastruktur zur Verfügung.

Die Einrichtung und der Aufbau des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung war ein Signal für die Gleichstellung des Schienenverkehrs bei den Forschungsaktivitäten des Bundes. Das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ fördert Innovationen im Schienengüterverkehr mit zunächst 30 Mio. Euro, was nicht ausreicht, aber ein hoffnungsvoller Einstieg ist.

Mit der Verabschiedung des Schienenlärmschutzgesetzes konnten restriktive Maßnahmen wie Nachtfahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen etc., die von interessierter Seite gefordert worden waren, vermieden werden.

Auch bei anderen Gesetzen konnten Erfolge erzielt werden. Durch beharrliche Argumentation konnten die vom Bund geplanten Änderungen der Bundeseisenbahngebührenverordnung (zumindest vorerst) aufgehalten werden. Durch kreative Auslegung europäischen Rechts konnten die Netze des Regionalverkehrs außerhalb der Kategorie des „übergeordneten Netzes“ verbleiben, sodass kostenträchtige Folgen vermieden wurden. Ein Versuch der Bundesregierung, die Förderung von NE-Bahnen mit ihrer Einstufung in das übergeordnete Netz zu koppeln, konnte mithilfe des Bundestages vereitelt werden. Die EU-Kommission hat allerdings ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet und möchte die Ausnahmenvorschriften des EU-Rechts leerlaufen lassen.

Der VDV konnte sich in der abgelaufenen Legislaturperiode in allen die Eisenbahnen und den ÖPNV betreffenden Gesetzgebungsverfahren einbringen. In fast allen Fällen wurden Änderungswünsche des Verbandes berücksichtigt – ein Ausweis für das Vertrauen und die Wertschätzung, die unser Votum genießt.

Dennoch wurde naturgemäß nicht jeder Wunsch erfüllt; für die kommende Legislaturperiode bleibt genug zu tun. Die neue Koalitionsvereinbarung liefert dazu gerade auch im Eisenbahnbereich viele Stichworte. Sie setzt das ehrgeizige Ziel, den Eisenbahnpersonenverkehr bis 2030 zu verdoppeln und den Schienengüterverkehr bis dahin auf 25 Prozent Marktanteil zu erreichen. Zu diesem Zweck soll es eine Investitionsoffensive geben. In die Schiene sollen erheblich mehr Investitionen als in die Straße fließen; die Investitionsmittel für die DB AG sollen erhöht werden. Ein Manko in diesem Zusammen-

hang ist, dass hier von NE-Bahnen nicht die Rede ist. Die NE-Infrastruktur auf die Tagesordnung zu setzen, wird ein Schwerpunkt der Verbandsarbeit der nächsten Jahre sein, auch im Hinblick auf die Ausweitung der Trassenpreisförderung auf die NE-Strecken.

Bei den Prioritäten für den Ausbau des Netzes findet sich die Besonderheit, dass diese „im Konsens mit den Verkehrsverbänden“ gesetzt werden sollen. Es zeigt sich hier, wie wichtig es war, gestützt auf Umfragen unter den Mitgliedern den Bedarf der EVU und den Aufgabenträgern in „Maßnahmenlisten“ zusammenzustellen, die in der Politik große Beachtung finden. Für den angekündigten neuen Bundesverkehrswegeplan 2040 haben wir auf dieser Grundlage viele praxisorientierte Vorschläge. Dabei kommen uns auch weitere Ziele der Koalition entgegen, wie die Elektrifizierung von 75 Prozent des Schienennetzes bis 2035, das Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“ (das auf die vom VDV propagierten Kleinmaßnahmen gemünzt ist), die verstärkte Reaktivierung von Strecke, die Erarbeitung von Qualitätskriterien für Verkehrsangebot und Erreichbarkeit des ländlichen Raums, ein neues Bahnhofsprogramm und die Einrichtung einer „Beschleunigungskommission Schiene“.

Neben dem Einzelwagenverkehr sollen auch für Gleisanschlüsse die Bedingungen weiter verbessert werden – gute Voraussetzung für die Gleisanschlusscharta des VDV und sein Netzwerk Einzelwagenverkehr. Für mehr KV soll die Kranbarkeit der Sattelaufleger sichergestellt werden; Lkw im Zu- und Ablauf zum KV bis 50 km sollen mautfrei fahren können.

Für den Personennahverkehr wird die Erhöhung der Regionalisierungsmittel 2022 in Aussicht gestellt und der ÖPNV-Rettungsschirm verlängert. Schließlich sollen auch die Trassenpreise generell nach Maßgabe des Bundeshaushaltes weiter gesenkt werden.

Hier wird ein Vorbehalt deutlich, der naturgemäß für alle Ankündigungen der Koalitionsvereinbarung gilt: Es gilt der Haushaltsvorbehalt. Im Kampf mit zahlreichen anderen ebenfalls in der Koalitionsvereinbarung genannten politischen Zielen um die Haushaltsmittel gilt es daher, auch in den nächsten Jahren nicht nachzulassen. Insgesamt liefert die Vereinbarung gerade auch im Eisenbahnbereich aber eine gute Grundlage für die Verbandsarbeit.



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

Mobilitäts- und Energiewende, Innovationshochlauf, aber auch die Pandemie nutzte die Branche, um sich auch 2021 besser aufzustellen und weiterzuentwickeln

Die Anforderungen an die ÖV- und SGV-Branche gestalteten sich 2021 u. a. durch die vielen Sondermaßnahmen, die durch Covid-19 verursacht wurden, als sehr herausfordernd. Die strategischen Entwicklungen zum Ermöglichen einer Mobilitätswende hin zu einer nachhaltigen, energieeffizienten und platzsparenden Mobilität wurden ausgebaut und fortgesetzt.

Mobilitätswende und Klimaschutz

Die Klimaziele aus dem UN-Abkommen von Paris, das Klimaschutzgesetz sowie viele weitere Gesetzgebungen und europäische Direktiven bis hin zum Green Deal geben eine klare Richtung für zukünftige Investitionen vor. Die Verkehrsverlagerung auf den klimafreundlichen ÖV und den SGV wird unumstritten von allen politischen Gruppierungen mitgetragen. Dies kam u. a. wunderbar im Abschlussbericht der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (Gremium des Bundesverkehrs- und Umweltministeriums) zum Ausdruck (der VDV stellte den Vorsitzenden der AG Stadtverkehr). Auch der neue Koalitionsvertrag enthält viele Themen, die dem Aus- und Umbau des ÖV und SGV helfen.

Pandemie

Dem jahrzehntelangen Trend einer Fahrgast- und Güterzunahme im ÖV und SGV verpasste die Covid-19-Pandemie zwar eine Delle, aber durch ein sehr enges Zusammenhalten der Branche bei der Umsetzung von Maßnahmen und Regeln konnte das Vertrauen in den ÖV gehalten werden. Mit Studien, Versuchen und Best-Practice-Beschreibungen in VDV-Schriften konnten wir rückblickend die richtigen Maßnahmen umsetzen. Hierzu haben die guten Vernetzungen und der aktive Austausch in den Gremien des VDV sicherlich beigetragen.

Eisenbahn – Kapazitätserhöhung und ETCS

Die Kapazitätserhöhung für eine Mobilitätsverlagerung auf die Schiene wurde strategisch im „Masterplan Schiene“ und am runden Tisch „ETCS & DSD“ erarbeitet. Der Infrastrukturausbau sowie der Aufbau einer ETCS-Infrastruktur wurden mit dem „Schnellläuferpaket ETCS“ im Raum Stuttgart begonnen. Wir haben damit im vergangenen Jahr die Phase des reinen Redens verlassen und gehen als Branche in die Umsetzung! Trotzdem sind noch viele Themen offen und zu klären. In den Arbeitsgruppen des VDV, des DSD und bei Gesprächen mit Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern verweisen wir immer auf den notwendigen Erhalt der Einheit der Eisenbahn in der Signaltechnik (ETCS) sowie einer Finanzierung der

On-Board-Units. In den Arbeitsgruppen des VDV erarbeiten wir ein ETCS-Konzept für NE-Bahnen und arbeiten wir an einer betrieblichen Umsetzung.

Eisenbahn – DAK

Die Bereitschaft der Branche zum weiteren Wandel zeigt sich auch in der Aufnahme des Betriebs von Testzügen mit der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) in Europa. Mit Festlegung des Kupplungstypen können nun alle weiteren Aktivitäten zur Nutzung der Vorteile angegangen werden. Auch hierzu wird sich der VDV in eigenen und übergreifenden Gremien u. a. bei den Themen Datendefinition, Datenanbindung an die Lok, infrastrukturelle Anpassungen, Anpassung der betrieblichen Abläufe, Einbinden in weitere digitale Erfassungssysteme etc. einbringen, um den Nutzwert und eine Kapazitätserhöhung erreichen zu können.

Eisenbahn – Logistik

Neben den „internen, betrieblichen“ Optimierungen müssen aber auch die Kundenbeziehungen und eine intermodale Vernetzung ausgebaut werden. Hierzu gehört eine höhere Flexibilität der Ver- und Umladung. Abstellgleise u. a. mit einer Länge für 740-m-Züge müssen genauso wie Lkw-Parkplätze an den Autobahnen ausgebaut werden. Die Streckenlänge von ca. 400 km für einen wirtschaftlichen Transport von Containern oder der Transport von Sattelauflegern auf der Bahn müssen deutlich gesenkt werden, um grüne Logistikkonzepte mit einer Kombination von Eisenbahn mit einer Feinverteilung durch E-Lkws entwickeln zu können.

Infrastruktur – Vegetationskontrolle und CO₂-Emission beim Bau

Die in den letzten Jahren verstärkt aufgetretenen Unwetter mit u. a. schweren Beschädigungen an Infrastrukturen werfen viele Planungen für einen Kapazitätsausbau zurück und „vergraulen“ Kundinnen und Kunden. Daher sind Konzepte für einen resilienten Eisenbahnbetrieb, der auch bei Störungen an einzelnen Strecken nicht zum Erliegen kommt, wichtig. Der Ausbau von weiteren (Neben-)Strecken ist entscheidend, um auch

Ausweichstrecken für Baumaßnahmen an Hauptstrecken anbieten zu können und die Kundinnen und Kunden auf der Schiene zu halten.

Diskussionen um neue Verfahren bei der Vegetationskontrolle werfen uns, wie auch der Versuch, die CO₂-Emissionen beim Bau von Infrastrukturen gegen den Neubau von nachhaltigen Schienwegen zu nutzen, bei der Umsetzung der klimapolitischen strategischen Ziele zurück. Die Ankündigung der Bundesregierung, eine Bewertung des Artenschutzes und Klimaschutzes gesetzlich zu definieren, verspricht hingegen eine Verbesserung bei Planungs- und Bauprojekten.

BOStrab

Auch im Straßenbahnbereich schreitet der Ausbau der Systeme kontinuierlich voran. Streckenerweiterungen und die Beschaffung von neuen, effizienteren und barrierefreien Fahrzeugen konnten u. a. durch die Fortsetzung der GVFG-Finanzierung bis 2030 aufgenommen werden. Nur die Ablehnung des Baus neuer Tramsysteme trübt die Stimmung. Die Anforderungen an neue Steuerungssysteme (CBTC) und deren Umsetzung werden in den VDV-Gremien intensiv diskutiert. Die Kooperation bei der Beschaffung der Tram-Trains sowie bei den Trams in Sachsen belegt ein neues nachhaltiges Denken der Branche, um u. a. bei Wartungsaufwendungen besser kooperieren zu können.

Standardisierung

Mit unserem Engagement in der nationalen, europäischen und internationalen Standardisierung verfolgen wir das Ziel, die Anforderungen an Komponenten und Systeme betreiberfreundlich zu formulieren. Hierzu sollten Vorgaben messbar und eindeutig sein, um u. a. in Zulassungsprozessen die Anzahl von Gutachten reduzieren zu können. So sind wir in den Leitungsgremien des DIN FSF und in europäischen Koordinierungsgremien vertreten, um einen Überblick über die Entwicklungen zu erhalten und darauf reagieren zu können.

Bus – on demand, E-Mobilität und autonomes Fahren

Die Einbindung von On-demand-Systemen, E-Bussen und noch im Test befindlicher autonomer Shuttle in die Leitstellen erfordert auch eine Abstimmung und in den kommenden Schritten eine Standardisierung. Nur wenn diese Systeme vernetzt sind und der Kunde bzw. die Kundin durchgängig informiert wird bzw. die Leitstellen die betriebliche Situation angezeigt bekommen, kann ein hoher qualitativer Betrieb angeboten werden. Mit den Förderprojekten RAMONA, AMEISE und den Abstimmungen mit den Testprojekten vor Ort konnten wir uns positionieren und in den Arbeitskreisen des Bundes, des KBA, etc. einbringen. So war der VDV auch als Experte zur Anhörung im Bundestag eingeladen. Mit der VDV-AG „Roadmap Autonomes Fahren“ wurde nun der nächste Schritt eingeleitet und die Industrie in die Abstimmung

und Entwicklung der zukünftigen Anforderungen einbezogen. Das Förderprojekt ÖV-Leitmotif-KI unterstützt uns bei den Aktivitäten, um u. a. standardisierte Schnittstellen zwischen ITCS-Systemen und autonomen Fahrzeugen zu entwickeln und so der proprietären Entwicklung entgegenzutreten.

Digitalisierung – betrieblicher Datenbroker

Die neuen Angebote, die durch on demand und autonome Fahrzeuge möglich werden, erfordern eine digitale Unterstützung für die betriebliche Steuerung. Dazu kommen die höheren Anforderungen der geplanten Verkehrswende mit einem Angebotsausbau und dem gegenläufigen Effekt der demografischen Entwicklung mit der Notwendigkeit, 80 000 bis 140 000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bis 2030 in der Branche einstellen zu müssen. Diesem Szenario lässt sich nur durch eine Optimierung der Prozessabläufe mithilfe von Automatisierung begegnen. Die Grundlage aller Automatisierungsbestrebungen wird die Schaffung einer ausreichenden digitalen Datenbasis sein. Hierzu erarbeiten die VDV-Gremien auf Basis eines betrieblichen Datenbrokers Konzepte (IoT-Technologie) zur Dateneinbindung aller technischen Produkte (Fahrzeuge, Infrastruktur etc.) sowie einen Abgriff durch interne und auf Basis vertraglicher Regelungen auch durch externe Dritte vor. Neue Kooperationen und das Erhalten der Datenhoheit werden entscheidend für zukünftige Entwicklungen der Geschäftsmodelle sein. Um diese Kompetenzen in Zukunft bieten zu können, entwickelt die VDV-Akademie im Förderprogramm UpTrain eine neue Ausbildung, u. a. mit einem Fokus auf „Strategischem Datenmanagement“.

Die Branche ist auf dem Weg, die Mobilitätswende vorzubereiten, und setzt hierfür viele Projekte um. Viele der kleinen Schritte, die nötig sind, um Entwicklungen zu fördern bzw. zu lenken und zu leiten, sind oft im ersten Moment nicht direkt erkennbar, aber final entscheidend für den Erfolg. So hat der VDV vor ca. zehn Jahren die Anforderungen an E-Busse und die Ladeinfrastruktur aktiv entwickelt, sodass heute der für den Fahrgast sichtbare Serienhochlauf erfolgen kann. In Anlehnung an diese Erfahrungen müssen wir uns auch im Bereich der Digitalisierung, der Umrüstung auf ETCS und der DAK auf langfristiges Engagement einstellen. Gemeinsam und in Abstimmung in unseren Gremien schaffen wir den Interessenausgleich, um die zukünftigen Anforderungen zu meistern.



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

Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV

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

Auch im Jahr 2021 wurde die Arbeit des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV durch die Einschränkungen im Zusammenhang mit der Coronapandemie stark beeinflusst. In Fortführung der Meetings im Onlinemodus traf sich der Wissenschaftliche Beirat dreimal virtuell. Die Zeit niedriger Inzidenz wurde genutzt, um im September ein Treffen in Präsenz am HOLM – House of Logistics and Mobility in Frankfurt durchzuführen.

Im Mittelpunkt der Arbeit des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV standen im Jahre 2021 erneut die Auswirkungen der Coronapandemie. Bei einer Rückschau auf das Jahr wird deutlich, wie durch die zurückgehenden Fallzahlen und die wieder zunehmende Verkehrsnachfrage im Frühjahr und Sommer der Austausch der Argumente beeinflusst wurden. In vielen Diskussionen ging es aber auch um die Zukunft des ÖV in den Folgejahren. Die Diskussion um die Fortsetzung der erfolgreich begonnenen Verkehrswende wurde vor und nach der Bundestagswahl weitergeführt und es wurden notwendige Forderungen an die Politik formuliert.

Das virtuelle Treffen im Februar befasste sich in drei Diskussionsrunden mit der Pandemie. Außerdem wurden Fragen des Eisenbahnregulierungsgesetzes im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt und aktuelle EU-Themen behandelt.

Das DLR hat eine Untersuchung zu Veränderungen des Mobilitätsverhaltens begonnen und wird die Ergebnisse durch weitere Erhebungen im Jahr 2021 absichern. Als ein erstes Ergebnis wurde erarbeitet, dass bei einer längeren Dauer der Krise die Gefahr bestünde, dass sich neue Routinen im Verkehrsverhalten herausbildeten. Die Verkehrsunternehmen konnten berichten, dass bisher nur wenige Abokundinnen und -kunden verloren gegangen seien. Nach Abschätzungen der DB AG bezüglich des zukünftigen Verkehrsverhaltens wird eine langfristige massive Veränderung nicht erwartet. Demgegenüber werden in der Diskussion mögliche raumstrukturelle Wirkungen angesprochen, die sich bei einer Änderung der Häufigkeit der Wege zum Arbeitsplatz einstellen können. Unter dem Aspekt, dass der Rettungsschirm nur kurzfristig helfen wird, müssen die Begriffe Daseinsvorsorge und Systemrelevanz des ÖPNV verstärkt in die Öffentlichkeit getragen werden. Derzeit gibt es zahlreiche sich überlagernde Effekte, deren Gesamtwirkungen noch nicht eindeutig sind. Es wird festgestellt, dass neben dem Rettungsschirm auch die unternehmerische Verantwortung der Verkehrsbetriebe gesehen werden muss.

Ein aktuelles Forschungsprojekt an der Universität Kassel befasst sich mit Herausforderungen für den ÖPNV als Folge der Pandemie, wie z.B. das subjektiv wahrgenommene Infektionsrisiko. Es sollen Maßnahmen in fünf Handlungsfeldern überprüft werden: Fahrzeuggestaltung, Planung und Betrieb (Schülerbeförderung), Finanzierung und Tarif, Vertrieb und Information sowie Kommunikation. Die Aerosolausbreitung in verschiedenen Fahrzeuggrößen soll simuliert werden. Die Stadt Herne und der RMV sind u. a. Partner der Studie. Die Laufzeit beträgt drei Jahre, der Wissenschaftliche Beirat wird fortlaufend informiert und die Arbeit unterstützen.

Es wird die Beschlusslage zum „Masterplan Schienenverkehr“ und zum Deutschlandtakt vorgestellt und diskutiert. Da die Infrastruktur ein knappes Gut ist, müssen allen Interessenten diskriminierungsfrei geschäftlich verwertbare Trassen zugewiesen werden. In der Diskussion zeigt sich, dass der vorliegende Referentenentwurf zum Eisenbahnregulierungsgesetz aus Sicht des VDV und des Wissenschaftlichen Beirats noch verbesserungsfähig ist.

Der Blick nach Europa liefert neue Herausforderungen bezüglich der aktuellen Mobilitätsstrategie der EU auf Basis des „Green New Deals“. Die Treibhausgasemissionen sollen um 55 Prozent bis 2030 sinken, dies soll ermöglichen, dass 100 Städte klimaneutral werden. Auch dieses Thema wird der Wissenschaftliche Beirat fortlaufend begleiten und die Auswirkungen in Deutschland in den Fokus nehmen.

Im Mai wurde das Treffen erneut als Webmeeting durchgeführt. Der Wissenschaftliche Beirat hatte sich bei diesem Treffen als Schwerpunkt das Gesetz zum autonomen Fahren und die Roadmap zur Umsetzung vorgenommen. Dabei standen die Logik des neuen Gesetzes zum autonomen Fahren und Möglichkeiten zur Anwendung von ÖV-Shuttles in bestimmten Betriebsbereichen im Mittelpunkt der Diskussion. Es zeigte sich, dass noch verschiedene Detailanforderungen überarbeitet und angepasst werden sollten. Positiv wird aufgenommen, dass das Gesetz erfreulich stark die ÖV-Anwendungen im Blick hat. Allerdings sind die Grenzen der Betriebsbereiche noch ungeklärt, diese hängen aber auch von den Fähigkeiten der Fahrzeuge ab; hier gibt es von den Herstellern unterschiedliche Vorstellungen zur Größe der Anwendungen. Diskutiert wird auch die Notwendigkeit von Infrastrukturanforderungen, um ein autonomes Fahren zu ermöglichen. Wünschenswert wäre, dass keine Abhängigkeiten von Infrastruktur geschaffen werden. Auch die Frage

des Einsatzes im Linienbedarfsverkehr oder auch Linienverkehr wird erörtert. Vonseiten des VDV bzw. der Verkehrsunternehmen sind gegenüber den Herstellern klare Anforderungen des ÖPNV an die Fahrzeuge zu kommunizieren. Es müssen verkehrlich sinnvoll einsetzbare Fahrzeuge designt und gebaut werden.

Im Webmeeting im Juli beschäftigte sich der Wissenschaftliche Beirat schwerpunktmäßig mit dem Gutachten zu volkswirtschaftlichen Effekten des öffentlichen Verkehrs in Deutschland. Durch die Präsentation der Ergebnisse des entsprechenden Gutachtens wird klar, dass die Ergebnisse sich gut in frühere Arbeiten und die jüngst veröffentlichte Studie des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung einordnen lassen. In der Diskussion wird die Ermittlung dieser volkswirtschaftlichen Zahlen begrüßt. Es wird angeregt, nun auch die positiven Wirkungen der Nutzung des ÖPNV sowie die Externalitäten zu ermitteln. Es wird begrüßt, dass der VDV für das aktuell in Aufstellung befindliche FoPS-Programm erneut die Aktualisierung und deutschlandweite Anwendung des Verfahrens zur Ermittlung des „kommunalen Nutzens“ vorschlägt. Der Wissenschaftliche Beirat sieht weiteren Forschungsbedarf zu den katalytischen Effekten wie z. B. den „wider economic effects“, die auch perspektivisch in die Bewertungsverfahren des Bundes Eingang finden sollten.

In der Präsenz Sitzung am HOLM wurde zum ersten Mal seit zwei Jahren wieder von Angesicht zu Angesicht diskutiert. Eine sehr ausführliche Diskussion wird über die Kommunikation des Wissenschaftlichen Beirats nach innen und nach außen geführt. Es wird die Chance gesehen, mit Themen, die aktuellen Bezug haben, auch öffentlich zu wirken. Es wird angeregt, den Abstimmungsprozess besser zu koordinieren, um auch kurzfristig auf wichtige Entwicklungen reagieren zu können. Als Ergebnis dieser Diskussion werden ein Papier und eine Pressemitteilung verfasst, um der Politik klarzumachen, dass für die geplante Verkehrswende auch akademisch ausgebildetes Personal notwendig ist. Die Personalknappheit zeigt sich bereits jetzt bei verschiedenen Unternehmen im VDV.

Unter der Überschrift „Ohne akademischen Nachwuchs keine Verkehrswende“ hat der Wissenschaftliche Beirat der Politik ein Fünf-Punkte-Papier vorgelegt. In dem Papier wird aufgezeigt, dass die für das Erreichen der Klimaschutzziele notwendige Verkehrswende auf hochqualifiziertes Personal und mehr akademischen Nachwuchs angewiesen ist. Bund und Länder müssen ihrer Verantwortung für die Nachwuchs- und Wissenschaftsförderung gerecht werden und zusätzliche Impulse im Verkehrsbereich setzen. Mit Blick auf den sich abzeichnenden Personalbedarf der über 600 Verkehrsunternehmen im VDV muss ein Paradigmenwechsel in der Hochschulpolitik vollzogen werden. Wir brauchen jährlich rund 1500 Ingenieurinnen und Ingenieure, 1500

Informatikerinnen und Informatiker, 1500 Kaufleute und weitere Akademikerinnen und Akademiker in den Bereichen Geodäsie, Jura und Umweltschutztechnik. Die vorhandenen Lehrstühle sind derzeit nicht hinreichend in der Lage, dies zu leisten. Deshalb plädiert der Beirat für eine bundesweite Kampagne zur Nachwuchsgewinnung. Der Wissenschaftliche Beirat weist außerdem auf den hohen Bedarf bei Städten, Genehmigungsbehörden und Fachministerien hin. Auch bei den Beratenden Ingenieurinnen und Ingenieuren sowie in der Bau- und Bahnindustrie werden akademische Nachwuchskräfte benötigt. Zur Sicherung der Ausbildung akademischer Fachkräfte fordert der Wissenschaftliche Beirat die Politik auf, mit den Ländern eine Strategie zur Ausweitung der Ausbildungskapazitäten der entsprechenden Lehrstühle zu erarbeiten, die Schwerpunkte an den Hochschulen mit zusätzlichen Professuren wie Eisenbahnbau, -betrieb und Schienenfahrzeugtechnik, öffentlicher Verkehr, integrierte Verkehrssysteme und einschließlich der Informatik, der Verkehrsökonomie und der Stadt-/Raumentwicklung zu Clustern zu entwickeln und in Zusammenarbeit mit den Hochschulen und der Branche eine Kampagne zur Gewinnung von Studierenden für den öffentlichen Verkehr im Zusammenhang mit den Ingenieur-, Wirtschafts- und Verhaltenswissenschaften aufzulegen. Zur Stärkung der Wissenschaft sollten die Mittel für die Ressortforschung in diesem Bereich mindestens verdoppelt werden, um die wissenschaftliche Fundierung von Maßnahmen in der Verkehrspolitik zu gewährleisten. Nach den politischen Beschlüssen des Bundes in der vergangenen Legislaturperiode stehen für Bus und Bahn mehr Finanzmittel zur Verfügung, um wieder in Infrastruktur und in Fahrzeuge investieren zu können: Regionalisierungsmittel, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Entflechtungsmittel und vieles mehr. Nach gegenwärtigem Stand sollen bis 2030 rund 170 Milliarden Euro allein in die Schieneninfrastruktur des Bundes investiert werden. Hinzu kommen Investitionen in Fahrzeuge, Werke und digitale Weiterentwicklung. Das sind attraktive Betätigungsfelder für künftige Studienanfängerinnen und -anfänger. Klimaneutralität, Nachhaltigkeit, spannende und sichere Arbeitsplätze sind Vorzüge gegenüber anderen Branchen. Die Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirats werden in ihren jeweiligen Funktionen diese Vorzüge noch mehr herausstellen und die Nachwuchsgewinnung unterstützen.

Dr.-Ing. Thomas Siefer

*Universitätsprofessor an der
TU Braunschweig*

T 0531 391-63610

th.siefer@tu-braunschweig.de

Dr.-Ing. Felix Huber

*Universitätsprofessor an der
Bergischen Universität Wuppertal*

T 0202 439-4401

huber@uni-wuppertal.de



Bundestag



Politik und Kommunikation

Branchenkommunikation im zweiten Pandemiejahr

Auch das Jahr 2021 war in der Branchenkommunikation des VDV und der durch ihn koordinierten bundesweiten Kampagne #BesserWeiter dominiert von dem sich stetig verändernden Pandemiegeschehen.

In der ursprünglichen Planung der Kampagnen- und Kommunikationsmaßnahmen stand für das Jahr 2021 die Fahrgastrückgewinnung im Zentrum der Aktivitäten. Doch auch im vergangenen Jahr zeigte sich, dass das einzig Berechenbare der Covid-19-Pandemie deren Unberechenbarkeit ist: So musste im Laufe des Jahres immer wieder die eigentliche Planung geändert und flexibel an die sich ändernden Bedingungen angepasst werden. Und dennoch konnten die drei Kampagnenschwerpunkte „Infektionsstudie“, „Reiseanlässe“ und „Fahrgastrückgewinnung“ erfolgreich umgesetzt werden.

Charité-Studie zum Infektionsgeschehen

In den ersten Monaten des Jahres 2021 stand, kommend aus dem Lockdown im Winter mit weitgehenden Beschränkungen und fehlenden Fahrtanlässen, die Aufklärungskommunikation über das geringe reale Ansteckungsrisiko in Bussen und Bahnen im Vordergrund der Kampagnenaktivitäten. Immer wieder hielten sich, trotz diverser wissenschaftlich fundierter und unabhängiger Studien, Medienberichte, dass es im Nahverkehr ein erhöhtes Infektionsrisiko gebe: trotz Maskenpflicht für medizinische bzw. FFP2-Masken und Fahrzeugen, in denen Sicherheitsabstände problemlos eingehalten werden konnten.

Um diese nicht belegten Vorurteile weiter abzubauen, wurde im Rahmen der Kampagne zusammen mit den Bundesländern eine umfassende Studie zum Infektionsgeschehen in Bussen und Bahnen in Auftrag gegeben.

Auftragnehmer war die renommierte Charité Research Organisation, die in den ersten Monaten des Jahres 2021 mit der damals neu auftretenden Virusvariante „Delta“ in einem breit angelegten Feldversuch das Infektionsgeschehen von Pendlerinnen und Pendlern, die täglich verschiedene Verkehrsmittel nutzen, miteinander verglich.

Das Ergebnis war aus Sicht der Branche erfreulich, denn es bestätigte die Erkenntnisse aus zahlreichen anderen Studien, dass ein erhöhtes Infektionsrisiko im Nahverkehr im Vergleich zu Auto und Co. nicht nachgewiesen werden konnte. Im Rahmen der Kampagne wurde dies über einen bundesweiten Presse-termin und entsprechende Onlinekommunikation umfangreich und aufmerksamkeitsstark veröffentlicht und begleitet.

Touristische Reiseanlässe über den Sommer

Mit dem Frühling bzw. Sommer entspannte sich auch im zweiten Pandemiejahr das Infektionsgeschehen deutlich, sodass coronabedingte Beschränkungen aufgehoben wurden, was dafür sorgte, dass die Fahrgäste in Bus und Bahn zurückkehrten. Im Rahmen der #BesserWeiter-Kampagne wurde diese Situation über die Sommermonate genutzt, um auf einen Bereich besonderes Augenmerk zu legen, der durch die Pandemie sehr starke Rückgänge zu verzeichnen hatte: die touristischen Reisen mit Bus und Bahn.

Die dazu als Social-Media-Kampagne angelegten Kommunikationsaktivitäten sahen vor, Influencerinnen und Influencer aus dem thematischen Umfeld des nachhaltigen Tourismus im Ferienmonat August auf eine Reise mit dem Fern- und dem Nahverkehr mit Zwischenstops in allen 16 Bundesländern zu schicken. In Kooperation mit dem Deutschen Tourismusverband (DTV) bereisten die beiden Reise-Influencer „zweidiereisen“ vom 8. August bis 2. September die Republik mit festgelegten Stationen in allen Bundesländern. Im Fokus standen dabei das klimafreundliche Reisen mit Bus und Bahn sowie der nachhaltige Tourismus vor Ort.

Dabei ging es absichtlich nicht von einem prominenten Touristenspot zum nächsten, sondern zu unentdeckten Orten und scheinbar unberührter Natur. Damit zeigte die #BesserWeiter-Reisechallenge, dass man auch abgelegene Orte gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen kann. Über die sozialen Medien erreichte die Aktion letztlich 4,7 Millionen Impressionen und 3,1 Millionen Personen.





Score-Medienkooperation für lokale Sichtbarkeit

Die Reisechallenge im Rahmen der Kampagne bildete auch zugleich den Auftakt der bundesweiten Medienkooperation mit der Score-Verlagsallianz, einem Zusammenschluss von 30 regionalen Tageszeitungsverlagen mit 270 Tageszeitungen und 640 Lokalausgaben. Damit verfolgte die Kampagne das Ziel, die Botschaften zur Nutzung des ÖPNV in Coronazeiten breitestmöglich in ganz Deutschland in den nach wie vor reichweiten- und aufmerksamkeitsstarken Regional- und Lokalzeitungen zu platzieren. Mit einer verkauften Auflage von 8,9 Mio. Zeitungen täglich und einer crossmedialen Tagesreichweite von 31 Mio. Kontakten

war die Score-Verlagsallianz dafür der passende Partner, um die Kampagnenphasen „Reiseanlässe“ und „Fahrgastrückgewinnung“ medial zu begleiten.

Bundesweite Abo-Aktion übertrifft Erwartungen

Die auch im Spätsommer 2021 weiterhin relativ entspannte Infektionslage in Deutschland ermöglichte der Branche und dem VDV im Rahmen der gemeinsamen #BesserWeiter-Kampagne die Umsetzung einer bis dato einmaligen Aktion: Vom 13. bis zum 26. September konnten alle Fahrgäste, die ein gültiges ÖPNV-Abo besaßen, ohne Zusatzkosten den Nahverkehr in ganz Deutschland nutzen. Das Ganze war als „Dankeschön-Aktion“ gedacht für alle Abonentinnen und Abonnenten, die dem ÖPNV in fast zwei Jahren Pandemie die Treue gehalten hatten. Unter dem Titel „Deutschland Abo“-Upgrade wurde diese Maßnahme exklusiv über die Branchenkampagne abgewickelt und kommunikativ begleitet. Neben dem Aufbau und der Pflege eines eigenen Onlineticket-Generators wurden auch die Kundenbetreuung (per E-Mail und per Telefon-Hotline) sowie die Fahrgast- und Medienkommunikation durch die #BesserWeiter-Kampagne gesteuert.

Am Ende standen beeindruckende Erfolgszahlen der Abo-Aktion, die alle vorherigen Erwartungen übertrafen und der Branche letztlich einen positiven Imagegewinn sowie zählbar Fahrgäste zurückbrachte: Insgesamt 706 481 Fahrgäste nahmen in den zwei Wochen an der Aktion teil, die extra eingerichtete Internetseite kam auf rund 4,7 Millionen Seitenaufrufe und zählte 1,5 Millionen Besucherinnen und Besucher. In der anschließenden Marktforschung bewerteten 93 Prozent der Befragten die Aktion als „sehr gut“ oder „gut“. Und auch die Kundenbetreuung per E-Mail und

per Telefon, die insgesamt im Aktionszeitraum über 15 000 Anfragen bearbeitete, wurde als positiv eingestuft.



Vielen Dank an alle Bus&Bahn-Abonent*innen!

Anzeige

13. – 26.09: #besserweiter mit Bus&Bahn!
Danke allen Abo-Kund*innen, die uns während der Pandemie die Treue gehalten haben.
Jetzt anmelden: www.besserweiter.de/abo-upgrade

Die begleitende Medienarbeit und Onlinekommunikation, maßgeblich unterstützt durch die Score-Medienkooperation, führte zu 54 Millionen Kontakten über Onlinemarketing und Social Media sowie zu etwa 170 Millionen Kontakten über Print- und Onlinemedien. Für den VDV, der als politisch orientierter Branchen- und Fachverband kommunikativ eher selten in die direkte Fahrgastansprache eingebunden ist, war dies ein in vielerlei Hinsicht außergewöhnliches Projekt.

Lars Wagner

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

#mehrbewegen – Verbandskommunikation zur Bundestagswahl 2021 auf Social Media

Anlässlich der Bundestagswahl 2021 startete der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Online-Kampagne mit den verkehrspolitischen Forderungen an amtierende Parlamentarierinnen und Parlamentarier sowie Kandidatinnen und Kandidaten. Fokus der Kampagne auf Social Media war vor allem Twitter (@VDV_Verband), wo die politische Kernzielgruppe am stärksten präsent ist. Mit dem Hashtag #mehrbewegen sollten die Twitterbeiträge des VDV zum Thema Mobilitätswende die zukünftigen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger direkt erreichen.



Die Social-Media-Kommunikation zur Bundestagswahl 2021 mit dem Hashtag #mehrbewegen sollte zusätzliche öffentliche Reichweite der verkehrspolitischen Forderungen des VDV generieren. Basis für die Social-Media-Kommunikation waren die Broschüre „Mobilitätswende forcieren: Jetzt mehr bewegen“ und die Landingpage mit den Inhalten der Broschüre in kurzgefasster Version (www.vdv.de/mehr-bewegen).

VDV meets Heiko Sakurai: Karikaturen für die Mobilitätswende

Die verkehrspolitisch zugespitzten Karikaturen von Heiko Sakurai waren ein Alleinstellungsmerkmal in der Verbandskommunikation zur Bundestagswahl. Mit den aufmerksamkeitsstarken Karikaturen hat der VDV auf seinen Social-Media-Kanälen auf Missstände und dringende Handlungsfelder in der nächsten Legislaturperiode hingewiesen.



Ziel der #mehrbewegen-Kampagne war es, in der Laufzeit von Mai bis Anfang September 2021, also vor der Bundestagswahl, eine hohe Reichweite für die verkehrspolitischen Forderungen des VDV zu erreichen.



Um mit den Beiträgen die politische Zielgruppe auf Twitter wirksamer zu erreichen, mussten die Tweets zudem aktiv vermarktet werden. Dafür wurde vorab ein maßgeschneiderter Verteiler mit rund 700 Twitteraccounts der aktuellen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aufgebaut und gepflegt (AfD-Abgeordnete nicht enthalten). Ergänzt wurde dieser Verteiler durch ca. 9 000 politische Entscheiderinnen und Entscheider (Bund, Land, Kommunen) und gesellschaftliche Multiplikatorinnen und Multiplikatoren. Mit durchschnittlich ein bis zwei #mehrbewegen-Beiträgen pro Woche wurden in der Kampagnenlaufzeit auf Twitter über 540 000 Impressions (organisch und paid) erreicht. In einer eng gefassten Zielgruppe stellt dies eine relevante Größenordnung dar.

Mehr bewegen: Das Engagement der Branche in der schwierigen Coronazeit

Neben der #mehrbewegen-Kampagne wurden auf den Social-Media-Kanälen des VDV natürlich auch weiterhin tagesaktuelle Themen veröffentlicht und behandelt. Besonders das Engagement der Branche in der Coronazeit lenkte den Blick einer breiten Öffentlichkeit auf sich: So unterstützten die Verkehrsunternehmen zum Beispiel aktiv Impfkampagnen und beförderten Menschen mit Sonderbussen zu Impfzentren.



LinkedIn – Kommunikationsplattform erreicht Mitglieder und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Verkehrsunternehmen

Mit rund 5 000 Followerinnen und Followern (Stand: April 2022) hat sich LinkedIn für die Verbandskommunikation als wichtige Plattform bewährt, auf der wir vor allem unsere Mitglieder und die interessierte Fachöffentlichkeit erreichen. LinkedIn hebt sich von anderen Social-Media-Plattformen durch einen deutlich professionelleren und seriöseren Anspruch ab. Hier werden vor allem Fachthemen und aktuelle Positionen des Verbandes kommuniziert und fachlich behandelt.

Ausblick: Weiter #mehrbewegen in der neuen Legislaturperiode

Busse und Bahnen sind der Schlüssel für die Mobilitätswende und den Klimaschutz. Die neue

Bundesregierung steht nun in der Verantwortung, die von ihr selbst formulierten Klimaziele bis 2030 auch tatsächlich zu erreichen. Die Themen und Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs sind nun drängender denn je. Es geht jetzt darum, verkehrspolitisch mehr zu bewegen als bisher, und zwar in einem anspruchsvoll kurzen Zeitraum.

Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung gibt es für die Branche und damit für die politische Arbeit des Verbandes zentrale Themenschwerpunkte (Rettungsschirm III, Fahrgaststeigerung im ÖPNV, Planungsbeschleunigung, Klimaschutzgesetz etc.). Diese Punkte werden für die Kommunikation und die Aktivitäten des VDV im Jahr 2022 eine besonders tragende Rolle spielen. Ein Grund, auch weiterhin die #mehrbewegen-Kampagne auf Social Media insgesamt, und dort verstärkt auf Twitter, fortzusetzen. Denn die Kernzielgruppe für die verkehrspolitischen Forderungen des Verbandes sind und bleiben die bundespolitisch relevanten Politikerinnen und Politiker: die Parlamentarierinnen und Parlamentarier des Deutschen Bundestages.

Mehr Leistung, mehr Kundinnen und Kunden, mehr bewegen: ÖPNV-Marketing in Zeiten der Transformation

Mehr Leistung, mehr Kundinnen und Kunden – damit die Unternehmen im öffentlichen Personenverkehr mehr Menschen bewegen und einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrswende leisten können, sind innovative Produktlösungen, effizientes Pricing und neue Angebote durch Kooperationen mit Großunternehmen entscheidend. Auf dem VDV-Marketingkongress 2022 sollen neben klassischen Marketing- und Vertriebsthemen auch Aspekte wie die Auswirkungen des Betriebs und der Produktion auf die Zahlungsbereitschaft der mehr Kundinnen und Kunden haben diskutiert werden. Initiator des Kongresses ist der Ausschuss für Marketing und Kommunikation (AMK). Veranstalter ist die beka.

Termin vormerken:
21./22. November 2022 in Berlin

Rahime Algan

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

Zwischen Großthema und Nische: ausgewählte Themen der Verbandskommunikation

Autonomes Fahren und Fachkräftemangel in VDV-, Fach- und überregionalen Medien.

Covid-Krise überwinden, Klimaschutz und Digitalisierung vorantreiben: Angesichts der Hoffnungen, die mit den Impfanboten 2021 verknüpft wurden, stellten sich Anfang des Jahres manche Akteurinnen und Akteure in Staat und Markt bereits auf eine rasche Überwindung der Pandemie ein. Die Coronarahmenbedingungen verschärfen sich im Jahresverlauf jedoch abermals und die Branche musste das eine – Covid-Krisenmanagement – tun, ohne das andere – die Modernisierung, die Digitalisierung, den Ausbau von Bus und Bahn – zu lassen. Der Branchenverband behielt folgerichtig bei den Presse- und Fachbeiträgen, Interviews und Gastartikeln die Parallelität von „VDV-Fachbeiträgen zur Krisenbewältigung“ sowie solchen für die angestrebte „Transformation von Verkehr und Mobilität“ bei. Das Oberthema Verkehrswende war bei den vielfältigen Unterthemen und presseöffentlichen Beiträgen von Anfang an oben auf der Agenda, doch die Dringlichkeit für den Umbau des Verkehrssektors nahm im Frühjahr 2021 nochmals zu: Innerhalb von wenigen Wochen änderten drei Beschlüsse und Beurteilungen seitens der Europäischen Union, des Bundesverfassungsgerichts und der Berliner Charité das politische, wirtschaftliche und normative Umfeld. Indessen wurden die VDV-Facharbeiten fortgesetzt, ebenso wie ihre Kommunikation, wie an zwei Beispielen gezeigt werden soll.

Beispiel „Nischenthema“ autonomes Fahren

Kaum ein Thema war für viele, die in der Pandemie im operativen Krisenmanagement tätig sind, weiter weg als das noch in den Kinderschuhen steckende autonome Fahren: Selbstverständlich hat eine Krise Vorrang vor einer gefühlt noch fernen technischen Umwälzung, die der Branche in der Perspektive weiterhelfen kann. Bereits 2019 wurde das Thema auf dem Digitalgipfel der Bundesregierung zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern des Bundes, der Länder und der Branche vertieft diskutiert. Es wurde deutlich: „Egal, ob beim Großprojekt Digitale Schiene Deutschland, bei Plattformlösungen für Ticketing und Vertrieb im ÖPNV oder beim autonomen Fahren: Immer häufiger entscheidet die jeweilige Gestaltung der Digitalisierung über künftige Geschäftsmodelle und Entwicklungen im Verkehrssektor“, so der VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.

VDV-Positionspapier, Referentenentwurf, Gesetz

Ende des Jahres 2020 legte der Branchenverband als erstes Zwischenergebnis der Branchendiskussionen ein Positionspapier vor. VDV-Vizeprä-

sident Werner Overkamp machte deutlich: „Autonomes Fahren muss vom öffentlichen Verkehr her gedacht werden, um die Probleme bei Klimaschutz, Luftreinhaltung und der Neuverteilung des Stadtraums zu lösen. Hierbei werden die Kommunen und die Verkehrsunternehmen eine viel stärker gestaltende und steuernde Rolle einnehmen müssen. Die Integration automatisierter Verkehrsangebote im ÖPNV bietet große Chancen zur Angebotsausweitung, für die letzte Meile – und über die Stadtränder hinaus bis in die ländlichen Räume.“ Anfang 2021 legte der VDV mit dem Digitalgipfel nach und adressierte neben der Fachöffentlichkeit auch die immer stärker interessierte Presseöffentlichkeit für die absehbaren Neuerungen, denn viele rechtliche und organisatorische Fragen waren zu diesem Zeitpunkt offen. Mit Blick auf den anstehenden Referentenentwurf unterstrich VDV-Präsident Ingo Wortmann die Erwartungen der Branche an das Bundesverkehrsministerium und die Industrie: „Sobald der dringend notwendige gesetzliche Rahmen für das autonome Fahren in bestimmten Anwendungsfällen des öffentlichen Verkehrs geschaffen ist, erwarten wir von der Industrie Fahrzeuge, die es uns ermöglichen, erste Anwendungen sicher und fahrerlos auf die Straße zu bringen.“ Im Februar konnte der VDV-Hauptgeschäftsführer den Gesetzesentwurf zum autonomen Fahren in weiten Teilen begrüßen: „Um schnellstmöglich Rechtssicherheit für Hersteller und Verkehrsunternehmen zu schaffen, um einen innovativen Zukunftsmarkt in Deutschland mit Exportperspektive zu schaffen, ist es dringend notwendig, dass dieses Vorhaben noch in dieser Legislaturperiode umgesetzt wird.“

FINANZEN & RECHT

Gesetz zum autonomen Fahren

Kommt die Revolution für den ÖPNV der Zukunft?

Dipl.-Ing. Werner Overkamp, Oberhausen

Fachartikel und Gastbeiträge begleiten Thema

Zusätzlich wurde, neben weiteren kommunikativen Aktivitäten, auf dem „Future Mobility Talk“ des VDV am Vortag der Beratungen des Deutschen Bundestages zum „Gesetzesentwurf zum Autonomem Fahren in festgelegten Betriebsbereichen“ das vom VDV begleitete „Innovationspapier zur automatisierten und fahrerlosen Personenbeförderung“

der Kanzlei Rödl & Partner vorgestellt. Mit den Veranstaltungen und Positionspapieren stieg das Interesse von Fachzeitschriften und überregionalen Medien weiter. Direkte Gastbeiträge konnten (Auswahl) in „Der Nahverkehr“, in der „Nahverkehrspraxis“ (Print und online), als Interview im DVV-Spezial und in einem Onlinemagazin oder in Form zweier Gastbeiträge beim „Tagesspiegel Background“ platziert werden. Auch überregionale Medien wie die „Süddeutsche Zeitung“ („Tschüss Stau“), „Der Spiegel“, „heise online“ und der „Tagesspiegel“ griffen unter anderem das Thema mit eigenen Stücken auf. Die VDV-eigenen Kanäle wie das „VDV-Magazin“ (Print und online), VDV.de (eigene Themenseite) sowie Social Media via Twitter, Facebook und LinkedIn etc. flankierten das Thema stetig und führten es so unterschiedlichen Zielgruppen zu. Das „Nischenthema“ autonomes Fahren wird Fahrt aufnehmen, unterstreicht VDV-Vizepräsident Prof. Knut Ringat: „Im neuen Koalitionsvertrag finden sich zahlreiche positive Grundlagen, vor allem auch bei den wichtigen Themen wie Digitalisierung, On-demand-Verkehre und autonomes Fahren.“ In Zukunft werden VDV-Beiträge die Finanzierungskulisse thematisieren, wenn autonome Busse den entscheidenden Schritt in den Regelbetrieb machen werden.

Faktor zwei: Bahn- und Busunternehmen sind Jobmotoren

Es ist ein beachtlicher ökonomischer Hebel: Jeder Euro, der durch die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland erwirtschaftet wird, ist mit einer zusätzlichen Wertschöpfung in Höhe von 2,10 Euro in der Wirtschaft, meist direkt vor Ort, verknüpft. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Studie, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Auftrag gegeben hat. Die Bus- und Bahn-Unternehmen sind zudem echte Jobmotoren für dieses Land: Der Beschäftigungseffekt der Branche beläuft sich auf 930.000 Voll- und Teilzeitbeschäftigte, jeder Arbeitsplatz bei uns führt zu zwei weiteren Arbeitsplätzen in anderen Branchen. Der von den Gutachtern ermittelte Faktor von 2,1 ist im Branchenvergleich überdurchschnittlich: Bei der Luftfahrt liegt der Wertschöpfungsmultiplikator bei 1,5 und bei der Automobilindustrie ebenfalls bei 2,1.



Oliver Wolff
VDV-Hauptgeschäftsführer

Beispiel Großthema Personal: Fachkräftemangel

Während das fahrerlose Fahren Zukunftsmusik ist, droht das Thema Personal zum echten Engpass für die Verkehrswende zu werden: Das Großthema mit den Gesichtspunkten Fachkräftemangel, Weiterbildung, Digitalisierung, Neugestaltung der betrieblichen Ausbildung etc. wird inhaltlich getrieben von der VDV-Akademie und der VDV-Arbeitgeberinitiative. Die Verbandskommunikation begleitet das Thema für die gesamte Branche, adressiert überregionale Medien und schlägt die Brücke zu den übergeordneten politischen Themen. So unterstrich der VDV-Hauptgeschäftsführer in einem Gastbeitrag: „Die Bus- und Bahnunternehmen sind echte Jobmotoren für dieses Land: Der Beschäftigungseffekt der Branche beläuft sich auf 930.000 Voll- und Teilzeitbeschäftigte, jeder Arbeitsplatz bei uns führt zu zwei weiteren Arbeitsplätzen in anderen Branchen.“ In der Kommunikation wurde auf die Platzierung der Zahl, dass allein im ÖPNV bis 2030 zusätzlich rund 110.000 weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Mobilitätswende gebraucht werden, besonderen Wert gelegt. Der Bedarf bei den

Unternehmen im Bereich Fern- und Güterverkehr auf der Schiene kommt noch hinzu. In Beiträgen im Ressort „Karriere“ konnte positiv darauf hingewiesen werden, dass „immer mehr Bewerberinnen und Bewerber im öffentlichen Verkehr einen attraktiven, spannenden und sicheren Arbeitgeber erkennen, der in den Themen der Zukunft wie Klimaschutz und Mobilität eine zentrale Rolle spielt“. Das ergab die VDV-Branchenumfrage Personal 2021 (siehe vdv.de-Themenseite) unter 125 Unternehmen des öffentlichen Personen- und des Schienengüterverkehrs. Eine Botschaft: „Vor allem im Fahrdienst prognostizieren fast 80 Prozent der Unternehmen einen höheren Bedarf bis 2030. Derzeit arbeiten in diesem Bereich 96.000 Beschäftigte.“ Doch letztlich sucht die Branche in allen Berufsgruppen qualifiziertes Personal. Denn das angestrebte Wachstum der Branche setzt ein striktes Nach- und Neubesetzen voraus. Der VDV hatte deshalb gemeinsam mit seinen Mitgliedsunternehmen die bundesweite Arbeitgeberinitiative ins Leben gerufen: Vor welcher Aufgabe Initiative und Branche insgesamt stehen, wurde in den Fachmedien erörtert: „In einem harten Wettbewerb um die besten Köpfe ist es wichtig, neben den eigenen Aktivitäten der Unternehmen auch als Branche geschlossen aufzutreten. Arbeitgeber werden am Bewerbermarkt nur dann gesehen, wenn sie sich eindeutig positionieren und als starke Wachstums- und Zukunftsbranche zeigen“, so Dr. Jan Schilling, VDV-Geschäftsführer ÖPNV im „NaNa-Brief“-Interview. Derweil entwickelt die Branche das Thema Personal für die Zukunft weiter, so wurde auf dem VDV-Personalkongress die VDV-Personalstrategie vorgestellt. Ein Thema: Um Fachkarrieren zukunftsfest zu machen, sollen technisches Praxiswissen und kooperative Kompetenzen fester Bestandteil von Qualifizierungen werden. Das ist Teil des Projektes UpTrain (Gastbeitrag in „Karriere bei Nahverkehr & Bahnen“). Dazu passt, dass für 2022 eine Auszeichnung für exzellentes digitales Lernen im ÖPNV ausgelobt worden ist. Neben der Digitalisierung der Weiterbildung wurde im Laufe des Jahres auf VDV-Initiative die klassische Ausbildung zum Eisenbahner / zur Eisenbahnerin modernisiert. „Mit der reformierten Berufsausbildung, die zum August 2022 beginnt, können die Auszubildenden ihr Berufsleben mit den Schwerpunkten Lokführer und Transport oder in der Zugverkehrssteuerung starten“, so VDV-Vizepräsident Joachim Berends im VDV-Magazin. VDV-Präsident Ingo Wortmann reihte das Personalthema in seinem „ÖPNV-Report“-Ausblick auf 2022 in die Top-3-Themen ein, neben die Fahrgastrückgewinnung und den Infrastrukturausbau: „Wir müssen uns um das Personal kümmern, das diesen Wandel erst ermöglicht.“

Eike Arnold

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

Verbandspolitische Arbeit im Zeichen der Bundestagswahl 2021

Die verbandspolitische Arbeit war 2021/22 vor allem durch die Begleitung der Bundestagswahl, die anschließenden Koalitionsverhandlungen und die Kontaktaufnahme mit der neuen Bundesregierung geprägt. VDV-Vorschläge zur Stärkung der Schiene und zum Ausbau des ÖPNV wurden dabei nicht nur schriftlich eingereicht, sondern auch im Rahmen von zahlreichen Veranstaltungsformaten, Meinungsumfragen und erstmals auch mithilfe von Karikaturen transportiert.

Bundestagswahl 2021 und Koalitionsverhandlungen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP

Die VDV-Themenvorschläge für die Wahlprogramme und die anschließenden Koalitionsverhandlungen im Herbst 2021 hatten neben den Folgen der Coronapandemie für die Branche vor allem die Ziele bei Klimaschutz und Luftreinhaltung im Fokus. Maßgebend waren dabei als Zielmarken vor allem die Steigerung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs und die Verdoppelung der Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen. So umfassten allein die VDV-Vorschläge für die Koalitionsverhandlungen rund 17 Seiten mit konkreten verkehrspolitischen Maßnahmen in den Aufgabefeldern Eisenbahnverkehr, ÖPNV, Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, Steuern und Umlagen sowie Bildung, Forschung und Entwicklung.

Im Ergebnis fanden die zentralen VDV-Kernforderungen in den 22 Arbeitsgruppen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP, die den Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 ausgearbeitet haben, mit nur wenigen Kritikpunkten Berücksichtigung. Vor allem das für die Bau- und Modernisierungsvorhaben zentrale Thema der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren ist sehr stark im aktuellen Koalitionsvertrag verankert worden. Die Regierungsparteien kündigten hierfür ein umfangreiches Maßnahmenpaket an, das auch viele Neuregelungen für Baumaßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur vorsieht. Insbesondere mit dem formulierten Ziel, die Verfahrensdauern zu halbieren und bereits im ersten Jahr der Legislatur die notwendigen Voraussetzungen für Vereinfachungen umzusetzen, sind klare Vorgaben festgeschrieben worden.

Karikaturen

Teil der VDV-Initiativen zur Bundestagswahl und zu den Koalitionsverhandlungen waren erstmals auch verschiedene Karikaturen. Damit wurden unter anderem Forderungen zur breiten Einführung von 365-Euro-Tickets oder kostenlosen Nahverkehrsangeboten kritisiert.

Die Karikaturen zum Eisenbahnverkehr rückten unter anderem die Realisierung des Deutsch-



ÖPNV AUF DEM WEG ZUR VERKEHRSWENDE

landtaktes in den Fokus. Hier steht die Branche zunächst vor der Herausforderung, dass die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden müssen.



DIE EISENBahn AUF DEM WEG ZUR VERKEHRSWENDE

So müssen Engpässe im Eisenbahnnetz beseitigt und Knotenpunkte ausgebaut werden. Ferner muss der Deutschlandtakt im Zielzustand auch dem Schienengüterverkehr bessere Bedingungen bieten.

Norbert Mauren

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

Arbeitgeberinitiative unterstützt Topthemen Personalgewinnung und Digitalisierung

Die jüngste VDV-Personalbedarfsumfrage zeigt: Der Bedarf an Fachpersonal ist auch im Jahr 2021 konstant hoch. Angesichts der demografischen Entwicklung und geplanten Umsetzung der Mobilitätswende brauchen die Verkehrsunternehmen mehr Personal.

Trotz der Pandemie ist die Personalgewinnung eine der zentralen Herausforderungen der Branche. Dies bestätigen auch die Ergebnisse der jüngsten Personalumfrage der Arbeitgeberinitiative. So werden für die Ausweitung des Bus- und Bahnangebots sowie für das Erreichen der Klimaschutzziele und des gesetzten Wachstums durchschnittlich fast 20 Prozent mehr Personal erforderlich sein. Bis 2030 müssen im Schnitt zudem fast 30 Prozent der Belegschaft altersbedingt ersetzt werden. Vor allem im Fahrdienst werden, laut Prognose, fast 80 Prozent der Unternehmen einen höheren Personalbedarf haben. Gleichbleibend hoch oder höher schätzen mehr als 90 Prozent der Unternehmen den Bedarf an Auszubildenden und dual Studierenden ein. Ebenso verhält es sich bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im gewerblich-technischen und im kaufmännischen Bereich, bei Ingenieurinnen und Ingenieuren sowie IT-Profis. Die Umfrage verdeutlicht darüber hinaus: Etwa 50 Prozent der Unternehmen nehmen ein verändertes Klimaschutzbewusstsein und ein gesteigertes Interesse an der Verkehrsbranche wahr. In bewegten Zeiten zählt laut Verkehrsunternehmen bei 83 Prozent der Bewerberinnen und Bewerber vor allem eins: ein sicherer Arbeitsplatz.

Neue virtuelle Dialogformate fördern Wissenstransfer und Praxisaustausch

Nutzenstiftende, praxisnahe Produkte und Services für den Personalbereich werden angesichts der Herausforderungen immer wichtiger. Kompakte Informationen übermittelt der monatliche Newsletter als Kommunikationskanal der VDV-Arbeitgeberinitiative. Mitgliedsunternehmen finden hier vor allem HR-Trends, Studien und neue Produkte, die im MARKTPLATZ für Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Initiative buchbar sind. Das während der Zeit der Coronapandemie entstandene digitale Dialogformat „AI-Personaldialog“ für Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch war mit bisher 120 Anmeldungen vom Start weg ein Erfolg. Die Personalerinnen und Personaler erhielten anhand von Praxisbeispielen z. B. zu den Themen „Onlinerekrutierung“, „Azubigewinnung“ oder „Hochschulmarketing“ wertvolle Impulse für die eigene Personalarbeit.

Erweitertes Angebotsportfolio im MARKTPLATZ sorgt für gezielte Personalrekrutierung

Die bedarfsgerechten Angebote im MARKTPLATZ,

dem Serviceportal der VDV-Arbeitgeberinitiative, stoßen weiterhin auf ein hohes Interesse. 241 VDV-Mitgliedsunternehmen sind bereits mit 571 Nutzerinnen und Nutzern registriert. Die kostengünstigen Rahmenvereinbarungen durch die Buchung der Onlinestellenanzeigen im Anzeigencenter bedeuteten eine Kostenersparnis für alle teilnehmenden Unternehmen von fast 350.000 EUR seit dem Start der Arbeitgeberinitiative im Jahr 2019.

Neuer Partner zur kostengünstigen Rekrutierung von Studierenden ist UniNow. Durch die Kooperation mit der deutschlandweit meistgenutzten Studierenden-App lässt sich der zukunftssträchtige akademische Nachwuchs unmittelbar an über 410 Hochschulen zu Sonderkonditionen digital erreichen. Zusätzlich abrufbare Checklisten und ein digitales Hochschulverzeichnis sorgen für den gezielten Auf- und Ausbau des eigenen Hochschulmarketings. Das Branchen- und Karriereportal „in-dir-steckt-zukunft.de“ als Schaufenster und Drehscheibe für die Verkehrsbranche wurde durch einen Blog mit Praxisberichten ergänzt. Auch die Nutzerzahlen der Homepage mit dem Stellenmarkt und den Arbeitgeberseiten entwickeln sich weiter erfreulich. Eine zielgruppenspezifische Online-HR-Kampagne und weitere Maßnahmen sorgen im Netz für eine noch größere Relevanz und erhöhten die Zugriffszahlen im Jahr 2021 auf knapp 182 000 Besuche.

Eindeutiges Mitgliedsvotum bestätigt Fortsetzung der VDV-Arbeitgeberinitiative

Über 93 Prozent der Mitgliedsunternehmen haben für die Fortführung der Arbeitgeberinitiative auf der Mitgliederversammlung gestimmt. Das freut uns und ist für uns Ansporn und Verpflichtung zugleich, die Themen Personalgewinnung und Bindung im Sinne aller teilnehmenden Mitgliedsunternehmen weiter voranzutreiben. Unser Ziel ist es, die Attraktivität der Verkehrsbranche am Bewerbermarkt als systemrelevanter, nachhaltiger Arbeitgeber – auch im Netz – weiter zu stärken, damit die erfolgreiche Rekrutierung von Fachkräften gelingt.

Charlotte Knappertsbusch, Lisa Gadomski

Personalmarketing / Employer Branding

Projekt VDV-Arbeitgeberinitiative

T 030 4020309-66

arbeitgeberinitiative@dm2030.de

Das europäische „Fit for 55“-Paket soll mehr Nachhaltigkeit in die Wirtschaft bringen

Die Europaarbeit des VDV war im Jahr 2021 maßgeblich von den Themen Klimaschutz und Energie geprägt. In den Kommissionsentwürfen des „Fit for 55“-Pakets sind wichtige Forderungen des Verbandes berücksichtigt.

Nach dem europäischen „Green Deal“ (2019) und der Festlegung von europäischen Klimazielen für 2030 wurde für 2021 ein umfangreiches Paket an Gesetzesinitiativen angekündigt. Im ersten Halbjahr lag somit der Schwerpunkt der Arbeit im Europabüro darauf, unsere Anliegen an die zuständigen Dienststellen der Europäischen Kommission heranzutragen, welche die Gesetzesentwürfe verfassten. So forderten wir die Kommission auf, die Möglichkeit reduzierter Energiesteuersätze für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Bahnen zu erhalten. Ferner setzten wir uns dafür ein, dass beim Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auch an Tank- und Ladeinfrastruktur für den ÖPNV und die Bahnen gedacht wird.

Am 14. Juli legte die Europäische Kommission ihr „Fit for 55“-Paket¹⁾ vor, mit dem sie das europäische Klimaschutzziel (-55 Prozent Treibhausgasemissionen bis 2030) erreichen möchte. Das umfangreiche Paket aus mehr als 15 Gesetzesvorschlägen und Strategien umfasst die Bereiche Klima, Energie, Verkehr, Gebäude, Landnutzung und Forstwirtschaft und wirkt sich insofern auf zahlreiche Wirtschaftszweige aus.

Mit Blick auf den Verkehrssektor wurde in den Medien vor allem über das Ende des Verbrennungsmotors berichtet, zumal die Kommission vorschlägt, dass ab 2035 in Europa nur noch emissionsfreie Pkw und leichte Nutzfahrzeuge neu zugelassen werden sollten. Für den VDV sind andere Bestandteile des Pakets relevanter.

Sowohl die angestrebte CO₂-Bepreisung im Verkehr als auch die Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie dürften dazu führen, dass fossile Brennstoffe teurer und somit alternative Antriebsformen wirtschaftlich interessanter werden. Gleichzeitig wurden der öffentliche Personenverkehr und Schienenverkehr an mehreren Stellen gegenüber dem Pkw oder dem Güterverkehr auf der Straße entlastet.

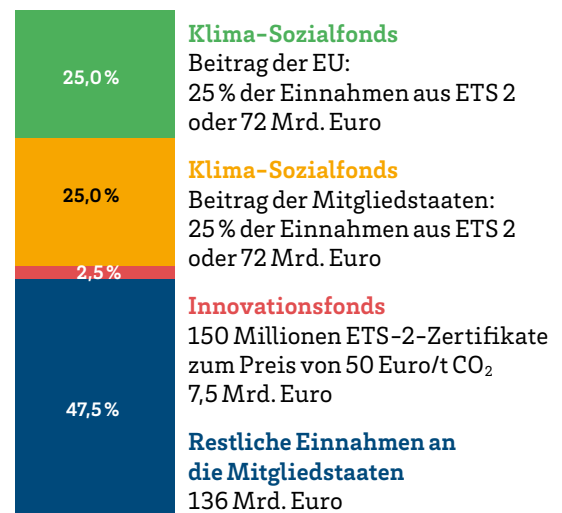
Das EU-Emissionshandelssystem (ETS)

Das bisherige Emissionshandelssystem wird reformiert und auf die Schifffahrt ausgeweitet. Die Anzahl der Zertifikate, die erworben oder zugeteilt werden können, wird stärker als bisher reduziert, um den CO₂-Ausstoß insgesamt zu senken. Ab 2026 sollen Kraftstoffe für den Straßenverkehr sowie Heizöle für Gebäude unter ein paralleles

Emissionshandelssystem fallen, das zukünftig mit dem bisherigen System zusammengelegt werden könnte. Die CO₂-Bepreisung von Gebäuden und Straßenverkehr ist im Europäischen Parlament höchst umstritten, zumal sie sich direkt in Form steigender Preise auf die Bevölkerung auswirken würde. Während der Berichterstatter im Umweltausschuss den Vorschlag verteidigt, halten andere Abgeordnete dies für verfrüht und unakzeptabel. Die Kommission hatte mit Vorbehalten gerechnet und daher vorgeschlagen, zusätzlich einen Klima-Sozialfonds einzurichten, der die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen des neuen Emissionshandelssystems abfedern soll.

Zwar träge die CO₂-Bepreisung auch den öffentlichen Verkehr, doch laut Kommissionsvorschlag sollen die Einnahmen aus dem neuen ETS unter anderem für die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel verwendet werden, was insofern zu begrüßen ist. Der Berichterstatter zeigt sich sogar offen dafür, einen bestimmten Prozentanteil der Einnahmen für den öffentlichen Verkehr und Schienenverkehr festzulegen; ob es dafür allerdings eine Mehrheit geben wird, ist ungewiss.

1 Geplante Verwendung der Einnahmen aus dem Emissionshandelssystem für Straßenverkehr und Gebäude (ETS 2)



© VDV | Quelle: Europäische Kommission

Neuer Rahmen für die Energiebesteuerung

Die Energiebesteuerungsrichtlinie war seit 2003 nicht mehr aktualisiert worden und wird mit dem

¹⁾ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_de

neuen Kommissionsentwurf grundlegend überarbeitet (vgl. S. 32). Nach wie vor sollen europaweite Mindeststeuersätze festgelegt werden, die nicht unterschritten werden dürfen. Das wichtigste Anliegen des VDV, dass die Mitgliedstaaten wie bisher reduzierte Steuersätze auf den ÖPNV und die Schiene anwenden dürfen, wird im Kommissionsvorschlag erfüllt.

Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Aus der sogenannten AFI-Richtlinie wird eine Verordnung, die den Aufbau von öffentlich zugänglicher Lade- und Tankinfrastruktur für alternative Kraftstoffe entlang des TEN-V-Netzes und in Städten voranbringen soll. Wie bisher steht die Infrastruktur für Pkws im Zentrum dieses Vorschlags. Doch auch an die Infrastruktur für die Eisenbahn und den öffentlichen Verkehr wird gedacht: So sollen die Mitgliedstaaten den Aufbau von Infrastruktur für Flotten, darunter im ÖPNV, fördern.

Es stand zu befürchten, dass die derzeitige Definition von „alternativen Kraftstoffen“ im Zuge der Überarbeitung verändert würde. Wir hatten die Kommission darauf hingewiesen, dass die Clean-Vehicles-Richtlinie bei der Definition eines „sauberen“ Busses auf diese Definition verweist, sodass eine veränderte Liste von alternativen Kraftstoffen Auswirkungen auf die Umsetzung der Clean-Vehicles-Richtlinie hätte. Die Kommission hat diesem Umstand Rechnung getragen und die Definition zwar im Wortlaut verändert, inhaltlich jedoch beibehalten. Der VDV setzt sich im weiteren Gesetzgebungsprozess dafür ein, dass dies so bleibt.

2 Definition von „alternativen Kraftstoffe“ laut Kommissionsvorschlag (AFI-Verordnung)

→ alternative Kraftstoffe für emissionsfreie Fahrzeuge
<ul style="list-style-type: none"> – Strom – Wasserstoff – Ammoniak
→ erneuerbare Kraftstoffe
<ul style="list-style-type: none"> – Biomasse-Kraftstoffe und Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Nummer 27 und 33 der Richtlinie (EU) 2018/2001 – synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, einschließlich Ammoniak, die aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen werden
→ alternative fossile Brennstoffe für eine Übergangsphase
<ul style="list-style-type: none"> – Erdgas, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)) – Flüssiggas (LPG) – synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, die aus nicht erneuerbaren Energiequellen gewonnen werden

© VDV

Energieeffizienzvorgaben

Mit der Neufassung der Energieeffizienz-Richtlinie möchte die EU insgesamt den Energieverbrauch im Jahr 2030 um mindestens 9 Prozent gegenüber den Prognosen des Referenzszenarios 2020 verringern. Im Zuge dessen gibt es u. a. strengere Bestimmungen für die Vergabe öffentlicher Aufträge und Konzessionen. Eine weitere Maßnahme betrifft die jährliche Renovierungsrate von mindestens 3 Prozent, die mit dem neuen Vorschlag auf sämtliche Gebäude des öffentlichen Sektors im weiteren Sinne ausgeweitet wird. Betroffen hiervon sind alle „öffentlichen Auftraggeber“ gemäß der Definition in der Vergaberichtlinie 2014/24/EU.

Es gab bereits eine Verpflichtung für größere Unternehmen, ein Energieaudit durchzuführen oder ein Energiemanagementsystem einzurichten. Diese Pflichten werden im neuen Kommissionsvorschlag auf den tatsächlichen Energieverbrauch umgestellt, sodass Unternehmen ab einem jährlichen Energieverbrauch von mehr als 100 TJ ein Energiemanagementsystem einrichten müssen; Unternehmen ab einem jährlichen Energieverbrauch von 10 TJ, die kein Energiemanagementsystem haben, sollen fortan ein Energieaudit durchführen müssen. Der Berichterstatter im Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie des EU-Parlaments geht sogar noch weiter und möchte die Schwellen auf 18 TJ für Energiemanagementsysteme bzw. 3,6 TJ für Energieaudits senken.

Ausblick

Mit dem „Fit for 55“ sind die ersten Weichen für mehr Nachhaltigkeit in zahlreichen Wirtschaftszweigen gestellt. Nun werden die Vorschläge durch das Europäische Parlament und die Mitgliedstaaten bearbeitet und könnten sich teilweise in wichtigen Punkten noch verändern.

Die Verkehrsunternehmen erhalten aus dem Paket neue Anreize zur Nutzung alternativer Kraftstoffe und können gleichzeitig als „Teil der Lösung“ von niedrigeren Energiesteuersätzen sowie zusätzlichen Mitteln aus dem Emissionshandelssystem profitieren. Doch es gibt auch einige Anforderungen an öffentliche Verkehrsunternehmen, wie z. B. die Renovierungsvorgabe und die Pflicht zum Energieaudit.

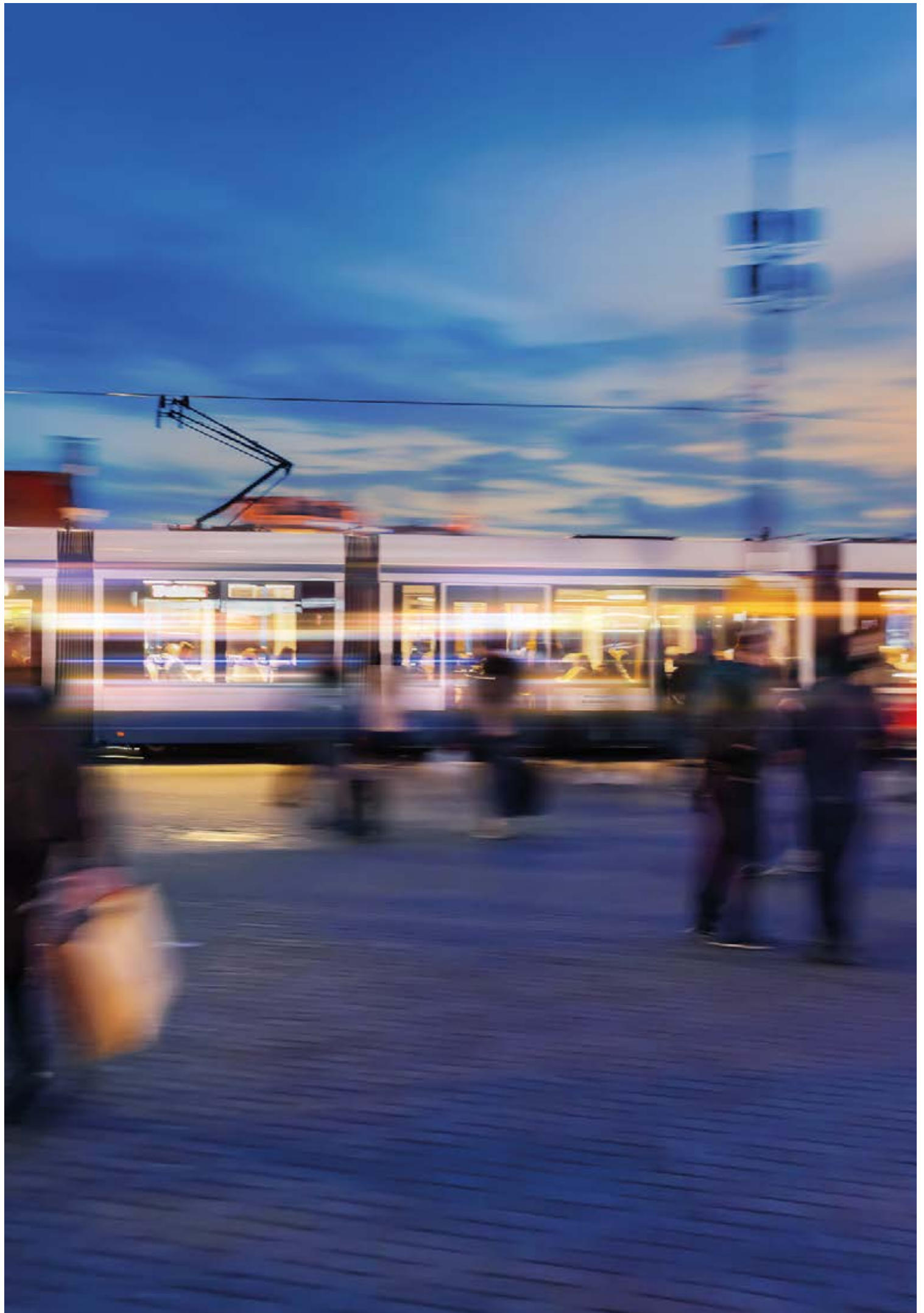
Es muss davon ausgegangen werden, dass dies nicht die letzten Vorgaben bleiben werden. Wenn Europa bis 2050 klimaneutral werden soll, muss im Schnitt auch jedes Unternehmen am Ende klimaneutral operieren.

Annika Degen

Leiterin VDV-Europabüro Brüssel

T 0032 2 663 6633

degen@vdv.de



Wirtschaft und Recht

Neue Standardisierte Bewertung boostert Projekte

In nicht einmal einem Jahr intensiver Arbeit des Gutachterkonsortiums, aber auch des „projektbegleitenden Arbeitskreises“ (pAK), in dem neben dem Bund und den Ländern auch der VDV und weitere Institutionen vertreten waren, wurden die fachlichen Grundlagen zur Fortschreibung der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr“ gelegt, um mehr Neu- und Ausbauprojekte, Reaktivierungen und Elektrifizierungen gefördert zu bekommen.

Ein Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) über „eins“ ist die Voraussetzung, dass der Bund Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) fördern darf. Steigende Ansprüche, explodierende Baukosten und tendenziell sinkende Grenznutzen haben diese Hürde in den vergangenen Jahren immer höher erscheinen lassen. Hinzu kommt die gesellschaftliche Einigkeit, den Klimawandel durch den Umstieg auf energieeffizientere und mit Strom aus erneuerbaren Quellen angetriebene Verkehrsmittel abschwächen zu wollen.

45 Einzelthemen in zehn Sitzungen

Die Gutachter vom Verkehrswissenschaftlichen Institut an der Universität Stuttgart (VWI) und von der Intraplan Consult GmbH (ITP) haben die Fortschreibung der Datenvorgaben, Kosten- und Wertansätze, die Diskussion weiterer Nutzenkomponenten und den Abgleich mit dem BVWP sowie die notwendigen Verfahrensbausteine für die neuen Fördertatbestände auf 45 Einzelthemen heruntergebrochen, die alle mindestens in zwei „Lesungen“ behandelt wurden. Neben den Themen, die aus der GFVG-Novelle folgerten, waren viele Aspekte vorhanden, die auch der VDV eingebracht hatte. In diesem Bericht wird nun der Stand nach Abschluss der 10. pAK-Sitzung wiedergegeben.

Wesentliche Erfolge bei der Fortschreibung

Für die Bewertung der Klimafolgen ist es entscheidend, dass der Ausstoß einer Tonne CO₂ zukünftig mit einem Wert von 670 € angesetzt wird. Eine starke Verbesserung ergibt sich durch eine Neufassung und Erweiterung der Bewertung von umsteigenden Fahrgästen entsprechend der BVWP-Methodik des „impliziten Nutzens“. Hier wird zukünftig die Absenkung des Verkehrswiderstandes für alle verlagerten Fahrten bewertungsrelevant als Entsprechung einer zusätzlichen „Konsumentenrente“ und zusätzlich das eingenommene Fahrgeld als „Produzentenrente“.

Ebenfalls von den Praktikerinnen und Praktikern im VDV angemahnt war ein Herausrechnen der gesetzlich auferlegten Kosten für Barrierefreiheit und Brandschutz, die zwar gesellschaftlich erforderlich sind, sich aber einer verkehrlichen Bewertung entziehen. Diese werden mittels einer anlagenteilspezifischen Betrachtung quantifiziert und neutralisiert.

Integration der Nutzwertanalyse

Für viele Projekte, insbesondere auch Reaktivierungen von Eisenbahnstrecken im ländlichen Raum, wird die mögliche Integration von zusätzlichen Nutzwertkomponenten wie Primärenergieverbrauch, Erreichbarkeit und Daseinsvorsorge, Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme sowie die Netzresilienz eine spürbare Erhöhung des NKF erbringen. Diese Bausteine können optional ermittelt und in den aus monetarisierten Größen ermittelten NKF integriert werden, ohne dass deshalb die Förderquote abgesenkt werden würde.

Verfahrensanpassungen für neue Förderungen

Um die Anforderungen der neuen Fördertatbestände zu erfüllen, wurden auch Bausteine für Seilbahnen, Elektrifizierungen sowie Stationen und Umsteigeanlagen entwickelt. Um für Maßnahmen mit geringerem Fördervolumen Erleichterungen zu schaffen, gibt es auch neue vereinfachte Verfahren, z. B. für kleinere Reaktivierungen. Ebenso wurde es ermöglicht, eventuell anfallende „Nutzen anderer Netznutzer“, z. B. des Güterverkehrs auf Eisenbahnstrecken, in das Ergebnis zu integrieren. Auch für intermodale Übergänge wurden neue Nutzenkomponenten vereinbart, die die erhöhte Attraktivität besonderer Stationsausstattungen wie z. B. E-Ladesäulen, Flächen für Sharing-Angebote oder B+R und P+R mit einem Bonussystem bewerten.

Testrechnungen mit hohen Nutzenzuwächsen

In den Diskussionen mit dem Fördergeber konnten nicht alle denkbaren Verbesserungen sofort erreicht werden. Verbunden aber mit dem konstant gebliebenen Zieljahr 2030 stellt die neue „Standi“ 2016+ ausweislich der ersten Testrechnungen einen großen Fortschritt dar. Die noch offenen Punkte werden weiter diskutiert, bis die „Standi“ dann final im ersten Halbjahr 2022 in Kraft treten soll.

Dr. Till Ackermann

Volkswirtschaft und Business Development
T 0221 57979-110
ackermann@vdv.de

Mobilitätsanbieter unterstützen multimodale Budgets

Kombinierte Angebote entsprechen inzwischen der alltäglichen Mobilität vieler Menschen. Flexibel einsetzbare Mobilitätsbudgets können auch sinnvoll sein für die dienstliche Mobilität zur einfachen und integrierten Buchung und Abrechnung von umweltfreundlichen Alternativen zum Dienstwagen und damit ein Beitrag zum Klimaschutz.

Der VDV und die Mitglieder des VDV New Mobility Forums haben sich gemeinsam in einer Pressemitteilung für die Einführung von Mobilitätsbudgets ausgesprochen, um einer größeren Gruppe von Kundinnen und Kunden die Vorzüge moderner, geteilter Mobilität näherzubringen. Insbesondere als modernes Instrument zur Organisation von klimafreundlichen und gesundheitsfördernden Dienstreisen genauso wie als attraktiver Bestandteil der Mitarbeitervergütung sind Mobilitätsbudgets geeignet. Statt sich auf ein Verkehrsmittel wie beispielsweise den Dienstwagen festzulegen, erhalten die Mitarbeitenden ein Budget für verschiedene Mobilitätsangebote. Dazu zählen beispielsweise das Jobticket für den ÖPNV und Guthaben für Sharing-Angebote aller Art.

Mobilitätsbudgets fördern die Verkehrswende
Multimodalität, also die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für verschiedene Ziele und Wegzwecke, hilft Gewohnheiten bei der Verkehrsmittelwahl aufzubrechen und damit die gefühlte Abhängigkeit vom Auto zu verringern. Das Mobilitätsbudget kann unterschiedlich konfiguriert sein, z. B. können nur umweltfreundliche Verkehrsmittel freigeschaltet werden, oder dem Nutzer bzw. der Nutzerinnen wird gleichzeitig sein bzw. ihr CO₂-Fußabdruck angezeigt.

Durch diese umweltfreundliche Wirkung wäre eine steuerliche Bevorzugung gegenüber Dienstwagen gerechtfertigt und würde logisch auch zum steuerlich bevorzugten Jobticket passen. Die genaue Ausgestaltung kann sich an den Prämissen moderner Verkehrspolitik orientieren, etwa der Reduzierung von Schadstoffemissionen und des

Flächen- und Ressourcenverbrauchs und der nachhaltigen Stadt- und Landentwicklung.

Digital für Nutzerinnen und Nutzer und Unternehmen

Durch App-basierte Informations- und Vertriebsangebote, die direkt abgerechnet werden könnten, sind die am Markt befindlichen Mobilitätsbudgets sowohl für Mitarbeitende als auch für Arbeitgeber einfach und komfortabel nutzbar.



Sie bieten hochgradig automatisierte Prozesse und minimieren den administrativen Aufwand sowohl für den Arbeitgeber als auch für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Die Abrechnung des Mobilitätsbudgets erfolgt über automatische Schnittstellen zum Entgeltsystem oder kann in bestehende Abrechnungsprozesse eingegliedert werden. Auch weitere Belege von Dienstreisen können darin digital erfasst werden.

Sharing-Anbieter ergänzen den ÖPNV

Im VDV New Mobility Forum sind zahlreiche Unternehmen vertreten, die unterschiedliche Angebote für den Markt der Mobilität anbieten: Carsharing und Mietwagen, Mitfahrräder und E-Roller sowie eigenständige Softwarelösungen wie eben Software für Mobilitätsbudgets oder für die stadtverträgliche Integration von Leihfahrzeugen. Der ÖPNV bleibt das Rückgrat der urbanen Mobilität und wird durch diese Lösungen flexibel ergänzt.

Onlineworkshops mit aktuellen Themen

Als Plattform für intensiven Austausch wurde das VDV New Mobility Forum auch während der Pandemie mit verschiedenen Schwerpunkten erfolgreich genutzt.

Die rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen für geteilte Mikromobilität wurden genauso diskutiert wie die Erfahrungen mit Ausschreibungen von On-demand-Verkehren sowohl aus Sicht der Auftraggeber als auch der Dienstleister. Das Potenzial für On-demand-Verkehre wurde in einer Studie von ioki und im VDV-Leistungskostengutachten vorgestellt.

Mit den bisherigen und neuen Mitgliedern im New Mobility Forum wie z. B. Argo.ai wurde auch das nächste Level der autonomen Mobilität in unseren Städten skizziert: Fahrerlose Shuttles der „Autonomie-Stufe 4“ sind nun rechtlich erlaubt und technisch möglich. Die Anbieter von On-demand-Ridepooling setzen auf diese Technologie, um zukünftig die Wirtschaftlichkeit der Verkehre zu verbessern.

Dr. Till Ackermann

Volkswirtschaft und Business Development

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de

Der Entwurf der neuen Energiebesteuerungsrichtlinie (RL 2003/96/EG)

Der Entwurf der neuen Energiebesteuerungsrichtlinie eröffnet dem nationalen Gesetzgeber viele Möglichkeiten, Busse und Bahnen als wichtigen Teil der Verkehrswende bei der geplanten Energie- und Stromsteuerreform zu entlasten.

Am 14. Juli 2021 veröffentlichte die Europäische Kommission einen Entwurf zur Restrukturierung der Energiebesteuerungsrichtlinie. Dieser beinhaltet die völlige Neufassung des Gesetzestextes als Teil des europäischen „Green Deals“ und des damit zusammenhängenden Legislativpakets „Fit for 55“, die eine Neuausrichtung der Klima- und Umweltpolitik der EU vorsehen. Ziel ist die Senkung der Nettoemissionen um 55 Prozent bis 2030.

Zur Zielerreichung ersetzt der Entwurf die volumenabhängige Besteuerung durch die Besteuerung nach dem Energiegehalt (GJ) und schafft Anreize zur Nutzung fossiler Kraft- und Brennstoffe ab, indem er eine Rangfolge der Steuersätze, entsprechend ihrer Umweltleistung, einführt. Dabei werden fossile Kraft- und Brennstoffe am höchsten und elektrischer Strom am niedrigsten besteuert.

Die Mitgliedsstaaten sollen diese Rangfolge der festgelegten Mindeststeuersätze zukünftig stets einhalten, um die auf die Umwelanforderungen zugeschnittene Struktur zu gewährleisten. Gleichzeitig hat die Kommission für den Schienen- und öffentlichen Personennahverkehr in Art. 17 b des Entwurfs eine weitgehende Ausnahme von der Mindestbesteuerung für Kraftstoffe vorgeschlagen.

Während für Straßenfahrzeuge wie Bus, Pkw und Lkw der Mindeststeuersatz für Kraftstoffe von 10,75 €/GJ gelten soll, sind für den ÖPNV und alle dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge Steuersätze von 0,90 €/GJ bis 2033 geplant.

Vergünstigungsmöglichkeiten für den Personen- und Schienenverkehr im Entwurf der Energiebesteuerungsrichtlinie (RL 2003/96/EG vom 27. Oktober 2003)



Die abschließende Grafik verdeutlicht, wie stark die EU auf den ÖPNV und Schienenverkehr als Gamechanger der Verkehrswende setzt, vergleicht man die Mindeststeuersätze mit jenen für Straßenfahrzeuge. Wichtig ist jetzt, dass sich auch der nationale Gesetzgeber positioniert und die positiven Rahmenbedingungen für Busse und Bahnen bei der anstehenden Energie- und Stromsteuerreform auch in Deutschland umsetzt.

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

Energiesteuersätze für Busse und Bahnen

	EU-Mindeststeuersätze		Steuersätze in Deutschland			
	ab 01.01.2023 ¹⁾	Zielwert 01.01.2033 ¹⁾	Bahnen und Busse im ÖPNV	O-Busse	Bahnen im Personen- und Güterfernverkehr	Fernbusse
Diesel €/GJ	0,90	0,90				
≙ €/1000l	32,50 ⁶⁾	32,50 ⁶⁾	416,38 ²⁾		470,40 ³⁾	470,40 ³⁾
Strom €/GJ	0,15	0,15				
≙ €/Mwh	0,54	0,54	11,42 ⁵⁾	11,42 ⁵⁾	11,42 ⁵⁾	20,50 ⁴⁾

¹⁾ Entwurf der Neufassung der Energiebesteuerungsrichtlinie (RL 2003/96/EG 2003/96/EG vom 27. Oktober 2003)

²⁾ Effektive Steuerbelastung nach Abzug der Steuerentlastung für den ÖPNV gem. § 56 Abs. 2 EnergieStG

³⁾ Regelsteuersatz gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4b EnergieStG

⁴⁾ Regelsteuersatz gem. § 3 StromStG

⁵⁾ Ermäßigter Steuersatz gem. §§ 9 Abs. 2, 9c StromStG

⁶⁾ Der Pkw-Mindestsatz für Diesel beträgt 388,29 €/1000l

Gesetz für faire Verbraucherverträge – Brancheninteressen weitgehend gewahrt

Mit dem neuen Gesetz für faire Verbraucherverträge werden einige für Verbraucher nachteilige Vertragsabschluss- und -gestaltungsmethoden für unzulässig erklärt. Dies kann auch länger laufende Verträge über Zeitfahrtausweise betreffen. Folglich war es ein Thema, bei dem sich der VDV vor, während und nach dem Gesetzgebungsverfahren intensiv engagiert hat.

Bereits im Koalitionsvertrag der großen Koalition von 2017 stand, dass „Verbraucherinnen und Verbraucher besser vor [...] Kostenfallen“ geschützt werden sollten. Die vereinbarten Neuregelungen sollten neben der Sanktionierung ungebetener Telefonwerbung auch vor übervorteilenden Vertragsklauseln und Kostenfallen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) – z. B. zu langen Kündigungsfristen – schützen.

Auswirkungen auf die ÖV-Unternehmen

Abstrakt kann man diesem übergeordneten Ziel sicher nicht widersprechen. Konkret stellte sich für die Branche aber die Frage, was man unter einer Kostenfalle in AGB versteht – insbesondere vor dem Hintergrund, dass Tarif- und Beförderungsbedingungen rechtlich auch AGB sind.

Arbeit des VDV

Für den VDV war es daher zunächst die Aufgabe, noch vor einem Gesetzentwurf den beteiligten Kreisen zu verdeutlichen, dass etwa Vertragslaufzeiten von einem Jahr im Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) sinnvoll und nicht nur deswegen deutlich billiger sind, weil Mengeneffekte erzielt werden, sondern auch, weil bei der Kalkulation von Jahresverträgen – anders als etwa bei Zeitungen und Zeitschriften – Urlaub und Ferien in der Preiskalkulation Berücksichtigung finden.

Veränderungen während der Gesetzgebung

Der Diskussionsprozess um das Gesetzesvorhaben, in den sich der VDV intensiv einbrachte, führte schließlich dazu, dass sich der Gesetzentwurf mit der Zeit deutlich veränderte. Einerseits konnten für die Branche belastende Regelungen verhindert werden (z. B. maximal zulässige Vertragsbindungen von einem Jahr). Andererseits kamen noch in der Endphase der Gesetzesberatung neue Überlegungen auf, die ihren Weg in das Gesetz fanden (z. B. Kündigungsbutton und maximale Kündigungsfrist nach dem Ende eines Jahresvertrags von einem Monat).

VDV-Hilfe durch VDV-Mitteilung 9072

Soweit mit dem Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens über faire Verbraucherverträge Veränderungen für die Branche notwendig wurden, änderte sich auch die Rolle des VDV vom Interessenvertreter der Verkehrsunternehmen zum Ratgeber der

Mitglieder. In dieser Eigenschaft informierten wir über die neuen gesetzlichen Regelungen durch unsere Rundschreiben und erarbeiteten, speziell auf die Branche zugeschnitten, eine VDV-Mitteilung, was bei der Umsetzung der Neuregelungen zu beachten ist.



Fazit und Ausblick

Das neue Gesetz über faire Verbraucherverträge hat damit wieder gezeigt, wie wichtig es ist, die spezifische Situation des Verkehrssektors im Vorfeld einer Gesetzgebung und während des Verfahrens einzubringen und ein Thema sowohl politisch wie auch fachlich fundiert zu begleiten. Dies gilt umso mehr, wenn es sich um übergeordnete Themenfelder des Verbraucherschutzes handelt. Daneben sind immer auch die Information und Beratung als Teil unserer Dienstleistung für die Mitglieder anzusehen.

Dr. Thomas Hilpert-Janßen

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

Autonomes Fahren im ÖPNV

Das Gesetz zum autonomen Fahren ist da – doch kommen damit die lange angekündigten Roboshuttle-Dienste endlich auf die Straße? Ist die Technik so weit, auf öffentlichen Straßen in Betrieb genommen zu werden, und wann wird die Fahrzeugindustrie ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung stellen? Wie ist der Stand der Umsetzung und was sind noch offene Schritte für eine erfolgreiche Integration autonomer Verkehrsangebote?

Mehr als ein Peplemover-Gesetz

Nach vielen Diskussionen hat das Bundesverkehrsministerium zum Ende der letzten Legislaturperiode ein Gesetz zum autonomen Fahren verabschiedet. Der VDV hat den Gesetzgebungsprozess von Anfang an begleitet, mehrere Positionspapiere dazu veröffentlicht und wurde schließlich auch im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages angehört – und das zu einem Gesetz, das primär die Automobilindustrie betrifft. Der Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomen Fahrfunktionen soll künftig in festgelegten Betriebsbereichen erlaubt sein. Doch vollständig ohne Menschen wird der Betrieb nicht auskommen. Künftig soll eine Technische Aufsicht den Betrieb der Fahrzeuge überwachen. Diese Technische Aufsicht kann hierbei auch grundsätzlich über mehrere Fahrzeuge und vor allem auch von außerhalb des Fahrzeugs erfüllt werden. Nichtsdestotrotz werden hohe Anforderungen an Hersteller und Halter von autonomen Fahrzeugen gestellt. Aber das Szenario, autonome Fahrzeugflotten in bestimmten Bedingebieten durch eine moderne Leitstelle zu überwachen, zielt erkennbar auf eine Einführung in logistischen und personenbeförderungsspezifischen Einsatzkonzepten und bietet so eine gute Ausgangslage für die Branche.

Die Roboshuttle-Revolution naht

Die Durchführungsverordnung zum Autonomem Fahren-Gesetz, welche die Anforderungen und Pflichten an Fahrzeughersteller und -halter im Detail regelt, soll in Kürze verabschiedet werden. Zudem wird auch die Europäische Kommission im

Laufe des Sommers einen delegierten Rechtsakt vorlegen, welcher die Genehmigung entsprechender Fahrzeuge ermöglichen soll. Bis autonome Verkehrsangebote in den Regelbetrieb von Metropolen kommen, könnte es also nicht mehr lange dauern. Auch die Ankündigungen der Fahrzeug- und Systemhersteller nehmen wieder zu. Aus Israel, den USA und China werden laufend Videos von nicht besetzten Robotaxis in den sozialen Medien geteilt. Doch auch in Deutschland scheint sich ein Markteintritt anzubahnen. Besonders große Resonanz haben die Ankündigungen von MOIA (VW und Argo AI) und Sixt (Nio und Mobileye) ausgelöst, die im Jahr 2025 kommerzielle Robotaxi- und Ridesharing-Dienste in deutschen Großstädten an den Start bringen wollen. Auch weitere Hersteller und Zulieferer wagen sich mit eigenen Fahrzeugkonzepten an die Branche. Einige der neuen Fahrzeugkonzepte konnten bereits durch Probefahrten von den Mitgliedern getestet werden. Und auch auf dem VDV-Kongress zum autonomen Fahren werden wieder einige neue Fahrzeuge zu sehen sein.

Offene Hausaufgaben für die Branche

Doch nach wie vor bestehen vor der Einführung des autonomen Fahrens im ÖPNV vielfältige offene Fragen. Angefangen von neuen Betriebskonzepten über das damit verbundene Lademanagement- und Wartungskonzept bis hin zur Umsetzung der Barrierefreiheit und der Überwachung und Interaktion durch Leitstellen bestehen für die Branche nach wie vor offene Hausaufgaben. Eine VDV-Arbeitsgruppe entwickelt daher gerade eine Roadmap für das autonome Fahren und arbeitet den branchenspezifischen Entwicklungsbedarf heraus.

Zwei prägende Punkte der Roadmap sind u. a. der Bedarf an mehr branchenweiter Standardisierung und der Bedarf an Entwicklung von Berufsbildern im autonomen ÖPNV. Beide Themenfelder werden – neben der Umsetzung des neuen Rechtsrahmens – in den kommenden Monaten einen fachlichen Schwerpunkt für den VDV und seine Gremien zum autonomen Fahren bilden.

Emanuele Leonetti

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

T 0221 57979-117

leonetti@vdv.de

VDV-Delegation
beim Werksbesuch
bei der ZF
Friedrichshafen AG



PBefG-Novelle schafft stabile Rechtsgrundlagen für On-demand-Projekte

Das „Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts“ schafft die rechtlichen Voraussetzungen, die zahlreichen Pilotprojekte der Verkehrsunternehmen dauerhaft zu etablieren.

Am 1. August 2021 ist das geänderte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft getreten. Nach längerer politischer Diskussion, in der der VDV die Anliegen seiner Mitglieder intensiv eingebracht hat, ist ein von einer breiten Mehrheit getragener Kompromiss beschlossen worden.

Mit dem neuen „Linienbedarfsverkehr“ erhalten die ÖPNV-integrierten On-demand-Angebote, wie sie insbesondere von VDV-Mitgliedsunternehmen betrieben und geplant werden, auch langfristig eine rechtssichere Grundlage. Ebenfalls neu eingeführt wurde der „gebündelte Bedarfsverkehr“ als Verkehrsform des Gelegenheitsverkehrs. Damit besteht eine Möglichkeit für kommerzielle Pooling-Dienste, unabhängig vom ÖPNV tätig zu werden. Auch hierzu sind angemessene Instrumente für die Städte und Kreise eingeführt worden, um bei Fehlentwicklungen gegensteuern zu können.

Linienbedarfsverkehr

§ 44 PBefG definiert Linienbedarfsverkehr so: Verkehr, der

- der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung
- ohne festen Linienweg
- zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten
- innerhalb eines festgelegten Gebietes und
- festgelegter Bedienzeiten

dient.

Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers ...zur Anwendung.

Flächenverkehr im ÖPNV

Der Linienbedarfsverkehr „gilt“ rechtlich als Linienverkehr, auch wenn er bei jeder Fahrt einen anderen – an die Bedürfnisse der Fahrgäste angepassten – Weg fährt: Damit ist sichergestellt, dass u. a. die Regeln für Besteuerung und Finanzierung des ÖPNV Anwendung finden.

Zahlreiche Verkehrsunternehmen haben bereits in den vergangenen Jahren Pilotprojekte für diese Verkehre initiiert. Auf der neuen gesetzlichen Grundlage können diese Projekte rechtssicher in den Dauerbetrieb überführt werden. Dabei hilft, dass die Genehmigung beim Linienbedarfsverkehr

nunmehr für bis zu zehn Jahre erteilt werden kann. In der Vergangenheit war vieles über die sogenannte Experimentierklausel genehmigt worden, die nur bis zu vier Jahre ermöglichte.

Gleichzeitig bietet § 44 die Möglichkeit, die teils seit Langem bestehenden flexiblen Bedienformen wie Anruf-Sammel-Taxi, Rufbus usw. fortzuführen und weiterzuentwickeln.

Rolle der Plattformen

Ein wichtiges Element der Novelle war es auch, die Rolle von Internetplattformen, über die Fahrgäste ihre Fahrt buchen, rechtlich klarzustellen. Wenn die Plattform die „Vermittlung und Durchführung der Beförderung organisatorisch und vertraglich verantwortlich kontrolliert“, dann ist sie – wie auch die bisherige Rechtsprechung schon entschieden hatte – selbst Unternehmerin im Sinne des PBefG und braucht als solche eine eigene Genehmigung. Wenn die Plattform tatsächlich nur vermittelt, kann sie dies ohne eigene Genehmigung tun, sie muss aber ggf. nach der Mobilitätsdatenverordnung bestimmte Daten bereitstellen.

Perspektiven

Klimaschutz und Nachhaltigkeit sind mit dem neuen § 1a erstmals ausdrücklich als Ziele im PBefG verankert. On-demand-Verkehre werden einen wichtigen Beitrag im Rahmen der Verkehrswende leisten. Maßgeblicher Erfolgsfaktor ist nunmehr die langfristige Finanzierung.

Martin Schäfer

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

„Deutschland Abo“-Upgrade – die bundesweite Dankeschön-Aktion der Nahverkehrsbranche

Mehr als 700 000 Stammkundinnen und Stammkunden haben an der Aktion vom 13. bis 26. September 2021 teilgenommen und konnten bundesweit den Nahverkehr zwei Wochen ohne zusätzliche Kosten nutzen.

Im Rahmen der bundesweiten Gemeinschaftskampagne #BesserWeiter, die von Bund, Ländern, kommunalen Spitzenverbänden und den Verkehrsunternehmen unter Federführung des VDV umgesetzt wird, wurden verschiedene Maßnahmen durchgeführt, um das Vertrauen der Kundinnen und Kunden in Bus und Bahn wieder nachhaltig zu stärken. Dazu hat die Branche lokal, regional und landesweit Aktionen zur Kundenbindung und -rückgewinnung auf den Weg gebracht.

Einzigartige gemeinsame Aktion

Als zentralen Baustein für Stammkundinnen und Stammkunden im vergangenen Jahr setzte die Branche gemeinsam mit den Bundesländern eine besondere und einzigartige Aktion um: Vom 13. bis zum 26. September konnten alle Fahrgäste, die ein gültiges ÖPNV-Abo besitzen, Busse und Bahnen in den teilnehmenden Verkehrsverbänden und den gesamten Schienenpersonennahverkehr in ganz Deutschland ohne zusätzliche Kosten nutzen. Kombiniert wurde die Aktion mit der Möglichkeit zum Erwerb einer vergünstigten Probe-Bahncard 25.

Überwältigende Resonanz

Über die Website www.besserweiter.de haben sich vom 6. September bis zum Ende des Aktionszeitraums am 23. September mehr als 700 000 Kundinnen und Kunden erfolgreich registriert und ein Ticket übermittelt bekommen. Damit haben etwa 7 Prozent der zur Teilnahme an der Aktion berechtigten Stammkundinnen und Stammkunden in Deutschland an der Aktion teilgenommen. Zeitweise haben sich in den ersten Tagen der Aktion mehr als 60 000 Kundinnen und Kunden registriert, sodass sämtliche technische, aber auch personelle Kapazitäten (Website, Telefon, E-Mails etc.) an ihre Grenzen stießen.

Evaluation

Um die Resonanz und tatsächliche Inanspruchnahme der Aktionstickets messen zu können, wurde eine Evaluationsbefragung konzipiert, zu der die Kundinnen und Kunden mit der Registrierung ihre generelle Zustimmung erteilen konnten. Neben der Bewertung der Aktion standen Fragen nach Imagewirkung, räumlicher und zeitlicher Nutzung sowie Intensität im Vordergrund. An der nachgelagerten Befragung zur Aktion haben innerhalb von knapp zwei Wochen ca. 38 000

Kundinnen und Kunden teilgenommen und damit spannende Erkenntnisse zu der Aktion beigesteuert:

- > 80 Prozent der Kundinnen und Kunden haben das Abo-Upgrade während des Gültigkeitszeitraums auch tatsächlich in Anspruch genommen.
- Ca. 50 Prozent der Kundinnen und Kunden haben Fahrten im eigenen Verbund bzw. Tarifgebiet unternommen, die durch das reguläre Abo nicht abgedeckt gewesen wären (bei durchschnittlich vier Fahrten).
- Etwa 3/4 der Kundinnen und Kunden haben das Upgrade für mindestens einen Aufenthalt in Fremdverbänden genutzt (durchschnittlich insgesamt sogar bei drei Aufenthalten).
- Knapp 60 Prozent der Kundinnen und Kunden geben an, durch das Abo-Upgrade zu mehr Fahrten im ÖPNV motiviert worden zu sein.
- Ca. 2/3 der Kundinnen und Kunden nehmen die deutschen Nahverkehrsunternehmen positiver wahr als vor der Aktion.
- > 80 Prozent der Kundinnen und Kunden sahen die Abo-Upgrade-Aktion als angemessenes Dankeschön für die Treue zum eigenen ÖPNV-Anbieter in Coronazeiten.
- > 50 Prozent der Kundinnen und Kunden fühlten sich dem eigenen ÖPNV-Anbieter mehr verbunden als vor dem Abo-Upgrade.

Die ÖPNV-Branche hat mit dieser konzertierten Aktion gezeigt und bewiesen, dass sie ein deutschlandweit gültiges Produkt umsetzen kann, wenn gleich im vorliegenden Fall für einen begrenzten Zeitraum. Die Resonanz und Inanspruchnahme der Kundinnen und Kunden zeigen, dass die Menschen den Nahverkehr grenzüberschreitend nutzen und ihre Mobilität nicht auf ihre Heimatregion beschränkt bleibt. Es bleibt spannend, inwieweit Anforderungen und Erwartungshaltungen von Politik und Gesellschaft den Weg für zukünftige Lösungen mitgestalten.

Elmar Sticht

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

Berufsbildung im digitalen Transformationsprozess

Schritt für Schritt hat die Große Koalition in den vergangenen Jahren die berufliche Bildung in ihrer Ausrichtung an die technologischen Herausforderungen gekoppelt. Diese Neusortierung betrifft die Berufsausbildung und die berufliche Fortbildung gleichermaßen. Die Ampelkoalition setzt diesen Prozess konsequent fort. Sie fokussiert ihre Programmatik und Maßnahmen auf die Weiterbildung und will Deutschland zur „Weiterbildungsrepublik“ umbauen.

Qualifikationen erwerben, Wissen aneignen, Fähigkeiten ausprägen, Kompetenzen entwickeln, Prozesse und Zusammenhänge verstehen, Gelerntes anwenden – all das ein Leben lang. Der digitale Umbau von Industrie und Dienstleistung adressiert diese Anforderungen als *sine qua non* an die Gesellschaft. Berufliche Bildung stellt in ihrer Ausgestaltung und mit ihrem Instrumentarium die Transformationsprozesse in das Zentrum ihres politischen Handelns. Die Instrumente der Bildungs- und Arbeitsmarktpolitik werden so weit wie möglich synchronisiert.

Exzellenzinitiative Berufliche Bildung

Der Ausbau von Einstiegsqualifizierung (EQ), assistierter Ausbildung und ausbildungsbegleitenden Hilfen hat die jungen Menschen im Blick, die auf eine voll qualifizierte Berufsausbildung vorbereitet und für den Arbeitsmarkt fit gemacht werden. Bei an- und ungelerten Beschäftigten wird das Nachholen eines Berufsabschlusses im Rahmen einer IHK-Externenprüfung als das geeignete Instrument gesehen. Im Zusammenhang mit der Fachkräftekrise sind solche Maßnahmen sinnvoll und notwendig. In immer mehr Ausbildungsberufe wird die „digitale Arbeitswelt“ als verpflichtende Berufsbildposition integriert.

Interessant ist, dass die Exzellenzinitiative die Begabtenförderungswerke des Bundes für die berufliche Bildung, für sehr gute Auszubildende und für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die sich in Aufstiegsberufen qualifizieren, öffnen will. Höhere Fördersätze beim sog. Meister-BAföG, der Aufbau eines gesetzlichen „Bildungssparens“ sowie die Bereitstellung von „Qualifizierungsgeld“ für Beschäftigte in Unternehmen, die den digitalen Strukturwandel bewältigen müssen, sind wesentliche Finanzierungsinstrumente für die Qualifikations- und Kompetenzanpassungen an die digitale Arbeitswelt. Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Ausgaben für die berufliche Bildung in den kommenden Jahren steigen werden.

Nationale Weiterbildungsstrategie Teil 2

Die 2019 von der Bundesregierung, den Ländern, Verbänden und Gewerkschaften ins Leben gerufene Nationale Weiterbildungsstrategie (NWS) wird fortgeführt und mit neuen Instrumenten ausgestattet. Zwei Initiativen fallen auf: Erstens wird angestrebt, die Anerkennung informell, nonformal oder

im Ausland erworbener Kompetenzen zu vereinfachen. Dies impliziert das Aufbrechen der nach wie vor in Deutschland vorherrschenden Fokussierung auf formale Qualifikationen, Abschlüsse und Zeugnisse. Damit verbunden ist ein Bedeutungsgewinn von Kompetenzen und Skills, die weit mehr ausschlaggebend für die Wirksamkeit beruflichen Handelns sind als gemeinhin angenommen. Die Einwanderung von Fachkräften aus Drittstaaten könnte durch Erleichterungen bei der Bildungserkennung vereinfacht werden und größere Beiträge zur Linderung des Fachkräftemangels leisten.

Zweitens strebt der Bund an, „gleichwertige berufliche Qualifikationen“ für höhere Karrierewege im öffentlichen Dienst anzuerkennen. Das Vorhaben könnte dem Prozess der Anerkennung von Abschlüssen und Kompetenzen zwischen der Hochschulbildung und der beruflichen Bildung im Rahmen des Deutschen Qualifikationsrahmens (DQR) neue Dynamik verleihen.

Hinzu kommt zum einen die Fortführung der „InnoVET“-Initiative des BMBF, um neue Ansätze in der beruflichen Bildung zu fördern. Die VDV-Akademie wird hier seit 2021 mit ihrem Projekt „UpTrain: Triale Weiterbildung – durchlässig, digital“ gefördert und entwickelt u. a. neue Berufsbilder für die Branche. Zum anderen wird in den nächsten zwei Jahren Ernst gemacht mit dem Aufbau nationaler Bildungsplattformen, die ihre Entsprechung in Branchenplattformen finden sollen. Auch hier sind der VDV und seine Akademie bereits aktiv.

Resümee

Vieles von dem, was sich moderne und fortschrittliche Bildungspolitik wünscht, scheint in den nächsten Jahren machbar zu werden. Es zeichnen sich neue Chancen ab, die ergriffen werden müssen. Gleichzeitig sind damit Herausforderungen für die Umsetzung in der Branche verbunden, die anspruchsvoll und aufwandsseitig nicht unterschätzt werden dürfen. Das VDV-Personalstrategiepapier bietet eine exzellente Grundlage, um in den kommenden Jahren in den Personal- und Bildungsaktivitäten für die Branche neue Maßstäbe zu setzen.

Michael Weber-Wernz
Bildung

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

ÖPNV-Finanzierung: GVFG-Mittelhochlauf 2020 bis 2030

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BGBl. I 2020, S. 442) vom 6. März 2020 wurden die Rahmenbedingungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden optimiert, insbesondere durch die Absenkung der erforderlichen Mindestprojektvolumina für eine Inanspruchnahme von Bundesfinanzhilfen, eine Ausweitung der Fördertatbestände und nicht zuletzt durch eine deutliche Erhöhung der Finanzierungszusage des Bundes. Für den ÖPNV kommt es nun darauf an, diese verbesserten Ausgangsbedingungen insbesondere in den kommenden Jahren in konkrete Projekte umzusetzen, die die Attraktivität des ÖPNV weiter erhöhen.

Mittelhochlauf nach dem Dritten Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Mit der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes stehen im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms seit 2020 mehr Mittel für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung. Im Jahr 2020 wurden die Mittel von zuvor rund 333 Mio. Euro auf rund 665 Mio. Euro aufgestockt. Seit dem Jahr 2021 steht insgesamt 1 Mrd. Euro an Bundesfinanzhilfen zur Verfügung. Dieser Betrag steigt ab 2025 auf dann 2 Mrd. Euro und wächst in der Folge um jeweils 1,8 Prozent jährlich. Das bisherige finanzielle Mindestvolumen förderfähiger Bau- und Ausbaumaßnahmen in Höhe von 50 Mio. Euro wurde auf 30 Mio. Euro gesenkt und darüber hinaus eine vorhabenspezifische Unterscheidung ermöglicht, die mit zum Teil noch geringeren Mindestprojektvolumina von 10 Mio. Euro einhergeht.

In der Vergangenheit wurden die zur Verfügung stehenden Bundesfinanzhilfen aus dem GVFG-Bundesprogramm häufig nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Umso wichtiger ist es, die verbesserten Rahmenbedingungen nun tatsächlich in konkrete Projekte umzusetzen und die jährlich möglichen Bundesfinanzhilfen auszuschöpfen.

Der VDV hat sich daher im September 2021 an seine Mitglieder gewandt, um den GVFG-Mittelhochlauf in den kommenden Jahren bis 2030 zusammenzutragen. Auf Basis der eingegangenen Rückläufe (n = 60) würden nach aktuellem Stand im Planungshochlauf bis 2030 insgesamt Projekte mit einem beanspruchten Volumen an Bundesfinanzhilfen in Höhe von rund 21,9 Mrd. Euro begonnen. Laut den Ergebnissen der Umfrage werden dabei alle im novellierten GVFG genannten Fördertatbestände bedient. Bezogen auf die von den Unternehmen beanspruchten Bundesfinanzhilfen entsprechen den im GVFG festgesetzten Förderquoten entfielen in den Jahren bis 2030 insgesamt rund 59,4 Prozent des Mittelvolumens auf Vorhaben des Baus- und Ausbaus von Ver-

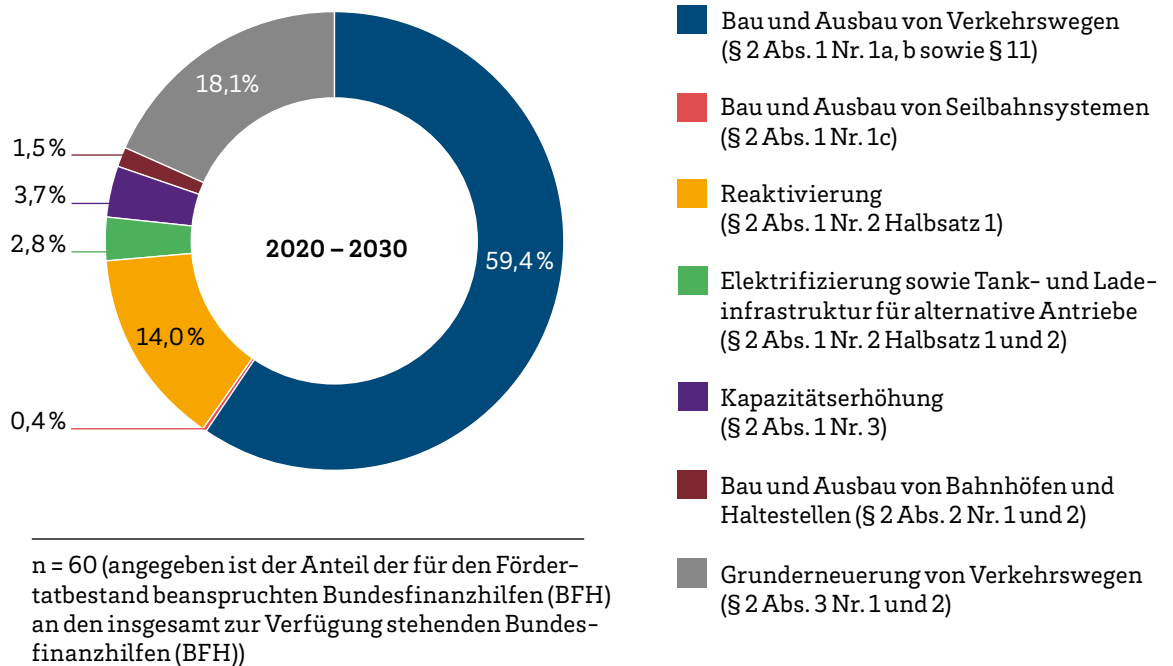
kehrswegen (§ 2 Abs. 1 Nr. 1a, b sowie § 11 GVFG), darunter 39,1 Prozent auf den Bau und Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart (§ 2 Abs. 1 Nr. 1a GVFG).

Auf den neu geschaffenen Fördertatbestand der Grunderneuerung entfallen demnach 18,1 Prozent der von den rückmeldenden Unternehmen vorgesehenen Bundesfinanzhilfen, davon der weit überwiegende Anteil auf Grunderneuerungsmaßnahmen an Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart (§ 2 Abs. 3 Nr. 1 GVFG). Auf den ebenfalls neu geschaffenen Fördertatbestand der Reaktivierung (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 1 GVFG) kommen insgesamt rund 14,0 Prozent der beanspruchten Bundesfinanzhilfen. Weitere rund 2,8 Prozent entfallen auf Maßnahmen der Elektrifizierung von Schienenstrecken sowie Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 1 GVFG).

Noch rund 3,7 Prozent der beanspruchten Bundesfinanzhilfen würden laut den Ergebnissen der Gesamtheit der rückmeldenden Unternehmen für den Fördertatbestand der Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 GVFG) vorgesehen werden. Für den Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen (§ 2 Abs. 2 GVFG) würden seitens der Mitgliedsunternehmen nach aktuellem Stand noch rund 1,5 Prozent beansprucht, darunter rund 1,4 Prozent für Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 GVFG). Auf den Bau und Ausbau von Seilbahnsystemen (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 GVFG) würden noch 0,4 Prozent der Bundesfinanzhilfen entfallen.

Zur Wahrheit gehört auch: Die Summe der durch diese Projekte voraussichtlich beanspruchten GVFG-Mittel übersteigt auch in Zukunft die im Planungszeitraum bis 2030 zur Verfügung stehenden GVFG-Mittel. Das macht – wie auch die voraussichtliche Inanspruchnahme sämtlicher neu

Mittelhochlauf im GVFG-Bundesprogramm 2020 – 2030



Quelle: |VDV-Mitgliederumfrage (2020 – 2030)| Eigene Darstellung

geschaffener Fördertatbestände – deutlich, dass seitens der Branche erhebliche Anstrengungen für eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen des ÖPNV unternommen werden. Andererseits zeigt es jedoch auch den nach wie vor bestehenden hohen Investitionsbedarf in die ÖPNV-Infrastruktur. Umso wichtiger wird daher in den kommenden Jahren neben einer auch über 2030 hinausgehenden Finanzierungszusage des Bundes eine spürbare Erleichterung von Plangenehmigungsverfahren sein, um Infrastrukturinvestitionen beschleunigt auf den Weg zu bringen, die der Verlagerung von Verkehrsströmen auf den öffentlichen Personennahverkehr dienen. Die Aussagen des Koalitionsvertrages von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP sind diesbezüglich ermutigend. Es bleibt aber abzuwarten, ob die Koalitionsparteien im Sinne einer umfassenden Planungsbeschleunigung für Schienenverkehrsinvestitionen auch zu entsprechenden durchgreifenden gesetzlichen Veränderungen und einer besonderen Gewichtung verkehrlicher Interessen bereit sein werden. Zudem darf der Befund, dass die seitens der Unternehmen vorbereitete Inanspruchnahme von Bundesfinanzhilfen die Mittelzusagen des GVFG übersteigen, nicht dazu führen, dass zahlreiche erforderliche Grunderneuerungsprojekte, die nach § 2 Abs. 3 Satz 1 GVFG „nachrangig“ förderfähig sind, nicht umgesetzt werden können, weil die Mittel bereits durch die nicht nachrangig zu betrachtenden Maßnahmen gebunden sind.

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

Entwicklung des Berufsverkehrs

Das Aufkommen im Berufsverkehr ist im letzten Jahrzehnt konstant geblieben, Entfernung und Zeitaufwand sind im Durchschnitt noch gestiegen. Seit Beginn der Coronapandemie arbeiten jedoch mehr Menschen öfter von zu Hause aus. In der Pandemie dient das Homeoffice vornehmlich dem Infektionsschutz und folgt der Coronaschutzverordnung. Wird in Zukunft ein Trend daraus, könnte auch der Berufsverkehr dauerhaft zurückgehen.

Mit dem Ausbruch der Coronapandemie im Jahr 2020 hat sich unser Alltag stark verändert. Dazu gehört auch, dass mehr Menschen öfter von zu Hause aus arbeiten. Wie verändert sich dadurch der Pendlerverkehr und was bedeutet das für die Nachfrage im öffentlichen Verkehr (ÖV)? Aktuelle Erhebungen geben erste Einblicke zu dieser Frage.

Im Jahr 2017 führte jeder sechste Weg zur Arbeit oder von dort zurück, in der Gruppe der 18- bis 59-Jährigen war es sogar jeder vierte Weg. Dieses Ergebnis stammt aus der letzten Haushaltsbefragung Mobilität in Deutschland (MiD) vor der Coronapandemie und zeigt eine leichte Steigerung

gegenüber den Befragungen von 2008 und 2002 mit etwa jedem siebten Weg von der Arbeit oder zur Arbeit. Dabei blieb die absolute Zahl der Wege im Berufsverkehr mit durchschnittlich 42 Millionen an jedem Tag konstant. Durch einen starken Rückgang der Einkaufs- und Freizeitverkehre reduzierte sich jedoch die Wegezahls insgesamt, sodass die relative Bedeutung des Berufsverkehrs zunahm.

Die Nachfrage im ÖV für Fahrten von der Arbeit und zur Arbeit hat von 2002 bis 2017 auch in absoluten Zahlen zugenommen. Durch eine Steigerung des ÖV-Anteils von 12 auf 14 Prozent wuchs

1 Entwicklung der Berufspendler

Merkmal	Ausprägung	2012 Anteil in %	2016 Anteil in %	2020 Anteil in %
Entfernung	unter 5 km	31,5	30,1	28,6
	5 bis 10 km	21,4	21,4	22,1
	10 bis 25 km	28,8	29,6	29,7
	25 bis 50 km	13,5	14,1	14,5
	über 50 km	4,8	4,8	5,1
	gesamt		100,0	100,0
Zeitaufwand	unter 10 Minuten	23,6	22,9	21,5
	10 bis 30 Minuten	49,3	49,2	51,0
	30 bis 60 Minuten	22,3	22,9	22,5
	über 60 Minuten	4,8	5,0	5,0
	gesamt		100,0	100,0
Verkehrsmittel	Bus	4,6	4,3	4,1
	U-Bahn, Straßenbahn	4,7	4,8	4,7
	Eisenbahn, S-Bahn	4,6	4,7	4,6
	Pkw	66,1	67,7	68,4
	Motorrad, Motorroller	1,0	0,8	0,6
	Fahrrad	8,8	9,0	10,4
	zu Fuß	8,9	8,2	6,7
	Sonstiges	1,3	0,5	0,5
gesamt		100,0	100,0	100,0

Quelle: Statistisches Bundesamt, Ergebnisse des Mikrozensus | Unter 5 km einschließlich „Arbeitsstätte auf gleichem Grundstück“. Ergebnisse ohne „wechselnde Arbeitsstätte“.

der Berufsverkehr mit Bussen und Bahnen von etwa 5 Millionen auf knapp 6 Millionen Fahrten jeden Tag.

Die nun vorliegenden Ergebnisse zum Berufspendeln aus dem Mikrozensus 2020 bieten erstmals statistisch fundierte Einsichten in die Veränderungen des Berufsverkehrs mit dem ersten Jahr der Coronapandemie. Anhand einer einprozentigen Stichprobe aller privaten Haushalte in Deutschland erhebt das Statistische Bundesamt jedes Jahr und über das ganze Jahr verteilt ein repräsentatives Bild der Lebens- und Arbeitsbedingungen in Deutschland. Alle vier Jahre werden in diesem Rahmen auch Fragen zum Berufspendeln gestellt.

Aus den Ergebnissen des Mikrozensus geht hervor, dass im Jahr 2020 über 71 Prozent der Beschäftigten einen Arbeitsweg von mindestens 5 km hatten, fast 50 Prozent legten mindestens 10 km zurück und knapp 20 Prozent mindestens 25 km. Immerhin 5 Prozent der Beschäftigten hatten einen Arbeitsweg von mehr als 50 km. Gegenüber 2016 und 2012 zeigen diese Ergebnisse einen deutlichen Zuwachs bei den Distanzen. Der Zeitaufwand für den Arbeitsweg ist ebenfalls gestiegen. Im Jahr 2020 erreichten nur knapp 22 Prozent ihre Arbeitsstätte in weniger als 10 Minuten. Über 27 Prozent der Beschäftigten benötigten mehr als eine halbe Stunde und 5 Prozent brauchten über eine Stunde.

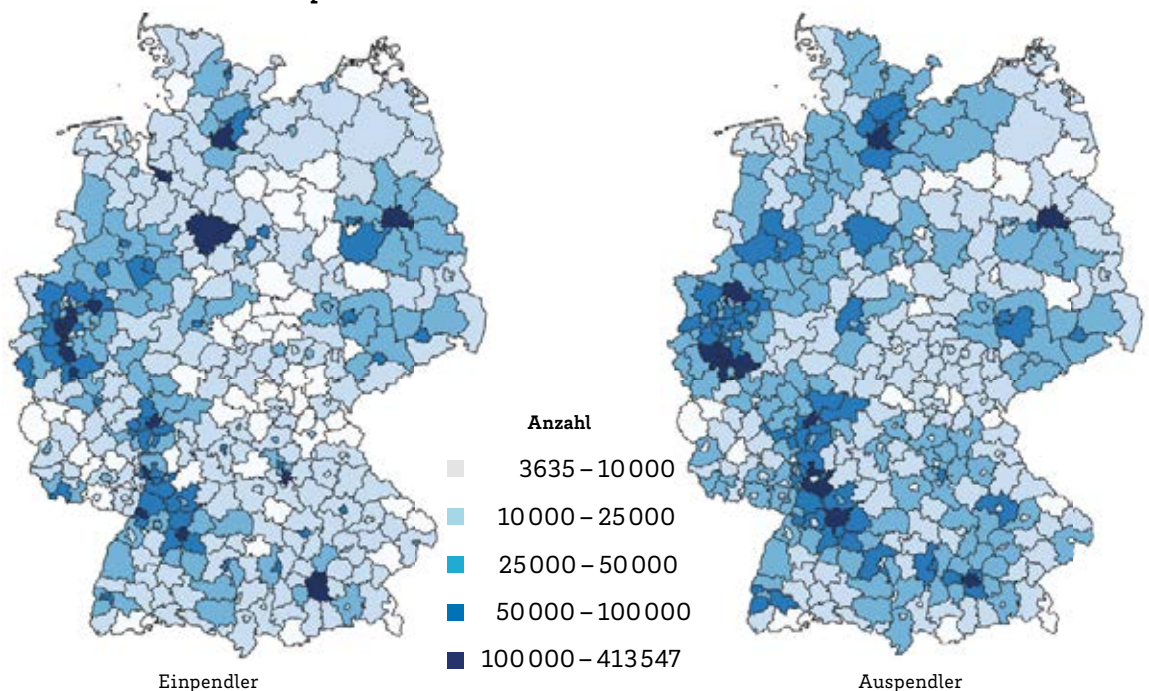
Bei der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg sind die Anteile des schienengebundenen ÖV (U-Bahn, Straßenbahn, S-Bahn, Eisenbahn) konstant bei über 9 Prozent geblieben. Der Anteil der Arbeitswege mit dem Bus hat sich zwischen 2012 und 2020 um ein halbes Prozent auf etwa

4 Prozent verringert. Da der Anteil der Arbeitswege unter 5 km kleiner geworden ist, waren im Jahr 2020 auch deutlich weniger Erwerbstätige zu Fuß unterwegs. Kontinuierlich gestiegen sind dagegen die Anteile der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer von knapp 9 auf über 10 Prozent und der Autofahrerinnen und Autofahrer von 66 Prozent auf über 68 Prozent.

Im Mikrozensus werden Beschäftigte zu ihrem üblichen Arbeitsweg befragt. Sind sie nur ausnahmsweise im Homeoffice tätig, so zeigt sich das nicht in den Ergebnissen der Untersuchung. Eine dauerhafte Änderung der Verkehrsmittelwahl zum Beispiel aus Angst vor Ansteckung in öffentlichen Verkehrsmitteln sollte sich dagegen in den Ergebnissen niederschlagen. Der zwischen 2012 und 2020 fast konstante ÖV-Anteil ist ein Indikator, dass der Ausbruch der Coronapandemie nicht zu dieser Abkehr der Berufspendlerinnen und Berufspendler vom ÖV geführt hat. Fehlten die Pendlerinnen und Pendler in den Bussen und Bahnen, so lag das eher daran, dass sie zu Hause arbeiteten.

Mehrere Studien untersuchen seit Ausbruch der Coronapandemie regelmäßig die Nutzung von Homeoffice. Das Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Institut der Hans-Böckler-Stiftung hat über 6 000 Erwerbstätige zuletzt im Juni 2021 befragt und herausgefunden, dass zu diesem Zeitpunkt 16 Prozent vorwiegend oder ausschließlich zu Hause arbeiteten und 17 Prozent abwechselnd zu Hause und im Betrieb. Während der Infektionswelle im Januar 2021 hatten 24 Prozent angegeben, vorwiegend oder ausschließlich zu Hause zu arbeiten. Vor Beginn der Coronapandemie waren dies nur 4 Prozent gewesen.

2 Anzahl der Ein- und Auspendler 2020



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Pendleratlas 2020.

Die aktuellste Befragung des ifo Institutes zeigt für Dezember 2021 einen Anteil der Beschäftigten, die zumindest teilweise von zu Hause aus arbeiten, von knapp 28 Prozent im Vergleich zu über 28 Prozent im Juni und über 30 Prozent im Februar 2021. Für den Vergleichsmonat Juni liegen die Ergebnisse des ifo Institutes fast 5 Prozentpunkte unter den Ergebnissen der Befragung der Hans-Böckler-Stiftung, beide Untersuchungen zeigen aber ähnliche Trends im Pandemieverlauf. Laut MiD haben im Jahr 2017 insgesamt 13 Prozent der Erwerbstätigen zumindest teilweise im Homeoffice gearbeitet. Damit ist auch der vom ifo Institut für den Dezember 2021 ermittelte Wert noch mehr als doppelt so hoch wie vor der Coronapandemie.

Im Moment dient das mobile Arbeiten dem Infektionsschutz und folgt es der geltenden Coronaschutzverordnung. Wird in Zukunft ein Trend daraus, könnte auch der Berufsverkehr insgesamt dauerhaft zurückgehen. Geht man davon aus, dass nach dem Ende der Coronapandemie 15 Prozent anstatt 4 Prozent der Erwerbstätigen vorwiegend oder ausschließlich von zu Hause aus arbeiten, so würden dadurch etwa 11 Prozent der Arbeitswege und knapp 2 Prozent der Wege insgesamt wegfallen. Realistischer ist vielleicht die Annahme, dass mittelfristig 25 anstatt 13 Prozent der Erwerbstätigen teilweise, zum Beispiel mit durchschnittlich zwei Tagen pro Woche, im Homeoffice arbeiten, ohne dass mehr Menschen dauerhaft nur von zu Hause aus arbeiten. Dadurch würden etwa 5 Prozent der Arbeitswege und knapp 1 Prozent aller Wege wegfallen.

Für das Verkehrsaufkommen insgesamt in Deutschland wären die Auswirkungen des mobilen Arbeitens damit vergleichsweise gering. Bei der Einordnung hilft der Blick auf die Zeitreihe der MiD. Zwischen 2002 und 2017 ist das Verkehrsaufkommen insgesamt um 5 Prozent zurückgegangen. Grund dafür waren die starken Rückgänge der Einkaufs- und Freizeitverkehre um 27 und 15 Prozent. In absoluten Zahlen verringerte sich das Verkehrsaufkommen dadurch um 13 Millionen Wege von 270 auf 257 Wege pro Tag. Nimmt man diese Zahl als Basis, so führt der Trend zum mobilen Arbeiten mittelfristig zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens um weniger als drei Millionen Wege pro Tag. Dort, wo es besonders viel Pendelverkehr gibt, Tätigkeiten relativ einfach von zu Hause aus ausgeübt werden können und einzelne Verkehrsträger insbesondere von Pendlerinnen und Pendlern genutzt werden, können die Auswirkungen der mobilen Arbeit aber deutlich stärker spürbar werden.

Wo heute viel Berufsverkehr über längere Distanzen stattfindet und damit hohes Potenzial für Einsparungen durch mehr Homeoffice besteht, zeigt der Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit. Hier werden für jeden Kreis die Zahl der Einpendlerinnen und Einpendler mit Arbeitsstätte im Kreis

und Wohnort außerhalb und die Zahl der Auspendlerinnen und Auspendler mit Wohnort im Kreis und Arbeitsstätte außerhalb gezählt.

Aktuell sind auf Kreisebene die Ergebnisse für das Jahr 2020 verfügbar. Die höchste Zahl der Einpendlerinnen und Einpendler verzeichnen die Großstädte München (Landkreis), Frankfurt am Main, Hamburg, Berlin, Köln, Düsseldorf und Stuttgart mit jeweils über 250 000 Beschäftigten. Weitere Städte mit über 100 000 Einpendlerinnen und Einpendlern sind München (Stadt), Nürnberg, Essen, Hannover (Region), Bremen, Mannheim, Dortmund, Mettmann, Bonn und Karlsruhe.

Die Zahl der Auspendlerinnen und Auspendler ist in den Kreisen direkt neben diesen großen Städten am höchsten. Aus dem Mikrozensus wissen wir, dass nur etwa 5 Prozent der Erwerbstätigen mehr als 50 km zur Arbeit zurücklegen. Es ist daher anzunehmen, dass die allermeisten Einpendlerinnen und Einpendler aus den unmittelbaren Nachbarkreisen kommen. Interessant ist, dass im Ruhrgebiet und um Frankfurt am Main und Stuttgart herum mehrere Kreise sowohl viele Einpendlerinnen und Einpendler als auch viele Auspendlerinnen und Auspendler haben. Hier geht der Pendelverkehr also in beide Richtungen.

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

Ist der SPNV noch zukunftsfest?

Die Erfahrungen der jüngeren Zeit erfordern eine ehrliche Diskussion, wie der SPNV den Erwartungen von Politik und Gesellschaft gerecht werden kann.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist alternativlos. Die verkehrs- und klimapolitischen Ziele erfordern Wachstum – seine Schnelligkeit, seine Massentauglichkeit, seine Verknüpfung mit dem regionalen Busverkehr, dem städtischen wie auch dem Fernverkehr, machen ihn zum viel zitierten Rückgrat des öffentlichen Verkehrs.

Beobachtungen der letzten Jahre – bevor die Coronapandemie zunächst andere Prioritäten erzwang – ließen Zweifel zu, ob das Konzept Bestellermarkt auch in Zukunft Bestand haben würde (vgl. VDV-Jahresbericht 2018/2019, S. 46). Denn allen Erfolgsmeldungen zum Trotz war bereits erkennbar, dass sich nachteilige Rahmenbedingungen wie mangelnde Infrastrukturverfügbarkeit und stark ansteigende Kosten nicht durch Abwarten erledigen würden. Einzelwirtschaftlich betrachtet hat sich die ohnehin relativ geringe Umsatzrentabilität der SPNV-Unternehmen vor allem außerhalb der DB-Gruppe weiter verschlechtert (vgl. Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2020, S. 46).

Insofern haben sich die im Ausschuss der Wettbewerbsbahnen vertretenen Unternehmen 2021 auf Eckpunkte verständigt, die zum einen die drängendsten Probleme verdeutlichen, zum anderen Hinweise geben, wie kurzfristig, ersatzweise auf mittlere Sicht, Abhilfe geschaffen werden kann.

Zunächst muss die Branche die pandemiebedingten Sonderlasten auffangen. Das Bekenntnis der Politik, die Unternehmen finanziell weiter zu unterstützen, ist eine ganz entscheidende Voraussetzung, die anstehenden verkehrlichen Aufgaben meistern zu können. Für diese – die Verdoppelung der Verkehrsleistung bis 2030 – kommt es darauf an, die während der letzten zwei Jahre zunächst verlorenen Fahrgäste wieder zurück- und neue Fahrgäste hinzuzugewinnen. Auch hier kann die Politik Anreize setzen, so z. B. durch steuerliche Maßnahmen zugunsten aller, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln umweltfreundlich mobil sein möchten. Zusatzleistungen wie z. B. (für die Fahrgäste) kostenfreies WLAN machen den Aufenthalt in Zügen zusätzlich attraktiv.

Dauerhaft überzeugen kann das SPNV-Angebot jedoch nur dann, wenn die Kernleistung stimmt, also zuverlässig gefahren wird. Robuster Betrieb wiederum ist nur dann gewährleistet, wenn alle notwendigen Komponenten störungsfrei zur Verfügung stehen. In diesem Zusammenhang kritisch

ist vor allem die Infrastruktur: Die nach wie vor absehbar hohe Bauintensität wird die vielerorts ohnehin knappe Kapazität bis zur Realisierung des Zielzustands weiter mindern. Umso mehr kommt es darauf an, vor allem größere Maßnahmen durch kundenfreundliches Bauen betrieblich beherrschbar durchzuführen und gleichermaßen umfassend wie verlässlich zu kommunizieren. Flankierende Maßnahmen wie kleine und mittlere Vorhaben sowie Mehrkapazitäten in Serviceeinrichtungen können die betrieblichen Rahmenbedingungen wirkungsvoll verbessern.

Wachstum und Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr erfordern, abgesehen von Ausbau und Ertüchtigung der Infrastruktur, Mehrkapazitäten im Betrieb. Zur Finanzierung zusätzlicher Angebote, auch mit Blick auf den angestrebten Deutschlandtakt, ist eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel erforderlich. Aber auch Anstrengungen auf unternehmerischer Seite: Nicht zuletzt muss die Branche dringend einen Weg finden, dem Fachkräftemangel zu begegnen.

Außerdem – und abseits verkehrspolitischer Überlegungen – zeigt die Praxis der letzten zwei Jahre Nachsteuerungsbedarf im eigentlichen Bestellermarkt. Angesichts in der Sache und/oder in der Höhe kaum vorhersehbarer Risiken sollte der Spagat zwischen unternehmerischer Verantwortung und zumutbarer Belastung kritisch hinterfragt werden. Ohne Bewertung des Einzelfalls: Die Insolvenz eines der großen SPNV-Betreiber im Jahr 2021 ist insofern als Warnschuss zu verstehen. Dieser Diskussion dürfen sich weder die Aufgabenträger noch die Verkehrsunternehmen verschließen.

Die Gremien der Sparte Personenverkehr mit Eisenbahnen werden die Herausforderung nicht scheuen. Schließlich gibt es auch kaum eine Alternative.

Dr. Heike Höhnscheid

Eisenbahnpersonenverkehr, Regulierung

T 0221 57979-115

hoehnscheid@vdv.de

Endlich Rückenwind für den Einzelwagenverkehr – Netzwerk Zukunft Einzelwagenverkehr gegründet

Der Einzelwagenverkehr ist unverändert ein wichtiges Rückgrat des Schienengüterverkehrs. Ohne ihn wird der angestrebte intermodale Marktanteil der Schiene von 25 Prozent bis 2030 wohl kaum gelingen. Um den EV in Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit, aber auch in der Bahnbranche zu stärken, wurde auf Initiative des VDV am 11. Mai 2021 das Netzwerk Zukunft Einzelwagenverkehr gegründet. In diesem Netzwerk arbeiten aktuell 29 EVU an Verbesserungen in den Kooperationsfeldern Vertrieb, Betrieb und Strategie.

Warum wurde das Netzwerk gegründet?

Der Einzelwagenverkehr (EV) verzeichnet im Gegensatz zum kombinierten Verkehr (KV) seit Jahren kein Wachstum. Es dominieren klassische Massengüter, während höherwertige Industrie- und Handelsgüter überwiegend auf der Straße oder im KV transportiert werden. Wenn der EV, auch aus klimapolitischen Gründen, wachsen soll, ist es Zeit für eine Neuausrichtung des EV. Eine Trendwende ist aber nur mit Anstrengungen aller Eisenbahnen, also DB Cargo und nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), erreichbar. Deren Zusammenarbeit hat eine sehr lange Tradition, die teilweise schon über 100 Jahre andauert. Es besteht dementsprechend viel Erfahrung und Potenzial in der Zusammenarbeit. Und genau da setzt das Netzwerk an und wird neue Akzente setzen.

Gemeinsames Verständnis im Netzwerk

Vor dem Start des Netzwerkes wurde intensiv an den Fundamenten der Zusammenarbeit gearbeitet. Die Partner bekennen sich dazu, im EV ein gemeinsames Netzwerk zu betreiben. Sie werden mit einem starken Marketing für eine breitere Wahrnehmung im Markt sorgen. Die Alleinstellungsmerkmale des EV sind zentraler Bestandteil der Kommunikation. Die Partner sichern sich gegenseitig den Einkauf von EV-Leistungen zu inkl. verbesserter Angebotsprozesse. Gemeinsames Ziel sind wettbewerbsfähige Gesamtangebote.

Die Partner werden eine Übersicht über die Verlademöglichkeiten im EV veröffentlichen und sicherstellen, dass die neue Gleisanschlussförderung bei den Kundinnen und Kunden bekannt ist. Damit wollen sie neue Zugangspunkte und neue, multimodale Verkehre im EV entstehen lassen. Es wird gewährleistet, dass die Partner im Netzwerk über technische Innovationen in der Wagenflotte informiert sind, um diese neuen Möglichkeiten in Vorteile für Kundinnen und Kunden und Nutzerinnen und Nutzer umzuwandeln.

Die Partner arbeiten unternehmensübergreifend an der Digitalisierung der operativen Transportprozesse und streben einen standardisierten Datenaustausch an. Ganz oben auf der Agenda stehen die Optimierung der betrieblichen

Zusammenarbeit und die betriebliche Gestaltung des gemeinsamen Netzwerkes. Bei allen kooperativen Handlungen werden die Bestimmungen des Kartellrechtes beachtet.

Konkrete Leuchttürme sind bereits verabredet

Darüber hinaus wurden bereits konkrete Leuchtturmprojekte in den Bereichen Vertrieb (z. B. eigenständiges EV-Produktmarketing), Betrieb (z. B. gegenseitige Backup-Lösungen bei Leistungsstörungen) und Strategie (z. B. Erweiterung Multimodal-Finder) auf den Weg gebracht.

Gute Angebote zahlen sich bereits aus

Ein erfolgreiches Netzwerk muss vom Markt angenommen und honoriert werden. Nach Gründung des Netzwerkes konnten zügig erste Erfolge eingefahren werden. Diese zeigen in den Branchen Stahl und Getränke, dass der EV durch Zusammenarbeit und Multimodalität mit hoher Kundenzufriedenheit Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern kann.

Verbände unterstützen das Netzwerk

Aktuell unterstützen drei Verbände das Netzwerk. Neben dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) sind dies der Verband der Chemischen Industrie (VCI) und der VAP – Verband der verladenden Wirtschaft aus der Schweiz.

Sie möchten sich dem Netzwerk anschließen?

Unternehmen und Institutionen, die Partner oder Unterstützer des Netzwerkes werden möchten, finden weitere Informationen unter <https://www.vdv.de/netzwerk-zukunft-einzelwagenverkehr.aspx>.



Georg Lennarz
Marktfragen Güterverkehr
T 0221 57979-146
lennarz@vdv.de

Kombinierten Verkehr stärken – Inhalte des Koalitionsvertrages umsetzen!

Das Jahr 2021 stand ganz im Zeichen der Überarbeitung der Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“ des Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Der VDV hat sich aktiv in diese Prozesse eingebracht und konkrete inhaltliche Vorschläge zur notwendigen Anpassung der Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“ auf Basis des im Frühjahr 2020 unter VDV-Federführung veröffentlichten Verbändepapieres „Kombinierten Verkehr erfolgreich gestalten“ unterbreitet. Denn die Fortsetzung der Förderung des kombinierten Verkehrs ist untrennbar mit der Fortsetzung der Bundesförderung für den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs verbunden. Die im Koalitionsvertrag enthaltene Zusage, „(...) KV-Terminals auch weiterhin fördern zu wollen (...)“, ist daher uneingeschränkt zu begrüßen. Jetzt geht es darum, den Übergang ohne Unterbrechung auf die neue, aktualisierte Förderrichtlinie sicherzustellen. Dies ist für die notwendige Planungssicherheit aller am Prozess Beteiligten zwingend Voraussetzung.

Die seit dem Frühjahr 1998 bestehende Förderlinie „Kombinierter Verkehr“ des Bundes hat die Voraussetzungen für die Erfolgsstory „Kombinierter Verkehr“ in den letzten Jahren geschaffen.

Hintergründe

In Zahlen bedeutet dies konkret: Mithilfe der Bundesförderung sind 120 Terminals in den Bereichen Schiene/Wasserstraße/Straße gefördert und gebaut worden. Das führte zu einer Zusatzkapazität im kombinierten Verkehr von nahezu 8 Millionen Ladeeinheiten. Nur aufgrund dieser geschaffenen Terminalinfrastruktur war es möglich, das Beförderungsaufkommen im kombinierten Verkehr von rund 32 Millionen Tonnen im Jahre 1999 auf aktuell rund 114 Millionen Tonnen zu steigern.

Mit der Vermeidung von 4,5 Millionen Lkw-Fahrten (pro Jahr) und 2,8 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen in Höhe stellt der kombinierte Verkehr eine ganz hervorragende Umweltbilanz auf. Auch gesamtwirtschaftlich betrachtet ist die bundesdeutsche KV-Förderung ein Erfolg. Generierte sie doch allein im Jahr 2019 einen volkswirtschaftlichen Nutzen durch die Vermeidung externer Effekte von rund 940 Millionen Euro.

Auch auf den „Modal Split“ (Anteil der Verkehrsträger) hat der kombinierte Verkehr großen Einfluss. Ohne ihn wäre der Anteil der Straße an der Transportleistung um rund 6 Prozent höher.

VDV-Forderungen/-Stellungnahme

Im Rahmen des Evaluierungsprozesses hat der VDV seine Vorschläge und Vorstellungen zur künftigen inhaltlichen Neuausrichtung der bundesdeutschen KV-Förderung dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gegenüber im Rahmen einer ausführlichen Stellungnahme zum Ausdruck gebracht. In der Hauptsache fokussieren sich die VDV-Forderungen auf folgende Punkte:

– Ersatzinvestitionen zukünftig fördern!

Die ersten geförderten KV-Terminals sind jetzt über 20 Jahre in Betrieb und weisen starke Abnutzungserscheinungen aufgrund hoher Inanspruchnahme auf. Hier ist dringender Handlungsbedarf geboten, um die Leistungsfähigkeit dieser Standorte aufrechtzuerhalten.

– Digitalisierung und Automatisierung im kombinierten Verkehr vorantreiben!

Die Aufnahme der Digitalisierung und Automatisierung als Förderziel und Fördergegenstand zur besseren Nutzung der Terminalkapazitäten ist zukünftig erforderlich. Diese Maßnahmen helfen, den Terminalbetrieb kurzfristig effizienter, schneller und durchlässiger zu gestalten, da langwierige Bauplanungs- und Genehmigungszeiträume entfallen.

– Förderquote unverändert beibehalten!

Die Festlegung auf eine Maximalförderquote von 80 Prozent ist kein Selbstzweck, sondern nachgewiesene Notwendigkeit, um im Wettbewerb zum durchgehenden Straßengüterverkehr überhaupt bestehen zu können. Der VDV hat sich daher mit Nachdruck für die Beibehaltung der bestehenden Maximalförderquote von 80 Prozent ausgesprochen.

Fazit/Ausblick

Um den kombinierten Verkehr auch zukünftig erfolgreich im Wettbewerb zum durchgehenden Straßengüterverkehr positionieren zu können, muss die Zusage aus dem Koalitionsvertrag, den kombinierten Verkehr auch künftig zu fördern, konkret durch das Inkrafttreten der überarbeiteten Förderrichtlinie umgesetzt werden.

Marcus Gersinske

Ressourcenmanagement Eisenbahn

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de

Zukunft jetzt! Neue Eisenbahnerausbildung startet zum Ausbildungsjahrgang 2022

Mit dem nun unter aktiver VDV-Mitwirkung erreichten erfolgreichen Abschluss des Neuordnungsverfahrens der Eisenbahnerausbildung hat der Sektor in nur 12 Monaten erfolgreich bewiesen, dass er sich den existenziellen Herausforderungen der Zukunft zu stellen und innovative neue Berufsformate umzusetzen weiß. Mit den neu geschaffenen Ausbildungsberufen bietet die VDV-Eisenbahnbranche jungen Nachwuchskräften abwechslungsreiche Jobperspektiven im Bereich der umweltfreundlichen Mobilität der Zukunft.

Mit der reformierten Berufsausbildung, die zum August 2022 startet, können die künftigen Auszubildenden ihre Karriere in den Schwerpunkten Lokführer/-in und Transport oder aber in der Zugverkehrssteuerung starten. Neben der inhaltlichen Neuausrichtung werden zukünftig die Digitalisierung und der Einsatz neuer Techniken von noch größerer Bedeutung sein.

Ziel ist es, die aktuelle Zahl von rund 1500 Auszubildenden mit dieser Neuordnung massiv zu steigern, um dem dringenden Personalbedarf der VDV-Eisenbahnbranche, der Eisenbahnverkehrs- und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den nächsten Jahren erfolgreich zu begegnen. Zu Beginn der dreijährigen Ausbildung erlernen die künftigen Eisenbahner und Eisenbahnerinnen zunächst berufsübergreifende und berufsprofilgebende Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten, die allgemein für die Tätigkeit im Eisenbahnbereich benötigt werden.

Als Eisenbahner/-in im Betriebsdienst Lokführer und Transport steuern die künftigen Eisenbahnerinnen und Eisenbahner Triebfahrzeuge für den Personen-, Güter- und Rangierverkehr. Während ihrer Ausbildung sind sie bereits mitverantwortlich dafür, ob alle Geräte und Instrumente

des Zuges reibungslos funktionieren. Zum Einsatz kommen hierbei die neuesten IT-gestützten Techniken auf den Fahrzeugen.

Die Ausbildung als Eisenbahner/-in in der Zugverkehrssteuerung bei den Verkehrsunternehmen ist ideal geeignet für Menschen, die als „sichere Weichensteller/-innen“ in Aktion treten wollen und denen das Thema Qualitätssicherung im Fahrbetrieb ein Anliegen ist. Vom ersten Tag an erlernen die Auszubildenden, wie Gleisanlagen aufgebaut und Bahnübergangssicherungsanlagen bedient werden, wie Züge gebildet werden und welche Voraussetzungen für eine Betriebssicherheit wirklich sein müssen. Zukünftig gelangen bei der Vermittlung von Kenntnissen über den komplexen Schienenverkehr modernste Informationstechnologien zum Einsatz.

Fazit/Ausblick

Mit dem erstmals im Jahre 1993 bestehenden Ausbildungsberufsbild „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst“ ist es gelungen, den Ausbildungsberuf für den Eisenbahnbetrieb schlechthin zu schaffen und in der Folge auch zu etablieren. Vielversprechende Berufskarrieren haben mit der Erstausbildung zum/zur „EiB“ begonnen. Mit aktuell rund 1500 Auszubildenden stellt der Ausbildungsberuf die dringend benötigten qualifizierten Nachwuchskräfte für die VDV-Eisenbahnbranche zur Verfügung.

Mit der Überführung in zwei eigenständige Berufsbilder – „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst“ und „Eisenbahner/-in in der Zugverkehrssteuerung“ – ist die zukunftsorientierte Ausrichtung sichergestellt. Interessierten Berufseinsteigerinnen und Berufseinsteigern wird damit ein attraktives Ausbildungsangebot gemacht, welches vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten bereithält.

Marcus Gersinske

Ressourcenmanagement Eisenbahn

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de



Novellierung des Schienengüterfernverkehrsnetz- förderungsgesetzes (SGFFG)

Mit der zum Ende der vergangenen Legislaturperiode erfolgten Novellierung des SGFFG ist einerseits der Status quo der Hafenbahnförderung weitgehend gesichert worden. Als zweite wesentliche Verbesserung des neuen SGFFG ist die nun mögliche Förderung von Neu- und Ausbauinvestitionen hervorzuheben.

Seit 2013 fördert der Bund Ersatzinvestitionen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen auf der Grundlage des SGFFG. Das SGFFG hat sich seitdem zur wichtigsten Finanzierungsgrundlage der Bestandsinfrastrukturen der NE entwickelt. Gefördert wird allerdings nur, wenn auch oder ausschließlich Güterverkehr auf diesen Infrastrukturen stattfindet. Neben den Güterverkehrsstrecken werden unter bestimmten Voraussetzungen auch Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Serviceeinrichtungen sowie der See- und Binnenhäfen gefördert.

Auch wenn die Infrastrukturunternehmen das SGFFG im Grundsatz sehr positiv bewerten, haben sich in den vergangenen Jahren einige Vorschriften als schwergängig erwiesen. Dies betrifft u. a. die Antragsfristen, strikten Bürgschaftsverpflichtungen oder wirtschaftlich nicht überschaubare Mindestvorhaltezeiten. Daneben hatte der VDV schon während des Gesetzgebungsverfahrens zum SGFFG darauf hingewiesen, dass neben der zwingend erforderlichen öffentlichen auch eine Finanzierungsperspektive für Aus- und Neubaumaßnahmen im Bereich der NE-Infrastruktur, die dem Schienengüterverkehr dient, eröffnet werden muss. Der VDV hatte deshalb aufgrund der ersten Praxiserfahrungen mit dem SGFFG schon früh eine Novellierung des SGFFG angeregt.

In den vergangenen Jahren sind zudem Zweifel an der durchgängigen Konformität des SGFFG mit dem europäischen Beihilferecht laut geworden. Hintergrund ist die Auffassung der EU-Kommission, dass die Hafenbahnen als gewidmete Infrastruktur dem europäischen Beihilferecht unterliegen. In der Gesetzgebung zum SGFFG war demgegenüber ausdrücklich davon ausgegangen worden, dass es sich in allen Teilen der Förderung nicht um eine Beihilfe handelt und dass deshalb die im Beihilfefall grundsätzlich erforderliche Genehmigung der EU-Kommission nicht eingeholt werden muss. Auch wenn in der Diskussion klargestellt wurde, dass die Förderung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur außerhalb der Häfen nicht als Beihilfe zu betrachten ist, hat die Kommission an ihrer Rechtsauffassung zum Fördercharakter der Hafenbahnen festgehalten.

Zwar sind Beihilfen für die Zugangsinfrastruktur von Häfen – dazu zählen auch die Hafenbahnen –

nach der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) zulässig. Die konnte jedoch auf die Hafenbahnförderung nicht angewandt werden, da ein Bezug der Hafenbahnförderung im SGFFG von 2013 nicht ausdrücklich verankert war.

Seit Sommer 2020 wurden deshalb Förderanträge der Hafenbahnen vom EBA nicht mehr bewilligt. Außerdem hatte das Eisenbahn-Bundesamt den betroffenen Hafenbahnen empfohlen, noch nicht beschiedene Förderanträge zurückzuziehen. Mit anderen Worten: Die Förderung der Hafenbahnen wurde ab Sommer 2020 für zunächst unbestimmte Zeit schlicht eingestellt. Neben den oben erwähnten Geburtsfehlern ein für viele Hafenbahnen existenziell wichtiger Grund, das SGFFG möglichst schnell zu novellieren.

Auf der Zielgeraden der vergangenen Legislaturperiode hat das damalige BMVI vor dem Hintergrund ambitionierter verkehrspolitischer Ziele für den Schienengüterverkehr einen Weg aufgezeigt, wie eine SGFFG-Änderung im verbleibenden Zeitfenster vor Ablauf der Legislaturperiode auf den Weg gebracht werden kann. Dabei hat der VDV die Gelegenheit wahrgenommen, inhaltliche Aspekte und eigene Vorschläge zu platzieren. Ende April hat der Bundestag folgende Änderungen des SGFFG beschlossen:

- Die Sicherung der Hafenbahnförderung durch Herstellung eines Bezugs zur AGVO
- Die Erweiterung der Fördertatbestände durch die Aufnahme von Neu- und Ausbauprojekten
- Die Verschiebung der Antragsfrist vom 01.02. des jeweiligen Haushaltsjahres auf den 31.10. des Vorjahres

Steffen Kerth

Eisenbahnpolitik und -infrastruktur

T 0221 57979-172

kerth@vdv.de

Einsatz von Mehrkrafttriebfahrzeugen

Mehrkrafttriebfahrzeuge können sowohl durch elektrische Energie aus der Fahrleitung als auch durch eine zweite Antriebsart fahrleitungsunabhängig verkehren. So können elektrifizierte und nicht elektrifizierte Strecken durchgehend ohne Lokwechsel befahren werden und es kann dabei jeweils der effizienteste Energieträger zum Antrieb genutzt werden. Der Einsatz dieser Triebfahrzeuge bringt eine Reihe von betrieblichen Herausforderungen mit sich, an deren Lösung sich die Fachgremien des Verbandes aktiv beteiligen.

Das Konzept der Mehrkrafttriebfahrzeuge an sich ist bereits über 80 Jahre alt. Dennoch gab es lange kaum praktische Anwendungsfälle. Seit 2018 sind in zunehmender Anzahl im Schienengüterverkehr derart ausgerüstete Lokomotiven im Einsatz, derzeit bereits etwa 100 Stück, weit über 200 weitere Lokomotiven sind bestellt. Ab Ende 2022 werden auch im SPNV erste Mehrkrafttriebzüge planmäßig verkehren; schon in wenigen Jahren werden sie in vielen Bundesländern zum Alltag gehören. Die Mehrkrafttriebfahrzeuge lassen sich in drei Gruppen von Anwendungsfällen einordnen:

Lokomotiven mit „Last-Mile-Diesel“

Diese beziehen in der Regel ihre Traktionsenergie aus der Fahrleitung. Sie verfügen jedoch zusätzlich über einen Dieselmotor mit der Leistung einer kleineren Rangierlokomotive, um z. B. am Start oder Ziel Wagen in nicht elektrifizierten Gleisen abzuholen bzw. abzuliefern. Beispielsweise werden Elektrolokomotiven der Baureihen 186 und 187 mit „Last-Mile-Diesel“ angeboten.

Mehrkraftlokomotiven mit vergleichbarer Leistung in beiden Traktionsarten

Diese können sowohl mit Energiebezug aus der Fahrleitung als auch fahrdrahtunabhängig mit einem Dieselmotor einen Zug mit annähernd gleicher Leistung befördern. Bereits am Markt eingeführt sind z. B. die Lokomotivtypen „EURODUAL“ des Herstellers Stadler und „Vectron Dual Mode“ des Herstellers Siemens. Aktuell sind diese Lokomotivtypen in Deutschland nur im Güterverkehr im Einsatz. Ihr Einsatz im Personenverkehr erscheint aber durchaus denkbar, etwa auf durchgehenden Relationen, auf denen heute über lange Strecken Diesellokomotiven unter Fahrdraht verkehren (bspw. Abschnitt Stade–Hamburg in der Relation Cuxhaven–Hamburg).

Mehrkrafttriebzüge für den Personenverkehr

Das sind Triebwagen bzw. Triebzüge, die neben dem Bezug der Traktionsenergie aus dem Fahrdraht mit Energiebezug aus Akkumulatoren, einem Wasserstoffantrieb oder aus einem Dieselmotor angetrieben werden können. In geringem Umfang sind solche Fahrzeuge bereits seit Jahren im Einsatz (z. B. Regiotram Kassel, Regiotram Chemnitz). Mittlerweile werden für den Einsatz

in verschiedenen Bundesländern Mehrkrafttriebzüge verschiedener Typen und Hersteller ausgeliefert bzw. sind Mehrkrafttriebzüge bestellt worden.

Produktivitäts- und Kapazitätsgewinne

Ein prägnanter Vorteil der Mehrkrafttriebfahrzeuge ist, dass der hohe Wirkungsgrad des elektrischen Antriebs dann bei Fahrten unter Fahrdraht grundsätzlich genutzt werden kann. Die Zahl der heute üblichen Fahrten mit Dieseltraktion unter Fahrdraht kann so deutlich reduziert werden. Zudem kann durch den Einsatz der mit Akkumulatoren ausgerüsteten Triebzüge die E-Mobilität auch auf noch nicht elektrifizierten Strecken Einzug halten. In der bisherigen fachlichen Analyse hat sich ergeben, dass die auftretenden betrieblichen Fragen bei allen drei Gruppen von Triebfahrzeugen vergleichbar sind: In der Regel sind sowohl im Güter- wie im Personenverkehr die Einsatzkonzepte der Eisenbahnverkehrsunternehmen so erstellt, dass der Traktionswechsel während der Fahrt stattfindet. Daneben könnte die DB Netz AG jenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Mehrkrafttriebfahrzeuge einsetzen, zur Umfahrung von dauernden oder kurzfristigen Kapazitätsgespässen Trassen mit Traktionswechsel von sich aus anbieten.

Herausforderungen im Betrieb

Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes steht bei allen Beteiligten an erster Stelle. Es ist unabdingbar, dass sowohl Triebfahrzeugführer bzw. -führerinnen als auch Fahrdienstleiter bzw. -leiterinnen jederzeit Kenntnis darüber haben, in welcher Traktionsart ein Triebfahrzeug eingesetzt wird. Es ist dazu erforderlich, dass bei Mehrkrafttriebfahrzeugen der Ort des Traktionswechsels im Voraus bekannt ist und Prozesse für etwaige Abweichungen vorhanden sind. Eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe des VDV hat hierzu bereits im Herbst 2020 praktikable und sichere Lösungswege aufgezeigt, die sich derzeit in der Umsetzung befinden.

Götz Walther

Eisenbahnbetrieb
T 030 399932-13
walther@vdv.de

Zugfunk auf Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen

Während bei den Eisenbahnen des Bundes das GSM-R-System dem europäisch vorgegebenen Standard für Zugfunk entspricht, existiert bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) eine Vielfalt an funkbasierten Kommunikationssträngen. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gibt hierzu nur einen Rahmen vor. Für eine verbesserte Handlungssicherheit des Eisenbahnunternehmens verdient dieses Ausrüstungsgewerk eine Verdichtung mit Informationen.

Schutzziele

Im Bahnbetrieb ist es Primat, Schutzziele zur Vermeidung von Entgleisungen und Kollisionen einzuhalten. In den 70er-Jahren im letzten Jahrhundert wurde seitens der Presse nach mehreren Zugkollisionen nachvollziehbar kritisiert, dass der Bahnmitarbeiter bzw. die Bahnmitarbeiterin mit Knallkapseln und wehenden Fahnen Züge im Notfall anhalten musste, während der Bahnkunde oder die Bahnkundin im Intercity bereits einen Funkfernsprecher nutzen konnte. Die Zugzusammenstöße nahe Dahlerau, Hachenburg und Warnau, allesamt auf eingleisigen Bahnen ohne Streckenblock, veranlassten den Ordnungsgeber, die Ausrüstungspflicht mit Zugfunk auf solchen Strecken im Falle des Reisezugbetriebs oder zugelassener Geschwindigkeiten über 60 km/h festzuschreiben. Ausnahmen von dieser Regelung sind jedoch zulässig. Diese Norm wurde 1991 im Rahmen der 3. ÄndVO der EBO so festgelegt. Werden die Schutzziele damit nun erfüllt?

Standards

In der amtlichen Begründung zur 3. ÄndVO argumentierte der Ordnungsgeber, dass diese Ausrüstungsvorschrift der Erhöhung der Sicherheit auf Strecken ohne Streckenblock diene. Weitere Ausführungen zum Standard erfolgten an dieser Stelle mit Absicht nicht, um jeweils den Bahnen die Auswahl der kostengünstigsten Technik zu ermöglichen. In der sich anschließenden Zeitfolge entwickelte und etablierte sich der GSM-R-Standard bei den überregional operierenden Bahnen und wurde dort zur Ausrüstungspflicht. Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurde der weitgefaste Passus der amtlichen Begründung mit einer Vielfalt an Technikstandards ausgefüllt. Dazu zählen der verfügbare Standard der Mobilfunktelefonie wie auch der genehmigungsfähige Verzicht auf Zugfunk bei Strecken, auf denen nur ein einziger Zug verkehrt. Für die Nutzung von Mobilfunk als Zugfunk hat die betriebliche Arbeitsgruppe des Länderausschusses für Eisenbahnen und Bergbahnen 2002 weitere Festlegungen getroffen, um eine zuverlässige technische und betriebliche Nutzung im Bahnbetrieb zu erhalten.

In einer weiteren Stufe im Nachgang der Kollision von Hordorf wurden mit der EBO-Änderung im

Jahre 2012 die Standards zur Sicherung der Zugfolge verschärft: Technische Einrichtungen sind als weitere Unterstützung für den Gegen- und Folgefahrerschutz nachzurüsten, sofern auf Streckenblock verzichtet wird. Die neu aufgelegte VDV-Schrift 752 beschreibt das Auswahlverfahren und die Funktion dieser Systeme. Im unmittelbaren Nachgang der Zugkollision von Bad Aibling wurde der Ausrüstungsstandard für den Zugfunk in der Öffentlichkeit erneut diskutiert. Im Fokus standen unterschiedliche und damit verwechselbare Notrufkanäle und Lücken in der Funkausleuchtung. Eine Antwort zum Beitrag von Zugfunk zur Erfüllung der Schutzziele

- Gegen- und Folgefahrerschutz,
- Flankenschutz,
- Schutz gegen Einwirkungen Dritter,
- Schutz an höhengleichen Kreuzungen und
- Sicherung beweglicher Fahrwegelemente

gab die Bundesregierung in der Bundestagsdrucksache 18/8054: „Das GSM-R-Zugfunksystem wird [...] als ein unterstützendes System eingestuft, das die Sicherheit im Eisenbahnverkehr verbessert. Es ist jedoch festzuhalten, dass ein sicherer Eisenbahnbetrieb auch völlig ohne Funk möglich ist und viele Jahrzehnte praktiziert wurde. Insofern ist der Zugfunk unter Sicherheitsaspekten bereits eine Rückfallebene.“

Spielräume der Ausgestaltung

Für NE ergeben sich angesichts der offenen EBO-Formulierung und der Feststellung der Bundesregierung Ausgestaltungsmöglichkeiten, die eine vertiefende Aufarbeitung wert sind. Eine Arbeitsgruppe des Ausschusses für Eisenbahnbetrieb hat sich des Themas angenommen und bereitet eine Veröffentlichung vor, die die Aspekte der individuellen Erfordernisse des Eisenbahnbetriebs und der betreffenden Vorschriften, der Organisation des Eisenbahnunternehmens, den Kontext des Netzzuganges sowie den Kontext bzgl. menschlicher Faktoren betrachtet.

Dietmar Litterscheid

Eisenbahnbetrieb

T 0221 57979-151

litterscheid@vdv.de

„Alle reden vom Wetter ...“

Älteren Leserinnen und Lesern hat sich der vollmundige Slogan ins Gedächtnis eingebrannt. Sie führen die Sentenz im Geiste nahezu reflexartig zu Ende. Jüngere Zeitgenossinnen und -genossen wissen sich bei Wikipedia über die im Herbst 1966 gestartete Werbekampagne der ehemaligen Deutschen Bundesbahn zu informieren. Pointiert hervorgehoben werden sollte die einzigartige Unabhängigkeit der Eisenbahn vom Wetter. Doch das ist Geschichte.

Extremwetterereignisse haben in den vergangenen Jahren eindrucksvoll aufgezeigt, wie anfällig der Verkehrsträger Schiene gegenüber Naturgewalten ist. Insbesondere Stürme machen ihm zu schaffen: Stürme entwurzeln Bäume und diese wiederum fallen bevorzugt auf Oberleitungen und Gleise. So kam der Eisenbahnverkehr häufig überregional, vielfach auch bundesweit zum Erliegen.

Presse und Politik hatten sogleich ein klar strukturiertes Feindbild: „Die Bahn“ – welcher der rund 140 Betreiber der Schienenwege damit auch immer gemeint sein sollte – hat die Vegetationspflege entlang ihrer Schienen sträflich vernachlässigt. Gerne ausgeblendet wurde dabei, dass Bäume vielfach auf fremdem Grund und Boden stehen. Den darf man (von Wäldern einmal abgesehen) noch nicht einmal betreten. Erst recht darf man dort nicht selbst Hand anlegen und etwa kritische Bäume zurechtstutzen oder gar fällen. Das grundgesetzlich verbürgte Eigentumsrecht der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer steht dem entgegen.

Vor diesem Hintergrund ist der VDV mit dem Petition auf den Bund zugegangen, den Eisenbahnen ein Betretungsrecht und für den Fall, dass Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht selbst gehörig nachkommen, auch ein eigenes Recht zur Gefahrenabwehr einzuräumen. Der Bund hielt den Gedanken wohl für ausbaufähig: Warum auf halbem Wege stehen bleiben? Besser, man verpflichtet die Eisenbahnen nicht nur, sondern man verpflichtet sie zur Baumschau auf Drittgrundstücken und zur dortigen Gefahrenabwehr. Durchsetzungsstarke Eisenbahnaufsichtsbehörden überwachen, dass die Eisenbahnen ihren neuen Pflichten auch nachkommen. Das wäre – aus Behördensicht – allemal komfortabler, als ungezählte Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer jeweils einzeln in die Pflicht nehmen oder gar mit Waldbesitzerinnen und -besitzern über eine angemessene Vegetationskontrolle und -pflege diskutieren zu müssen.

Gesagt, getan: Der Regierungsentwurf des sogenannten Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetzes sah vor, dass Schienenwege betreibende Unternehmen die Baumbestände innerhalb eines 50 Meter breiten Streifens beidseits entlang der Gleise in angemessenen zeitlichen Abständen – idealerweise alle neun

bis fünfzehn Monate – darauf sichten, ob Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs unter anderem durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste oder sonstige Vegetation abzuwehren sind. Eine Dokumentation hierüber sei den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern zur Verfügung zu stellen. Kämen diese ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht nach, sollten die Eisenbahnen zur Gefahrenabwehr nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet sein. De facto wäre damit die Verkehrssicherungspflicht der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer auf die Eisenbahnen verlagert worden. Dies war aus Sicht des VDV keinesfalls akzeptabel. Gewichtige Rechtsgründe sprachen gegen ein solches Ansinnen. Mit einem umfangreichen Argumentationskatalog hat der VDV den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages davon überzeugen können, dass der Gesetzentwurf der Bundesregierung so nicht haltbar ist.

Einer Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses folgend hat der Gesetzgeber den Entwurf der Bundesregierung so umgestaltet, dass Betreiber der Schienenwege ausweislich der amtlichen Begründung keine Verantwortung für die Beseitigung sicherheitsrelevanter Beeinträchtigungen vom Baumbestand auf Nachbargrundstücken tragen. Insbesondere bestehe nach der geänderten Fassung keine spezifische Verpflichtung für eine regelmäßige Sichtung und Dokumentation der Vegetation auf Drittgrundstücken. Damit obliege die Verkehrssicherungspflicht für ein Grundstück eindeutig ausschließlich dem jeweiligen Eigentümer beziehungsweise der jeweiligen Eigentümerin oder dinglich Berechtigten. Jedoch würden umfassende Rechte für den Betreiber der Schienenwege festgeschrieben, auf deren Basis dieser bei Bedarf auch auf Drittgrundstücken Gefahren für die Sicherheit und den reibungslosen Betrieb des Eisenbahnverkehrs beseitigen könne.

Damit wurde dem Petition des VDV vollumfänglich Rechnung getragen. Weitergehende Verantwortlichkeiten zulasten der Eisenbahnen konnten erfolgreich abgewehrt werden.

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

EU-Kommission strebt ein modernisiertes transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) an

Im Rahmen ihres neuen Verkehrspakets stellte die Europäische Kommission im Dezember 2021 auch eine Überarbeitung der TEN-V-Verordnung vor. Neben einer Umstrukturierung des Netzes sieht der Vorschlag ambitioniertere Anforderungen an die Schieneninfrastruktur und eine verstärkte Rolle für städtische Knotenpunkte vor.

Am 14. Dezember 2021 stellte die Europäische Kommission ein Gesetzespaket für effiziente und grüne Mobilität vor. Für den Schienenverkehr ist dabei vor allem die Überarbeitung der Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) von Bedeutung. Ziel ist der Auf- und Ausbau eines effektiven und multimodalen Verkehrsnetzes in der gesamten EU. Die Initiative betrifft Schiene, Straße und Wasserstraßen sowie Kernknoten, See-, Binnen- und Flughäfen und Umschlagsterminals.

Umstrukturierung des Verkehrsnetzes

Das europäische Verkehrsnetz soll in drei Etappen weiterentwickelt werden. Wie bislang sollen das Kernnetz bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 fertiggestellt werden. Das Kernnetz umfasst als Teil des Gesamtnetzes dessen strategisch wichtigste Punkte. Darüber hinaus wird mit dem sogenannten erweiterten Kernnetz eine Zwischenebene eingeführt, mit der die Fertigstellung weiterer strategisch wichtiger Netzabschnitte auf 2040 vorgezogen werden soll.

Der Kommissionsvorschlag führt die bisherigen TEN-V-Kernnetzkorridore sowie die in Verordnung 913/2010/EU definierten europäischen Schienengüterverkehrskorridore zu neun europäischen Verkehrskorridoren zusammen. Fünf der Korridore führen durch Deutschland, womit das deutsche Netz weiterhin eine Schlüsselrolle spielt. Aufgrund ihrer Relevanz für den Schienengüterverkehr sollen in Deutschland die Streckenabschnitte Ingolstadt–Treuchtlingen, Gemünden am Main–Schweinfurt–Bamberg sowie Falkenberg–Zeithain zum erweiterten Kernnetz hinzugefügt werden. Auch die Neubaustrecke Dresden–Prag soll Teil dieser Kategorie werden.

Neue und erweiterte technische Anforderungen

Für die drei Netzebenen erhöht die Kommission die Ambition bei den Anforderungen an die Schieneninfrastruktur, wobei Ausnahmen (z. B. für isolierte Eisenbahnnetze) möglich sind:

- Auf dem Gesamtnetz werden die bisher geltenden Anforderungen erweitert. Bis 2050 soll die Infrastruktur einen Standard von mindestens P400 bieten und eine verstärkte Nutzung von 740-Meter-Zügen ohne Sondergenehmigung ermöglichen.

- Das erweiterte Kernnetz soll die gleichen Anforderungen bis 2040 erfüllen. Darüber hinaus sind Mindestgeschwindigkeiten von 160 km/h (Personenverkehr) bzw. 100 km/h (Güterverkehr) vorgesehen.
- Für das Kernnetz sollen die Anforderungen für 740-Meter-Züge bereits bis 2030 umgesetzt werden, mit Ausnahme der Mindestgeschwindigkeit im Personenverkehr und P400 (bis 2040).

Wie erwartet sollen außerdem bis 2040 sowohl das erweiterte Kernnetz als auch das Gesamtnetz vollständig mit ERTMS ausgestattet werden.

Multimodalität und Interoperabilität

Die Kommission widmet multimodalen Güterverkehrsterminals einen eigenen Abschnitt. Auch diese sollen 740-Meter-Züge aufnehmen können. Insgesamt soll durch die Aufnahme zusätzlicher Strecken eine bessere Anbindung an Häfen ermöglicht werden. Durch ausreichende Kapazitäten an wichtigen Knotenpunkten will die Kommission die Interoperabilität zwischen den Verkehrsträgern fördern.

Neue Anforderungen an städtische Knotenpunkte

Der Kommissionsvorschlag sieht eine verstärkte Rolle und neue Pflichten für städtische Knotenpunkte vor und erhöht deren Anzahl gleichzeitig signifikant. Alle europäischen Städte mit mehr als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern sollen als städtische Knotenpunkte gelten. Die 424 Städte, darunter 77 in Deutschland, sollen bis 2025 nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP) entwickeln und bis 2030 multimodale digitale Mobilitätsdienste bereitstellen.

Nächste Schritte

Nach Vorlage des Kommissionsvorschlags steht nun die erste Lesung im Europäischen Parlament und im Rat der EU an. Das VDV-Europabüro wird die Interessen des Eisenbahnsektors in diesen Schritten des Gesetzgebungsprozesses einbringen und die anstehenden Verhandlungen begleiten.

Lucie Petersen

Europäische Eisenbahnangelegenheiten

T 0032 2 663 6625

petersen@vdv.de

„Digitale Schiene Deutschland plus“ – Ausrüstung des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes mit ETCS

Der Bund plant die vollständige Ausrüstung des deutschen Eisenbahnnetzes mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS bis 2035. Das dazu aufgesetzte Programm „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD) beschäftigt sich allerdings bislang (fast) ausschließlich mit der Ausrüstung der Infrastruktur der DB Netz AG. Etwa 15 Prozent des deutschen Streckennetzes werden von nichtbundeseigenen Eisenbahnen betrieben. Auch diese sind in die Ausrüstungsstrategie für ETCS mit einzubeziehen.

Das deutsche normalspurige Schienennetz ist heute im Allgemeinen vollständig interoperabel, d. h., durchgehende, unterbrechungsfreie Verkehre sind im gesamten Netz möglich und werden in zahlreichen Fällen angeboten. Diese Interoperabilität und die bestehende Flexibilität der Nutzung des deutschen Netzes, über die Eigentums Grenzen der Infrastruktur hinweg, müssen auch in Zukunft beibehalten werden. Generell darf die Ausstattung des deutschen Schienennetzes mit ETCS nicht zu infrastrukturellen, verkehrlichen und betrieblichen Einschränkungen führen. Dieser Grundsatz gilt auch

- für jede Schnittstelle der Infrastrukturen nichtbundeseigener Eisenbahnen zur DB Netz AG und
- für den Betrieb auf den Infrastrukturen nichtbundeseigener Eisenbahnen.

Dabei lassen sich die an die DB Netz AG anschließenden Infrastrukturen in drei Kategorien eingruppiert:

- öffentlicher Betreiber der Schienenwege
- Serviceeinrichtung (öffentlich)
- Werksbahn

In der Projektstruktur der DSD arbeiten mehrere Teilprojekte unter Beteiligung des VDV. Der VDV hat hier unter dem Titel „DSD+“ die grundsätzliche Einbindung der Infrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen eingebracht, ein zunächst stiefmütterlich behandeltes Thema. Zudem setzt sich der VDV auf politischer Ebene für die Einbeziehung dieser Infrastrukturen in die Bundesprogramme zur Förderung der Investitionen in ETCS ein – neben dem Einsatz für die weiterhin erforderliche öffentliche Förderung der ETCS-Fahrzeugaus- und -umrüstung.

Finanzierung der Schnittstellen

Die Ausrüstung der Infrastrukturschnittstelle mit ETCS an sich – einschließlich der dazu erforderlichen, aber im Bereich der anschließenden Eisenbahn liegenden Einrichtungen – ist nach § 13 Absatz 1 Satz 2 AEG durch die anschlussgewährende Eisenbahn zu errichten und zu betreiben. Dazu erläutert die amtliche Begründung zu § 13 Absatz 1 und 2 AEG, dass Kosten der Ausrüstung

einer Strecke mit ETCS nicht auf die anschließenden Eisenbahnen umgelegt werden. Insofern ist die Finanzierung der Schnittstellen DB Netz AG zu nichtbundeseigenen Eisenbahnen bereits als Teil des Programms DSD zu sehen und ist dort bereits entsprechend berücksichtigt bzw. aufzunehmen.

Schnittstellen ausschließlich mit Rangierbetrieb

An Schnittstellen zu Anschlussbahnen und Serviceeinrichtungen findet in der Regel Rangierbetrieb statt. Dafür besteht grundsätzlich keine Ausrüstungsverpflichtung der Fahrzeuge oder der Infrastruktur mit Zugsicherung. Bestehen heute Flankenschutzeinrichtungen durch Weichen oder Signale, um Rangierfahrten aus der anschließenden Infrastruktur in den Übergabebahnhof abzusichern, sind diese Einrichtungen auch nach der Ausrüstung eines Übergabebahnhofs mit ETCS beizubehalten. Auch dies ist als Teil des Programms DSD zu betrachten und dort bereits entsprechend berücksichtigt bzw. aufzunehmen.

Finanzierung der Fahrzeugausrüstung

Das im Auftrag des Bundes erstellte Gutachten, welches zur Grundlage des Programms DSD wurde, stellt dar, dass die öffentliche Finanzierung der ETCS-Fahrzeugausrüstung ein integraler Bestandteil der Einführung von ETCS sein muss. Die Ausrüstung aller Fahrzeuge, die auch das Netz der Eisenbahnen des Bundes nutzen, ist somit bereits Teil des Programms DSD. Dies kommt dann auch der Nutzung dieser Fahrzeuge auf den Strecken der nichtbundeseigenen Eisenbahnen zugute. Für jene Fahrzeuge, die ausschließlich auf Infrastrukturen nichtbundeseigener Eisenbahnen eingesetzt werden, sind zusätzliche Mittel für die ETCS-Fahrzeugausrüstung vorzusehen. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass für Fahrzeuge, die ausschließlich im Rangierdienst eingesetzt werden, weiterhin keine Ausrüstung mit ETCS erforderlich ist.

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

Steffen Kerth · kerth@vdv.de

Dietmar Litterscheid · litterscheid@vdv.de

Georg Sinnecker · sinnecker@vdv.de

Götz Walther · walther@vdv.de

Technik und Normung

Normungsleitfaden des VDV für den Vollbahnsektor und die städtischen Schienenbahnen

Die Vertretung der Interessen der VDV-Mitgliedsunternehmen bezüglich der zukünftigen Ausrichtung der Normung erfolgt im Bereich des Vollbahnsektors und der städtischen Schienenbahnen in eigenen technischen Komitees vom DIN und von der DKE, vom CEN und CENELEC, von der IEC und seit nunmehr neun Jahren auch bei der ISO. Der Normenbestand wird gemäß der CEN/CENELEC-Geschäftsordnung und den ISO-Direktiven kontinuierlich auf dem neuesten Stand gehalten. Der Stand der Technik wird weitestgehend über Normen abgebildet, die auf Basis von Vorschlägen vieler involvierter Länder entstehen. Dabei sind aus deutscher Sicht nicht alle Normen mit gleichem Nutzen für Hersteller und deren Kundinnen und Kunden verbunden. Gemeinsames Ziel ist aber, dass die Prozesse vereinfacht und die Produkte vereinheitlicht und preisgünstiger werden.

Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Nutzen müssen für alle Beteiligten des Bahnsektors, hauptsächlich aber für die Betreiber, also die Mitglieder des VDV, im Fokus jeder Normung stehen. Dies gilt für die nationale, die europäische und auch die internationale Ebene. Um dies zukünftig zu realisieren, sind die sich derzeit dramatisch verändernden Ausgangsvoraussetzungen zu berücksichtigen: Insbesondere die Digitalisierung und Automatisierung führen zu stetig kürzeren Innovationszyklen.

Der VDV verfolgt dabei das Ziel, Technologieoffenheit zu erreichen durch die Vermeidung der Festbeschreibung technischer Lösungen bei gleichzeitig konkret formulierten funktionalen Anforderungen. Diese zukunftsorientierte Ausrichtung mit einer erhöhten Offenheit für innovative Themen aus dem Sektor heraus und zur Vermeidung aufwendiger Zulassungsprozesse ist unerlässlich und kann z. B. unterstützt werden durch das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF). Es besteht im VDV Konsens darüber, dass das Bahnsystem an dezidierten Punkten standardisiert, aber nicht durchgängig und vollumfänglich genormt werden soll. Dies ist wichtig, um eine flexible Weiterentwicklung des Bahnsektors zu ermöglichen und dessen Innovationskraft aufrechtzuerhalten.

Zusätzlich ist es essenziell, die Schnittstelle und den Austausch des bestehenden Normungssystems beim DIN-FSF zur elektrotechnischen Normung bei der DKE, beim CENELEC und bei der IEC zu intensivieren und strukturell auszubauen.

Zugunsten des Nutzens für den Bahnsektor soll der Normenbestand auf ein wirtschaftlich vertretbares Maß geführt und der rein nationale Normenbestand dabei zugunsten eines geeigneten europäischen und/oder internationalen Normenbestandes auf ein absolut notwendiges Minimum reduziert werden. Hierzu passend hat die ERA mehr als 50 Prozent der NNTRs aufgehoben bzw. müssen mehr

als 50 Prozent der NNTRs modifiziert werden. Aber speziell für den Bereich der städtischen Schienenbahnen sowie des Güterverkehrs sind ggf. zusätzliche Präzisierungen notwendig. Dies berücksichtigt insbesondere das Schließen etwaiger Normungslücken.

Auch bedeutet der derzeit nicht maschinenlesbare Normenbestand im Bahnsektor für alle Anwender einen hohen Aufwand, die für die jeweiligen Produkte/Prozesse relevanten Anforderungen zu identifizieren. Die Digitalisierung von Normen soll weiter vorangetrieben werden, um ein einschlägiges Anforderungsmanagementsystem zu gewährleisten.

Die Rolle und der Stellenwert der Normung in Gesetzen und EU-Direktiven für den Eisenbahnsektor und in nationalen Gesetzen und Richtlinien für städtische Schienenbahnen sind mit allen Stakeholdern einschließlich der Behörden einvernehmlich abzustimmen und zu erhöhen.

Der VDV unterstützt u. a. den Führungsanspruch / die Leitungsfunktion des DIN-FSF zur Durchsetzung der Interessen der VDV-Mitgliedsunternehmen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene durch die Besetzung von Leitungsfunktionen wie im FSF-Beirat, im Trägerverein NWB und durch die langjährige Leitung des Koordinierungsausschusses. Hierdurch wird auch die nationale Sprecherfunktion beim CEN und bei der ISO durch den VDV ausgeführt. Auch bei der DKE, beim CENELEC und bei der IEC wird vergleichbar verfahren.

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

Änderungen an Bestandsfahrzeugen – eine genehmigungsrelevante Angelegenheit

Seit Juni 2020 gelten auch in Deutschland sämtliche Anforderungen des sog. 4. Eisenbahnpaketes der Europäischen Union. Dementsprechend greifen für Änderungen an Eisenbahn-Bestandsfahrzeugen, die auf dem übergeordneten Netz zum Einsatz kommen, z. T. andere fahrzeuggenehmigungsrelevante Anforderungen. Was von wem im Falle einer „Aufrüstung oder Erneuerung“ zu tun ist, ist im Wesentlichen in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 (DVO 2018/545) „über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen“ beschrieben.

Obsoleszenz, Innovationen oder Beseitigungen sicherheitsrelevanter Mängel machen auch vor Bestandsfahrzeugen nicht halt. Die daraus resultierenden Änderungen an Eisenbahnfahrzeugen, die auf dem sog. übergeordneten Netz verkehren, sind gemäß dem 4. Eisenbahnpaket im Artikel 16 „Änderung eines bereits genehmigten Fahrzeugs“ der DVO 2018/545 zu behandeln.

Was von wem im Falle einer Änderung aus genehmigungsrechtlicher Sicht zu tun ist, schien komplex und die Umstellung auf den neuen Prozess nicht nur für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) neben dem Tagesgeschäft mühevoll zu sein. Denn für alle Prozessbeteiligten hieß es, Neuland zu beschreiten. Und nichts lag da näher als die gelebte Praxis am Beispiel der Umrüstung des fahrzeugseitigen Zugfunks auf Störfestigkeit.

Daher hat der VDV in Zusammenarbeit mit Mitgliedsunternehmen, den Genehmigungsstellen ERA und EBA sowie der DB Systemtechnik GmbH strukturierte Vorgehensweisen zur Handhabung der Änderung von mehr als 10 000 Eisenbahnfahrzeugen entwickelt. Dies sind im Wesentlichen Mustervorgänge, die allen Beteiligten den Einstieg in den Prozess und dessen Umsetzung erleichterten.

Sie ermöglichen eine vereinfachte Beantwortung genehmigungsrelevanter Fragen, u. a.

- ob eine Änderung eine
 - Instandhaltungsmaßnahme,
 - unterrichtungspflichtige Änderung,
 - genehmigungspflichtige Änderung ist,

- ob bereits eine Fahrzeugtypgenehmigung existiert und die „Änderungsverwaltungsstelle“ Inhaber dieser ist,
- in welchen Fällen Gutachter wie Benannte Stellen (NoBo), Bestimmte Stellen (DeBo) und Unabhängige Bewertungsstellen (AsBo) einzubeziehen sind,
- wann die geänderten Fahrzeuge im Falle einer unterrichtungs- oder genehmigungspflichtigen Änderung weiterverwendet werden dürfen,
- wie und welche der Genehmigungsstellen ERA oder EBA für eine Unterrichtung oder neue Genehmigung einzubeziehen sind,
- wie Unterrichtungen anhand von Vordrucken außerhalb des sog. One-Stop-Shops erfolgen müssen, der bis auf Weiteres nur für Genehmigungsanträge verwendet werden kann.

Trotz Beantwortung aller potenziellen Fragen zeigt sich – wie bei allen neuen Prozessen – auch für die Handhabung des 4. Eisenbahnpaketes bereits Optimierungsbedarf. Dies betrifft insbesondere die Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs (GIF), deren Bearbeitung auch im Falle einer Typenkonformität für jedes einzelne Fahrzeug bei der Genehmigungsstelle bis zu 4 Wochen dauern darf. Während dieses Zeitraums ist der Einsatz der betroffenen Neu- und Bestandsfahrzeuge unzulässig, was erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrsleistungen hat.

Hier besteht auch aus Sicht des VDV dringender Änderungsbedarf. Dazu bietet sich die vor dem 4. Eisenbahnpaket in Deutschland etablierte Serienzulassung an, die einen Einsatz der Fahrzeuge unmittelbar nach erfolgter Konformitätserklärung des Antragstellers ermöglichte. Diese Verbesserung ist ein Muss, insbesondere auch für eine erfolgreiche Umsetzung der bevorstehenden Innovationen wie die Umrüstung des Fahrzeugbestandes auf ETCS und die Digitale Automatische Kupplung (DAK).

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



Eisenbahnfachausschuss ALST startet umfangreiche Aktivitäten

Die Eisenbahnfachausschüsse im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben Zuwachs bekommen: Der ALST (Fachausschuss für Leit- und Sicherungstechnik) nimmt sich der Herausforderungen der Umstellung der LST an. Die wachsenden Aufgaben zur Migration auf die neuen Technologien und der Fachkräftemangel erfordern ein zunehmendes Engagement, um die Eisenbahn zur Kapazitätserhöhung auf ein neues Niveau zu heben.

Die Themen des Fachausschusses ALST sind sehr umfangreich und werden in Zukunft weiter zunehmen

Dem aus dem UA EST hervorgegangenen ALST-Fachausschuss gehört neben dem bereits existierenden Unterausschuss Bahnübergänge auch der neue UA ETCS an. Der neue Unterausschuss ETCS ist so besetzt, dass die mitwirkenden Eisenbahnfachausschüsse des VDV gut repräsentiert sind. Zur Bearbeitung verschiedener Aufgaben mit Bezug zum Thema ETCS wurden zwei Arbeitsgruppen innerhalb des UA ETCS eingerichtet. Eine Arbeitsgruppe befasst sich mit dem Thema „Fahrdienstvorschrift für den Betrieb unter ETCS bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)“, die zweite Arbeitsgruppe hat sich der Aufgabe gestellt, ein Lastenheft für den ETCS-Betrieb nach Level 1 Full Supervision (L1FS) für NE-Betriebe zu entwickeln. In beiden Arbeitsgruppen sind neben den Mitgliedern aus dem ALST auch Vertreterinnen und Vertreter aus den Fachausschüssen AEB, AEF und ATEI beteiligt. Die Mitglieder des UA ETCS sowie der zugehörigen AG ETCS FV und AG ETCS LH sind auch in die verschiedenen Initiativen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) im Zusammenhang mit der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) eingebunden.

Schriftenerstellung

Die Aktivitäten zur Überarbeitung der beiden VDV-Schriften 360 „Eisenbahn-Stell-Einrichtungen (ESE)“ und 361 „Eisenbahn-Signal-Anlagen (ESA)“ in der ALST-Arbeitsgruppe „Planungsrichtlinie Leit- und Sicherungstechnik für nichtbundeseigene Eisenbahnen“ (AG PRL-LST-NE) sind mittlerweile so weit fortgeschritten, dass erste Teilentwürfe entstanden sind. Da der Umfang dieser neuen VDV-Schrift 364 den bisherigen inhaltlichen Themenbereich deutlich überschreitet und außerdem die Struktur der neuen VDV-Schrift 364 an die der Richtlinie (RiL) 819 angeglichen werden soll, wurde im Vorfeld Kontakt zu den entsprechenden Autorinnen und Autoren bei der DB Netz AG aufgenommen, um die gegenseitige Nutzung und Verwendung existierender Bestandteile der RiL 819 innerhalb der VDV-Schrift 364 abzustimmen. Der erste Abstimmungstermin fand Ende Januar 2022 statt. Ziel der Autorinnen und Autoren der VDV-Schrift 364 ist es, die Akzeptanz der

Schrift im Sektor auf dem bereits hohen Niveau nochmals auszubauen und die Handhabung für alle Beteiligten zu vereinfachen.

Die Digitalisierung wird schon bei der Planung und den vorausgehenden Abstimmungsprozessen neuer Vorhaben Einzug halten

Sowohl für die Arbeiten innerhalb des VDV als auch in Zusammenarbeit mit den Mitgliedern in den verschiedenen Fachausschüssen wurden sogenannte Teams eingerichtet, in denen die Mitglieder die neuen Möglichkeiten von MS Teams für die Verbandsarbeit, z. B. „Erstellung einer VDV-Schrift“, zusammen nutzen können. Die gleichzeitige Bearbeitung von Texten durch mehrere Autorinnen und Autoren ist damit möglich. Das gleiche Werkzeug wird auch für die seit 2020 zunehmend wichtigeren Webmeetings verwendet. Auch in der Planungsrichtlinie LST-NE wird für ETCS ein entsprechendes Kapitel vorgesehen. Überlegungen, wie durch digitale Werkzeuge nicht nur die VDV-Schriften fortentwickelt werden können, werden im ALST diskutiert.

Der steigende Bedarf an Fachkräften erfordert besondere und stetige Anstrengungen der gesamten Branche

Insbesondere aus zwei Gründen bedarf es besonderer Anstrengungen; diese sind: zunehmender Fachkräftemangel und stetig steigende Komplexität in allen Bereichen der Verkehrsunternehmen. Stabile Kenntnisse der komplexen Zusammenhänge müssen von nachrückenden Personalen in kürzeren Zeitabständen erworben werden, da die bisherigen Fachkräfte vermehrt in den Ruhestand treten. Hinzu kommt, dass die Fähigkeiten und Erfahrungen im Bereich Software und Kommunikationstechnik in steigendem Maße die eingesetzte Technik prägen. Dem Engagement im Bereich der Standardisierung und somit der Mitwirkung von ehrenamtlichen Fachleuten in VDV-externen Gremien muss sich der Fachausschuss ALST zeitnah stellen, auch wenn deren Wirkung erst Jahre später sichtbar wird.

Georg Sinnecker

Zugsicherungstechnik

T 0221 57979-134

sinnecker@vdv.de

ZAW Fahrausweisprüfung – Grundlage für gute Dienstleistungsqualität

Gute Dienstleistungsqualität in Bussen und Bahnen kann auch in diesen herausfordernden Zeiten wie der aktuellen Coronapandemie nur erreicht werden, wenn alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fachlich und sozial kompetent sowie ausgeprägt kundenorientiert sind. Grundlagen dafür bilden eine geeignete Personalauswahl und eine zielgerichtete Aus- und Weiterbildung.

Gerade in herausfordernden Zeiten wie der aktuellen Coronapandemie benötigen insbesondere die im Kundenkontakt stehenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine ausgeprägte Kundenorientierung und die Fähigkeit zur Deeskalation und Konfliktbewältigung.

Nicht zuletzt durch die zusätzlichen Aufgaben, die Maskenpflicht und – zusammen mit Sicherheitspersonal – auch die Einhaltung der 3G-Regel in Bus und Bahn zu kontrollieren, haben die Übergriffe Dritter u. a. auf Mitarbeitende des Fahrausweisprüfdienstes zugenommen.

Vor dem Hintergrund der Notwendigkeit, Mitarbeitende mit einer ausgeprägten Kundenorientierung sowie der Fähigkeit zur Deeskalation und Konfliktbewältigung im Fahrausweisprüfdienst einzusetzen, hat der VDV-Betriebsausschuss bereits im April 2015 die VDV-Schrift 703 „Rahmenanweisung für Mitarbeiter im Fahrausweisprüfdienst“ veröffentlicht, in der bereits die notwendige Qualifikation eines Fahrausweisprüfdienstmitarbeiters bzw. einer -mitarbeiterin beschrieben wird.

Ergänzend hierzu ist nunmehr die Veröffentlichung der VDV-Schrift 740 „Empfehlungen für die Zulassung, Aus- und Weiterbildung zur Fahrausweisprüfung“, abgekürzt: „ZAW Fahrausweisprüfung“, 2022 vorgesehen.

Mit der ZAW Fahrausweisprüfung soll die Auswahl, Ausbildung und Weiterbildung der Fahrausweisprüfenden vereinheitlicht werden. Die ZAW Fahrausweisprüfung soll die Grundlage für ein einheitliches Konzept bilden, um mit annähernd gleichen Zielen und gleichem Ausbildungsvorgehen Personal in der Fahrausweisprüfung einzusetzen.

Neben der Auswahl der Bewerberinnen und Bewerber, die eine fachliche Eignung (inkl. Eignungstest) und medizinische Tauglichkeit voraussetzt, liegt der Schwerpunkt der ZAW Fahrausweisprüfung in der Ausbildung zum Fahrausweisprüfer bzw. zur Fahrausweisprüferin. Die Grundlagen der Ausbildung sind in einem

Rahmenlehrplan festgehalten und haben bundes-einheitliche und unternehmensspezifische Ausbildungsbestandteile, wie u. a.

- rechtliche Grundlagen (Rechte und Pflichten des Fahrausweisprüfenden),
- interkulturelle Schulung,
- örtliche Arbeits-, Dienst- oder Betriebsanweisungen,
- Kontrollphilosophie,
- Verhaltensgrundlagen (Deeskalationstraining, Kommunikationstraining).

Nach bestandener Eignungsprüfung und Erteilung der Berechtigung „Fahrausweisprüfer/-in“ erfolgt die praktische Einweisung. Fahrausweisprüfende sind darüber hinaus regelmäßig weiterzubilden, damit die Berechtigung „Fahrausweisprüfer/-in“ weiter Bestand hat. Fahrausweisprüfende sollen in regelmäßigen Abständen bei Ausübung der Tätigkeit überprüft werden, um die Einhaltung der Vorschriften und Vorgaben zu dokumentieren.

Mit der vorgesehenen VDV-Schrift 740 setzt der VDV-Betriebsausschuss seine Empfehlungen über die Zulassung, Aus- und Weiterbildung von Betriebsbediensteten fort. Als „ZAW-Empfehlungen“ sind bereits die VDV-Schriften 712 (ZAW Fahrdienst), 719 (ZAW Betriebssteuerung) und 727 (ZAW Ausbilder BOStrab) erschienen. Darüber hinaus ist als weitere „ZAW“ die ausschussübergreifende Bearbeitung einer „ZAW Sicherungsarbeiten-Infrastruktur“ (Arbeitstitel) beschlossen worden.



Hartmut Reinberg-Schüller

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

Zuverlässig und fahrplantreu ohne Behinderung – Status quo LSA-Bevorrechtigungsmaßnahmen

Deutschland muss bis 2045 klimaneutral werden. Bereits bis 2030 sind ambitionierte Zwischenziele bei der Verminderung von CO₂-Emissionen zu erreichen. Im Fokus steht ein integrierter Umweltverbund mit Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV als „Rückgrat“ zur Bewältigung eines großen Anteils der Verkehrsleistung. Die Herausforderungen bei dem erforderlichen Angebotsausbau umfassen auch Bevorrechtigungsmaßnahmen, um Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit bei Bus und Bahn zu erhöhen.

Gerade die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA oder „Ampel“) ist eine wirksame Maßnahme für verlässliche und konkurrenzfähige ÖPNV-Verkehrsangebote – sofern man sich überwindet, wirksam den Kfz-Verkehr zu dämpfen, trotz zunehmenden Elektroantriebs. Eine ÖPNV-Bevorrechtigung spart Fahrzeit – wesentlich ist aber, die Fahrzeitstreuung zu reduzieren, um die Pünktlichkeit und Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Die Bedeutung einer gut funktionierenden Bevorrechtigung ist in dem VDV-Positionspapier „Clever Ampeln für Busse & Bahnen“ anschaulich dargestellt.

ÖPNV-Bevorrechtigung: hocheffizient

Für den ÖPNV genügt eine Freigabezeit von gerade mal sieben Sekunden, wenn sie exakt zum richtigen Zeitpunkt kommt. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit können so etwa 100 Fahrgäste in einem Gelenkbus oder 250 in einer Stadtbahn einen Knotenpunkt passieren. Zum Vergleich: Bei dem durchschnittlichen Besetzungsgrad im Autoverkehr kommen in der gleichen Zeitspanne rund fünf Autofahrerinnen und Autofahrer vielleicht mit Beifahrerin oder Beifahrer über den Knotenpunkt. Von der hohen ÖPNV-Effizienz profitiert auch der Gesamtverkehr, zumal diese Beeinflussung einer LSA-Anlage statistisch gesehen in den meisten Fällen selten ist.

Beschleunigungsqualität – wie ist der Stand?

Es stellt sich die Frage, wie gut Bus und Bahn in der Praxis über die Straßenkreuzungen mit Ampeln kommen. Mithilfe einer verbandsinternen Umfrage, an der sich die Mitgliedsunternehmen aus allen 44 Großstädten mit Stadt- und Straßenbahnen beteiligten, konnten Erkenntnisse über die aktuelle Verbreitung und Nutzung von LSA-Beeinflussungsmaßnahmen bei den Mitgliedsunternehmen erhoben und auf dem 6. VDV-Beschleunigungsseminar 2021 in Hamburg diskutiert werden.

Technische Voraussetzungen für den „Halt nur an Haltestellen“ sind da

Ergebnis: Die Stadt- und Straßenbahnstrecken verfügen an fast allen signalgesteuerten Knoten-

punkten über moderne LSA-Anlagen mit der technischen Möglichkeit eines Steuerungseingriffs. Dennoch ist die Verkehrswende bei der LSA-Beeinflussung für Stadt- und Straßenbahnen noch längst nicht in allen Großstädten und vor allem nicht beim Bus in guter Qualität angekommen. An zentralen Knotenpunkten findet der ÖPNV kaum Vorrang – oder die Beschleunigung wird dort in den Spitzenzeiten zugunsten des Autoverkehrs reduziert.

Wirksame ÖPNV-Bevorrechtigung braucht noch mehr Unterstützung

Eine Reduzierung der ÖPNV-Beeinflussung trifft den ÖPNV gerade in der Verkehrsspitze mit längeren Fahrgastwechselzeiten und viel mehr Straßenverkehr besonders hart, da in diesen Zeiten dem ÖPNV die größte Leistungsfähigkeit abverlangt wird. Die „Leichtigkeit und Flüssigkeit“ für das Auto, nur weil dieses am meisten verwendet wird, wird auch acht Jahre vor der Zielmarke 2030 zu selten hinterfragt. Immerhin sind zwei Drittel der Fahrwege bei Stadt- und Straßenbahnen vom normalen Straßenverkehr räumlich getrennt.

Fehlerquelle Verkehrstechnik

Neben LSA-Schaltprogrammen, die den ÖPNV gerade in der Verkehrsspitze besser bevorzugen sollten, stellt sich oftmals die Frage, ob die optimierten Schaltprogramme auch tatsächlich im Alltagsbetrieb wirkungsvoll arbeiten könnten. Denn Analysen der Verkehrssteuerung und -abläufe zeigen regelmäßig, dass beträchtliche Abweichungen von einem Sollzustand auftreten können. Nicht optimal funktionierende Technik oder Kalibrierung bei Fahrzeugerkennung, Datenübertragung, Datenverarbeitung und Verkehrssteuerung können Fehler verursachen.

Qualitätsmanagement anstoßen

Entsprechend ist eine konsequente Qualitätssicherung aufzubauen, damit das Anforderungssystem kontinuierlich und vor allem aufwandsarm automatisiert überprüft wird. Dazu bedarf es eines Qualitätsmanagementsystems und qualifizierten Personals, das im Verkehrsunternehmen die ÖPNV-Bevorrechtigung stetig nach vorn treibt.

Nur ein funktionierendes Anforderungssystem kann eine verlässliche Reduzierung der Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen garantieren.

VDV-Mitteilung stellt Maßnahmen vor

Entsprechende Lösungsansätze hat der Unterausschuss „Operatives Verkehrsmanagement“ des Allgemeinen Ausschusses für Planung im Jahr 2021 veröffentlicht (VDV-Mitteilung 10500, „Qualitätssicherungsprozess der ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen“). Die Autorinnen und Autoren der VDV-Mitteilung erläutern, wie eine konsequente Qualitätssicherung aufgebaut werden kann, um zu überprüfen, ob die vereinbarten bzw. geplanten Wirkungen tatsächlich eintreten. Finanzielle Ressourcen und qualifiziertes Personal sind dabei Voraussetzung.

Was ist eine „gute“ Bevorrechtigung?

Die richtigen LSA-Schaltprogramme und funktionierende technische Grundlagen sind das eine, zum anderen fehlt oftmals aber auch ein verkehrspolitisch akzeptiertes Bewertungsmaß dafür, ob die Bevorrechtigung effektiv funktioniert. Hierbei kann man in der Praxis auf sehr unterschiedliche Erwartungshaltungen treffen.

Weiterentwicklung der ÖPNV-Qualitätsstufen

Verwendung finden deshalb i. d. R. Qualitätsstufen aus dem amtlich eingeführten „Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS). Insbesondere das Kapitel S4 „Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage“ ist wesentlich für die Verkehrsqualität im ÖPNV, aber bisher nicht hinreichend streng in der Bewertung. Mit dem Kapitel S4 wird im Falle der Anpassung einer Signalisierung eines Knotenpunktes durch die zuständigen Kommunen der Nachweis der Verkehrsqualität für den Autoverkehr einschließlich des ÖPNV sowie den Fußgänger- und Radverkehr erbracht. Der VDV konnte erreichen, dass die ÖPNV-Bewertungsgrößen der Qualitätsstufen im Rahmen eines Forschungsprojektes überprüft und weiterentwickelt werden.

Die Konzentration auf einen Masterplan mit einem Prioritätsnetz, das die starken Linien umfasst, kann eine hohe Effizienz der Maßnahmen sicherstellen



Neue ÖPNV-Bewertungsgröße „Verlustzeit“

Die Weiterentwicklung bezieht sich auf Verfahren zur geschwindigkeitsbezogenen Verkehrsqualität über längere Netzabschnitte und zur punktuellen Bewertung der LSA-Steuerung. Treffender sollte dies unter Berücksichtigung der Verlustzeiten erfolgen, die nicht nur wie bisher den Stillstand vor einer Lichtsignalanlage berücksichtigt, sondern bereits Verlustzeiten aus Bremsen und Wiederbeschleunigen.

Bausteine für die Neufassung des HBS

Ziel des Vorhabens ist es, entsprechende Bausteine für eine Überarbeitung des HBS sowie ggf. weitere Bausteine zur Aufnahme in eine Fortschreibung der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) abzuleiten. Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen bringen sich hier im Rahmen der Begleitkreise ein und unterstützen die Forschungsnehmer mit Know-how und Empirie. Ziel sind aus Sicht des ÖPNV ambitioniertere Bewertungsgrößen – die im besten Fall im Nahverkehrsplan verankert und konsequent verfolgt werden.

Schulterchluss Kommune und Verkehrsunternehmen

Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen arbeiten mit Nachdruck an einer Verbesserung der ÖPNV-Bevorrechtigung. Vor Ort sind bei Kommune und Verkehrsunternehmen ein Masterplan, eine gemeinsame Beschleunigungskommission, eine gute Kommunikation oder sogar gemischte Teams häufig der Schlüssel zum Erfolg. Die Anstrengungen sind dringlicher denn je, denn die ÖPNV-Bevorrechtigung kann auch ein wesentlicher Ausgleich der Einbußen bei der Beförderungsgeschwindigkeit sein, die stetig u. a. durch mehr Autoverkehr und durch mehr Geschwindigkeitsreduzierungen wie Tempo 30 und die stärkere Berücksichtigung der aktiven Mobilität, insbesondere Radverkehr, sinkt. Alle Beschleunigungspotenziale an Lichtsignalanlagen sind in Kombination mit eigenen Sonderfahrstreifen auszunutzen, damit Bus und Bahn ihrer politisch gesetzten Aufgabe, bessere Verkehrsangebote für vorhandene und neue Fahrgäste als Beitrag zur klimarechten Verkehrswende anzubieten, nachkommen können.

Dr. Volker Deutsch

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

Schnellere Realisierung von Schienenprojekten – VDV bringt Planungsbeschleunigung weiter voran

Der VDV hat 2020 viele wichtige Forderungen für schnellere Genehmigungen von Schieneninfrastrukturvorhaben erfolgreich in die Bundesgesetzgebung zur Planungsbeschleunigung eingebracht. 2021 ist es dem VDV gelungen, ein noch entschlosseneres Bekenntnis der Politik zu einer weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren zu erreichen. Nicht zuletzt der Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP (2021–2025) spiegelt dies wider.

Die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsprojekte ist seit dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz von 1991 ein politisches Dauerthema. Immer komplexere und strengere Anforderungen an Vorhaben und Zulassung haben zu übermäßig langen Genehmigungs- und Klageverfahren mit wenig vorhersehbarem Ausgang geführt.

Erfolge in der Gesetzgebung zur Planungsbeschleunigung 2020

2020 hat sich der VDV gegenüber dem Gesetzgeber erfolgreich dafür eingesetzt, nationale Genehmigungsverfahren umfangreich zu entschlacken. Dies hilft, Schieneninfrastrukturen dem wachsenden Bedürfnis nach klimafreundlicher, wettbewerbsfähiger und nachhaltiger Mobilität wirksamer und zügiger anzupassen. So wurden z. B. der Anwendungsbereich der einfacheren Plangenehmigung erweitert und bestimmte kleinere Vorhaben, wie Elektrifizierung (auch für Obusse), barrierefreier Ausbau, Lärmschutz und andere Bau- und Änderungsmaßnahmen, gänzlich von der Pflicht zur Planfeststellung und Plangenehmigung freigestellt. Auch eine Ausdehnung der ursprünglich nur für die Eisenbahn vorgesehenen Regelungen auf PBefG-Projekte konnte durchgesetzt werden.

Schnelle Realisierung von Schienen- und Obusprojekten weiter voranbringen

Trotzdem sind noch zusätzliche Anstrengungen nötig. Um die Schieneninfrastruktur ihrer Bedeutung für die Verkehrswende entsprechend bedarfsgerecht auszubauen, sind ein neuer gesellschaftlicher Konsens und eine neue Planungskultur für klimafreundliche Verkehrsinfrastrukturen, eine stärkere Nutzung digitaler Lösungen sowie eine gut geplante und frühzeitige Projektkommunikation erforderlich. Noch bestehende rechtliche Erschwernisse für einen zügigen Aus- und Neubau sind abzubauen. Dazu gehören auch dringend nötige Änderungen im Völker- und Europarecht.

Vor allem eine interessengerechte Abwägung von Verkehrs- sowie Klimaschutzbelangen mit Natur- und Artenschutz muss endlich ermöglicht werden. Der momentane Absolutheitsanspruch des Artenschutzes verhindert nicht nur klimafreundliche Schienenprojekte, sondern setzt auch die gesellschaftliche Akzeptanz des Artenschutzes selbst aufs Spiel.

Deutliche Aufwertung der Planungsbeschleunigung im Koalitionsvertrag 2021–2025

Nicht zuletzt der kontinuierlichen Überzeugungsarbeit des VDV ist es zu verdanken, dass die neue Koalition im Bund die Planungsbeschleunigung als wichtige Priorität in ihrem Koalitionsvertrag verankert und sich für die Realisierung einen ehrgeizigen Zeitplan gegeben hat. Um die Arbeit der neuen Bundesregierung an diesem Ziel intensiv sowie konstruktiv zu begleiten, hat der VDV eine hochrangige Ad-hoc-AG gegründet. Diese übernimmt die Koordinierung der Themen und Forderungen des Verbandes, die dann im ersten Quartal 2021 wirksam im politischen Prozess platziert werden sollen.

Daniel Brand

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



Bauliche Infrastruktur der Eisen- und Straßenbahnen

Der Ausschuss für Bahnbau hat die Überarbeitung der VDV-Mitteilung 6002 „Inspektionen von Ingenieurbauwerken des schienengebundenen ÖPNV nach BOStrab“ abgeschlossen und der ATEI die Überarbeitung des Weichenhandbuchs für Weichen mit Vignolschienen vorangetrieben.

Eisenbahn

Im Ausschuss für technische Fragen der Eisenbahninfrastruktur (ATEI) wurden durch den UA 1 die Arbeiten zur Aktualisierung des Weichenhandbuchs für Weichen mit Vignolschienen im Eisenbahnbereich weiter fortgeführt. Damit soll die Ausgabe von 1984 an den aktuellen Stand der Technik angepasst werden. Diese Arbeiten sind sehr umfangreich und technisch anspruchsvoll. Sie werden die Ob-Ri NE zum Thema Weichen inhaltlich ergänzen und die Kapazitäten des UA 1 auch in den nächsten Monaten auslasten. Die Erstellung neuer Weichenpläne konnte inzwischen abgeschlossen werden. Sie sollen den Nutzerinnen und Nutzern zukünftig auch digital zur Verfügung stehen. In den kommenden Monaten werden die noch ausstehenden Punkte abgeschlossen und wird die Abstimmung mit den Gremien begonnen.

Die Vegetationskontrolle begleitet die EIU permanent. Neben der Vegetationskontrolle der Gleisanlagen spielt zunehmend die Vegetation neben den Gleisanlagen eine Rolle, da ungünstige Vegetationsentwicklungen in diesem Bereich den Bahnverkehr bei Starkwindereignissen negativ beeinflussen können. Im UA 2 des ATEI wurde die VDV-Schrift 613 „Anlage und Pflege von Vegetationsflächen entlang der Schienenwege nichtbundeseigener Eisenbahnen“ an die aktuellen Änderungen des AEG angepasst.

Straßenbahn

Im ABB wurde die Aktualisierung der VDV-Mitteilung 6002 „Inspektionen von Ingenieurbauwerken des schienengebundenen ÖPNV nach BOStrab“ abgeschlossen. Die Arbeiten konnten trotz der coronabedingten Einschränkungen mithilfe der digitalen Möglichkeiten erfolgreich durchgeführt werden.

Zur Instandhaltung der Betriebsanlagen (und der Fahrzeuge) von Straßenbahnen enthält die „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen“ (BOStrab) Mindestforderungen (in § 57). Nach der Konzeption der BOStrab (Straßenbahnbau- und Betriebsordnung) vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 16. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2938) geändert worden ist, stellt diese selbst nur allgemeine Forderungen; konkrete Aussagen werden speziellen Richtlinien zugewiesen, die zu einzelnen Themenbereichen zu erstellen sind. Für

die Überwachung und Prüfung von Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßenbahnstrecken gibt es derzeit keine solchen Richtlinien.

Deshalb wird zusätzlich die DIN 1076 („Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen“) herangezogen. Dies ist bei Brücken und Durchlässen durchaus möglich, bei Tunnelbauwerken aber nicht unbedingt, da die Beanspruchung und die Ausbildung der Ingenieurbauwerke des schienengebundenen ÖPNV sich von den Bauwerken im Anwendungsbereich der DIN 1076 in aller Regel unterscheiden. Dabei wird in Kauf genommen, dass die Forderungen der DIN 1076 im Einzelfall möglicherweise etwas zu weit gehen.

Ferner legen viele Verkehrsunternehmen eigene Prüfvorschriften fest, die den jeweiligen Einflussfaktoren Rechnung tragen. Diese sind z. B. das Alter, der Zustand und die Belastung der Bauwerke und die Geologie. Aus diesen Kriterien ergeben sich Art, Umfang und Häufigkeit der durchzuführenden Prüfungen. Diese internen Regelwerke sollten mit der zuständigen Aufsichtsbehörde abgestimmt werden.

Davon unbenommen liegt es im Ermessen des verantwortlichen Prüfers bzw. der verantwortlichen Prüferin der Bauwerke, die Prüfinhalte anzupassen und den zeitlichen Prüfabstand ggf. zu reduzieren.

Die vorliegende Stoffsammlung – eine Zusammenstellung der Ergebnisse des Erfahrungsaustauschs im UA 2 des Ausschusses für Bahnbau zu diesem Thema – kann den VU dabei helfen, entsprechend ihren spezifischen Anforderungen ein solches Regelwerk in hinreichender Tiefe zu erstellen.

Peter Schollmeier

Bahnbau

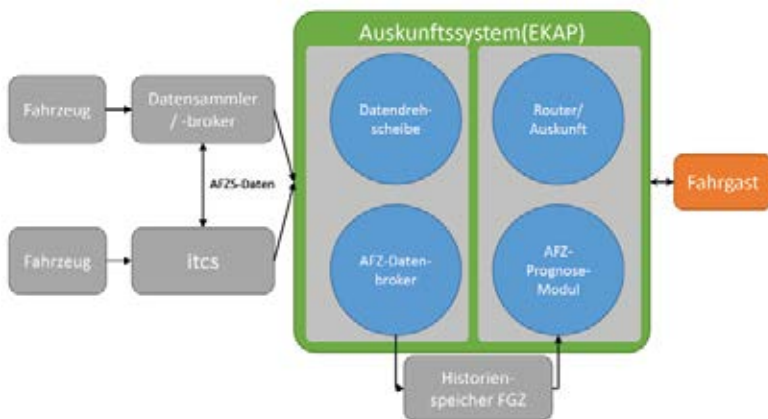
T 0221 57979-137

schollmeier@vdv.de

Auslastungsprognose für die Fahrgastinformation

Wie voll ist mein Bus oder meine Bahn? Diese Frage stellen sich die Fahrgäste seit der Covid-19-Pandemie immer öfter. Obwohl das Risiko, sich mit Covid-19 in den Fahrzeugen des ÖPNV anzustecken, den Studien nach nicht hoch ist, haben die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV trotzdem Sorge, in überfüllten Fahrzeugen zu reisen. Die aktuelle Messung der Fahrgastzahlen und eine Bereitstellung von einheitlichen Prognoseinformationen in den Auskunftssystemen ist somit heute ein wichtiges Element der Kundenbindung.

Die Bereitstellung von Auslastungsdaten für die Fahrgastinformation steht nicht erst seit der Covid-19-Pandemie auf dem Wunschzettel der Fahrgäste und Verkehrsunternehmen. Erste Versuche wurden hierzu im Fernverkehr unternommen, da es dort seit einiger Zeit zuverlässige Daten aus den Buchungssystemen für Fahrscheine und Platzkarten gab.



Von der Fahrgastzählung bis zur Auslastungsprognose

Im ÖPNV liegen diese Daten jedoch nicht unfänglich vor, da nur in Teilen der Fahrzeugflotten kostenintensive automatische Fahrgastzählensysteme (AFZS) zum Einsatz kommen, um eine Einnahmenaufteilung im Verbund zu ermöglichen. Die ermittelten Daten stehen dann im Rhythmus der üblichen, meist täglichen Fahrzeugdatenversorgung in den Unternehmen zur Verfügung. Zur Gewinnung eines genauen unternehmensweiten Auslastungsbildes sind eine kontinuierliche Übertragung der Zählensdaten sowie die nur mittelfristig erreichbare Ausrüstung der Fahrzeugflotten mit Zählsystemen erforderlich. Um diesen Vorgang zu beschleunigen und effizienter zu gestalten, werden aktuell in einigen Regionen neue Methoden der Fahrgastzählung durch

- die Erkennung von Smartphones in den Bluetooth- und WLAN-Netzen des Fahrzeuges,
- die Echtzeit-Videoauswertung,
- das Ticketing
- sowie die Nutzung von Zählensdaten der Mobilfunkbetreiber

erprobt.

Um nun Fahrgästen auch heute schon eine qualitativ hochwertige Auslastungsinformation beziehungsweise -prognose bereitstellen zu können, müssen zusätzliche Informationen herangezogen werden. Hierzu nutzen einige Verkehrsunternehmen die Daten ihrer Auskunftssysteme. Durch die Korrelation der Häufigkeit von Verbindungsanfragen für Fahrtrelationen sowie den zugeordneten historischen Fahrgastzählensdaten der Verkehrsunternehmen können Prognosen für eine Auslastung der Fahrzeuge errechnet werden. Durch Anwendung von Methoden der künstlichen Intelligenz werden die Prognosealgorithmen ständig optimiert.

Neben der grundlegenden Datenerfassung und -aufbereitung ist es für den Fahrgast wesentlich, dass die Informationen verständlich bereitgestellt werden. Hierzu ist eine Angleichung der Informationen voranzutreiben. Aus dieser Motivation heraus hat der VDV-Fachausschuss Kundenservice, -information und -dialog (K3) zusammen mit der Brancheninitiative für Auslastungsinformation (BRAIN) die Erfahrungen der aktuellen Aktivitäten gebündelt und in der VDV-Mitteilung 7052 niedergeschrieben. Diese gibt einen ersten Überblick über die bisherigen Erkenntnisse und schärft das Bewusstsein für eine branchenweit einheitliche Darstellung. In der Kürze der Zeit konnten noch nicht für alle Elemente der Kommunikation Empfehlungen getroffen werden, da zum einen noch „Forschungsbedarf“ für einzelne Techniken besteht und zum anderen die Wirkungsweise auf die Kundin bzw. den Kunden evaluiert werden muss. Um einen möglichst großen Blick auf die Aktivitäten zum Thema Auslastungsinformation mit dem Fokus „Kundenkommunikation“ bereitstellen zu können, hat der VDV eine Mitgliederbefragung hierzu durchgeführt. Die Ergebnisse sind in der VDV-Schrift 7052 dokumentiert und zeigen den derzeitigen Umsetzungs- und Entwicklungsstand bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden.

Berthold Radermacher

Telematik, Informations- und Kommunikationstechnik

T 0221 57979-141

radermacher@vdv.de

VDV-Schrift 457 „Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS)“ ergänzt um Themen Echtzeit-Besetzung und videobasierte Vergleichszählung

Eine VDV-Arbeitsgruppe hat die VDV-Schrift zu Automatischen Fahrgastzählsystemen für Busse und Bahnen überarbeitet und aktualisiert. Insbesondere wurden der Einsatz von videobasierten Vergleichszählungen anstelle von manuellen Vergleichszählungen sowie die Übermittlung und Überprüfung von Informationen zu Echtzeit-Besetzung und Fahrrädern ergänzt.

Die VDV-Schrift beschreibt den Einsatz von Automatischen Fahrgastzählsystemen zur Erhebung statistisch gesicherter Daten zu Größe, Struktur und raumzeitlicher Verteilung der Verkehrsnachfrage im öffentlichen Personenverkehr. Von besonderer Wichtigkeit ist, dass die gewonnenen Zähl- und Hochrechnungsergebnisse unterschiedlicher Fahrzeugarten und unterschiedlicher Verkehrsunternehmen hinreichend genau und untereinander vergleichbar sind, besonders wenn die Daten als Berechnungsgrundlage in die Einnahmeaufteilung von Verbänden oder in Ausgleichszahlungen einfließen sollen.

Die VDV-Schrift 457 beschreibt, wie dieser Anspruch erfüllt werden kann: Sie ist eine Handlungsempfehlung zur Anwendung von Automatischen Fahrgastzählsystemen im öffentlichen Personenverkehr und enthält Anforderungen, Empfehlungen und Hinweise u. a. zu den folgenden Themen:

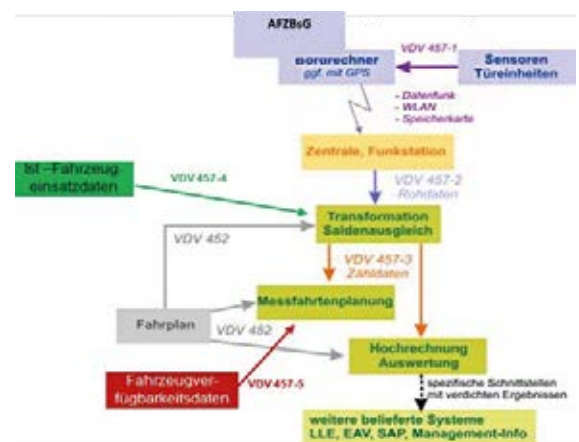
- statistische Anforderungen hinsichtlich der potenziellen Fehlerquellen
- Messfahrtenplanung mit geplanter oder zufälliger Disposition
- Stichproben- und Ausrüstungsumfang
- Korrektur- und Ausgleichsverfahren
- Hochrechnung
- Zugkonzept oder Wagenkonzept
- Vorgaben und Regelkatalog zur Prüfung und Testierung der Messgenauigkeit
- Regelkatalog zur Systemabnahme Hintergrundsystem

Schwerpunkte der Überarbeitung sind die folgenden Ergänzungen:

1. Präzisierung der Stichprobenplanung zur Vergleichszählung auf Basis von Video-Sequenzen Bei der videobasierten Vergleichszählung (VVZ) wird die Anzahl der Fahrgastwechsel an einer Tür eines Fahrzeuges an einer Haltestelle (Haltestellentürereignisse) verglichen. Die Schrift beschreibt den Prozess der Testierung der VVZ und fasst die Anforderungen in Checklisten zusammen.

2. Echtzeit-Besetzung Die Besetzungsermittlung für laufende Fahrten liefert Werte für die einzelnen Fahrzeuge oder auch getrennt bewertete Fahrzeugbereiche und für die einzelnen Fahrtabschnitte über den Laufweg der Fahrten. Für diesen von der Erfassung von Ein-/Ausstiegsvorgängen abweichenden Anwendungsfall wurden eigene spezifische Kriterien für die Messgenauigkeit festgelegt.
3. Regelung zur Testierung der Messgenauigkeit für Objektkategorien (z. B. Fahrräder) mit gegenüber der Personenzählung deutlich reduzierten Genauigkeitsvorgaben.
4. Erweiterung der Rohdaten-Schnittstelle (457-2) zur Datenübertragung vom AFZ-Bordrechner zum Hintergrundsystem um Strukturen für die Übertragung von Daten zur Echtzeit-Belegung der Fahrzeuge.

Die Schrift wird 2022 in einer deutschen und – speziell für den Einsatz in Auslandsprojekten – auch in einer englischen Sprachversion veröffentlicht. Die Schnittstellenspezifikationen (XML) sind auf <https://www.vdv.de/afzs> abrufbar.



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

Normung für städtische Schienenbahnen (Urban Rail)

2014 hat die EU-Kommission die Standardisierung im Urban-Rail-Bereich mit dem Mandat 486 koordinieren und beschleunigen wollen. Seit 2014 konnte der VDV die Steuerung des europäischen Sektors durch die Übernahme der Koordinierungsfunktion im M/486 übernehmen. Nach neun Jahren wurde viel erreicht und ein gut funktionierender Abstimmungs- und Erarbeitungsprozess etabliert. Die Arbeit geht mit der technologischen und rechtlichen Weiterentwicklung vor, sodass sich immer die Fragen gestellt werden können: Wo stehen wir mit dem Normenpaket? Wie geht es weiter mit dem Mandat M/486?

Im Jahr 2021 konnte die Normungsarbeit auch während der andauernden Coronapandemie fortgesetzt werden. Die meisten Sitzungen fanden als Webmeetings statt. Einige wenige Treffen konnten im Oktober als Präsenztreffen durchgeführt werden. Expertinnen und Experten arbeiten nun vom Homeoffice aus. Der deutsche Arbeitsausschuss NA 087-00-19 AA Städtische Schienenbahnen im DIN-FSF hat seine Arbeit an den nationalen DIN-Normen fortgesetzt, in denen aus den Anforderungen der BOStrab (z. B. für fahrerloses Fahren, Lichtraum, Tunnel usw.) normative Dokumente entwickelt werden. Das Ziel war, die Normentwürfe bis zum Anfang 2022 für die öffentliche Umfrage fertigzustellen. Zu folgenden Dokumenten werden voraussichtlich im Frühjahr 2022 Umfragen gestartet:

- DIN 5642 Sicherheitsanforderungen an städtische Schienenbahnen – Allgemeine Bestimmungen
- DIN 5643 Schienenfahrzeuge
- DIN 5644-1 Fahrwege – Teil 1: Grundlagen
- DIN 5646 Betrieb
- DIN 5647 Bauwerke

Der Unterausschuss 19-06 UA Maschinelle und elektrotechnische Einrichtungen strebt an, dass auch die Norm

- DIN 5648 Elektrotechnische und maschinelle Einrichtungen

gemeinsam mit dem Normenpaket in die Umfrage gehen kann. Es wurde im AA19 beschlossen, aufgrund des Umfangs des Normenpaketes eine Verlängerung der Umfragezeit zu beantragen. Für den Normentwurf der DIN 5645 Lichtraum wird die öffentliche Umfrage erst zu einem späteren Zeitpunkt gestartet.

Am 25. Oktober 2021 konnte die Ad-hoc-Gruppe „Spurführung“ ihre Arbeit aufnehmen. Es konnten namhafte Expertinnen und Experten gewonnen werden, um aus der TR Spurführung die DIN 5644-2 Spurführung zu entwickeln. Zurückgestellt wurde die DIN 5644-3 Weichen, da es hier ein europäisches Normungsvorhaben bei CEN gibt.

Die Zielsetzung der DIN-564X-Serie ist die Zusammenfassung aller technischen Anforderungen an städtische Schienenbahnen in einer konsistenten Normenserie.

Das europäische Normungsmandat M/486 war 2014 gestartet. Es ist nun an der Zeit, eine Zwischenbilanz zu ziehen. Von den 54 Fiches (Datenblättern) des Arbeitsprogrammes wurden insgesamt 12 Standards für Urban Rail veröffentlicht:

- EN 50119 Fahrleitung (Revision)
- EN 50668 Signal- und Zugsteuerungssysteme für städtische Schienenbahnsysteme ohne UGTMS
- Technical Report 17420: Frontgestaltung von Straßenbahnfahrzeugen
- EN 13272-2 Fahrzeugbeleuchtung
- EN 15152 Frontglasscheiben für Tram und Metro
- ISO 22752 Seitenscheiben für Tram und Metro
- EN 15153-3 sichtbare Warneinrichtungen
- EN 15153-4 hörbare Warneinrichtungen
- EN 16186 Fahrerkabinen von Fahrzeugen städtischer Bahnsysteme Teil 5 Sichtbedingungen nach außen bei Straßenbahnfahrzeugführerräumen, veröffentlicht 8/2021
- EN 16334 Fahrgastalarmsystem
- EN 17319 Leistungsanforderungen an Schienenbefestigungssysteme für Straßenbahnen
- EN 17355 Notruf – funktionale Anforderungen

Weitere fünf Standards, die auch für Urban Rail gelten und nicht im M/486-Arbeitsprogramm enthalten sind, wurden veröffentlicht:

- EN 14033-4 Gleisbaumaschinen und -geräte
- EN 15227 Kollisionssicherheit (Revision)
- EN 15746 (Oberbau – Zwei-Wege-Fahrzeuge)
- EN 17168 Bahnsteigbarrieresysteme, veröffentlicht 8/2021
- EN 17343 Allgemeine Begriffe

In Bearbeitung befinden sich weiterhin:

- EN 13103 Bemessung von Radsatzwellen
- EN 13452 Bremsen: Leistungsanforderungen, Prüfmethode (Revision)
- EN 14750 Klimatisierung für Schienenfahrzeuge – Komfortparameter und Typprüfungen (Revision)

- prEN 16186 WG37 Fahrerinnen von Fahrzeugen städtischer Bahnsysteme mit 3 weiteren Teilen für urban rail/Straßenbahn
- Weichen
- prEN 17460 Kleben von Schienenfahrzeugen und Schienenfahrzeugkomponenten
- prEN 17636 Trassierungsparameter

Zurückgezogene Arbeitsaufgaben im Mandat M/486 (2 Fiches) sind:

- CENELEC TC9x Fiche 1 (Sicherheitsanforderungen für Stadtbahnen)
- CEN TC256 Fiche 10 Rettungskupplung – Sicherheitsanforderungen EN 15020

Bei 31 Fiches und damit mehr als der Hälfte der Normungsthemen erfolgte bislang keine Bearbeitung von Urban-Rail-Standards. Dabei handelt es sich um Normen zu Gleitschutz bei Bremsen, zu Fahrerinnen von Metros, zu Radsatzlagern, Radsätzen, Losrädern, Monoblockrädern, elastischen Rädern, Fahreigenschaften von Schienenfahrzeugen, zur Messung von Geräuschen in Schienenfahrzeugen, zu Rädern – Laufflächenprofil, Achslager-Schmierfetten, Bremsbelägen, Anforderungen an Drehgestelle und Fahrwerke, Empfehlungen zur technischen Harmonisierung zwischen Bus und Tram/Light Rail, zur Qualität der Gleisgeometrie, zu Betonschwellen und -trägern, zum Schweißen von Schienen.

Trotzdem fällt die Bilanz zum Mandat M/486 positiv aus, da es zu einem strukturierten Vorgehen bei der Urban-Rail-Normung geführt hat. Es war wichtig, dass Urban Rail bei den Normungsorganisationen CEN und CENELEC thematisiert wurde, weil der Schwerpunkt bislang auf Normen für den europäischen Eisenbahnraum lag. Es konnte vermittelt werden, dass für Straßenbahnen und Metros andere Anforderungen gelten als für Hochgeschwindigkeitszüge. Vor allem erfolgte eine Sensibilisierung dafür, dass städtische Schienenbahnen nicht automatisch als Eisenbahnen mitgenormt werden. In der Konsequenz wird auch der Anwendungsbereich des zuständigen CEN-TC256 geändert, indem künftig Urban Rail als eigenständiger Normungsgegenstand ausgewiesen wird. Hier war es sehr hilfreich, dass der VDV und seine Mitgliedsunternehmen sich fachlich kompetent mit der Entsendung von Expertinnen und Experten in die Normungsgremien engagiert haben.

Zum weiteren Vorgehen hat die Urban-Rail-Plattform von UITP und UNIFE am 13. Dezember 2021 beschlossen, dass für die Normung der nächsten Jahre eine Priorisierung der verbliebenen Fiches erfolgen soll. Die Prioritäten des Mandates M/486 basieren auf einer Gap-Analyse von 2012. Dabei wurden etwa 800 Normen von CEN und CENELEC sehr detailliert auf ihre Anwendbarkeit für städtische Schienenbahnen analysiert. Das ist eine

wichtige Datengrundlage, doch muss das Arbeitsprogramm im Verhältnis zu den personellen Ressourcen stehen.

Des Weiteren soll eine Bewertung von Normungsthemen erfolgen, die bislang nicht im Urban-Rail-Arbeitsprogramm enthalten waren. Hier sind vor allem die Entwicklungen bei der Digitalisierung im Eisenbahnbereich zu bewerten, aber auch Entwicklungen wie autonomes Fahren im Straßenverkehr, was auch Straßenbahnen und Stadtbahnen betrifft.

Vom VDV wurde dabei die Frage aufgeworfen, ob es denn noch eines EU-Mandates bedarf, um die Normung im Urban-Rail-Bereich fortzusetzen, oder ob die Branche sich eigenständig organisieren kann bzw. sollte. Die Diskussion führte dazu, dass die EU-Kommission bislang kein neues Mandat erteilt. Für den Eisenbahnsektor ist jedoch ein Request for Standards in Vorbereitung, um harmonisierte Normen zu gewährleisten, wenn auf sie in der TSI verwiesen wird. Die neueste Version von 2016 der Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinie schließt Urban Rail aus. Es gibt für die EU also keine Grundlage für die Beauftragung eines neuen Normungsmandates. In der Urban-Rail-Plattform konnte hierzu jedoch kein Konsens gefunden werden. Von der UITP wurde vorgebracht, dass es wichtig sei, angesichts der großen Bedeutung von Urban Rail weiterhin für die EU als UITP sichtbar zu bleiben, auch wenn die Normung letztlich auf freiwilliger Basis erfolgt.

An dieser Stelle verabschiedet sich nach acht Jahren internationaler Normung der bisherige Urban-Rail-Manager in den Ruhestand, in der Hoffnung auf eine gute Weiterentwicklung der Normungslandschaft.

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

E-Busse sorgen nicht für höhere Brandgefahr – erste Erkenntnisse aus Schadensfällen in Abstellanlagen

In jüngster Vergangenheit ist es zu einigen Bränden von Bussen in Betriebshöfen gekommen, bei denen auch batterieelektrische E-Busse betroffen waren. In den Medien – aber auch in der Branche selbst – wurde dabei die Frage diskutiert, ob mit der Verwendung von E-Bussen eine höhere Brandgefahr einhergeht. Dies kann nicht bestätigt werden.

Brände von Bussen sind nichts Neues

Nach einer Schätzung brennen jährlich 350 bis 400 Busse, das sind rund 0,5 Prozent des Gesamtbestandes an Bussen in Deutschland – einschließlich Reisebussen. Die Dunkelziffer dürfte höher sein.

Busbrände – Ursachen und Hintergründe

Busbrände können eine Vielzahl von Ursachen haben. Hierzu zählen zum Beispiel ein undichtes Kraftstoffsystem, Defekte an der Abgasanlage, am 24-V-Stromsystem und an der fossilen Zusatzheizung. Beim E-Bus sind etwaige Defekte in der Batterie, die zu einem „thermischen Durchgehen“ führen können, und Mängel am Hochvoltsystem hinzugekommen. Dafür sind bei den batterieelektrischen Antrieben typische „Verbrennerursachen“ weggefallen.

Brandlast und Brandverhalten

Die Brandlast von Bussen ist durch die verwendeten Innenraummaterialien sehr hoch. Die Brandlast von Dieseln und E-Bussen ist dabei vergleichbar. Brandversuche haben ergeben, dass sich bei einem Busbrand die Brandausbreitung bis zum Vollbrand sehr schnell vollzieht. Die Zeitdauer dafür beträgt etwa zwei bis drei Minuten. Es kommt daher auch oftmals ohne Zeitverzögerung zu Brandüberschlägen, sodass in kürzester Zeit die benachbarten Busse ebenfalls in Vollbrand stehen. Bei Busbränden entstehen enorme Rauchgas- und Wärmemengen, die nicht abgeführt werden können.

Einteilung in Brandabschnitte

Man muss davon ausgehen, dass im Brandfall alle in einem Brandabschnitt abgestellten Busse vernichtet werden. Es ist daher sinnvoll, die Brandabschnitte auf eine akzeptable Zahl an Bussen zu begrenzen.

Zentral: Früherkennung

Die frühzeitige Erkennung von Anomalien in Batterien ist von besonderer Wichtigkeit. Es ist daher sinnvoll, bestimmte Werte beim Ladevorgang laufend zu überwachen und bei Unregelmäßigkeiten den Ladevorgang automatisch zu unterbrechen. Geeignete Brandmeldeanlagen sollen in den Abstellanlagen zum Einsatz kommen.

Löschmittel: nicht alles geeignet

Bei Bränden von Bussen in Abstellanlagen können durch die Verwendung von Wasser als Lösch- und Kühlmittel die Brandausbreitung und die Brandintensität reduziert werden. Auch bei Bränden von batterieelektrischen E-Bussen ist Wasser im Allgemeinen ein geeignetes Mittel zur Kühlung der Batterien. Das Löschen von brennenden Batterien von E-Bussen ist allerdings so nicht möglich.

Erkenntnisse aus den bisherigen Schadensfällen

Die hier angeführten ersten Empfehlungen basieren auf den jüngsten Erkenntnissen bei der Analyse der Schadensfälle und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit:

- Es soll auf ausreichend Verkehrswege im Betriebshof geachtet werden.
- Es müssen Feuerwehrumfahrungen und Feuerwehraufstellflächen vor- und freigehalten werden.
- Zusätzliche Ein- und Ausfahrten sollten vorgesehen werden.
- Löschwasser muss in ausreichender Menge zur Verfügung gestellt werden können.
- Die Ladeinfrastruktur und die Strom- und Druckluftversorgung sollten an einer zentralen Stelle ausgeschaltet werden können.
- Die Erstellung eines Notfallkonzeptes für die Zeit nach dem Brand ist zweckmäßig.

Fazit

Mit der Verwendung von E-Bussen geht keine höhere Brandgefahr einher. Die Anpassung und der Neubau von Betriebshöfen und Werkstätten für Busse mit alternativen Antrieben stellen jedoch in puncto Brandschutz eine besondere Herausforderung dar.

Wolfgang Reitmeier

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

Flexibler, innovativer und digital vernetzter Bus als Rückgrat der notwendigen Mobilitätswende

Mithilfe der Studie „Jahrzehnt des Busses“ und eines Leistungskostengutachtens wurde deutlich herausgestellt, dass der Bus durch seine Flexibilität und seinen wirtschaftlichen Betrieb zur Mobilitätswende entscheidend beiträgt. Seinen Umweltvorteil spielt er mit aktuellen Abgassystemen auf Basis von EURO VI schon heute aus.

Der Ausschuss für Kraftfahrwesen (AKW) erarbeitet und bewertet neue Technologien und Möglichkeiten, wie Busse bestmöglich betrieben und eingesetzt werden können.

Aktuelle Studien gehen von einem gemischten zukünftigen Einsatz verschiedenster Gefäßgrößen aus. So werden für die Mobilitätswende kleine Fahrzeuge für einen On-demand-Service, die klassischen 12-m-, 18-m-Gelenkbusse und Anhängerbuszüge bis hin zu Doppelgelenkbussen im Ausschuss betrachtet. Hierbei liegt der Fokus u. a. auch auf der technischen Verfügbarkeit, den Zugänglichkeiten der Komponenten und einer Beschreibung der funktionalen Anforderungen. Insbesondere die Schnittstelle zur Werkstatt und digitalen Vernetzung der Fahrzeuge wird verfolgt.

Neben den Gefäßgrößen beschäftigt die Branche die Wahl des optimalen Antriebs für Busse. Hierbei spielt neben den technischen und betrieblichen Betrachtungen auch die Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen eine Rolle. So gibt die Clean Vehicles Directive eine Klassifizierung von Antriebsarten vor, verbietet aber aktuell noch nicht den Einsatz oder die Beschaffung einer Antriebsart. Die bisher guten Rahmenbedingungen für den Verbrennungsmotor werden jedoch von verschiedenen Seiten her beschnitten. Neben den Vorgaben aus der AFI-Directive, die u. a. eine höhere Beimischung von „grünen Kraftstoffanteilen“ fordert, führen die Erhöhung der CO₂-Bepreisung, die Entwicklungen um die Einführung von EURO VII ab wahrscheinlich 2027, die CVD-Forderungen sowie die Ankündigung der EU, keine Verbrennungsmotoren ab 2037 mehr für Nutzfahrzeuge zulassen zu wollen, u. a. bei den Herstellern zu Überlegungen, welche Antriebsart für welches Fahrzeugkonzept noch anbietbar sein wird. Hierzu findet regelmäßiger intensiver Austausch mit allen marktrelevanten OEMs statt.

Die Umweltvorteile der aktuellen Busse liegen aber weiterhin deutlich auf der Hand: Die Emissionen pro Personenkilometer sind deutlich niedriger als die von Pkw. Mit EURO VI konnten erstmals die CO₂-Emissionen pro Bus um 8 bis 10 Prozent gesenkt werden. Mit Abgas-Nachrüstsystemen können auch ältere Fahrzeuge in puncto Umweltfreundlichkeit optimiert werden. Durch einen

möglichen Einsatz von synthetischen Kraftstoffen wie NexBtL, BtL, GtL, CtL und Erd- und Biogas können die Emissionen weiter gesenkt werden.

Automatisiertes Fahren

Um u. a. den Anforderungen aus der Mobilitätswende und dem sich deutlich abzeichnenden demografischen Wandel Rechnung zu tragen, werden Konzepte zur Automatisierung von Prozessen bis hin zum autonomen Fahren entwickelt, u. a. die Erstellung eines funktionalen Lastenheftes zusammen mit dem Lenkungsreis „Autonomes und automatisiertes Fahren“, die Bewertung der Nutzung von Assistenten bei Bussen und deren Mehrwerte für einen geschulten und geübten Fahrer bzw. für eine geschulte und geübte Fahrerin, die vorausschauende Instandhaltung (Predictive Maintenance). Zur Letzteren arbeitet die AG „VDV-Fahrzeugdatensatz/VDV 238“ des AKW an einem erweiterten FMS-Datensatz, um qualitätsgesicherte Daten abgreifen zu können. Diese Ergebnisse fließen auch in die Arbeit der UITP-Arbeitsgruppen ein.

Außerdem werden Überlegungen zur Einbindung der Fahrzeuge in die Hintergrund-IT-Systeme und zu einer Vernetzung (Fahrgastinfo, Onlinediagnose, eCall, WLAN, Digitaler Fahrtenschreiber, DLD etc.) intensiv mit anderen VDV-Gremien abgestimmt.

Der Ausschuss für Kraftfahrwesen beobachtet politische Entwicklungen im Busbereich sehr genau und erarbeitet Empfehlungen und praktikable Lösungen.

Minh-Thuy Truong
Kraftfahrwesen
T 030 399932-26
truong@vdv.de

Kältemittel bei Schienenfahrzeugen – quo vadis?

Moderne Schienenfahrzeuge städtischer Bahnen werden immer häufiger mit Anlagen zur Fahrzeugklimatisierung ausgerüstet, nicht nur für den Personalbereich, sondern auch für Fahrgäste. Allerdings sind die Tage des Einsatzes (teil-)fluorierter Kältemittel gezählt. Dazu wurde ausschussübergreifend im VDV eine Kältemittelstrategie erarbeitet.

In den letzten Jahren sind die in vielen Klimaanlageanlagen für Fahrzeuge verwendeten teilfluorierten Kältemittel wegen ihres hohen Treibhauspotenzials in den Fokus gekommen. So beträgt der Wert für das Treibhauspotenzial (GWP) 1430 bei dem weitverbreiteten R134a, bezogen auf das Treibhauspotenzial von CO₂ (GWP-Wert = 1).

Allein bei den in Deutschland zum Einsatz kommenden Klimaanlageanlagen in Bahnen wird die Leckagemenge auf 22 Tonnen pro Jahr geschätzt, was einem Kohlendioxidäquivalent von 31 460 Tonnen entspricht.

Des Weiteren bilden Hydrofluorolefine bei ihrem Abbau in der Umwelt Trifluoressigsäure, die praktisch nicht mehr abgebaut wird und vor allem für Wasserorganismen eine Bedrohung darstellt. Daher soll bei der Kältemittelauswahl nicht nur der GWP-Wert betrachtet werden, sondern es sollen auch weitere biologische und chemische Auswirkungen zur Sprache kommen.

Alternativen sind bekannt

Vor allem in den Anfangsjahren der Kältetechnik wurden sogenannte natürliche Kältemittel eingesetzt. Dazu gehören neben Ammoniak und Kohlendioxid auch brennbare Gase wie Propan oder Propen (Propylen).

Praktisch jeder Kühlschrank arbeitet heute mit Propan, die hermetische Auslegung sichert Wartungsfreiheit zu. Da kein Propan entweicht, spielt die Brennbarkeit keine Rolle.

Seit jeher wird für stationäre Anlagen (Lebensmittelbranche, Gebäudeklimatetechnik, Eislaufbahnen) Ammoniak verwendet. Abgesehen von seiner akuten Giftigkeit, bietet es eine hohe volumetrische Kälteleistung und hat keinen Treibhauseffekt. Für kompakte, mobile Anlagen wird es kaum verwendet.

CO₂ war ebenfalls zu Beginn der Kältetechnik ein häufig eingesetztes Kältemittel mit einer deutlich höheren volumetrischen Kälteleistung als alle anderen Kältemittel, wird aber zumeist überkritisch mit hohen Drücken eingesetzt. Luftgestützte Systeme werden seit Jahrzehnten erfolgreich im Flugzeug und seit einigen Jahren auch in der Bahn eingesetzt.

Wird eine Wärmepumpenfunktion (wichtig bei batteriebetriebenen Fahrzeugen, wie z. B. E-Bussen) gewünscht, engt sich die Auswahl auf Kohlendioxid und Propan ein.

Breites Interesse an Alternativen

Mittlerweile gibt es ein breites Interesse an den alternativen Kältemitteln, insbesondere was den Einsatz brennbarer Kältemittel (Klasse A3) betrifft.

Da aber die Unsicherheit in Bezug auf die Zulassung solcher Anlagen mangels Referenzen noch groß ist, wurde ausschussübergreifend unter der Ägide des Arbeitsteams „Heizen, Lüften und Klimatisieren“ die VDV-Mitteilung 1509 „Empfehlungen zur Verwendung alternativer Kältemittel“ erstellt.

Neu beschaffte Klimaanlageanlagen sollen daher auf natürliche Kältemittel zurückgreifen. Dabei werden folgende Kältemittel empfohlen:

- Propan (R290) nach erfolgter Brandschutz-Sicherheitsanalyse
- Propen (R1270) nach erfolgter Brandschutz-Sicherheitsanalyse
- Luft (R729) bei entsprechendem Platzangebot und tolerierbarer Spitzenleistungsaufnahme
- Kohlendioxid (R744) unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Parameter

Dieses Thema ist nicht nur im VDV auf Interesse gestoßen. Wegen der guten Eigenschaften wird vor allem Propan in die engere Auswahl genommen, so dass auch der Normungsausschuss „Heizen, Lüften und Klimatisieren“ im DIN FSF derzeit einen Leitfaden unter Mitwirkung des VDV erarbeitet.

Christoph Hessel

Städtische Schienenbahnen

T 030 399932-23

hessel@vdv.de

Ladeinfrastruktur für Elektrobusse und Elektrifizierung von Regionalbahnen – Beiträge zur Elektromobilität

Im Vordergrund der Arbeit des Ausschusses für Elektrische Energieanlagen (AEE) standen immer Straßen-, Stadt- und U-Bahnen sowie Obussysteme. Um die Elektromobilität im öffentlichen Verkehr voranzutreiben, ist der Ausschuss seit einigen Jahren auch in den Bereichen der Ladeinfrastruktur für Elektrobusse und der Elektrifizierung von Regional- und Güterbahnen aktiv.

Die aktuelle Tätigkeit des Ausschusses für Elektrische Energieanlagen (AEE) wird von zwei VDV-Aktivitäten nicht unerheblich beeinflusst:

- dem Projekt „E-Busse“ und
- der VDV-Initiative „Voll elektrisch“ hinsichtlich der Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken des Regional- und Güterverkehrs.

Ladeinfrastruktur erfordert umfangreiche elektrische Energieanlagen

Das VDV-Projekt „E-Busse“ umfasst von Anfang an auch den Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur für Batteriebusse in den Verkehrsunternehmen. Wegen seiner umfangreichen Erfahrung wurde der AEE gebeten, in einer VDV-Publikation die verschiedenen Möglichkeiten vorzustellen, wie die Traktionsbatterien der Busse geladen werden können. Daraufhin wurde 2016 die VDV-Schrift 260 „E-Bus – Infrastruktur/Ladestellen“ veröffentlicht.

VDV-Schrift 260 wurde umfassend überarbeitet

Schon wenige Jahre später erwies sich, dass vorrangig Ladestellen mit Gleichstrom verwendet wurden, sodass die VDV-Schrift 260 entsprechend angepasst werden musste. Infolgedessen wurde auch ihr Titel in „DC-Ladeinfrastruktur für Elektrobusse“ geändert. Weiterhin musste die Schrift deutlich detaillierter werden, um insbesondere den Verkehrsunternehmen, die keine Erfahrung mit leistungsfähigen elektrischen Energieanlagen hatten, zu helfen, eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur aufzubauen, da sie bisher den Betrieb nur mit Dieselnissen durchführten. Die Arbeit an der VDV-Schrift 260 konnte Anfang 2021 abgeschlossen werden. Die Veröffentlichung erfolgte zum Jahresbeginn 2022.

Elektrischer Bahnbetrieb mittels Oberleitungen am energieeffizientesten

Um den Eisenbahnbetrieb noch umweltfreundlicher zu gestalten, sollte der Antrieb der Schienenfahrzeuge so weit wie möglich elektrisch erfolgen. In den bisher veröffentlichten Studien wurde nachgewiesen, dass hinsichtlich der Energieeffizienz die Bereitstellung der elektrischen Traktionsenergie über eine Fahrleitung, i. A. eine Oberleitung, deutlich besser ist als mithilfe von

auf den Schienenfahrzeugen mitgeführten Batterien oder Brennstoffzellen einschl. Wasserstoff-tanks.

Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken kostengünstig und aufwandsarm

Als das entscheidende Hindernis, einen elektrischen Betrieb mit einer Fahrleitung durchzuführen, haben sich aber die Kosten und der Zeitaufwand für Projektierung, Genehmigung und Errichtung der Oberleitung erwiesen.

Um die bisher langwierigen Genehmigungsverfahren zu verkürzen, hat sich der VDV bei der Entstehung des Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen (InvBeschlG) engagiert; jetzt kann unter bestimmten Bedingungen auf ein Planfeststellungsverfahren verzichtet bzw. die Umweltverträglichkeitsprüfung vereinfacht durchgeführt werden.

Arbeitsgruppe „Elektrifizierung“ gegründet

In technischer Hinsicht würde die Verwendung einfacherer Oberleitungsbauarten und -weisen sowohl die Baukosten als auch die Bauzeiten deutlich verringern. Als Vorbild können nicht nur die Oberleitungen von Straßen- und Stadtbahnen, sondern auch die von anderen europäischen Bahnsystemen dienen. In einer neu gegründeten Arbeitsgruppe „Elektrifizierung“ werden daher nicht nur viele Elektrifizierungsprojekte genau analysiert, sondern es wird auch zusammen mit der Industrie diskutiert, wie man Oberleitungen schneller und kostengünstiger errichten kann. Das hierbei erhaltene Wissen wird die Basis einer neuen VDV-Schrift sein.

Vorab hat die o. a. Arbeitsgruppe aber ein VDV-Positionspapier erstellt, in dem all die Hindernisse benannt werden, die einer kostengünstigen und aufwandsarmen Elektrifizierung im Wege stehen.

Udo Stahlberg

Elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen

T 0221 57979-132

stahlberg@vdv.de

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz – lästiger Erfüllungsaufwand oder Potenzial für große Chancen?

Innerhalb der globalen Lieferkette arbeiteten Unternehmen bislang zumeist mit flexiblen Netzwerken basierend auf Angebot und Nachfrage. Zukünftig wird von ihnen vollständige Transparenz über ihre direkten und indirekten Geschäftspartner verlangt.

Das Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten (LkSG) wurde nach Abschluss des parlamentarischen Verfahrens am 22. Juli 2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Deutsche Unternehmen sollen verpflichtet werden, ihrer globalen Verantwortung für die Achtung von Menschenrechten und Umweltstandards besser nachzukommen.

Regelwerk

Unabhängig von der jeweiligen Rechtsform gilt das Gesetz für deutsche Unternehmen

- ab 2023 bei mehr als 3 000 Beschäftigten,
- ab 2024 bei mehr als 1 000 Beschäftigten.

Die verpflichtenden Maßnahmen umfassen:

- Verabschiedung einer Grundsatzklärung zur Achtung der Menschenrechte
- Risikoanalyse: Verfahren zur Ermittlung nachteiliger Auswirkungen auf die Menschenrechte (betriebsinterne Zuständigkeiten müssen festgelegt werden)
- Risikomanagement: Abwendung potenziell negativer Auswirkungen auf die Menschenrechte, was auch das Ergreifen von Abhilfemaßnahmen beinhaltet
- Schaffung eines Beschwerdemechanismus, wobei die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüfbar sein muss
- Dokumentation und Berichterstattung
- Die genannten Maßnahmen beschränken sich auf das Machbare und Angemessene, jedoch drohen bei Nichteinhaltung Bußgelder. Kleinere Unternehmen werden als Teil der Lieferkette von Großkunden ebenfalls betroffen sein.

Europäisches Lieferkettengesetz vs. ab 2024

Auf europäischer Ebene soll ein Gesetzgebungsverfahren für ein europäisches LkSG möglichst bis 2024 abgeschlossen sein. Die Bundesregierung unterstützt in ihrem Koalitionsvertrag ein entsprechendes EU-Gesetz und es ist wahrscheinlich, dass das nationale Gesetz als Vorschlag für eine europäische Regelung eingebracht wird, wobei auf europäischer Ebene mit einer Ausweitung der Regeln u. a. auf umweltbezogene Sorgfaltspflichten sowie auf eine zivilrechtliche Haftung zu rechnen ist.

Bedeutung der Lieferkettensorgfaltspflicht für den ÖV als wichtiger Wirtschaftsfaktor

Für das öffentliche Vergaberecht herrscht das Gebot der Gleichbehandlung, Nichtdiskriminierung und Transparenz. Im Hinblick darauf, dass deutsche Verkehrsunternehmen Auftraggeber mit einem jährlichen Gesamtvolumen von über 10 Mrd. € und somit ein bedeutender Wirtschaftsfaktor sind, können sie einen enormen Beitrag dazu leisten, die Menschenrechtslage entlang der Lieferketten weltweit zu verbessern, und international sozialverträgliche Standards setzen.

Notwendige Transformation

Hierfür sollte – basierend auf dem LkSG – ein betriebsinternes, für alle Mitarbeitenden verbindlich gültiges und unmissverständliches Regelwerk zu den Anforderungen geschaffen werden. Digitale Tools, die erforderliche Kernbereiche zum LkSG transparent machen, sind unternehmensspezifisch anpassbar und können eine wertvolle Unterstützung bei dieser sehr komplexen Aufgabe sein. Dem Zeitgeist des Klimaschutzes und der Menschenrechte folgt auch der Unterausschuss Nachhaltigkeit: Die VDV-Leitfäden „Nachhaltigkeit“ sowie „Umsetzung der Anforderungen aus dem LkSG“ (in Über-/Bearbeitung) sollen unseren Mitgliedern zusätzliche Hilfestellung geben.

Erfüllungsaufwand und Chancen

Der Erfüllungsaufwand bindet zusätzliche Personalressourcen, bei gezielt geschulten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gewinnt das Unternehmen aber an hoher Fachkompetenz. Zudem bietet er gerade auch Betrieben des ÖV die Möglichkeit, eine Vorreiterfunktion in Bezug auf verantwortungsvolles Unternehmertum einzunehmen, der die Kundinnen und Kunden (Fahrgäste) überzeugt. Durch die Digitalisierung globaler Lieferketten können Risiken und Chancen schneller erkannt werden.

Fazit

Konsequent angegangen führen die Maßnahmen zu einer größeren Resilienz und Transparenz.

Britta Mas

Nachhaltigkeitsfragen
T 0221 57979-147
mas@vdv.de

VDV-Landesgruppen

Die VDV-Landesgruppen

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



Zahlreiche ÖPNV-Initiativen im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung Baden-Württemberg

Neben dem dominierenden Thema der Coronapandemie und ihren Auswirkungen auf den ÖPNV starteten 2021 verschiedene im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung Baden-Württemberg vereinbarte Maßnahmen für eine ÖPNV-Offensive.

ÖPNV-Strategie 2030 und Mobilitätspass

Nach der Landtagswahl im März 2021 wurde der Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung von Bündnis 90/Die Grünen und CDU im Mai veröffentlicht.

Nachhaltige Mobilität wird darin als wesentliches Schlüsselement für Klimaschutz und die wirtschaftliche Zukunft des Landes identifiziert. ÖPNV-Mobilität und die Verkehrswende spielen dabei eine wichtige Rolle, die wesentliche Zielsetzung ist die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 im Vergleich zum Jahr 2010. Als zentrale Elemente sind im Koalitionsvertrag dazu die Mobilitätsgarantie mit öffentlichem Nahverkehr, der Mobilitätspass und günstige Tickets aufgeführt – neben zahlreichen weiteren Initiativen zum ÖPNV und Eisenbahnverkehr.

Die meisten dieser Maßnahmen wurden bereits im Rahmen der 2020 einberufenen ÖPNV-Zukunftskommission und des nachgelagerten Dialogprozesses zur ÖPNV-Strategie 2030 identifiziert. Zur ÖPNV-Strategie 2030 hatten im Herbst 2021 verschiedene Online- und Präsenzveranstaltungen und eine Anhörung stattgefunden. An der ÖPNV-Zukunftskommission und den verschiedenen Aktivitäten zur ÖPNV-Strategie 2030 war die VDV-Landesgruppe auf allen verschiedenen Ebenen und in Arbeitsgruppen beteiligt.

Die Themen Mobilitätsgarantie, Mobilitätspass und preiswerte Tickets werden nun seitens des Verkehrsministeriums mit verschiedenen Initiativen vorangetrieben. Durch die Mobilitätsgarantie soll ein deutlicher Angebotsausbau realisiert werden: Alle geschlossenen Ortschaften in Baden-Württemberg von fünf Uhr früh bis Mitternacht sollen mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar sein. Zu den gängigen Verkehrszeiten soll im Ballungsraum mindestens ein 15-Minuten-Takt, im ländlichen Raum ein 30-Minuten-Takt sichergestellt werden. In einer ersten Stufe soll dieser Takt bis 2026 in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs erreicht sein. Das Land will sich für diese ÖPNV-Offensive mit zusätzlichen Landesmitteln an der Finanzierung beteiligen (Koalitionsvertrag). Damit sich auch die kommunale Ebene beteiligen kann, soll dieser über eine landesrechtliche Rahmengesetzgebung die Möglichkeit eröffnet werden, sogenannte Mobilitätspass-Konzepte einzuführen.

Es handelt sich dabei um alternative ÖPNV-Finanzierungskonzepte, zu denen das Verkehrsministerium 2020/2021 eine Studie mit verschiedenen Kommunen als Beispielen durchgeführt hat. Es könnten einwohnerbezogene, Pkw-halterbezogene oder Pkw-nutzungsbezogene Konzepte zur Anwendung kommen. In allen Fällen würde dann ein Teil der Einkünfte als Mobilitätsguthaben zur Verfügung gestellt, der wiederum zum Erwerb von ÖPNV-Tickets genutzt werden könnten. Mit einem weiteren Teil der Einkünfte könnten zusätzliche ÖPNV-Angebote finanziert werden.

Für einen weiteren Umsetzungsschritt hatten sich im Oktober 2021 insgesamt 13 Modellregionen, in denen mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner Baden-Württembergs leben, beim Land für eine Pilotuntersuchung zur konkreten Umsetzung des Mobilitätspasses beworben. Dazu sollen bis Sommer 2022 die Ergebnisse vorliegen. Parallel soll der Prozess für ein Landesgesetz gestartet werden.



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

Bayern: Ehrgeizige Ziele für den ÖPNV

Trotz Corona standen in der Verbandsarbeit 2021 zukunftsweisende Themen auf der Tagesordnung. Denn der Freistaat Bayern plant, die Fahrgastzahlen im ÖPNV in Bayern zu verdoppeln. Das hat das bayerische Verkehrsministerium im Zukunftsrat ÖPNV Bayern angekündigt.

Die neue Strategie „ÖPNV Bayern 2030“ des bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr fokussiert kurz-, mittel- und langfristige Verbesserungen im ÖPNV in den Bereichen Infrastruktur, Angebot, Tarif, Finanzierung, Digitalisierung und Vernetzung. Im Wesentlichen geht es dem Freistaat dabei darum, den ÖPNV in ganz Bayern – also auch im ländlichen Raum – „erstklassig zu gestalten“ und dadurch eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen zu erzielen.

Die Verkehrsunternehmen sind im Zukunftsrat ÖPNV hochrangig vertreten mit VDV-Präsident Ingo Wortmann und mit Vorstandsmitgliedern der VDV-Landesgruppe.

Am Ende der Beratungen sollen Handlungsempfehlungen stehen, die den öffentlichen Nahverkehr in den Bereichen Angebot und Vernetzung, Infrastruktur und Fahrzeuge, Organisation, Finanzierung, Digitalisierung und Innovation sowie Tarif, Vertrieb und Kommunikation verbessern. Erste Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV, wie der Start des Projekts zur Einrichtung eines Landestarifs Bayern, wurden schon in Angriff genommen. Die Strategie soll im Jahr 2022 vorgestellt werden.

VDV begleitet Strategieprozess

Die VDV-Landesgruppe Bayern begleitet die Arbeiten an der ÖPNV-Strategie intensiv. Vor allem bei den Themen Finanzierung und Organisation setzt sie sich für passgenaue Lösungen ein. Die ÖPNV-Strategie muss Lösungen enthalten, die dem Bedarf der Fahrgäste und der Verkehrsunternehmen gerecht werden, bestehende Defizite und Hemmnisse abbauen und eine künftige gute Kooperation aller Beteiligten ermöglichen. Dabei soll vor allem auch die bewährte Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen und privaten Busverkehrsunternehmen erhalten und gestärkt werden.

Vorstandssitzung zum Güterverkehr

Die erste neuerliche Vorstandssitzung in Präsenz fand in der Güterhalle der Augsburger Localbahn statt und befasste sich schwerpunktmäßig mit der Situation im Schienengüterverkehr. Dieser ist durch Kapazitätsengpässe der Eisenbahninfrastruktur und lange Transportzeiten, aber auch durch wirtschaftliche Wettbewerbsverzerrungen mit dem Lkw-Verkehr geprägt. Der VDV brachte

auch entsprechende Impulse im Strategieprozess für ein Güterverkehrskonzept des Freistaats ein, der im Juli 2021 startete.

Herbstversammlung wieder in Präsenz

Die Landesgruppenversammlung im Frühjahr 2021 musste pandemiebedingt noch digital stattfinden. Umso erfreulicher für alle Teilnehmenden war es, dass sich die Mitgliedsunternehmen der Landesgruppe Bayern im September 2021 wieder in Präsenz treffen konnten. Bei der Versammlung in Nürnberg stand der seit Beginn der Pandemie zu kurz gekommene Austausch im Mittelpunkt. Zu den viel diskutierten Themen gehörte die Umstellung der Busflotten auf emissionsfreien Antrieb. Dazu wurde der neu gebaute E-Bus-Port der VAG Nürnberg besichtigt. Der langjährige Landesgruppengeschäftsführer Gerrit Poel wurde im Rahmen der Versammlung in den Ruhestand verabschiedet.

Kooperation mit anderen Verbänden

Die Geschäftsstelle der Landesgruppe Bayern hat ihre Zusammenarbeit mit anderen Verbänden weiter intensiviert.

Mit dem Geschäftsführer des Landesverbands der Bayerischen Omnibusunternehmen (LBO) wurde ein regelmäßiger Austausch initiiert, es wurden gemeinsame Interessen identifiziert und zu mehreren Themen – z. B. Förderprogramm für pandemiebedingte zusätzliche Schülerverstärker – wurden gemeinsame Stellungnahmen abgegeben. Mit dem Bayerischen Städtetag wurden gemeinsame Positionen zur ÖPNV-Finanzierung erarbeitet. Auch die Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Landkreistag wurde ausgebaut. Der Landesgruppenvorsitzende Dr. Robert Frank hielt dort einen Vortrag zum VDV-Leistungskostengutachten.

Burkhard Hüttl

*Kommissarischer Geschäftsführer
der VDV-Landesgruppe Bayern*
T 089 2191-2240
huettl@vdv.de

VDV Hessen stellt Weichen für Zeit nach der Pandemie

Das Jahr 2021 beinhaltete – auch pandemiebedingt – weiter sehr vielfältige Aufgaben und Herausforderungen für die Mitglieder und den Vorstand der Landesgruppe. Neben der Sicherung der uneingeschränkten Mobilität auch in Zeiten des harten Lockdowns zu Jahresbeginn stand die Fortentwicklung der Verbandsarbeit ebenso auf der Agenda wie die personellen Veränderungen in den Gremien. Mit Thomas Wissgott (VGF) wählte der VDV Hessen zudem einen neuen Landesgruppenvorsitzenden an seine Spitze.

Der ÖPNV gehörte zu den wenigen Branchen, die auch in Hessen seit Beginn der Coronapandemie nahezu uneingeschränkt ihr volles Leistungsangebot erbracht haben. Zugleich unternahmen die Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträger bereits seit den ersten Tagen der Pandemie enorme Anstrengungen. Um die Zukunftsfähigkeit von Bussen und Bahnen zu sichern, hat das Land dem öffentlichen Nahverkehr in dieser schwierigen Situation und bei der Auseinandersetzung mit ihren ökonomischen Folgen einmal mehr kraftvoll den Rücken gestärkt. Eine enge Abstimmung des Vorstandes mit den hessischen Mitgliedsunternehmen erfolgte in sogenannten „offenen Sprechstunden“. Die überaus hohe Teilnahme und das rege Interesse aller Mitgliedsunternehmen unterstreichen die Geschlossenheit der Branche.

Thomas Wissgott neuer Vorsitzender

Die Mitglieder der Landesgruppe Hessen haben in ihrer Webkonferenz im Frühjahr den bisher stellvertretenden Landesgruppenvorsitzenden Thomas Wissgott zu ihrem neuen Vorsitzenden gewählt. Thomas Wissgott ist Geschäftsführer und Arbeitsdirektor bei der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH. Nach seiner Wahl als neuer VDV-Landeschef dankte Thomas Wissgott seinen Kolleginnen und Kollegen für das ihm entgegengebrachte Vertrauen. Er strebe an, die engagierte und vertrauensvolle Zusammenarbeit seiner Vorgänger im Vorstand fortzusetzen.

Zum neuen stellvertretenden Landesgruppenvorsitzenden wurde Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Hessen, gewählt. In ihren Ämtern als Verwaltungsräte und Vorstandsmitglieder bestätigt wurden ebenfalls die beiden amtierenden Vizepräsidenten des Verbandes Prof. Knut Ringat (RMV) und Veit Salzmann (Hessische Landesbahn). Salzmann wurde ebenfalls als stellvertretender Landesgruppenvorsitzender bestätigt. Im Jahresverlauf wurden weitere personelle Wechsel im Vorstand vollzogen: So konnten Tobias Beckers (HLB), Dr. Michael Maxelon (KVG) und Michael Rüffer (VGF) als Mitglieder des Vorstandes und als Verwaltungsräte begrüßt werden.



Tagten gut vernetzt: die Mitglieder in Hessen und der Vorstand mit ihrem neuen Vorsitzenden Thomas Wissgott (oben links)

Anhörung zum Wasserstoffzukunftsgesetz

Im August hatte sich die Landesgruppe im Landtag an der Anhörung des Parlaments zum Gesetzentwurf zum Hessischen Wasserstoffzukunftsgesetz beteiligt. Darin betonte man, dass Wasserstoff einen wesentlichen Bestandteil des Elektrifizierungskonzepts hessischer ÖPNV-Akteure und der Mitgliedsunternehmen darstellt. Das Anhörungsverfahren bot Gelegenheit, der Erstellung einer hessischen Wasserstoffstrategie Unterstützung anzubieten, dies auch gemeinsam branchenübergreifend mit anderen im Bereich Wasserstoff engagierten Unternehmen. Gleichzeitig stellte der VDV heraus, dass eine Zusammenarbeit verschiedener Partner beim Technologieaufbau von großer Bedeutung ist. Daher werden die im Gesetzentwurf dargelegten Möglichkeiten, wie das angeordnete Netzwerk zur Entwicklung von Vorhaben, befürwortet.

Bernhard Gässl

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

Niedersachsen/Bremen: Zeit für Neues

Obwohl auch 2021 wieder im Zeichen der Coronapandemie stand, haben zahlreiche Verkehrsunternehmen der Landesgruppe Niedersachsen/Bremen auch ihre Bemühungen weiterverfolgt, die Verkehrswende voranzutreiben und zur schnelleren Erreichung der Klimaziele beizutragen.

Mit dem Ausbau der E-Bus-Flotte wird u. a. in Osnabrück, Braunschweig, Hannover, Salzgitter und in Göttingen ein weiterer Beitrag zur Nachhaltigkeit geleistet. In Bremen steht die Ausweitung der Busflotte kurz bevor. In Bremerhaven und Wilhelmshaven soll auf die neue Wasserstofftechnologie gesetzt werden.

Da auch 2021 wieder ein ÖPNV-Rettungsschirm zur Verfügung gestellt wurde, konnte das Fahrplanangebot aufrechterhalten werden. In manchen Gebieten kam es sogar zur Ausweitung des Leistungsangebotes. Zahlreiche Hygienemaßnahmen und Ausweitungen von digitalen Tarifen unterstützen die Coronamaßnahmen der Unternehmen – auch um das Vertrauen der Fahrgäste zurückzugewinnen.

Dank der Landesförderung werden On-demand-Verkehre vielerorts geplant oder umgesetzt. Der „sprinti“ in der Region Hannover bietet an sieben Tagen der Woche an realen und virtuellen Haltestellen ein bequemes Mobilitätsangebot. Im Bereich Braunschweig ist mit „flexo“ im September ein Busangebot mit barrierefreien Kleinbussen an den Start als integraler Bestandteil des ÖPNV gegangen. Tickets sind über eine App bereits vorab erhältlich. Viel einfacher kann der Ein- und Umstieg nicht sein.



In Wolfenbüttel wurde im Herbst das Stadtbusnetz mit Angebotsausweitungen optimiert. Die KVG Braunschweig unterstützt das neue Netz durch die Modernisierung der Busflotte mit einer schrittweisen Umstellung auf Elektromobilität. Eine Taktverdichtung auf einzelnen Regionalbuslinien komplettiert die Verbesserung.

Das Land Niedersachsen strebt ein flächendeckendes Fahrplan- und Preisauskunftssystem an, in dem alle ÖPNV- und SPNV-Tarife in

Niedersachsen und Bremen beauskunftet und betrieben werden sollen. VBN, NITAG und LNVG haben deshalb entschieden, den FahrPlaner als Basis zu nutzen und diesen als eine landesweite Plattform für alle Verkehrsmittel anzubieten.



Die neue Anlage des Containerterminals am Osnabrücker Hafen wurde 2021 fertiggestellt. Seitdem werden die ersten Container umgeschlagen, Züge testeten die Anlage, knapp 40 m hohe Kräne be- und entluden die Züge. Die Bedeutung des Güterverkehrs allgemein für den Bereich der Nachhaltigkeit und im Besonderen für die Stärkung der Region Osnabrück wird durch dieses Projekt unterstrichen.

Die Strecken der Osthannoverschen Eisenbahn AG wurden zum Jahresbeginn 2022 von der SINON-Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH, die zu 100 Prozent im Besitz des Landes Niedersachsen ist, übernommen. So kann die vorhandene Infrastruktur weiterbetrieben und weiterentwickelt und können innovative Technologien vorangebracht werden.

Der Ausblick auf das Jahr 2022 kann in Niedersachsen und Bremen somit optimistisch sein: Dank der finanziellen Unterstützung können weitere Projekte in Angriff genommen werden. Hierbei geht es vorrangig um die allgemeine Stärkung des klassischen ÖPNV. Durch die Anpassung des niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes soll 2022 das regionale 30-€-Azubiticket eingeführt werden können.

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

Hamburgs ITS-Visionen für die Zukunft und der Kampf gegen massive Einnahmeausfälle in der Gegenwart

Während Hamburg durch die Ausrichtung des ITS-Weltkongresses einen visionären Schub erhalten hat und bei der Integration autonomer Mobilitätsformen vorangeht, geht es in den Flächenländern nach wie vor um Einnahmeausfälle, deren Kompensation und die Frage, wie die Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr zurückgewonnen werden können.

Corona

Die Verkehrsunternehmen der Landesgruppe Nord waren auch im zurückliegenden Jahr erneut länderübergreifend in sehr ähnlicher Weise von den Folgen der Coronapandemie betroffen. Trotz Aufrechterhaltung des vollständigen Verkehrsangebotes war flächendeckend ein erheblicher Rückgang insbesondere an Abonentinnen und Abonenten zu verzeichnen. Gemeinsam ist es dennoch gelungen, vielen Fahrgästen im öffentlichen Verkehr durch vielfältige Maßnahmen und öffentlichkeitswirksame Aktionen ein hinreichendes Gefühl der Sicherheit zu vermitteln. Auf diese Weise war es möglich, über den Sommer wieder zumindest ein Fahrgastaufkommen von länderübergreifend annähernd 60 bis 70 Prozent des Vor-Corona-Niveaus zu erreichen.

Ein besonderer Schwerpunkt auch der Landesgruppe bestand in dem Bemühen, in allen drei Ländern erneut auf einen umfangreichen ÖPNV-Rettungsschirm zu drängen, um damit einen Ausgleich sämtlicher Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen – auch für zwischenzeitliche Angebotsausweitungen – zu erreichen, aber auch kurzfristig die Liquidität der Unternehmen zu sichern, etwa durch Abschlagszahlungen. Während dies in Hamburg und Schleswig-Holstein erfolgreich war, beharrte das zuständige Ministerium in Mecklenburg-Vorpommern auch weiterhin auf einer Eigenbeteiligung der kommunalen Aufgabenträger am Rettungsschirm in Höhe von 10 Prozent, was faktisch nur zu einem 90-Prozent-Ausgleich der Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen geführt hat.

Hamburg

Im Fokus der Landesgruppe war insbesondere die wieder in Präsenz und anlässlich des ITS-Weltkongresses gleichzeitig in Hamburg stattfindende Herbsttagung. Dabei stand wie üblich im Rahmen einer Podiumsdiskussion der direkte Austausch der Mitgliedsunternehmen mit den Verkehrspolitikern und Verkehrspolitikern der Hamburger Bürgerschaft sowie mit Staatsrat Bill im Vordergrund. Inhaltlich ging es vor allem um neue Impulse, ausgehend vom ITS-Kongress für den städtischen ÖPNV der Zukunft, um Lösungsstrategien für den überlasteten Verkehrsknoten Hamburg, den künftigen Hamburg-Takt mit einem um 50

Prozent gesteigerten Fahrgastaufkommen sowie nicht zuletzt um die verkehrspolitischen und unternehmerischen Folgen der Coronapandemie.



Mecklenburg-Vorpommern

Durch die zurückliegenden Landtagswahlen ist mit Minister Meyer ein neuer Verkehrsminister im Amt, mit dem an das gute Verhältnis der Landesgruppe zu seinem Vorgänger angeknüpft werden soll. Hinsichtlich der Ausgleichsverordnung konnte zumindest erreicht werden, dass diese auch im Jahr 2022 ohne Reduktion, aber auch ohne Dynamisierung weiterhin Gültigkeit hat. Nach der Einführung des regional sehr unterschiedlich genutzten landesweiten Azubitickets im Frühjahr ist die Landesgruppe nun beteiligt an den laufenden Sondierungen zur Einführung einer jeweils landesweiten Gästekarte bzw. eines Seniorentickets.

Schleswig-Holstein

Die Landesgruppe hat sich im NAH.SH-Projekt „Phönix“ neben der fachlichen Begleitung des landesweiten Jobtickets u. a. intensiv mit der Frage beschäftigt, wie der öffentliche Verkehr nach Corona aussieht. Mit der Ausarbeitung eines sog. White Papers haben die Verkehrsunternehmen gemeinsam mit den kommunalen Aufgabenträgern ein Szenario entwickelt, wie der Fahrgastanteil im ÖV bis zum Jahr 2030 verdoppelt werden kann. Bislang offen bleibt dabei das Thema Finanzierung des Mehrbedarfs.

Dr. Joachim Schack

Geschäftsführer

VdV-Landesgruppe Nord

T 0431 61427

schack@vdv.de

„System-Upgrade“ der Stadtbahnsysteme in NRW kommt mit Unterstützung des Landes in Schwung

Vor knapp drei Jahren haben der damalige Verkehrsminister und heutige Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen Hendrik Wüst sowie Vertreterinnen und Vertreter von 15 Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung zur Generalsanierung der Stadtbahnsysteme in NRW unterzeichnet. Darin sagt das Land eine Förderung der Grunderneuerung bis 2031 in Höhe von 1 Milliarde Euro zu. Dank der Initiative des Landes NRW können nunmehr auch Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz genutzt werden.

Das 1971 in Kraft getretene Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) war vor 50 Jahren die Initialzündung für die Modernisierung ganzer Nahverkehrssysteme. In NRW wurde bis Anfang der 1990er-Jahre ein Netz hochleistungsfähiger Stadtbahnen geschaffen, die die nach dem Zweiten Weltkrieg nur notdürftig ertüchtigten Straßenbahnen ablösten. Auch wenn die sehr ambitionierten Neubauprogramme aus finanziellen Gründen nicht vollständig umgesetzt werden konnten, sind diese 11 Stadtbahnsysteme nach wie vor das viel zitierte Rückgrat des ÖPNV. In NRW fahren mit den Stadtbahnen doppelt so viele Fahrgäste wie mit allen Eisenbahnen.

– Im Wege des Soll-Ist-Abgleichs kann kontinuierlich der Modernisierungsstand der Infrastruktur erhoben werden.

Das Förderprogramm ist naturgemäß langsam angelaufen. Größere Maßnahmen wie die Sanierung eines unterirdischen Bahnhofs benötigen einen gewissen Planungsvorlauf. Es kann auch nicht an mehreren Stellen des Netzes gleichzeitig in erheblichem Umfang gebaut werden, weil die Einschränkungen für die Fahrgäste dann überhandnehmen.

GVFG-Förderung hebt die Landesmittel

Jetzt verleiht die letzte Novelle des GVFG weiteren Schwung, weil die GVFG-Förderung auch auf Erneuerungsinvestitionen in Stadtbahnen ausgeweitet wurde. Diese Chance hat NRW sofort genutzt. Dank der Initiative und des Engagements des Verkehrsministeriums NRW ist das „System-Upgrade“ für die NRW-Stadtbahnen Ende vergangenen Jahres grundsätzlich in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen worden. Das erweitert die finanziellen Spielräume ganz erheblich. Statt 40 Prozent NRW-Förderung können die Verkehrsunternehmen und Kommunen jetzt mit einer Bundesförderung von 50 Prozent und einer ergänzenden Landesförderung von weiteren 10 Prozent rechnen. Zugleich wurde das Verfahren deutlich vereinfacht, weil der Bund die Maßnahmenpläne der Unternehmen für die Programmanmeldung akzeptiert. Die Unternehmen müssen daraus nur noch handhabbare Pakete schnüren. Drei NRW-Unternehmen haben bereits Ende 2021 ihre ersten Förderbescheide erhalten.

Besonders erfreulich ist die politische Zusage, trotz der GVFG-Förderung die Landesförderung von 1 Milliarde Euro beizubehalten. Damit lässt sich im günstigsten Fall ein gut dreifach höheres Investitionsvolumen finanzieren. Dadurch können die Stadtbahnsysteme in NRW bald wieder bundesweit den Maßstab setzen.

Volker Wente

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen

T 0221 57979-138

wente@vdv.de

NRW-Investitionsprogramm läuft hoch

Mittlerweile sind die damals neu gebauten Anlagen in die Jahre gekommen und müssen von Grund auf saniert werden. Dazu hat das Land NRW vor 3 Jahren ein mit 1 Milliarde Euro dotiertes Förderprogramm aufgelegt. Dieses Programm unterscheidet sich von der üblichen Projektförderung, weil für jedes Stadtbahnsystem ein fester Förderbetrag vorgesehen ist. Über die konkrete Mittelverwendung entscheidet das Unternehmen innerhalb vorgegebener Leitlinien selbst.



Erneuerung des Gerüsts der Wuppertaler Schwebebahn

Die Unternehmen sind jedoch verpflichtet, Maßnahmenpläne aufzustellen. Sie beschreiben, welche Gewerke an welchen Strecken wann erneuert werden sollen. Damit verfolgt das Land zwei Ziele:

– Es soll präventiv kontrolliert werden, ob die Mittel gemäß dem zuvor gutachterlich grob festgestellten Bedarf eingesetzt werden.

Landesgruppe Ost: Antriebswende = Verkehrswende?

In den Ländern Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt war auch 2021 Corona das beherrschende Thema. Daneben nahm auch die Debatte um die Verkehrswende wieder an Fahrt auf. In Brandenburg zur Halbzeit, in Berlin und Sachsen-Anhalt am Ende der Wahlperiode.

Allgemein: Mobilitätswende, alternative Antriebe, Corona etc.

Das Jahr 2021 bestand aus drei „Jahreszeiten“: Zwischen zwei von Corona dominierten Phasen im Frühjahr und Herbst gab es eine Renaissance der Mobilitätswende in der öffentlichen Debatte im Sommer. Hinzu kamen die Wahlen in Sachsen-Anhalt (Juni) und in Berlin (September), die von der Landesgruppe Ost für die Interessenvertretung unserer Branche genutzt werden konnten.

Brandenburg

Die ersten Monate des Jahres galten erneut der Krisenbewältigung. Umsetzung der Maskenpflicht, Aussetzen oder Nichtaussetzen von Zählungen nach SGB IX, Rettungsschirm 2020 und 2021 sowie vielfältige weitere organisatorische Fragen. Ab Sommer waren die Themen der Verkehrswende wieder dominant. Die Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ hatte trotz widriger Umstände in der Coronakrise die erforderliche Anzahl an Unterschriften von Unterstützerinnen und Unterstützern erhalten. Wir hatten diese Initiative seit Beginn unterstützt. Mit der Koalition im Landtag handelte die Volksinitiative einen Kompromiss aus, der auf die Erarbeitung eines Mobilitätsgesetzes hinausläuft, das Teile einer Mobilitätswende enthalten soll.

Die Landesgruppe Ost hat dieses Thema an ihrem Parlamentarischen Abend aufgegriffen und Minister Beermann sowie die verkehrspolitischen Sprecher der Koalitionsfraktionen zur Umsetzung der Mobilitätswende befragt. Wie diese Ziele ohne zumindest geringfügige Verbesserungen im Landeshaushalt verwirklicht werden sollen, blieb aber offen.

Das gilt insbesondere auch für die Antriebswende im ÖPNV. Einzelne Unternehmen gehen aus eigener Kraft starke Schritte nach vorn. Das betrifft z. B. Havelbus mit der Eröffnung eines neuen Betriebshofes inkl. Ladeinfrastruktur für E-Busse oder Regiobus Potsdam Mittelmark mit der vollständigen Umstellung auf den Betrieb mit synthetischen Kraftstoffen (Aufzählung nicht vollständig). Aber in der Breite schaffen wir die Umstellung nur mit massiver finanzieller Unterstützung von Bund und Land.

Berlin

Kurz vor den Wahlen zum Abgeordnetenhaus scheiterte die Vervollständigung des Berliner Mobilitäts-

gesetzes. Der Abschnitt zu Wirtschaftsverkehr und neuer Mobilität war offenbar zu kontrovers. Die Landesgruppe Ost hatte sich auch zu diesem Abschnitt in die Diskussion eingebracht. Nach unserer Auffassung braucht es eine klarere Reglementierung für Anbieter im Bereich der neuen Mobilität auf der Grundlage des neuen PBefG. Für den Wirtschaftsverkehr hätten wir uns ein noch eindeutigeres Umschwenken zugunsten der Schiene gewünscht. Zu den Wahlen im September hat die Landesgruppe Positionen erarbeitet, die den Parteien und der interessierten Fachöffentlichkeit übersandt wurden. Berlin bietet nach unserer Auffassung gute Voraussetzungen für die Umsetzung einer Mobilitätswende. Es bedarf aber einer noch konsequenteren Umsetzung von Projekten und Maßnahmen. Senatorin Jarasch und Staatssekretärin Niedbal wünschen wir viel Erfolg bei ihrer Aufgabe.

Sachsen-Anhalt

Zu den Wahlen im Juni hatte die Landesgruppe Ost ein Positionspapier erarbeitet und auch für das Flächenland Sachsen-Anhalt Ansätze einer Mobilitätswende gefordert. Insbesondere den Ersatz der Finanzierung der Mittel für den Ausbildungsverkehr (bisher finanziert durch Regionalisierungsmittel) durch Landesmittel sehen wir als Mindestziel an. Auch im neuen Koalitionsvertrag ist dieses Ziel enthalten. Wir werden das weiter verfolgen. Im Rahmen eines Parlamentarischen Abends konnten wir Ministerin Hüskens mit unseren Forderungen bekannt machen und mit ihr sowie vielen Landtagsabgeordneten über neue Akzente der Verkehrspolitik ins Gespräch kommen. Wir begrüßen insbesondere die Absicht, in der Fläche ein 24/7-Angebot zu schaffen, und freuen uns auf Details der Debatte.

Werner Faber

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

Der ÖPNV zwischen Verkehrswende, Klimaschutz und Coronapandemie

Auch im Jahr 2021 musste sich die Landesgruppe leider überwiegend mit den Folgen der Coronapandemie beschäftigen. Die andauernden Lockdowns, die Homeoffice-Regelungen und die stark eingeschränkten Möglichkeiten für den Besuch von Freizeit-, Sport- und Gastronomieeinrichtungen führten doch zu spürbaren Fahrgastrückgängen. Es galt daher auch weiterhin, die daraus folgenden existenziellen Gefahren für die Liquidität unserer Unternehmen abzuwenden und sich durch intensive digitale Kontakte mit den zuständigen Ministerien notwendige Abschlagszahlungen von Betriebskostenzahlungen zu sichern und die jeweiligen Landesbeteiligungen an dem doch für unsere Branche erfreulichen ÖPNV-Rettungsschirm zu gewährleisten.

Das große Engagement unseres Verbandes zur Sicherung des ÖPNV in Deutschland führte zu einem spürbaren Gewinn an Ausstrahlung bei Entscheiderinnen und Entscheidern und Multiplikatorinnen und Multiplikatoren. Es gelang trotz enormer Fahrgastrückgänge, das Grundgebot an Mobilität in Stadt und Land weiter aufrechtzuerhalten. Die Kampagne #BesserWeiter zur Stabilisierung des Fahrgastaufkommens und zur schrittweisen Rückgewinnung der Fahrgäste hatte dabei einen signifikanten Anteil. Mit Ablauf der Sommerpause und einer erfreulichen Entwicklung des ÖPNV war wiederum klar, dass ein neuerlicher Lockdown kommen wird. Dieses einschneidende Pandemiegeschehen bestimmte unsere Landesgruppenarbeit bis zum Jahresende.

Die enormen negativen Folgen konnten und können glücklicherweise, auch wieder für das Jahr 2021, weitgehend durch den von Bund und Ländern aufgelegten Rettungsschirm, aber auch durch das intensive Bemühen unserer Mitglieder aufgefangen werden. Die Verkehrswende hin zu Bussen

und Bahnen und zum Schienengüterverkehr und die Dekarbonisierung des Betriebs von Bussen und Bahnen sind aber der Schlüssel für eine nachhaltige Mobilitätspolitik zum Schutz unseres Klimas und zu einem effizienten Ressourceneinsatz. Dies gelang es, trotz der Einschränkung des weitgehenden Entfalls des doch notwendigen persönlichen Kontaktes mit Politik und Verwaltung, in die verkehrspolitischen Konzeptionen in den Freistaaten Sachsen und Thüringen einzubringen.

Die überarbeitete Richtlinie zur Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Freistaat Thüringen mit besonderer Förderung landesbedeutsamer Buslinien, die Förderrichtlinie für den Schienengüterverkehr im Freistaat Thüringen, die offensive Weiterentwicklung der PlusBus- und TaktBus-Netze im Freistaat Sachsen und die innovativen Verkehrskonzepte in den Verkehrsverbänden Mittelsachsen und Oberelbe sollen hierbei exemplarisch für viele weitere Aktivitäten Erwähnung finden.



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

Ist Krise das neue Normal? – Der Südwesten wird in einem turbulenten Jahr auf eine schwere Probe gestellt

Das Jahr 2021 war von vielen Ereignissen geprägt, die weit über das Normale hinausgingen. Der Südwesten musste sich nicht nur einer Pandemie, sondern auch einer Hochwasserkatastrophe, die ihresgleichen sucht, entgegenstellen. Die Verkehrsbranche hat gezeigt, dass sie Krisen gut meistern kann, und sie hat erneut ihre Beständigkeit unter Beweis gestellt. Nun gilt es, die Mobilitätswende kraftvoll und entschlossen voranzubringen, um das Klima nicht weiter zu belasten und so zu verändern, dass es lebensfeindlich wird.

Hochwasserkatastrophe in Rheinland-Pfalz

Auch das Jahr 2021 wurde überschattet von der Pandemie und deren Auswirkungen. Darüber hinaus wurde das Ahrtal in Rheinland-Pfalz von einem schweren Hochwasser getroffen, welches nicht „nur“ Wohnhäuser und Gebäude zerstört hat, sondern auch die Infrastruktur enorm beschädigte oder gar vollständig zerstörte. Brücken, Straßen und Bahnstrecken wurden teilweise oder vollständig weggespült und müssen nun wiederaufgebaut werden. Das Verkehrs- und VDV-Mitgliedsunternehmen Vulkan-Eifel-Bahn war neben anderen Betrieben besonders stark von der Flut betroffen und wurde komplett vom Bahnnetz abgeschnitten. Der Reisezugwagen aus den 1960er-Jahren mit dem legendären Panoramawagen muss nun aufwendig wiederhergestellt werden, da die Elektrik einen Totalschaden erlitten hat. Die seit Jahren diskutierte Reaktivierung der Eifelquerbahn von Kaisersesch nach Gerolstein muss ebenfalls neu betrachtet werden. Der VDV fordert, die Strecke zunächst als Baugleis freizugeben. Dies könnte mit wenig Aufwand schnell und unkompliziert erfolgen. Die Inbetriebnahme der Strecke für den Personenverkehr hingegen ist ein größeres Projekt und könnte mit der überarbeiteten Standardisierten Bewertung in greifbare Nähe rücken.

Die Flutkatastrophe trifft die Vulkan-Eifel-Bahn in Gerolstein schwer



Landtagswahlen in Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz wurde am 14. März 2021 eine neue Landesregierung gewählt. Dies brachte einige Veränderungen für die Branche mit sich. Die Bereiche ÖPNV und SPNV gingen in das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität

über. Der Schienengüterverkehr, die Infrastruktur und das Thema der neuen Mobilität wie z. B. das autonome Fahren verblieben im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau. Die neue Abteilung im Klimaschutzministerium befindet sich nach fast einem Jahr immer noch im Aufbau, was eine Bearbeitung der dringend anstehenden Themen, wie die Umsetzung des neuen Nahverkehrsgesetzes und dessen Landesnahverkehrsplan, enorm verzögert. Somit ist die Finanzierung des ÖPNV weiterhin unklar und es sind zu viele Fragen offen. Die Branche braucht nun schnell eine handlungsfähige Arbeitsebene, um die Vielzahl der Themen zu bearbeiten.

Neuer Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV im Saarland

Im Juli 2021 wurde die finale Version des saarländischen Verkehrsentwicklungsplans für den ÖPNV beschlossen. Er enthält ein umfangreiches Programm, welches u. a. den Ausbau des Bus- und Bahnnetzes, die Modernisierung von Stationen und Haltestellen, die Einführung eines neuen Tarifsystems und die Reaktivierungen von Bahnstrecken beinhaltet. Das neue Tarifsystem mit vergünstigten Tarifen wurde bereits im Sommer 2021 umgesetzt und scheint ein voller Erfolg zu sein. Sowohl bei den Zeitkarten als auch bei den Abonnements sind in den ersten Monaten bereits signifikante Zuwächse zu verzeichnen.

Für die Landtagswahlen 2022 im Saarland hat die Landesgruppe Südwest ihre Forderungen und Erwartungen für den Verkehrsbereich klar formuliert und in einer Broschüre veröffentlicht. Die Landesgruppe wird sich hier für die Umsetzung des größten Finanzierungspakets (drittes Szenario ÖPNV-Vorrang), welches im VEP beschrieben wurde, stark machen. Denn nur so kann die Mobilitätswende im Saarland gelingen und Großes im Kleinen entstehen.

Marie-Theres Wölki

Geschäftsführerin

VDV-Landesgruppe Südwest

T 06131 126861

woelki@vdv.de

VDV-Organisationen

UpTrain – neue Fortbildungen für die Branche

Im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten InnoVET-Projekts UpTrain entwickelt die VDV-Akademie zwei gewerblich-technische Berufsbilder explizit für die Branche. Eine in der VDV-Akademie verankerte Bildungsberatung wird zukünftig zu Bildungswegen im ÖV beraten.

Etwa 170 000 Personale müssen die Verkehrsunternehmen bis 2030 gewinnen. Gleichzeitig müssen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fit für die Digitalisierung und Automatisierung gemacht werden. Im InnoVET-Projekt UpTrain entwickelt die VDV-Akademie zusammen mit Verkehrsunternehmen, Hochschulen und Industrie ein praxisnahes Qualifizierungsmodell: die triale Weiterbildung.

Triale Weiterbildung

Anstatt der altbekannten dualen Lernform wird in dem Projekt ein weiterer Lernraum eröffnet. Teilnehmende der Fortbildungen finden Lernorte in Verkehrsunternehmen, Industrie und Hochschulen vor. Nicht nur die Orte sind trial, auch die Lernenden kommen in heterogenen Gruppen zusammen: Mitarbeitende aus den Verkehrsunternehmen und Fachleute aus der Industrie sowie Studierende unterschiedlicher Fachrichtungen arbeiten gemeinsam an den Zukunftsthemen des ÖV. Nach diesem Konzept können sich die Lernenden beispielsweise zum Thema E-Busse in der Werkstatt eines Verkehrsunternehmens, auf dem Testgelände eines Herstellers oder in einem Forschungsinstitut einer Hochschule weiterbilden. Hinzu kommt ein mindestens 20-prozentiger Anteil digitalen Lernens, der über eine Online-Lernplattform für die Branche, die sogenannte Digitale Mobilitätsakademie (DMA), abgebildet wird. Über sie werden digitale Lerninhalte und Funktionen zur Verfügung gestellt.

Zwei neue Fortbildungen

In dem Projekt sind zwei neue gewerblich-technische Fortbildungen mit IHK-Abschlüssen entwickelt worden. Um diese möglichst praxisnah und bedarfsgerecht zu gestalten, wurde insbesondere die erste Hälfte des Jahres 2021 dafür genutzt, Bedarfe einzuholen – via Fragebögen, Workshops, Fachgespräche und Arbeitsgruppen. Anhand dieser Bedarfsdaten wurden zwei neue Berufsbilder gestaltet: der Geprüfte Berufsspezialist / die Geprüfte Berufsspezialistin für Elektronik Mobilität auf DQR-Niveau 5 und der Master Professional in Technologischen Innovationsstrategien Mobilität auf DQR-Niveau 7. Die Fortbildung auf DQR-Niveau 5 hat die technischen Schwerpunkte Kraftomnibusse, Schienenfahrzeuge und Leit- und Sicherheitstechnik. Die Fortbildung auf Masterniveau vermittelt Inhalte zu technischen Innovationen und Handlungskompetenzen auf strategischer Unternehmensebene. Beide Fortbildungen werden im Rahmen des Projekts erprobt. Die erste Erprobung

startet im Herbst 2022. Durchgeführt werden die neuen Bildungsangebote in Nordrhein-Westfalen sowie in der Region Rhein-Main-Neckar.

Bildungsberatung

Um Fachkräfte für die Branche zu begeistern und langfristig zu halten, wird eine unabhängige Bildungs- und Karriereberatung ins Leben gerufen. Sie soll Beschäftigten helfen, sich vielseitig innerhalb der Branche zu orientieren, und Anlaufstelle für Studienzweifelnde aus Studiengängen mit Mobilitätsbezug sein. Damit werden Karrierewege in unserer Branche sichtbar gemacht und Durchlässigkeit geschaffen.

Gemeinsam für die Branche

Mitstreitende sind neben der VDV-Akademie weitere acht Partner. Die Verkehrsbranche ist vertreten durch die Kölner Verkehrsbetriebe, die Rheinbahn, die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF). 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 und ein Projektbeirat an der konzeptionellen Gestaltung und operativen Umsetzung.

Mit dem Programm InnoVET fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) bundesweit Projekte mit dem Ziel, die Attraktivität, Qualität und Gleichwertigkeit der beruflichen Bildung zu steigern. Durchgeführt wird das Programm vom Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB).



INNOVET
UPTRAIN

Britta Robels

UpTrain, Projektleitung

T 0221 57979-206

robels@vdv.de

Wissensplattform KnowHow@ÖV überzeugt mit neuen Angeboten

Demografischer Wandel, Digitalisierung und Verkehrswende führen zu einem weiter steigenden Informations- und Weiterbildungsbedarf in den Verkehrsunternehmen. Mit KnowHow@ÖV bietet die VDV-Akademie eine Wissensplattform an, die mit den Anforderungen ihrer Nutzerinnen und Nutzer wächst.

Seit 2020 bietet KnowHow@ÖV, die digitale Wissensplattform der VDV-Akademie, Zugang zu über 500 VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen. Hierbei stehen vor allem die Aktualität und gute Auffindbarkeit der Informationen im Fokus. Mit KnowHow@ÖV haben alle Interessierten die Möglichkeit, VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen nach Schlagworten oder im Volltext zu recherchieren und online zu lesen. Dabei sind die Dokumente eingebunden in ein Netz aus Fachbegriffen, Studien, Ergänzungen zu VDV-Schriften, Videos und Grafiken. Für Mitarbeitende aus VDV-Mitgliedsunternehmen bietet KnowHow@ÖV einen besonderen Bonus: Die VDV-Dokumente können per VDV-Mitglieder-Login auch als PDF heruntergeladen werden.

Wachsender Informationsbedarf der Branche

Demografischer Wandel, Verkehrswende und Digitalisierung führen in den Verkehrsunternehmen zu einem steigenden Weiterbildungs- und Informationsbedarf. Diesem Bedarf passt sich KnowHow@ÖV durch kontinuierliche Weiterentwicklung und neue Angebote an.

Davon konnten sich auch die 30 000 Nutzerinnen und Nutzer von KnowHow@ÖV im Jahr 2021 überzeugen. Allein 50 neue und überarbeitete VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen wurden im vergangenen Jahr auf der Plattform veröffentlicht. Hinzu kamen 170 weiterführende Informationsangebote. Die seit April 2020 bestehende Bildungsbox wurde weiter gepflegt und 14-täglich erscheint hier eine neue Folge des VDV-Akademie-Podcasts „Nächster Halt“.

KnowHow@ÖV in englischer Sprache

Gefördert durch das VDV-Industrieforum konnte KnowHow@ÖV um neue Funktionen erweitert werden. Ziel war es, die Reichweite der Wissensplattform und der VDV-Schriften zu erhöhen. Deshalb wird die Plattform inzwischen auch in englischer Sprache angeboten. Um dieses bilinguale Angebot zu realisieren, stand zunächst eine technische Überarbeitung der Plattform an. Nutzerinnen und Nutzer können nun zwischen deutscher und englischer Sprache wechseln. Die Nutzeroberfläche, aber auch Teile der Inhalte wurden hierfür bearbeitet und übersetzt. Mit verbesserten Filter- und Suchfunktionen können Userinnen und

User noch gezielter Informationen recherchieren und die Plattform an ihre Bedarfe anpassen. Ein deutsch-englisches Glossar rundet das Angebot ab.

Zentraler Branchenzugang zu Weiterbildung

Seit September 2021 ist KnowHow@ÖV Teil des Forschungsprojekts „NetÖV – Vernetzung von digitalen Wissens- und Lernplattformen zur personalisierten Weiterbildung und zum kooperativen Wissensaustausch in der Mobilitätsbranche“. Das Projekt wird über einen Zeitraum von drei Jahren vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert. Ziel ist es, die Verkehrsunternehmen bei der Auffindung passgenauer Weiterbildungsangebote für ihre Mitarbeitenden zu unterstützen und einen zentralen Zugang zu Weiterbildung in der Branche zu schaffen. Die VDV-Akademie arbeitet als Projektkoordinatorin gemeinsam mit dem VDV und sechs Verbundpartnern aus Weiterbildung, Hochschule und Mobilitätsbranche an der Umsetzung des ehrgeizigen Projektziels. Unterstützt wird das Projekt von sieben assoziierten Partnern, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und der Berufsgenossenschaft.

Drei Aufgaben hat sich das Verbundprojekt gesetzt:

1. Durch die Vernetzung von elf Wissens- und Weiterbildungsplattformen entsteht ein leichter Zugang zu spezifischen Branchenangeboten.
2. Mit der Entwicklung eines Empfehlungssystems wird Weiterbildung personalisiert.
3. NetÖV initiiert ein Expertinnen- und Expertennetzwerk und fördert damit den Wissensaustausch.

KnowHow@ÖV ist dank seiner großen Flexibilität für eine solche Weiterentwicklung bestens geeignet. Bleiben Sie gespannt!

Entdecken Sie die Möglichkeiten von KnowHow@ÖV hier: knowhow.vdv.de.

Stefanie Menke

Projektleiterin KnowHow@ÖV, VDV-Akademie
T 0221 57979-167
menke@vdv.de

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

23. Management-Symposium in Hannover

Nach der digitalen Veranstaltung im Vorjahr konnte das 23. Management-Symposium im November 2021 in Präsenz stattfinden. Vorstand, Geschäftsführung und die Teilnehmenden konnten gemeinsam feststellen, wie wichtig der persönliche Austausch der Nachwuchsführungskräfte ist. Das Management-Symposium lebt vom persönlichen Netzwerken zwischen allen Beteiligten.

Traditionell steht der erste Tag stets im Zeichen der örtlichen und bundesweiten ÖV-Mobilität und ihrer Herausforderungen. Denise Hain, Vorständin der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, und Ulf-Birger Franz, Verkehrsdezernent der Region Hannover, skizzierten aktuelle Entwicklungen und Planungen für den Verkehr der Stadt Hannover und der Region. Die Chancen, Mobilität der Zukunft mithilfe von Digitalisierung rationeller und umweltfreundlicher zu gestalten, stellten beide als Perspektive für die Region vor. Interessante Vorträge zu den Themen Strukturen und Prozesse im SPNV sowie technische Entwicklungen im Bussektor wurden von den beiden Stiftungsvorständen Prof. Pörner und Rudi Kuchta gehalten. Den Abschluss des ersten Tages bildete wie immer ein Get-together und gemeinsames Abendessen aller Symposiumsteilnehmenden.

Highlight des zweiten Tages war zweifellos der Auftritt von Prof. Dr. Gesine Schwan. Sie brachte den Zuhörenden die historischen und philosophischen Hintergründe der Debatte um die sog. Identitätspolitik nahe. Ihr Vortrag erntete viel Zustimmung und löste eine interessante Debatte aus. In weiteren Vorträgen befasste sich das Symposium mit den Lebenswelten und Milieus der erwachsenen Menschen (SINUS-Akademie), den Entwicklungen und Möglichkeiten rund um die Quantencomputertechnologie (Quantum Valley Lower Saxony) sowie der Zukunft der Luftfahrt und ihrer Beschäftigten (Germanwings). Abschließend stellte Harald Kraus, Vorstand Personal DSW21, den Teilnehmenden seinen persönlichen Change-Prozess vom Betriebsratsvorsitzenden zum Arbeitsdirektor vor. Aus seinem Vortrag und den folgenden Ausführungen zu Macht und Status (Institut für Führung) entspann sich eine interessante Diskussion zur Rolle von Führung im Prozess der digitalen Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft.

Blockchain im Kunsthandel, Schlagfertigkeit im Beruf und ein interaktives Cooldown-Coaching bildeten den Rahmen für den letzten Symposiumstag.

Wieder war es gelungen, den Nachwuchsführungskräften den fachlichen Blick über den Tellerrand der Branche zu ermöglichen und ihnen gesellschaftliche, technische und politische Zusammenhänge zu zentralen Fragen der Zeit zu vermitteln. Folglich war das Feedback der Teilnehmenden im Anschluss an die Veranstaltung sehr positiv. Das 24. Management-Symposium findet vom 11. November bis 13. November 2022 in Stuttgart statt.

Stipendiatinnen und Stipendiaten

Im Jahr 2021 haben vier Stipendiatinnen und Stipendiaten der Stiftung ihr Aufbaustudium mit einem Masterabschluss beendet. Neun weitere Beschäftigte aus Verkehrsunternehmen und -verbänden werden aktuell von der Stiftung gefördert. Mehr Informationen zu einem Stipendium der Stiftung Führungsnachwuchs finden Sie auf unserer Website: <https://www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de/studienfoerderung/>.

2022 richtet die Stiftung erstmals ein Treffen aller Stipendiatinnen und Stipendiaten aus.

Sommeruniversität 2021

Die 6. VDV-Sommeruniversität fand 2021 in Frankfurt unter Coronabedingungen statt. Anfang September arbeiteten 13 Studierende aus ganz Deutschland in vier Gruppen fünf Tage lang an dem Thema „Nachhaltige Mobilität im Rhein-Main-Neckar-Gebiet“. Mit Abstand und Maske wurden Besuche in umliegenden Verkehrsunternehmen und zum HOLM in Frankfurt absolviert, um Impulse für die Projektarbeit zu gewinnen. Die Abschlussveranstaltung fand auf dem Campus der UAS Frankfurt statt. Hier wurden die Ergebnisse von den Studierenden präsentiert mit anschließendem Feedback einer Jury aus Unternehmensgeschäftsführerinnen und -geschäftsführern, Hochschulprofessorinnen und -professoren und der VDV-Akademie.

Im Jahr 2022 wird die Sommeruniversität vom 4. bis 9. September in Wiesbaden stattfinden.

Sandra Raider

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

T 0221 57979-173

raider@vdv.de

Nächste Generation (eTicket Deutschland: sicher, flexibel, unabhängig

Der Mobile Ticketing Crypto Service (Motics) ist fertiggestellt und gibt seit letztem Jahr die ersten Handytickets mit Kopierschutz aus. Die VDV-Kernapplikation 3.0.0 wird zu (etiCORE und Hersteller sowie Teilnehmer an (eTicket Deutschland müssen jetzt mit den ersten Schritten beginnen. Ein Blick in die Zukunft zeigt: Das Ticket in der Cloud und die Arbeit an einem Standard zu Account-based Ticketing haben begonnen.

Entwicklung von (eTicket Deutschland

Der pandemiebedingte Einbruch der Fahrgastzahlen im deutschen ÖPNV ist mit einem Jahr Verspätung auch in den Kennzahlen von (eTicket Deutschland angekommen. Zum ersten Mal in der Unternehmensgeschichte gab es einen leichten Rückgang der aktiven Chipkarten bei den beteiligten Verkehrsunternehmen und -verbänden. Von dem Höchststand im Jahr 2020, der bei 16,2 Mio. Karten lag, sank die Zahl im letzten Jahr auf 15,5 Mio. aktive Karten. Auch wenn der Rückgang der Fahrgastzahlen im Segment der Vielfahrerinnen und Vielfahrer und der Pendlerinnen und Pendler weit weniger stark war als bei den Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrern, so wurden dennoch mehr Abos gekündigt bzw. nicht verlängert als neu abgeschlossen. Nach Rückmeldung größerer Verkehrsverbände scheint hier aber die Talsohle durchschritten zu sein, sodass wir 2022 wieder mit einem Zuwachs an aktiven Chipkarten rechnen.

Unabhängig von der Entwicklung der Fahrgastzahlen schreitet die Digitalisierung des Vertriebes in der ÖPNV-Branche weiter fort. Im Jahr 2021 sind weitere 22 Unternehmen (eTicket Deutschland beigetreten. Damit sind jetzt 468 Verkehrsunternehmen und -verbände Teil des gemeinsamen Standards und technisch interoperabel.

Erste Motics-Tickets im Einsatz

Seit Januar 2021 ist der Motics (Mobile Ticketing Crypto Service) für den deutschen ÖPNV verfügbar. Damit kann jetzt jede Art von mobilem Ticket auf mobilen Endgeräten gesichert werden. Der Motics ist Teil der zentralen Hintergrundsysteme von (eTicket Deutschland und bereits eine Komponente der nächsten Generation Sicherheitsmanagement. Die Nutzung des Motics ist für die angeschlossenen Teilnehmer kostenfrei. Anders als bei herkömmlichen Handytickets benötigt ein Motics-Ticket aber ein Kurzzeitzertifikat aus dem Trust Center von (eTicket Deutschland. Dies wird sowohl für den Kopierschutz als auch für die Offlinekontrolle eingesetzt. Die Deutsche Bahn (DB) hat sich als erstes Verkehrsunternehmen an den Motics angeschlossen. Seit Oktober 2021 können im DB Navigator gesicherte Tickets gekauft werden. Zusätzlich hat die DB auf alle Kontrollgeräte ein Update aufgebracht und kann damit

deutschlandweit Motics-Tickets mit dynamischem Barcode kontrollieren. Für 2022 planen unter anderem der Rhein-Main-Verkehrsverbund, die Kölner Verkehrs-Betriebe, der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg und die Berliner Verkehrs-Betriebe den Anschluss an den Motics. Ein besonderes Anschlussprojekt ist „Easy Connect“. Der Aachener Verkehrsverbund auf deutscher Seite und Arriva auf niederländischer Seite bereiten den grenzüberschreitenden Einsatz eines Account-based-Ticketing-Systems vor. Hier wird von Beginn an der Motics genutzt. Geplant sind die Verwendung des dynamischen Barcodes in Deutschland und die Kontrolle via NFC-Schnittstelle in den Niederlanden. Somit kann z. B. ein deutscher Fahrgast mit seinem Motics-Ticket in Maastricht am Bahnhof das Gate öffnen, welches im niederländischen System als Check-out-Punkt für die OV Chipkaart gilt. Die Ergebnisse aus dem Projekt „Easy Connect“ fließen in die Standardisierung von Account-based Ticketing im Kontext der VDV-Kernapplikation ein und sind ein Meilenstein für die Verknüpfung internationaler Ticketing-Systeme.

Die nächste Generation des elektronischen Ticketings

Seit zwei Jahren laufen die Entwicklungen für die nächste Generation des (eTicket-Standards auf Hochtouren. Die VDV-Kernapplikation, deren neue technische Generation bisher unter der Bezeichnung „VDV-KA 3.0.0“ entwickelt wurde, wird damit fortgeführt. Auch wenn es sich im Kern nur um ein Software-Update für die IT-Systeme der Verkehrsunternehmen und -verbände handelt, sind die Veränderungen doch sehr umfangreich und nicht mehr abwärtskompatibel. Der wesentliche Treiber ist die Sicherheitsinfrastruktur, die grundlegend modernisiert wird und für mindestens weitere 20 Jahre den digitalen Vertrieb der ÖPNV-Branche schützen soll. Die Weiterentwicklung des Standards in englischer Sprache ist hier ebenfalls nur ein Punkt, der die Arbeit mit (eTicket Deutschland zukünftig verändern wird. Besonders die englische Spezifikation und die Softwareentwicklung in international verwendeten Standardtools soll die sprachliche Barriere der aktuellen VDV-KA aufbrechen und mehr Entwicklerinnen und Entwicklern und Unternehmen den Zugang zum deutschen ÖPNV öffnen. Dies

ist aufgrund des Fachkräftemangels dringend erforderlich, um zukünftig wenigstens einen Teil der Umsetzungsverzögerungen abfangen zu können.

Aufgrund der wachsenden Internationalisierung des deutschen EFM-Standards war es auch Zeit, diesem einen neuen Namen zu geben. Anforderung war zum einen internationale Verständlichkeit. Gleichzeitig sollte eine Irritation aus der Vergangenheit ausgeräumt werden. Bei der Kernapplikation, wie wir sie heute kennen, handelte es sich nie um eine Applikation. Sie war immer eine Spezifikation, eine Bauanleitung für Daten und Schnittstellen. Vor allem seit das Wort „App“ als Kurzform für Applikation im allgemeinen Sprachgebrauch angekommen ist, führt der Name VDV-Kernapplikation manchmal zu Missverständnissen.

Die nächste Generation des deutschen EFM-Standards heißt ((etiCORE. Der Name drückt aus, worum es „im Kern“ geht und wo der Standard herkommt und dass es sich hierbei um das Herzstück des elektronischen Fahrgeldmanagements handelt. Die ersten relevanten Spezifikationen zu ((etiCORE sind fertig und stehen den Herstellern und dem ÖPV zu Verfügung. Dieses Jahr werden die Komponenten der neuen Sicherheitsinfrastruktur ausgeschrieben und nächstes Jahr in Betrieb genommen.

Jetzt ist es enorm wichtig, dass sich die Hersteller mit den technischen Details vertraut machen und dass die Teilnehmer an ((eTicket Deutschland Projektverantwortliche benennen. Neben einer eigenen Planung zur Migration auf ((etiCORE müssen bereits für nächstes Jahr Budgets geplant werden, damit der Wechsel gelingt. Denn ein Zeitpunkt steht fest: Ab 2026 wird umgestellt und dann beginnt die 5-jährige Übergangsfrist und damit die letzte Phase für die VDV-Kernapplikation und die bestehende Sicherheitsinfrastruktur.

Forschung und Entwicklung

Mit dem zunehmenden Grad der Digitalisierung und der Verfügbarkeit von schnellem mobilem Datenverkehr werden mittelfristig neue Technologien für das Ticketing möglich. Ein Trend ist das Account-based Ticketing (ABT). Die Idee hierbei ist, dass der Mobilitätsnutzer bzw. die Mobilitätsnutzerin sich nur noch mit einer gesicherten ID authentifiziert und alle Berechtigungen zur Nutzung verschiedener Mobilitätsformen zentral in einem Account abgelegt sind. Die Technologie wird als richtungsweisend für alle Formen von Mobility-as-a-Service (MaaS) gesehen, da viele Anbieter über Schnittstellen in solche Systeme integrierbar wären. Komplexe Prüf- und Zugangsinfrastrukturen müssten nicht in der Fläche verbaut werden. Ein Großteil der Prozesse und Sicherheitsintelligenz wird in Hintergrundsysteme verlagert, die online angefragt werden und mit der nötigen Performance schnell die Antwort senden. Grundvoraussetzung ist allerdings eine ständige Online-verfügbarkeit.

Aktuell entstehen national und international mehrere Pilotsysteme mit unterschiedlichen Zielsetzungen und Anforderungen. ABT bietet auch große Chancen für den grenzüberschreitenden Verkehr. Hier stünde dann nicht mehr die Harmonisierung nationaler Standards im Fokus, sondern eine Einigung auf gemeinsame Schnittstellen und Datenstandards.

In diesem Kontext arbeitet VDV-ETS unter dem Dach der Smart Ticketing Alliance (STA) eng mit unseren europäischen Nachbarn zusammen. Ziel ist ein standardisiertes ABT mit klaren Datenstrukturen und offenen Schnittstellen, das international jedem Anbieter einen diskriminierungsfreien Zugang zu künftigen Mobilitätsplattformen technisch ermöglicht. VDV-ETS hat mit den Arbeiten an einem ABT-Standard begonnen und lässt hier die Erfahrungen aus ersten Pilotprojekten aktiv einfließen.

Unternehmensentwicklung

Die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsumfragen der letzten Jahre haben uns durchweg Bestnoten für Service, Kompetenz und Systemstabilität bescheinigt. Aber natürlich haben wir VU, VV, Hersteller und Beraterinnen und Berater auch gefragt, was unsere Arbeit noch weiter verbessern könnte. Im Ergebnis hat man sich einen zentralen Servicepunkt gewünscht, bei dem alle Anliegen platziert werden können. Das haben wir umgesetzt. Seit Anfang dieses Jahres ist unser Service-Portal online. Alle, die eine Frage haben oder Hilfe bei unseren Themen benötigen, können sich per zentraler Telefonnummer, E-Mail oder Onlineformular an uns wenden. Es ist geplant, schrittweise auch die Service-Portale unserer eigenen Dienstleister mit anzubinden, sodass Hersteller und Teilnehmer nur noch einen zentralen Punkt haben, an dem ihnen zu allen Belangen rund um ((eTicket Deutschland weitergeholfen werden kann.

Ebenfalls neu ist ((efi. Bei ((efi handelt es sich um eine Art Intranet und Social-Media-Plattform für unsere gesamte Branche. Hierüber beteiligen sich Expertinnen und Experten an der Entwicklung von ((etiCORE, tauschen sich aus zu Nutzermedien, PKM, Erfahrungen und Problemen, machen Verbesserungsvorschläge und vernetzen sich untereinander. Neben Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Themen ist Anfang des Jahres auch das Change-Request-Verfahren für unseren Standard auf ((efi umgezogen. Damit ist ((efi für alle geöffnet. Wer noch nicht registriert ist, kann dies hier tun: efi.eticket-deutschland.de.

Nils Zeino-Mahmalat

Geschäftsführer

VDV eTicket Service GmbH & Co. KG

T 0221 716174-110

zeino@vdv.de

VDV-Schriften
VDV-Mitteilungen

VDV-Positionen
VDV-Stellungnahmen

Zeitschriften und
Bücher des VDV

Digitale Angebote
des VDV

Ziele, Aufgaben und
Struktur

Der VDV in externen
Organisationen und
Gremien

VDV-Informationen

VDV-Schrift 301-2 | 2/2021

IBIS-IP Beschreibung der Dienste /
Service description - Allgemeine
Konventionen / General conventions V2.3

VDV-Schrift 301-2-1 | 2/2021

IBIS-IP Beschreibung der Dienste /
Gemeinsame Datenstrukturen und
Aufzählungstypen / Common Data
Structures and Enumerations V2.3

VDV-Schrift 301-2-16 | 2/2021

IBIS-IP Beschreibung der Dienste /
DIENST-TicketValidationService /
SERVICE-TicketValidationService V2.3

VDV-Schrift 301-2-17 | 2/2021

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / DIENST- /
SERVICE HTMLDisplayService V2.2a

VDV-Schrift 452 | 2/2021

VDV-Standardschnittstelle Liniennetz/
Fahrplan inkl. Erweiterungen: · Anschluss-
definitionen einschließlich deren Gültigkeit
· Gebietskörperschaften · Elektromobilität -
Version 1.6.1

VDV-Schrift 435-3-0 | 3/2021

Internet of Mobility - IoM - Technische
Grundlagen & Konzepte

VDV-Schrift 435-3-1 | 4/2021

Internet of Mobility - IoM - Allgemein
Datenstrukturen

VDV-Schrift 435-3-2 | 5/2021

Internet of Mobility - IoM -
Versionsverwaltung / Version Handling

VDV-Schrift 435-3-3 | 4/2021

Internet of Mobility - IoM -
An- und Abmeldung

VDV-Schrift 435-3-4 | 4/2021

Internet of Mobility - IoM -
Ortung & Positionsbestimmung

VDV-Schrift 435-3-5 | 4/2021

Internet of Mobility - IoM -
Personenzählung & Besetztgrade

VDV-Schrift 463 | 4/2021

Ist-Daten-Schnittstelle Lademanagement -
Betriebshofmanagement & ITCS

VDV-Schrift 464 | 4/2021

Standardisierter Datenaustausch zwischen
Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisen-
bahnen öffentlicher Häfen (als Eisenbahn-
infrastrukturunternehmen) bei Vormeldungen
von Zügen und Rangierfahrten in/aus See-
und Binnenhäfen (EöH-IT-Schnittstelle) -EIS

VDV-Schrift FV-NE | 5/2021

FV-NE - Fahrdienstvorschrift für
Nichtbundeseigene Eisenbahnen

VDV-Schrift 820 | 5/2021

Werkstatteinrichtungen für die
Instandhaltung von Niederflurfahrzeugen

VDV-Schrift 860 | 5/2021

Empfehlung für die Ausstattung von
Betriebshöfen und Werkstätten mit
Arbeitsmitteln zur Fahrzeuginstandhaltung

VDV-Schrift 461 | 6/2021

Ist-Daten-Schnittstelle Leitsystem (ITCS) -
Betriebshofsmanagementsystem (BMS) -
Version 2.0

VDV-Schrift 713 | 9/2021

Fahrgastinformation im öffentlichen
Verkehr- Überblick zu den VDV-Schriften
und -Mitteilungen zur Fahrgastinformation

VDV-Schrift 738 | 9/2021

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

VDV-Schrift 752 | 10/2021

Empfehlungen zur Auswahl geeigneter
Betriebsverfahren für eingleisige
Eisenbahnstrecken

VDV-Schrift 757 | 10/2021

Bremsen im Betrieb bedienen und
prüfen - Bremsvorschrift - BreVo -

VDV-Mitteilung 3004 | 2/2021

IBIS-IP-Anwenderbeschreibung Bus-FMS Service/IBIS-IP User Description Bus-FMS Service - Nutzung des FMStoIP Dienst (ITxPT) in IBIS-IP / Use of FMStoIP-Service (ITxPT) within IBIS-IP

VDV-Mitteilung 4401 | 2/2021

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 4020 | 6/2021

itics und der Betrieb von e-Bussen - Betriebliche Prozesse und Daten für das itcs und das Betriebshof- und Lademanagement

VDV-Mitteilung 5701 | 7/2021

Verantwortliche Elektrofachkraft (vEFK) im Aufgabengebiet des ÖPNV

VDV-Mitteilung 7052 | 9/2021

Auslastungsinformationen in der Fahrgastkommunikation - Ein Überblick über aktuelle branchenweite Aktivitäten

VDV-Mitteilung 9718 | 10/2021

Empfehlungen zur Anwendung von Barcode-Standards im ÖPNV

VDV-Mitteilung 9724 | 10/2021

Flexible Tarifmodelle im ÖPNV

VDV-Mitteilung 10500 | 10/2021

Qualitätssicherungsprozess der ÖPNV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen - Wirkungsanalyse der Anforderungssysteme

VDV-Mitteilung 1102 | 10/2021

Leitfaden zur Nutzung von Ökostrom

VDV-Mitteilung 9072 | 11/2021

Gesetz für faire Verbraucherverträge - Erläuterungen, Auslegung und Empfehlungen

VDV-Mitteilung 10016 | 12/2021

Hinweise zur Ausschreibung von Linienbedarfsverkehren - Erste Erkenntnisse aus der Praxis von On-Demand-Verkehren

VDV-Mitteilung 1509 | 12/2021

Empfehlungen zur Verwendung alternativer Kältemittel

VDV-Positionen und -Stellungnahmen unter:
www.vdv.de/positionensuche.aspx

Nachwuchs- und Wissenschaftsstärkung für die Verkehrswende | Wissenschaftlicher Beirat legt Fünf-Punkte-Papier vor

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV mahnt in diesem Positionspapier an, dass die für das Erreichen der Klimaschutzziele notwendige Verkehrswende auf hochqualifiziertes Personal und mehr akademischen Nachwuchs angewiesen ist. Bund und Länder müssen ihrer Verantwortung für die Nachwuchs- und Wissenschaftsförderung gerecht werden und zusätzliche Impulse im Verkehrsbereich setzen.

Mit mehr Schiene und mehr Tempo für mehr Klimaschutz | Gemeinsame Erklärung des VDV und des VDB

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) fordern die künftige Bundesregierung auf, ein Beschleunigungsprogramm für die Schiene anzugehen. Bei dem derzeitigen Umsetzungstempo drohe Deutschland die Stärkung der Schiene und damit die Klimaziele für deutlich zu verfehlen. Bis 2030 sollen die CO₂-Emission im Vergleich zu 1990 um 65 Prozent sinken.

Die Präsidenten von VDV und VDB stellen in dieser gemeinsamen Erklärung drei Maßnahmen für die beschleunigte Modernisierung des Schienensystems vor:

1. Schneller planen und bauen
2. Digitalisierung im Expresstempo vorantreiben
3. Vergaben klimagerecht modernisieren

Investitionsbedarf für Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen | Ergebnisse einer Unternehmensbefragung durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Winter 2019/2020

Zum sechsten Mal hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) in Deutschland nach dem Erhaltungs-, Modernisierungs- und Ausbaubedarf ihrer Infrastrukturen befragt. Insgesamt etwa 60 Eisenbahnunternehmen haben sich an der Umfrage beteiligt und rund 420 Maßnahmen zur Verbesserung des nichtbundeseigenen Schienennetzes gemeldet, die der VDV nun in einer entsprechenden Maßnahmenliste zusammengefasst und veröffentlicht hat.

Zeitschriften, Bücher und Politikbrief



Der Nahverkehr | Offizielles Organ des VDV
Die Zeitschrift bietet Fachwissen in qualifizierten und umfangreichen Beiträgen. Die Palette der Themen umfasst Verkehrspolitik, Verkehrsrecht und andere relevante Rechtsgebiete, Fragen der Verkehrswirtschaft, des Marketings, der Fahr-

zeug- und Betriebstechnik sowie der betrieblichen Organisation. In der Zeitschrift publizieren erfahrene Praktikerinnen und Praktiker ebenso wie Fachleute der einschlägigen Wissenschaften.

Herausgeber: DVV Media Group GmbH



VDV Das Magazin | Das Verbandsmagazin des VDV „VDV Das Magazin“ ist die redaktionelle Plattform für Unternehmen des ÖPNV und Schienengüterverkehrs in Deutschland. Das Magazin stellt in Fachbeiträgen, Meldungen, Reportagen und Interviews alle Facetten des modernen Personen- und Güterverkehrs mit Bus

und Bahn dar: technische Innovationen, Strategien und Kooperationen, aktuelle Themen und Trends, besondere Strecken und Ziele, Menschen in der Branche.

Internetseite: www.vdv-dasmagazin.de



VDV-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.

Internetseite: www.vdv.de/politikbrief

Digitale Angebote des VDV



VDV VerbandsApp

Kostenlos auf app.vdv.de verfügbar!

Die VDV VerbandsApp vom VDV und von der VDV-Akademie zum Suchen und Buchen von Veranstaltungen, für den Sofortüberblick über die gesamte VDV-Außenkommunikation und – nicht zuletzt – mit dem gesamten Branchenwissen der VDV-Schriften und -Mitteilungen.

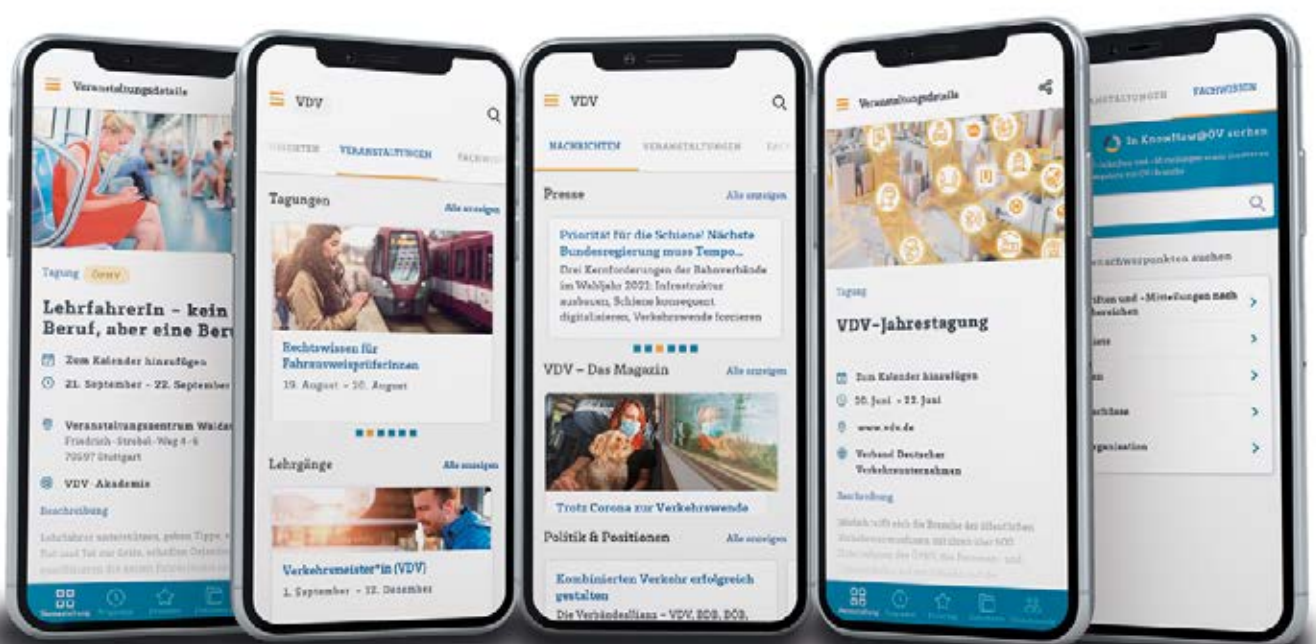
Im Bereich Nachrichten finden Sie aktuelle Pressemitteilungen, Positionspapiere, die aktuellen Beiträge der Social-Media-Kanäle, eine Übersicht über die Kampagnen und Artikel oder auch Ausgaben des VDV-Magazins.

Bei den Veranstaltungen kann ab jetzt jeder Lehrgang, jede Tagung, jedes Webinar der

VDV-Akademie und des VDV – auch die nächste VDV-Jahrestagung – gebucht werden, einschließlich der zugehörigen Unterlagen. Die Teilnehmenden können sich in der App direkt untereinander austauschen.

Für die Expertinnen und Experten ist der Bereich Fachwissen besonders interessant: Auf Basis der Plattform KnowHow@ÖV sind hier alle VDV-Schriften und -Mitteilungen, Informationen über die VDV-Ausschüsse und weitere Dokumente hinterlegt. Die App ist durchsuchbar und kann mit Favoriten gekennzeichnet werden.

Weitere Informationen zur App finden sich auf www.vdv.de/app.



VDV-Website

www.vdv.de

Auf seiner Website bietet der VDV Informationen zu den aktuellen Branchenthemen an. Darüber hinaus finden Sie hier unsere VDV-Positionen, Projekte, Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner und Gremien, aktuelle Veranstaltungen und Termine und die VDV-Publikationen. Der Internetauftritt richtet sich sowohl an Mitgliedsunternehmen als auch an die Politik, die Medien und alle Mobilitätsinteressierten.



VDV auf Social Media



www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen



www.twitter.com/VDV_Verband



www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen



www.youtube.com/mobiwissen

Die Social-Media-Kanäle des VDV decken die thematische Brandbreite des ÖPNV und des SGV ab – ob verkehrspolitische Entwicklungen, innovative technische Neuerungen, interessante Beiträge aus den Mitgliedsunternehmen oder Berichterstattungen von VDV-Veranstaltungen. Über die Social-Media-Kanäle gibt es eine schnelle und kompakte Kommunikation aktueller Themen der Branche.

Mitgliederbereich der VDV-Website

www.vdv.de | Mitglieder

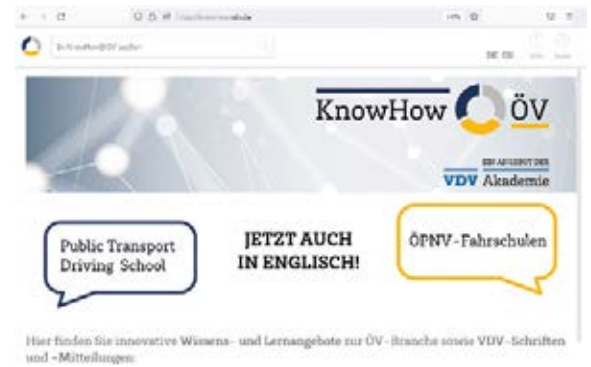
Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VDV-Mitgliedsunternehmen profitieren besonders vom Mitgliederbereich der VDV-Website. Hier finden Sie alle Rundschreiben und zahlreiche

Fachinformationen. Sie können den E-Mail-Aboservice nutzen, der Sie aktiv und zeitnah direkt am Arbeitsplatz über Aktuelles informiert – zusammengestellt nach Ihren Wünschen. Zum Mitgliederbereich haben nur Mitgliedsunternehmen Zugang, ein direkter Vorteil gegenüber anderen Akteuren im Markt.

KnowHow@ÖV

<https://knowhow.vdv.de>

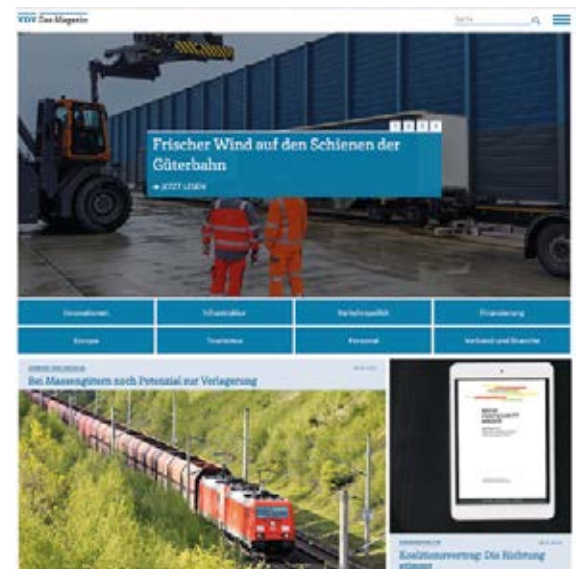
KnowHow@ÖV bietet einen Überblick über zentrale Branchenthemen und verbindet diese mit beruflicher Bildung und gewachsenem Erfahrungswissen. Hier finden Sie innovative Wissens- und Lernangebote zur ÖV-Branche sowie VDV-Schriften und -Mitteilungen.



VDV Das Magazin – online

www.vdv-dasmagazin.de

Hier finden Sie die Onlineausgabe vom VDV Das Magazin – mit Beiträgen aus der aktuellen Ausgabe sowie allen Beiträgen aus den Ausgaben der letzten Jahre, thematisch geordnet nach Kategorien (Infrastruktur, Finanzierung etc.).



VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr

<https://dms.vdv.de/sites/GV-KOOP/>

Einen besonders dynamischen Aufbau erfährt die VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr. Dahinter verbergen sich zahlreiche konkrete Dienstleistungen für den Markt und seine Teilnehmer, z. B. eine mehrere Tausend Links umfassende Linkliste, Verzeichnisse über Notdienste und Pannenhilfe sowie Güterbahnhöfe und der elektronische „Marktplatz Schiene“.

VDV-Akademie

www.vdv-akademie.de

Seit 2001 besteht die VDV-Akademie als eingetragener Verein unter dem Dach des VDV.

Ihr Ziel ist die Qualitätssicherung von Aus- und Weiterbildungsleistungen im ÖPNV und SGV. Sie entwickelt Bildungsangebote, setzt Standards für berufsbezogene Qualifizierung und sichert damit den Wettbewerbsvorsprung der VDV-Mitgliedsunternehmen im Verkehrssektor.

VDV-Industrieforum

www.vdv.de/industrieforum

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

Stiftung Führungsnachwuchs

www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de

Die ÖV-Branche hat ein großes Potenzial an interessierten, begeisterungsfähigen und begabten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Es gehört zu den wichtigsten Zukunftsaufgaben der Stiftung Führungsnachwuchs (SFN) im VDV, dieses Potenzial zu entdecken und weiterzuentwickeln sowie nicht zuletzt zu vermitteln, dass Führungspositionen untrennbar mit Charakter und Vorbildfunktionen verbunden sind.

VDV eTicket Service – ((eTicket Deutschland

www.eticket-deutschland.de

Der VDV hat das seit 2002 laufende Forschungsprojekt „ÖPNV-Kernapplikation“ im Juli 2005 erfolgreich abgeschlossen. Die VDV-Kernapplikation (VDV-KA) ist der technische Standard für alle Varianten des elektronischen Fahrgeldmanagements. In der regionalen Umsetzung und Anwendung des E-Ticketings bleibt die Vielfalt der Nutzungsmöglichkeiten für die Mitgliedsunternehmen gesichert. Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) – ein Schritt in die Zukunft der interoperablen Mobilität und des bargeldlosen Zahlens im ÖPNV.

Deutschland mobil 2030

www.deutschland-mobil-2030.de

Deutschland kann seine Klimaschutzziele nur durch eine Verkehrswende erreichen. Und die Verkehrswende ist mit einer modernen, bezahlbaren und klimaschonenden Mobilität möglich. Die Kampagne „Deutschland mobil 2030“ setzt sich auf allen Kanälen – Veranstaltungen, Tageszeitungen, Broschüren, Blogs und Social Media – für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft ein.



VDV-Arbeitgeberinitiative: Erste bundesweite Stellenbörse der Branche

www.in-dir-steckt-zukunft.de

Aktuell umfasst sie rund 3 000 Jobangebote im Personen- und Schienengüterverkehr bei den VDV-Mitgliedsunternehmen. Insgesamt will die Branche in den kommenden Jahren rund 50 000 Stellen neu besetzen. Der VDV sieht den Personalmangel als Wachstumshindernis für Busse und Bahnen. In Gefahr sind damit auch die Verkehrswende und das Erreichen der Klimaschutzziele.



Mobi-Wissen: Onlineportal informiert über Busse und Bahnen von A bis Z

www.mobi-wissen.de

Themeneinsteigerinnen und -einsteiger und Verkehrsexpertinnen und -experten erfahren hier Wissenswertes über Busse und Bahnen. Der VDV bietet mit dieser Onlineplattform eine umfassende Übersicht mit Definitionen zu den wichtigsten Begriffen des ÖPNV und des SGV an.

Ziele, Aufgaben und Struktur

Mit etwa 600 Mitgliedsunternehmen ist der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für zahlreiche Institutionen in Politik und Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und Bildung die anerkannte Adresse für Fragen des öffentlichen Personenverkehrs und des SGV in Deutschland.

Der Verband fördert gemäß seiner Satzung die Weiterentwicklung des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs mit dem Ziel einer verbesserten Kundenorientierung, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit. Er tritt für die Ausweitung dieser Verkehre ein. Sie gewährleisten die umwelt- und flächenschonende Mobilität von Personen und Gütern. Dadurch leisten sie einen wesentlichen Beitrag zum Erhalt der Funktionsfähigkeit der Verdichtungsräume und der Attraktivität der Regionen.

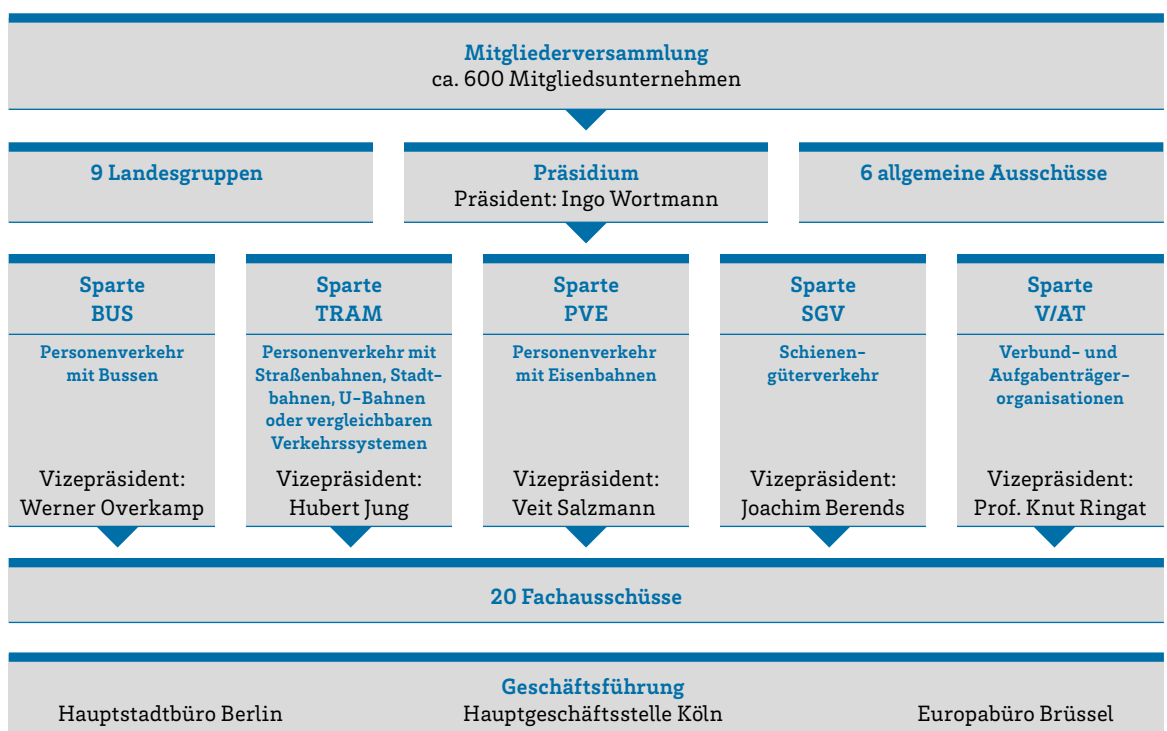
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert und begleitet Abstimmungsprozesse zwischen Verkehrsunternehmen (VU) und Verbund- bzw. Aufgabenträgerorganisationen. Der VDV vertritt die Interessen der Unternehmen gegenüber Parlamenten, Behörden sowie anderen Institutionen und trägt zur Meinungsbildung der Öffentlichkeit bei.

Der VDV gliedert sich in folgende Sparten, die jeweils durch einen Verwaltungsrat geführt werden:

- Personenverkehr mit Bussen (BUS),
- Personenverkehr mit Straßenbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen oder vergleichbaren Verkehrssystemen (TRAM),
- Personenverkehr mit Eisenbahnen (PVE),
- Schienengüterverkehr (SGV) und
- Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen (V/AT).

Eine Sondergruppe bilden die Infrastrukturunternehmen.

Regional gliedert sich der VDV in neun Landesgruppen. Die Organisation des VDV umfasst sechs allgemeine dem Präsidium zuarbeitende Ausschüsse und 20 Fachausschüsse, die den Verwaltungsräten zuarbeiten. Das höchste Entscheidungsgremium des VDV wird gebildet aus der Mitgliederversammlung, in der alle ordentlichen Mitgliedsunternehmen Stimmrecht haben, und dem Präsidium. Im VDV arbeiten ca. 400 Expertinnen und Experten aus den VDV-Mitgliedsunternehmen ehrenamtlich, die durch die drei Geschäftsstellen Köln (Hauptgeschäftsstelle), Berlin (Hauptstadtbüro) und Brüssel (Europabüro) unterstützt werden.



Bildquellen

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

Alle Bilder von links nach rechts

- | | | | |
|----|--|----|---|
| 1 | Karikaturen von Heiko Sakurai im Auftrag des VDV | 41 | VDV |
| 16 | adam bennie, iStockphoto.com | 44 | VDV |
| 18 | www.besserweiter.de | 46 | dws Werbeagentur |
| 19 | www.besserweiter.de | 55 | VDV |
| 20 | VDV | 57 | Waldemar Bögel Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) |
| 21 | VDV | 59 | golero iStockphoto.com |
| 22 | DER NAHVERKEHR | 60 | lkunl stock.adobe.com |
| 23 | BahnMedia | 62 | VDV |
| 24 | Heiko Sakurai im Auftrag des VDV | 63 | VDV |
| 26 | VDV | 72 | VDV |
| 27 | VDV | 73 | Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr |
| 28 | Christian Müller, stock.adobe.com | 75 | Holger Peters Fotografie |
| 31 | Dr. Till Ackermann | 76 | Stadt Wolfenbüttel · CTOS / Uwe Lewandowski |
| 32 | VDV | 78 | WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH Günter Monschau |
| 33 | VDV | 80 | Barteld Redaktion & Verlag |
| 34 | ZF Mobility Solutions GmbH | 81 | LUKOM Kleb |
| 39 | VDV | 88 | freepik.com |
| 40 | VDV | | |

Impressum

© Herausgeber

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

Projektsteuerung

Rahime Algan

Gestaltung und Satz

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Herstellung

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG
Erschienen im Mai 2022



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV_Verband



die-verkehrsunternehmen



app.vdv.de

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

PARTNER DER INITIATIVE
Zeit für neues Denken und Handeln.



deutschland-mobil-2030.de