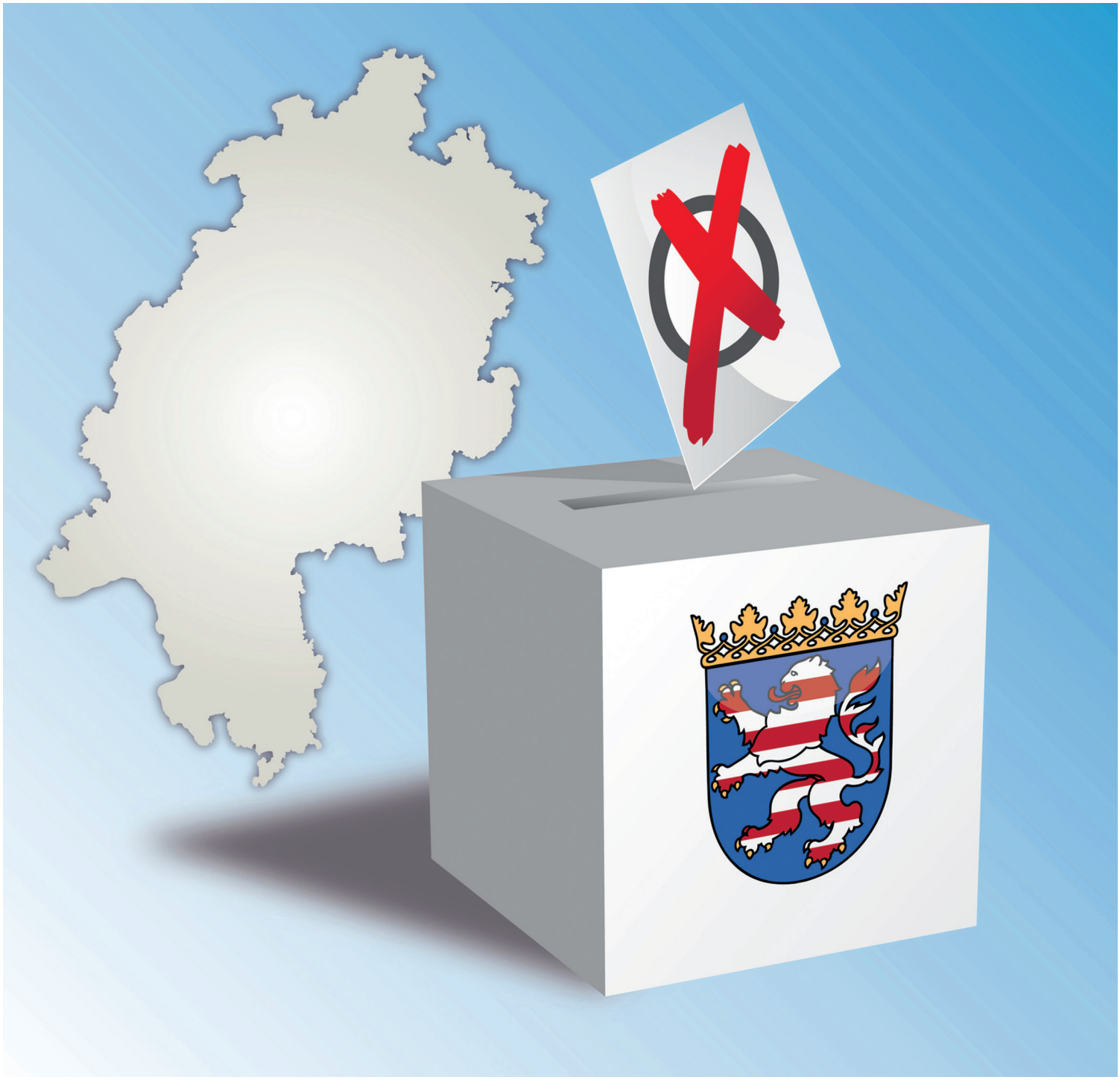
VDV Hessen

Landtagswahl Hessen 2018

VDV-Positionen zur Wahlperiode 2019 – 2024 in Hessen



Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Aktiver Branchenverband – im Dialog mit Politik, Wirtschaft und Gesellschaft

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) sind rund 600 Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland organisiert. Der Verband sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen und der Politik, in der Pflege des Erfahrungsaustausches zwischen ihnen und in der Erarbeitung technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Grundsätze.

Der VDV vertritt außerdem die Interessen der Unternehmen gegenüber Parlamenten, Behörden, Industrie und anderen Institutionen. Zusätzlich zur Hauptgeschäftsstelle in Köln gibt es VDV-Geschäftsstellen in Brüssel (Europabüro) und Berlin (Hauptstadtbüro).

Die regionalen Belange der Mitgliedsunternehmen werden von 9 Landesgruppen, darunter der Landesgruppe Hessen mit Sitz in Frankfurt am Main, wahrgenommen.

Darüber hinaus befassen sich 6 allgemeine Ausschüsse und 19 Fachausschüsse mit der Lösung besonderer Herausforderungen der Branche. In den Ausschüssen des VDV wirken rund 400 ehrenamtliche Experten verschiedenster Disziplinen mit. Die Ausschussarbeit findet ihren Niederschlag in Regelwerken, wie VDV-Schriften und Mitteilungen.

Zusammenfassung

- Die öffentlichen Verkehrssysteme stehen vor der nächsten großen Reinvestitionswelle. Diese Ersatzinvestitionsbedarfe sind ähnlich zu fördern, wie der dringend notwendige Ausbau des Gesamtsystems. Hinzukommen erhebliche Finanzierungsbedarfe für Digitalisierung, Innovationen und Barrierefreiheit.

- Digitalisierung und Innovation sind maßgebliche Beschleuniger der Mobilitätswende. Hierfür ist finanzielle Unterstützung notwendig und es ist politisch sicherzustellen, dass keine Parallelsysteme durch private Anbieter aufgebaut werden. Innovationen privater Anbieter dürfen nicht zur Rosinenpickerei führen.

- Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ländlichen Raum benötigt Mindeststandards, wie etwa einen Stundentakt. Diese Mindeststandards sind durch Bund, Land und Aufgabenträger gemeinsam zu finanzieren. Zusatzangebote, wie etwa flexible Bedienformen können diese „Grundtakte" ergänzen, aber nicht ersetzen.

- Nahmobilität leistet einen zentralen Beitrag zur Mobilitätswende: die Verkehrsvermeidung. Hier gilt die gleiche Regel, wie bei der Energiewende, die ohne eine konsequente Verbrauchsreduzierung ebenfalls nicht möglich ist.

- Die politisch, wie gesellschaftlich akzeptierten Umweltschutzziele sind nur durch einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr (ÖV) erreichbar.

- Innovative Verkehrsangebote privater Vermittler und Anbieter können eine wichtige Ergänzung des ÖV sein. Dazu müssen sie auf die bestehenden Angebote abgestimmt und in diese integriert sein. Nicht in den ÖV integrierte Angebote führen zu Rosinenpickerei, die dem Gesamtsystem schadet.

- Das Engagement vieler Bürger für flexible Mobilitätsangebote ist sehr zu begrüßen: Ehrenamt kann aber nicht Daseinsvorsorge ersetzen. Leicht zugängliche und übersichtliche Informationen sind eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung der öffentlichen Verkehrssysteme. Die Informationsangebote sind deutschlandweit zu harmonisieren.

- Der dringend notwendige Ausbau der ÖV-Infrastruktur muss nicht nur finanziell unterstützt werden, sondern bedarf dringend auch einer Beschleunigung und damit Entbürokratisierung der Planungsprozesse.

- Die großen Herausforderungen im ÖV bieten ein attraktives Arbeitsfeld für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus allen Bereichen. Diese Attraktivität ist engagiert zu kommunizieren, um die benötigten Arbeitskräfte für die Branche gewinnen zu können.

Langfassung

Präambel
Die im gesellschaftlichen Konsens vereinbarten Ziele

- Klimaschutz,
- Luftreinhaltung,
- Barrierefreiheit und
- Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Stadt und Land

sind nur mit gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystemen erreichbar.

Zur Erreichung dieser Ziele bedarf es einer Mobilitätswende, die genauso, wie die Energiewende eine gemeinsame Jahrhundertaufgabe für Politik und Gesellschaft darstellt. Die Zukunft der Mobilität ist multimodal, flexibel buchbar, barrierefrei und emissionsfrei. Die Mitgliedsunternehmen des VDV engagieren sich hierfür bereits seit vielen Jahren und sind bereit, ihre Aktivitäten deutlich zu verstärken.

Sowohl der Öffentliche Personennah- und fernverkehr als auch der Schienengüterverkehr benötigen deutliche politische, wie finanzielle Unterstützung, um ihren wichtigen Beitrag für die Mobilitätswende zu leisten.

Busse & Bahnen
- fahren schon heute mit geringen spezifischen CO_2-Emissionen,
- sind energieeffizient und nutzen Erneuerbare Energien,
- bieten bezahlbare Mobilität für Alle und sichern die Versorgung mit Gütern und
- sind leistungsstark und effizient in der Flächennutzung, erbringen einen hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen, nicht zuletzt durch ein angemessenes und qualitativ hochwertiges Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Die Mitgliedsunternehmen sorgen mit ihren Leistungen und Kompetenzen für eine zukunftsfähige Mobilität, in der alle Verkehrsträger ihre Stärken für „das Ganze" ausspielen können. Nur mit einem intelligenten Zusammenspiel aller Verkehrsträger wird es uns auch in Zukunft möglich sein, für alle Menschen eine umweltschonende Mobilität sicherzustellen.

Das kann aber nur gemeinsam gelingen: Bund, Länder sowie die Kommunen und Aufgabenträger in Hessen müssen Rahmenbedingungen schaffen, mit denen die Anstrengungen der Unternehmen für ein attraktives Angebot unterstützt werden.

Mit diesem Papier werben wir bei den Fraktionen und Parteien im Hessischen Landtag um eine gemeinsame Fortentwicklung der hessischen Mobilitätspolitik. Denn nur wenn die Kernkompetenzen und -angebote des ÖPNV erhalten und weiter ausgebaut werden, bietet sich die Chance, daraus Innovationen und neue Lösungen zu entwickeln: zum Wohle der Menschen, der Umwelt, der Wirtschaft – für Hessen.

1 | Finanzierung ist Grundlage der Verkehrswende

Leitsatz: Die öffentlichen Verkehrssysteme stehen vor der nächsten großen Reinvestitionswelle. Diese Ersatzinvestitionsbedarfe sind ähnlich zu fördern, wie der dringend notwendige Ausbau des Gesamtsystems. Hinzukommen erhebliche Finanzierungsbedarfe für Digitalisierung, Innovationen und Barrierefreiheit.

Unsere Forderungen:

Eine echte Verkehrswende für mehr Klimaschutz braucht finanzielle Unterstützung.

Zusätzliche Finanzierungsinstrumente (Bürgerticket, Pendlerabgabe etc.) als Prüfauftrag/Öffnungsklausel zur Einführung/ für die Kommunen ermöglichen.

Auf Basis einer aktuellen Gesamtanalyse des Bedarfes die weitere Förderkulisse ausrichten.

Übernahme von Projektierungs- und Planungskosten.

Die effiziente, barrierefreie und klimaschonende Mobilität durch einen leistungsfähigen ÖPNV ist für die Gesellschaft, das Klima und die Umwelt heute unverzichtbarer denn je. So ist zum Beispiel in die seit den 1970er Jahren (mit GVFG-Mitteln) gebauten Infrastrukturen nun zu reinvestieren, um einerseits die Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Systeme in Hessen halten zu können und andererseits zusätzliche Verkehrsangebote im Zuge einer notwendigen Verkehrswende überhaupt zu ermöglichen.

Mit dem in 2018 verabschiedeten hessischen Mobilitätsfördergesetz (MobiföG) ist ein erster wichtiger Schritt erfolgt. Damit wurde einerseits eine Zweckbindung der Landesmittel für die Verkehrsinfrastruktur erreicht und andererseits sichergestellt, dass auch Ersatzinvestitionen z. B. in die ÖPNV-Infrastruktur förderfähig sind. Es ist jedoch abzusehen, dass die festgeschriebenen 100 Mio. Euro p. a. bei weitem nicht ausreichen, um die Funktionsfähigkeit sowohl der kommunalen Straßen als auch der ÖPNV-Infrastruktur nachhaltig zu sichern und diese auch noch auszubauen. Insofern ist zu begrüßen, dass das MobiföG die 100 Mio. Euro p. a. als Mindestsumme festlegt und beabsichtigt ist, diese bei nachgewiesenem Bedarf aufzustocken. Damit unterliegt allerdings das Erreichen der notwendigen, über die 100 Mio. Euro hinausgehenden Beträge den jährlichen Haushaltsverhandlungen. Eine langfristige Finanzierung und verlässliche Investitionsplanung ist somit für die Kommunen und Verkehrsunternehmen nicht möglich.

Besonders hervorzuheben sind bedarfsseitig:

- Die Ersatzinvestitionen in die Traminfrastruktur der hessischen Straßenbahnunternehmen und der Schieneninfrastruktur der Hessischen Landesbahn und ihrer Tochtergesellschaften.
- Für eine Mobilitätswende müssen die seit langem geplanten S-Bahn-Verbindungen im Rhein-Main-Gebiet und der Ausbau der Traminfrastruktur konsequent vorangetrieben werden.
- Das durch das PBefG vorgeschriebene Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022: So liegen die ersten Schätzungen allein für den barrierefreien Ausbau aller Bushaltestellen in Hessen bei ca. 100 Mio. Euro p. a. in den nächsten ca. 10 Jahren.
- Die nach wie vor deutlich höheren Kosten alternativer Antriebe bei Bussen inkl. der Kosten für die Ladeinfrastruktur elektrischer Antriebe, respektive Betankungsanlagen für Brennstoffzellenbusse.
- Die zunehmende Digitalisierung des Verkehrs zur Umsetzung einer zukunftsgerechten hessischen Mobilitätspolitik.

Die Kommissionen des Bundes und der Länder zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung haben den Nachholbedarf zur Wiederherstellung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland mit 7,2 Mrd. Euro pro Jahr für einen Zeitraum von 15 Jahren festgestellt. Für Hessen ergibt sich daraus ein Nachholbedarf von 500 Mio. bis 720 Mio. Euro pro Jahr für einen Zeitraum von 15 Jahren. Der Nachholbedarf zur Wiederherstellung der Verkehrsinfrastruktur dürfte dabei seit 2012 weiter gestiegen sein.

Aus der vorgelegten VDV/PWC Studie „Deutschland Mobil 2030“ ergibt sich der

Bedarf für Zukunftsinvestitionen bis 2030. Nach den Szenarien „Verkehrswende im ÖPV" bzw. „Konsequent Schiene im SGV" ergibt sich im Vergleich zu den Prognosen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 ein Mehr an Verkehr von plus 30 Prozent bzw. plus 22 Prozent.

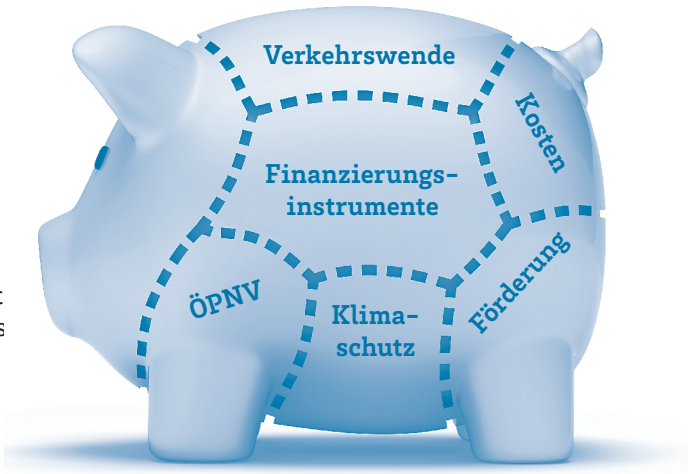
Der Bund hat auf diese Entwicklung erfreulicherweise reagiert. Im Koalitionsvertrag des Bundes ist festgelegt, dass das GVFG-Bundesprogramm (Projekte mit einem Volumen mit mehr als 50 Mio. Euro zuwendungsfähigen Kosten) in der laufenden Legislaturperiode von zurzeit 333 Mio. Euro auf 1.000 Mio. Euro aufgestockt wird. Die dafür notwendigen Maßnahmen sind mit dem Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 104 c, 104 d, 125 c, 14 3e GG) und mit dem Finanzplan 2019 – 2022 (2020 Aufstockung der Mittel um 0,33 Mrd. 2021 und 2022 Aufstockung der Mittel um 0,67 Mrd. Euro) eingeleitet. Projekte mit zuwendungsfähigen Kosten von mehr als 50 Mio. Euro werden in Hessen mit bis zu 60 Prozent aus dem GVFG-Bundesprogramm, mit 27,5 Prozent aus Landesmitteln und mit 12,5 Prozent aus kommunalen Mitteln finanziert. Eine Verdreifachung der Bundesmittel erfordert hier ebenfalls eine Aufstockung der Komplementärmittel des Landes.

Für die Schieneninfrastruktur im hessischen ÖPNV besteht darüber hinaus innerhalb der nächsten Jahre ein erheblicher finanzieller Bedarf für Ersatzinvestitionen. In die seit den 1970er Jahren (oftmals mit GVFG-Mitteln des Bundes) gebauten Infrastrukturen ist zu reinvestieren. Diese Reinvestitionen sind nach dem aktuellen Gesetz des MobiföG nur förderfähig, „soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dienen". Grunderneuerungen dienen aber weit überwiegend oder ausschließlich dem Erhalt des Systems und führen nicht immer zu den geforderten Verbesserungen. Auch setzt die Förderung des Ausbaus von Schienenstrecken unbedingt voraus, dass das bereits bestehende System als solches aufrechterhalten wird.

Dementsprechend sollten Grunderneuerungen gleichermaßen, wie der Ausbau gefördert werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das System kontinuierlich „degeneriert" bzw. sogar zurückgebaut werden muss und nicht Bestandteil notwendiger neuer Mobilitätskonzepte werden kann.

Im Gegensatz zum SPNV, wo über Bestellerentgelte – überwiegend gespeist aus Regionalisierungsmitteln – steigende Betriebs- und Kapitalkosten für Anlagen inkl. Stationen und Fahrzeugen ganzheitlich finanziert werden, fehlt es in der Finanzierung des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) an Mitteln. Eine ähnlich langfristige und nachhaltige Finanzierungsregelung zwischen kommunalen Verkehrsunternehmen und der öffentlichen Hand fehlt aber für den ÖSPV.

Weiterhin wünschenswert aus Sicht der Branche ist die finanzielle Unterstützung von Planungsbeschleunigungsmaßnahmen, wie die Übernahme von Projektierungs- und Planungskosten durch das Land Hessen bzw. die gutachterliche Unterstützung von Bürgerbeteiligungsverfahren. So müsste es unter § 3 MobiföG klargestellt sein, dass alle projektbezogenen Maßnahmen im ÖPNV förderfähig sind, welche geeignet sind, zur Planungsbeschleunigung, Planfeststellung und Projektumsetzung beizutragen



2 | Digitalisierung und Innovation als Beschleuniger der Mobilitätswende

Leitsatz: Digitalisierung und Innovation sind maßgebliche Beschleuniger der Mobilitätswende. Hierfür ist finanzielle Unterstützung notwendig und es ist politisch sicherzustellen, dass keine Parallelsysteme durch private Anbieter aufgebaut werden. Innovationen privater Anbieter dürfen nicht zur Rosinenpickerei führen.

Unsere Forderungen:

Schaffen des innovationsfreundlichen politischen Rahmens.

Förderung und Unterstützung von Forschung und Entwicklung, Wissenstransfer, Pilotprojekten und der marktreifen Einführung.

Innovative Mobilitätsangebote (z. B. Formen der On-Demand-Verkehre) müssen im ÖPNV als Kernelement der Daseinsvorsorge ergänzen, unterstützen und systemisch integriert (informieren, buchen, bezahlen) sein.

Steuerungshoheit soll bei den Kommunen bzw. der öffentlichen Hand liegen – das gilt auch für die Datenhoheit (Daten sind Allgemeingut –, kein monopolisiertes Wirtschaftsgut der Plattformindustrie) und

in diesem Rahmen gezielte Weiterentwicklung des Rechtsrahmens für Pilotprojekte (Philosophie Mobility as a Service).

Die Digitalisierung stellt für die Mobilität, wie für zahlreiche weitere Bereiche der Wirtschaft und des gesellschaftlichen Lebens einen Megatrend von zentraler Bedeutung dar. Sie erlaubt es, Systeme intelligent miteinander zu verknüpfen, deren Effizienz zu steigern und auch die Zugangshürden zu Bus und Bahn sowie ergänzenden Angeboten deutlich abzusenken. Für die Mobilität der Zukunft in Hessen sind die mit der Digitalisierung verbundenen Chancen konsequent zu nutzen. Die künftige Rolle des ÖPNV hängt neben einer zukunftsorientierten Weiterentwicklung der physischen Infrastruktur maßgeblich von der digitalen Vernetzung bestehender und innovativer Mobilitätsangebote ab.

Im Zuge der digitalen Transformation besteht die besondere Chance, Nutzungshemmnisse bei Bus und Bahn über die gesamte Servicekette von der Information über die Buchung bis hin zur Bezahlung abzubauen. Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen nutzen bereits heute die Möglichkeiten, Fahrgäste in Echtzeit über ihre Reise zu informieren und im Falle von Verspätungen alternative Wege für ihren individuellen Reisewunsch aufzuzeigen. Mittels sogenannter Datendrehscheiben werden die Daten einer Vielzahl an Unternehmen gebündelt und für die Fahrgäste über verschiedene Informationskanäle verfügbar gemacht.

Mobile Applikationen, bei denen die Fahrplanauskunft in Echtzeit mit der einfachen Möglichkeit zum Kauf des entsprechenden Fahrkartenangebots verknüpft ist, erfreuen sich rasant zunehmender Beliebtheit und werden konsequent weiterentwickelt. In Bezug auf das Ticketing der Zukunft leisten Verbünde, Verkehrsunternehmen und Industrie intensive Entwicklungsarbeit, damit Fahrgäste zukünftig den ÖPNV – ohne Tarifkenntnisse und ohne klassischen Fahrkartenkauf vor Fahrtantritt – nach dem Prinzip „Einsteigen und Losfahren" nutzen können. Mittels digitaler Endgeräte wird ihre Fahrt erfasst und der anfallende Betrag entsprechend der Nutzung von Bus und Bahn automatisch ermittelt und in Rechnung gestellt.

Die Förderung der marktreifen Entwicklung und einer sukzessiven Einführung innovativer Zugangssysteme im Zeithorizont ab 2020 tragen wesentlich zum Abbau heute noch vorhandener Nutzungshürden bei.

In Kombination mit innovativen Zugangssystemen erlaubt die Digitalisierung neue Wege der Tarifgestaltung im Bereich der öffentlichen Mobilität. Bundesweit verbreitete Flächen- bzw. Ringzonentarife mit dem Nachteil größerer Preissprünge an den Grenzen von Tarifzonen werden bereits heute ergänzt durch die Pilotierung mit einem digitalen Tarif entfernungsbasierter und damit leistungsgerechterer Tarifangebote. Für digitale Vertriebswege ist dies eine beherrschbare Herausforderung. Bei der im Einsatz befindlichen konventionellen Vertriebstechnik, beispielsweise der Busdrucker, überschreiten die mit einer Tarifreformierung einhergehenden

Datenmengen die Kapazitäten. Des Weiteren bietet die Digitalisierung neben neuen Möglichkeiten im Kauf auch individualisierte Möglichkeiten in der Kundenansprache und -information.

Wichtig für die innovative Weiterentwicklung attraktiver und zielgruppenspezifischer Angebote im ÖPNV sowie deren einfache Nutzbarkeit ist daher die Schaffung von Freiräumen zur Pilotierung und Einführung digitaler Tarifangebote in Ergänzung zu bestehenden, über einen Mix an Vertriebskanälen verfügbaren Angeboten.

Für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und einer starken Marktposition von Verbünden und Verkehrsunternehmen kommt einer bundesweiten Verknüpfung der Angebote und Dienstleistungen eine zentrale Bedeutung zu. Im Kontext der Plattformökonomie und dem daraus resultierenden Wettbewerb um die Kundenschnittstelle mit branchenfremden – teils weltweit agierenden – Großkonzernen ist die Unterstützung einer branchenweiten Vernetzung im Rahmen der Initiative „Mobility inside" erfolgskritisch.

Neben bereits etablierten Mobilitätsformen begünstigt die technologische Entwicklung das Entstehen neuer, flexibler Angebote an der Schnittstelle zwischen individueller und kollektiver Mobilität. Während Carsharing und Bikesharing bereits weitgehend etabliert sind, kommt vor allem mit der langfristigen Perspektive des automatisierten bzw. autonomen Fahrens innovativen Diensten, wie Ride-Pooling bzw. Ride-Hailing Gewicht zu. Neue Geschäftsmodelle entstehen.

Auch mit Blick auf die notwendige Weiterentwicklung des Rechtsrahmens für solche innovativen Mobilitätsangebote sind die Schaffung von Freiräumen für die Pilotierung und die Messung der Wirkung in den ÖPNV integrierter Ansätze für flexible Angebotsformen bedeutend. Eine vollständige Deregulierung ist mit Blick auf zu befürchtende negative wirtschaftliche und verkehrliche Effekte einer möglichen Rosinenpickerei durch private Anbieter vor allem auf die Ballungszentren zu vermeiden.

Grundvoraussetzung für eine Nutzung der mit der Digitalisierung einhergehenden Chancen im Bereich der Mobilität ist eine hochleistungsfähige digitale Infrastruktur. Die Förderung einer konsequenten Weiterentwicklung der mobilen Breitbandversorgung durch das Land Hessen ist daher auch aus Sicht der Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen entscheidender Faktor für die Realisierung der mit der digitalen Transformation verbundenen Potenziale im Mobilitätssektor.

3 | Ländlicher Raum – Alternativen zum Pkw bieten

Leitsatz: Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ländlichen Raum benötigt Mindeststandards, wie etwa einen Stundentakt. Diese Mindeststandards sind durch Bund, Land und Aufgabenträger gemeinsam zu finanzieren. Zusatzangebote, wie etwa flexible Bedienformen können diese „Grundtakte" ergänzen, aber nicht ersetzen.

Unsere Forderungen:

Unterstützung des „Kompetenzzentrums ländlicher Raum" – stabiles ÖPNV-Grundgerüst stärkt gleichwertige Lebensverhältnisse und sozialen Zusammenhalt.

Ehrenamt kann die Daseinsvorsorge nicht ersetzen.

Anzeige der gesamten Reisekette für Fahrgäste (inkl. der flexiblen Bedienformen) als Servicebestandteil eines gut integrierten ÖPNV-Angebotes.

On-Demand-Verkehre in den Linienverkehr integrieren und

Kommunen/Aufgabenträger/Verkehrsunternehmen müssen in die Lage versetzt werden, Mobilitätsangebote zunächst testen zu können und entsprechende finanzielle Förderungen zu erhalten (Voraussetzung: Integration in den ÖPNV-Linienverkehr), insbesondere Anschubfinanzierungen, inkl. Genehmigungsprozess.

Der demografische Wandel mit mehr älteren Menschen und anderen Mobilitätsbedürfnissen, der Wegzug junger Leute in die Ballungsräume und andere gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen machen es schwieriger, ein auf den Massenverkehr ausgelegtes ÖPNV-Angebot zu gestalten. Andererseits steigen das Mobilitätsbedürfnis der einzelnen Personen und die Ansprüche an die Qualität der Angebote. Zum Beispiel durch die anhaltende Konzentration öffentlicher und privater Einrichtungen in zentralen Orten werden die Wege in und aus ländlichen Räumen länger und sind schwerer zu bündeln.

Die Mobilität in ländlichen Räumen darf trotzdem nicht vernachlässigt werden. Im Gegenteil: Es braucht gerade hier für Berufspendler, Auszubildende und Beschäftigte verlässliche Angebote im ÖPNV über den gesamten Tag, an Schul- und Ferientagen und am Wochenende gleichermaßen und keine auf wenige Fahrten reduzierte Mindestbedienung. Während im städtischen Raum eine Vielzahl von Mobilitätsangeboten den Menschen zur Verfügung steht, verkehrt in ländlichen Kommunen der ÖPNV oftmals maximal in einem Zweistundentakt. Für Berufspendler oder Auszubildende stellt der ÖPNV so weiterhin keine echte Alternative zum eigenen Pkw dar. Auch der touristische Aspekt am Wochenende ist nicht zu vernachlässigen: Ausflügler aus den Ballungsräumen fahren zur Erholung in die ländlichen Räume und wollen auch dort ein adäquates, verlässliches Busangebot vorfinden.

Für den Arbeitsweg sind den Pendlern schnelle und direkte Verbindungen mit Bahn und Bus wichtig. Ist die Fahrzeit mit dem Pkw um ein Vielfaches kürzer, ist und bleibt der ÖPNV für diesen Weg uninteressant. Auf diese Bedürfnisse müssen die Aufgabenträger reagieren. Wo können Direktverbindungen eine Alternative zum Pkw darstellen, um Pendler zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren? Der eigene Pkw wird auch in Zukunft das beherrschende Verkehrsmittel im ländlichen Raum sein. Aber mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot besteht die Chance, dass der ÖPNV als Alternative wahrgenommen wird und größere Anteile am Modal Split erhält. Denn gerade bei Pendlerverkehren mit langen Wegen und viel CO_2-Verlagerungspotenzial trägt jede Autofahrt aus den ländlichen Räumen, die in die Metropolen vermieden wird, zu Klimaschutz und Luftreinhaltung bei.

Stundentakt im ländlichen Raum
Das Angebot ist in ländlichen Räumen erst dann attraktiv, wenn jede Stunde ein öffentliches Verkehrsmittel fährt, so die Erfahrungen aus den Landkreisen. Die Verantwortlichen für den ÖPNV sowie die Politik müssen den Anspruch haben, ein stündliches Verkehrsangebot in allen ländlichen Landkreisen aufzubauen. Jede Stunde mindestens eine Verbindung vom Ortsteil in den Kernort, vom Kernort in das Mittelzentrum, vom Mittelzentrum in das Oberzentrum, mit Verknüpfung zum SPNV, als integriertes Bahn-Bus-Angebot „aus einem Guss".

Welches Verkehrsmittel zum Einsatz kommt, ist nachrangig. Auf den Hauptachsen wird es der Bahnverkehr sein, ansonsten der Linienbus und als Ergänzung und Zubringer die flexiblen Bedienungsformen, wie Anrufsammeltaxi und Rufbusse. Alternative Bedienungsformen, wozu u. a. Bürgerbusse, Car- und Bikesharing-Angebote zählen, können als lokale Ergänzung fungieren. Hiermit werden spezielle Kundengruppen und Mobilitätserfordernisse, wie Haustürbedienung beim Bürgerbus angesprochen.

Eine kompakte Siedlungsentwicklung entlang wichtiger ÖPNV-Achsen legt den Grundstein für eine verkehrsarme Mobilität. Hier müssen die Kommunen langfristig denken und planen. Zersiedelte Strukturen führen zu hohen Folgekosten für Verkehrsinfrastruktur und sorgen für lange Wege.

4 | Nahmobilität stärken

Leitsatz: Nahmobilität leistet einen zentralen Beitrag zur Mobilitätswende: die Verkehrsvermeidung. Hier gilt die gleiche Regel, wie bei der Energiewende, die ohne eine konsequente Verbrauchsreduzierung ebenfalls nicht möglich ist.

Gut ausgebaute und direkte Radwegeverbindungen sind für den Alltagsradverkehr von Bedeutung, die in ländlichen Kommunen häufig fehlen. Die Konzentration lag bisher auf landschaftlich attraktiven touristischen Radstrecken. Damit das Rad auf kurzen Strecken unter fünf Kilometern auch im Alltagsverkehr eine Alternative zum Pkw bietet, muss die Radverkehrsinfrastruktur (sichere Radwege, Beschilderung und sichere Abstellanlagen an Knotenpunkten, wie Bahnhöfen und Haltestellen) schnellstmöglich ausgebaut werden. Dies gilt auch für die Fußwegeverbindungen zu Bahnhöfen und Haltestellen. Direkte und sichere Verbindungen aus den Wohngebieten und Ortskernen sind bedeutsam, um die Nahmobilität zu stärken; mit beleuchteten Fußwegen, sicheren Abstellmöglichkeiten für Räder an Haltepunkten der Bahn und auch an den Bushauptachsen mit Stundentakt. Mehr Haltestellen und ein dichteres Busangebot unterstützen die Nahmobilität und erzeugen eine größere Flächenwirkung des ÖPNV. In der Folge werden somit auch mehr Menschen mit umweltgerechter Mobilität erreicht.

5 | Wirksamer Umwelt- und Klimaschutz nur mit ÖPNV erreichbar

Leitsatz: Die politisch, wie gesellschaftlich akzeptierten Umweltschutzziele sind nur durch einen gut ausgebauten ÖV erreichbar.

Unsere Forderungen:

Megatrends berücksichtigen und politisches Bekenntnis zur Steigerung des Modal Split (ÖPNV) einfordern. Dies erfordert ein klares Bekenntnis der Städte und Landkreise zur Steigerung des Modal Split im Umweltverbund.

Siedlungsentwicklung und gleichwertige Lebensverhältnisse sollen Berücksichtigung finden.

Umweltschutz: Masterplan mit konkreten Zielsetzungen/Maßnahmen und Förderkriterien.

Grundlagenforschung (Zusammenwirken von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik) und Wissenstransfer.

Verursachergerechte Anlastung der Kosten (finanzielle Anreize zur Schadstoffreduktion und sparsamen Umgang mit Raum sowie Lärmreduzierung, ebenso wie Herstellerhaftung für Fahrzeuge im Betrieb oder Nachrüstungen).

Planungstools für verbesserte Verkehrsplanung im ÖPNV (Verbesserungen des Verkehrsflusses und Verkehrsbeschleunigung im ÖPNV; Anschlusssicherung zwischen verschiedenen Verkehrsträgern etc).

Umweltschutz: ÖPNV als zentrales Instrument zur Förderung des Umweltschutzes/der Beschaffung/ggf. Nachrüstung.

Megatrends beeinflussen das Wertesystem der Gesellschaft und das Verhalten der Menschen, auch in Bezug auf die Mobilität und den Zugang zum ÖPNV. Digitalisierung und ressourcenschonende Antriebstechniken spielen hier ebenso eine Rolle, wie Mietsysteme im Auto- und Radbereich oder Sharing-Angebote. Änderungen im Verhalten stellen die ÖPNV-Branche vor große Herausforderungen. Um dem Auftrag der Gewährleistung einer flächendeckenden ausreichenden Verkehrsbedienung gerecht werden zu können, bedarf es insbesondere in einem sich ändernden Umfeld eines verbindlichen politischen Rahmens, z. B. Beschleunigung von Infrastrukturmaßnahmen, sowie klarer Prioritätensetzungen, z. B. Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split.

Der öffentliche Verkehr spielt schon heute eine entscheidende Rolle bei der Lösung verkehrlicher Herausforderungen. Er befördert täglich Millionen von Fahrgästen mit Bus und Bahn, erspart damit Millionen von Autofahrten, trägt zum Erreichen der Klimaschutz- und Luftreinhalteziele bei, erhöht die Lebensqualität der Menschen und sorgt für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land. Zudem leistet er schon heute einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts und zur Wertschöpfung. Allein die ÖPV-Unternehmen im VDV geben zudem fast 12 Mrd. Euro jedes Jahr für Investitionen und Vorleistungen aus. 90 Prozent davon fließen in die deutsche Wirtschaft zurück. Mehrere zehntausend Beschäftigte sind im öffentlichen Personenverkehr und Schienengüterverkehr in Hessen tätig, viele tausend weitere Arbeitsplätze hängen direkt oder indirekt vom Sektor ab.

Die erforderliche Mobilitätswende hin zu einer modernen, effizienten, umweltfreundlicheren und bezahlbaren Mobilität im Sinne einer auch sozialen Nachhaltigkeit erfordert den gesellschaftlichen Konsens bezüglich einer deutlich stärkeren Ausrichtung der Personen- und Gütermobilität auf Bus und Bahn und den öffentlichen Verkehr in Verbindung mit einer Stärkung und Integration der Nahmobilität sowie bewährter und neuer Formen der On-Demand- und Sharing-Angebote.

Die Siedlungsentwicklung mit wachsenden Städten und Ballungsregionen und dünner besiedelten ländlichen Regionen hat ebenso Einfluss auf die erforderlichen Mobilitätsangebote. Mit dem Anstieg des durchschnitt-

lichen Lebensalters in der Bevölkerung (demografischer Wandel durch die anteilige Zunahme der Alterskohorten der älteren Bevölkerung), verändern sich auch die Erwartungen an die Fortbewegungsmöglichkeiten vor Ort. Barrierefreiheit gewinnt an Bedeutung, ebenso wie übersichtliche und schnell eingängige Informationen zu den zeitlichen, örtlichen und preislichen Angeboten. Der niedrigere Anteil an jüngeren Menschen und Auszubildenden (Rückgang der Schülerzahlen, insbesondere in ländlichen Regionen) stellt die Aufgabenträger vor besondere Herausforderungen, da Schülerverkehre dort das Rückgrat der Verkehrsversorgung bilden. ÖPNV als Daseinsvorsorge stellt einen wesentlichen Beitrag zu einheitlichen Lebensverhältnissen und Chancengleichheit dar. Die Anbindung an ein gutes ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Wirtschafts- und Standortfaktor. Sie bildet die Voraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben. Ein politisches Bekenntnis zur Unterstützung des ÖPNV und Schaffung von Planungssicherheit ist deshalb zwingend geboten.

Im Bereich Umweltschutz ist neben Klimaschutz, Luftqualität und möglichst geringer Beeinträchtigung durch Lärm, auch der Platzbedarf der verschiedenen Verkehrsträger zu berücksichtigen. Hierzu sollte ein Masterplan mit Zielsetzungen, Maßnahmen und Förderkriterien entwickelt werden. In diesem Rahmen sind auch Kennzahlen und Anreizsysteme zur Beeinflussung des Modal Split zwischen den Verkehrsträgern zu entwickeln. So kann z. B. der gezielte Einsatz von Parkgebühren in Verbindung mit Parkleitsystemen zu einer Entlastung der Innenstädte und einer erhöhten Nutzung des ÖPNV beitragen. Die steuerliche Freistellung von Jobticket-Erstattungen durch Arbeitgeber könnte ein ähnliches Instrument zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung sein.

Grundlagenforschung ist von Bund und Land voranzubringen und allen Interessierten zur Verfügung zu stellen. Das Zusammenwirken von Wissenschaft, Wirtschaft und Kommunalpolitik ist zu fördern und z. B. die Labore zur urbanen Mobilität und zum Nahverkehr in der Fläche im House of Logistics & Mobility (HOLM) dauerhaft und mit ausreichenden Mitteln und Know-how auszustatten.

Ein effizienter Umweltschutz, insbesondere bei Schadstoffemissionen und Lärm, setzt eine verursachungsgerechte Anlastung der Kosten voraus.

6 | On-Demand-Verkehre als Ergänzung und integriert in bestehende Angebote

Leitsatz: Innovative Verkehrsangebote privater Vermittler und Anbieter können eine wichtige Ergänzung des ÖV sein. Dazu müssen sie auf die bestehenden Angebote abgestimmt und in diese integriert sein. Nicht in den ÖV integrierte Angebote führen zu Rosinenpickerei, die dem Gesamtsystem schadet.

Als Zubringer und Abbringer zum regulären ÖPNV werden vermehrt in städtischen, wie auch in ländlichen Räumen On-Demand-Verkehre eingerichtet. Bei diesem Konzept übernehmen in nachfrageschwachen Zeiten in der Regel Kleinbusse auf Abruf den Fahrtenwunsch des Kunden. Der Kleinbus rückt nur aus, wenn ein Fahrtenwunsch besteht. Die meisten Konzepte bieten haltestellenbezogene Verbindungen an, es gibt aber auch „von-Tür-zu-Tür-Angebote". Vermehrt werden diese Angebote auch fahrplanlos eingerichtet, also ohne einen vorgegebenen festen Fahrplan.

Das Einsatzgebiet und die Angebotszeiten sind häufig begrenzt, um keine Konkurrenz zum Taxigewerbe zu schaffen. Damit für den Betreiber das Konzept einigermaßen wirtschaftlich ist, sorgen Software-Lösungen für die Bündelung der Fahrtenwünsche (ähnlich wie bei Anrufsammeltaxi-/Rufbus-Verkehren). Dennoch haben flexible Bedienformen Zuschussbedarf. Insofern sollten für den Aufgabenträger die Gesamtwirtschaftlichkeit von Linienverkehr und flexible Bedienungsformen im Fokus sein.

Langfristig sehen diese Konzepte den Einsatz von autonom fahrenden Elektrobussen vor, um die Personalkosten zu senken. Frühestens dann wären diese Konzepte auch wirtschaftlich und ökologisch attraktiv. Damit bei diesen Konzepten eine verlässliche Verknüpfung mit dem bestehenden ÖPNV stattfindet, müssen Aufgabenträger selbst die Rolle des Anbieters übernehmen oder zumindest mit diesen kooperieren. Überlassen Kommunalpolitik und Aufgabenträger dieses Feld den großen Anbietern, ist zu erwarten, dass lediglich nachfragestarke Gebiete und Zeiten abgedeckt werden und die ländlichen Räume außen vor bleiben. Damit würde eine Konkurrenz zum ÖPNV entstehen, die diesen schwächt und zudem zusätzlichen Verkehr auf die Straßen bringt. Der Einsatz von On-Demand-Verkehren braucht eine aktive politische Steuerung und eine Einbindung in den bestehenden ÖPNV, wenn er Probleme lösen und keine neuen schaffen soll.

Öffentliche Förderungen (MobiföG) für ergänzende Angebote, wie On-Demand-Verkehre sollten auf in den Linienverkehr integrierte Angebote eingegrenzt werden.

Der VDV bekennt sich in diesem Zusammenhang auch zu dem nach langjährigen Debatten gefundenen Kompromiss zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 2013 und der darin normativ niedergelegten Marktordnung. Innovationen und neue digitale Geschäftsmodelle müssen grundsätzlich möglich sein, sind allerdings bereits heute als flexible Bedienformen bzw. typengemischte Verkehre sowie über die Experimentierklausel genehmigungsfähig. Hier gilt es, bestehende administrative Hürden zu beseitigen und Genehmigungsprozesse zu beschleunigen – eine Änderung des PBefG ist dafür nicht erforderlich. Voraussetzung jeder Genehmigung ist die Einhaltung der öffentlichen Verkehrsinteressen und der verkehrlichen Vorgaben des Aufgabenträgers.

7 | Bürgerschaftliches Engagement als wichtige Ergänzung der Daseinsvorsorge

Leitsatz: Das Engagement vieler Bürger für flexible Mobilitätsangebote ist sehr zu begrüßen: Ehrenamt kann aber nicht Daseinsvorsorge ersetzen.

Aufgabenträger dürfen nicht Linienverkehre zugunsten von ehrenamtlich betriebenen Bürgerbussen oder Mitfahrbänken aufgeben. Diese sind höchstens Ergänzungs-, aber keinesfalls Ersatzangebote.

Private Mitfahrgelegenheiten zu fördern, ist wünschenswert, dennoch haben sich diese auf kurzen Distanzen und in ländlichen Räumen nicht durchgesetzt. Auch Mitfahrbänke, die kostengünstig in den Ortsteilen der Kommunen aufgestellt werden können, sichern die Mobilität der Menschen vor Ort nicht.

Die Daseinsvorsorge, für Mobilität zu sorgen, obliegt den Aufgabenträgern. Sie müssen überprüfen, wie und ob das bestehende ÖPNV-Angebot bekannt ist und angenommen wird, insbesondere dort, wo der Anteil des Modal Split des ÖPNV unterdurchschnittlich ist. Die vorrangige Überlegung sollte nicht sein, einen bestehenden Busverkehr einzustellen, weil ihn zu wenig Menschen benutzen, sondern wie viel Potenzial da ist, wie viele Menschen im Bus sitzen könnten, wenn das ÖPNV-Potenzial des Ortes ausgeschöpft würde? Wie muss das Angebot verändert oder publik gemacht bzw. vermarktet werden, um diese Ausschöpfung zu erreichen?

8 | Informationen aus einer Hand (Reisekette)

Leitsatz: Leicht zugängliche und übersichtliche Informationen sind eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung der öffentlichen Verkehrssysteme. Die Informationsangebote sind deutschlandweit zu harmonisieren.

Wesentlich ist die Harmonisierung der Systeme. Die Menschen denken in Landkreis-, Verbund- und Tarifgrenzen. Wenn jeder Landkreis bzw. jede Kommune andere Begrifflichkeiten und Rufnummern für ähnliche Systeme verwendet, verliert der Kunde schnell den Überblick und wendet sich ab. ÖPNV muss einfach und verständlich sein. Welche digitalen Hintergrundsysteme genutzt werden, sollte den Kunden nicht kümmern. Er muss die Informationen aus einer Hand, also aus einem Auskunftssystem bekommen. Dies ist nicht nur für die örtliche Bevölkerung hilfreich, sondern vor allem für den Tourismus wichtig. Wer nur einige Tage in einer bestimmten Region ist, muss über eine Plattform bzw. über eine Rufnummer schnell und treffend informiert werden. Die Organisation der verschiedenen Schnittstellen wird immer wichtiger.

Mobility *inside*
alles einfach nutzen

9 | Infrastruktur ausbauen und erhalten – Planen und Bauen entbürokratisieren

Leitsatz: Der dringend notwendige Ausbau der ÖV-Infrastruktur muss nicht nur finanziell unterstützt werden, sondern bedarf dringend auch einer Beschleunigung und damit Entbürokratisierung der Planungsprozesse.

Unsere Forderungen:

Ein auskömmliches Budget für die umfassenden Ziele des Mobilitätsförderungsgesetzes,

Akzeptanz der Infrastrukturentwicklung in der Bevölkerung und Mitwirkung der Politik,

Planungsbeschleunigung als Bestandteil einer innovativen Verkehrspolitik,

Ausbau stark frequentierter Strecken und Entlastung der Knoten (Verknüpfung regional und lokal) und

Voraussetzung für den Ausbau der Infrastruktur ist eine auskömmliche Förderung von Ersatzinvestitionen.

Wir empfehlen den Fraktionen des Hessischen Landtags, die VDV-Positionen für eine leistungsfähige Infrastruktur zu unterstützen. Darunter fallen u. a.:

- Planungsbeschleunigung,
- Digitalisierung der Infrastruktur, insbesondere der Leit- und Sicherheitstechnik,
- Ausbau Großknoten (z. B. Frankfurt am Main),
- Streckenbeschleunigungsmaßnahmen (u. a. durch Beseitigung von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen),
- Leistungsfähigkeitserhöhung unter Einbeziehung des steigenden Güterverkehrs und
- 740-Meter-Netz für den Schienengüterverkehr.

Die Modernisierung der Schiene kann insbesondere dann stark beschleunigt werden, wenn es gelingt, durch eine Reform des Planungsrechts die Effizienz von Planen und Bauen und somit die schnellere Weiterentwicklung der Infrastruktur zu fördern. Konkret empfehlen wir

- die Zustimmung des Landes im Bundesrat zum „Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich". Dieses sieht bei Schieneninfrastrukturprojekten u. a. eine „Planfeststellung aus einer Hand" durch das Eisenbahn-Bundesamt und somit den Entfall zeitaufwändiger Doppelprüfungen durch unterschiedliche Behörden vor.

- Heute drohen bei Aus- und Neubaumaßnahmen mitunter Verzögerungen, da finanziell schwache Kommunen sich nicht in der Lage sehen, die gesetzlich vorgesehene Mitfinanzierung entsprechender Kreuzungsmaßnahmen von kommunalen Straßen mit der Eisenbahn aufzubringen. Bund und Länder sollten hier Förderinstrumente entwickeln, die den betroffenen Kommunen mehr Flexibilität erlauben.

- Auf Basis der Empfehlungen des „Innovationsforums Planungsbeschleunigung (IF PB)" hat die Verkehrsministerkonferenz (VMK) im November 2017 eine Anzahl von Maßnahmen bewertet und beschlossen, die durch Prozessvereinfachung zu einer deutlichen Beschleunigung von Planen und Bauen führen können. Hierzu gehören u. a. die bundesweite Organisation von Kompensationsmaßnahmen sowie eine praxisnahe Anpassung der AVV Bau hinsichtlich des Themas Baulärm. Der VDV Hessen empfiehlt dem Land die Unterstützung dieser Positionen der VMK im Bundesrat.

- Mit dem steigenden Wunsch nach mehr Bürgerbeteiligung, z. B. auch bei alternativer Verwendung der knappen, zur Verfügung stehenden Räume und Flächen, gehen auch höhere Aufwendungen der Aufgabenträger für Planungs- und Bauprojekte einher. Auch hier ist die Politik aufgerufen, neue Formate zur Verfügung zu stellen und in Genehmigungsverfahren zuzulassen. Beispielgebend sind hier die Aktivitäten der Landesenergieagentur Hessen zur Akzeptanzsteigerung für Windenergie („Bürgerforum Energieland Hessen"). Vergleichbare Formate sollten auch zur Akzeptanzsteigerung für Verkehrsinfrastrukturprojekte eingesetzt werden. Unter Nutzung

neuer Medien sollte zudem die Einbindung der Betroffenen vereinfacht, die Genehmigungsverfahren verkürzt und mit angemessenem personellen und finanziellen Aufwand zu bewerkstelligen sein. Ein Beispiel hierfür kann die Einbindung von Bürgerinteressen bei der Erstellung der Nahverkehrspläne via Internet sein.

Mithilfe einer substanziellen Reform des Planungsrechts, wie vom Innovationsforum Planungsbeschleunigungsgesetz (IF PB) empfohlen, wird eine „dreifache Dividende" aus früherer Engpassbeseitigung (Entlastung Infrastrukturnutzer), geringeren Baukosten (Entlastung Haushalt) und deutlich höherem Mittelabruf (Vermeidung Ausgabenreste) erzielt.

Ferner gilt es, auf Basis des Mobilitätsfördergesetzes den ÖPNV konsequent und nachhaltig zu verbessern und auszubauen. Daher empfiehlt der VDV Hessen den Parteien im Hessischen Landtag, sich für eine Erhöhung der Mittel des Mobilitätsfördergesetzes einzusetzen. Dies erachten wir als zwingend notwendig, um die breitgefächerten Ziele des Gesetzes einer effizienten, barrierefreien und klimaschonenden Mobilität in Hessen umsetzen zu können.

Im Einzelnen sind insbesondere folgende Ziele prioritär zu verfolgen:

- Ausbau der Infrastruktur und auskömmliche Ersatzinvestitionen,
- Erzielung weitgehender Barrierefreiheit und
- Digitalisierung des ÖPNV zur Umsetzung einer zukunftsgerechten hessischen Mobilitätspolitik.

10 | Attraktivitätssteigerung der Branche

Leitsatz: Die großen Herausforderungen im ÖV bieten ein attraktives Arbeitsfeld für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus allen Bereichen. Diese Attraktivität ist engagiert zu kommunizieren, um die benötigten Arbeitskräfte für die Branche gewinnen zu können.

Unsere Forderungen:

Kampagne zur Bedeutung des ÖPNV zur Erreichung wichtiger politischer, gesellschaftlicher Ziele, unterstützt durch das Land,

ergänzend zu bestehenden Image-, Arbeitgeber- und Brancheninitiativen im ÖPNV.

Berufsbildentwicklung, Anerkennung von Mangelberufen und entsprechende Förderung von Ausbildung, Fachkräftegewinnung und Qualifizierung,

koordinierendes Instrument Runder Tisch (Moderator: Land Hessen): Verbesserung der Personalgewinnung, Unterstützung der Ausbildung sowie der Verbesserung von Fahrer-Image- und -schulung und

qualifiziertes Fahrpersonal erfordert bessere Vergütung und Arbeitsbedingungen – die Finanzausstattung muss dies berücksichtigen.

Die Branche benötigt zur Gestaltung der Mobilitätswende Fachkräfte in allen Bereichen und auf allen Ebenen. Eine nachhaltig, auf den massiven Ausbau Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes ausgerichtete und offensiv kommunizierte

Bundes-, Landes und kommunale Politik in Verbindung mit entsprechenden Image-, Arbeitgeber- und Brancheninitiativen stellt die Bedeutung des ÖPNV heraus und verbessert als wichtige Voraussetzung der Personalgewinnung das Image der gesamten Branche. Die Bewusstseins- und v. a. Imagebildung sind eine vordringliche Aufgabe der ÖPNV-Branche, benötigt aber eine entsprechende verkehrspolitische Basis und die flankierende Unterstützung aller politischen Ebenen. Die seitens des Landes initiierte „Respekt-Kampagne" ist ein positives Beispiel, eine gemeinsame, übergeordnete Image-Kampagne für den ÖPNV kann auf deren Erfahrungen aufsetzen.

Ausbildung fördern – Fachkräfte gewinnen – Qualifizierung vorantreiben

Das erforderliche Wachstum des Anteils des ÖPNV und des Schienenverkehrs, steigende Kundenanforderungen, die Digitalisierung und ein zunehmend multimodaler Mobilitätsmarkt erfordern mehr und noch besser ausgebildetes Personal und stellen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen und -verbünde von der Busfahrerin/dem Busfahrer bis zur Betriebswirtin/zum Betriebswirt, von der Mobilitätsberaterin/vom Mobilitätsberater bis zur Ingenieurin/zum Ingenieur vor weitreichende Herausforderungen. Gerade die im Zuge der Digitalisierung entstehenden Chancen erfordern Aus- und Weiterbildungsoffensiven, aber auch Konzepte für neu zu entwickelnde Berufsbilder, damit die Anbieter öffentlicher Mobilität mit geeignetem Personal qualitativ und quantitativ für aktuelle und zukünftige Herausforderungen gerüstet sind. Es bedarf des begleitenden gesellschaftlichen Dialogs und der politischen Steuerung, um einen als positiv empfundenen Übergang ins digitale Zeitalter sicherzustellen. Die Bildungspolitik, Ausbildungsförderung, Aktivitäten der Arbeitsverwaltung bis hin zur Hochschulpolitik müssen dies angemessen berücksichtigen. Wichtig ist die Berücksichtigung der besonderen Anforderungen des ÖPNV und des Eisenbahnverkehrs bis hin zur Multimodalität von Transportketten bereits in den transportbezogenen Ausbildungsberufen sowie in der berufsbildübergreifenden Ausbildung. Beispielsweise bei Speditions- oder Verkehrskaufleuten ist die frühzeitige und Vermittlung entsprechender eisenbahn- bzw. ÖV-spezifischer Inhalte von großer Bedeutung.

Bislang unterstützt z. B. der Bund die Mitarbeitergewinnung und -qualifizierung bei Lkw und Binnenschiff mit erheblichen Summen; bei der ÖPNV- und Bahnbranche ist dies noch nicht der Fall, obgleich Triebfahrzeugführer die Statistik des Fachkräftemangels anführen. Wichtig ist zudem die Feststellung, dass z. B. auch Busfahrer/in ein Mangelberuf ist und eine entsprechende Ausbildungsförderung

etabliert und intensiviert wird. Die Einrichtung von Landesfachklassen Berufskraftfahrer Personenverkehr ist ebenso wichtig, wie die Prüfung der Förderung des Führerscheinerwerbs, der Auflage und intensiven Bewerbung von Programmen zur Förderung der Erstausbildung und Teilqualifizierung junger Erwachsener und Geringqualifizierter.

Der unter Moderation des Mobilitätsbeauftragten und Mitwirkung der Hessischen Ministerien für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung sowie für Soziales und Integration eingerichtete „Runde Tisch", der im Konsens einen neuen, hessenspezifischeren Index zur Personalkostenfortschreibung in Verkehrsverträgen („Hessen-Index") entwickelt hat, ist ein sehr gut geeignetes Format, um auch strategische Themen der Verbesserung der Personalgewinnung, Unterstützung der Ausbildung sowie der Verbesserung von Fahrer-Image und -schulung anzugehen.

Die wesentlichen Akteure sind bereits am Tisch, die Moderation durch den Mobilitätsbeauftragten des Landes hat sich bewährt. Es ist zu prüfen, ob weitere fachkundige Vertreter, z. B. der Arbeitsverwaltung, der Industrie- und Handelskammern und ausbildenden Institutionen hinzugezogen werden sollten. Das Format dient der Verzahnung und des Austausches sowie der Weiterentwicklung bestehender Ideen und könnte eine wirksame Bündelungsfunktion für die unterschiedlichen Akteure an dieser Stelle ausüben.

Die Politik kann und muss die Branche bei deren eigenen Anstrengungen zur personellen Ausgestaltung der Mobilitätswende geeignet und zielgerichtet unterstützen – und das über alle Ebenen hinweg.

Bei der Umsetzung der verkehrspolitischen Zielsetzungen in der kommenden Wahlperiode bietet die Hessische ÖPNV-Branche der Landespolitik sehr gerne weiterhin ihre engagierte Mitarbeit und fachliche Unterstützung an.

Impressum

Herausgeber
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
VDV-Landesgruppe Hessen
Kurt-Schumacher-Straße 8 · 60311 Frankfurt/Main
T 069 213-22432 · F 069 213-22641
gaessl@vdv.de · www.vdv.de

Bildquellen
Titelseite: Trueffelpix | fotolia.com;
Seite 3: Michael Fahrig | Berlin;
Seite 7: mipan | fotolia.com;
Seite 9: Ellagrin | iStockphoto.com;
Seite 17: www.team-mt.de;
Seite 21: Torbz | fotolia.com

Druck
Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG, Köln

Erschienen im Oktober 2018

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
VDV-Landesgruppe Hessen
Kurt-Schumacher-Straße 8 · 60311 Frankfurt/Main
T 069 213-22432 · F 069 213-22641
gaessl@vdv.de · www.vdv.de