

Finanzierung des Deutschland-Tickets

Durchbruch ist geschafft

Seite 12

Digitalisierung: In den ersten Tunneln zieht die Zukunft ein

Seite 6

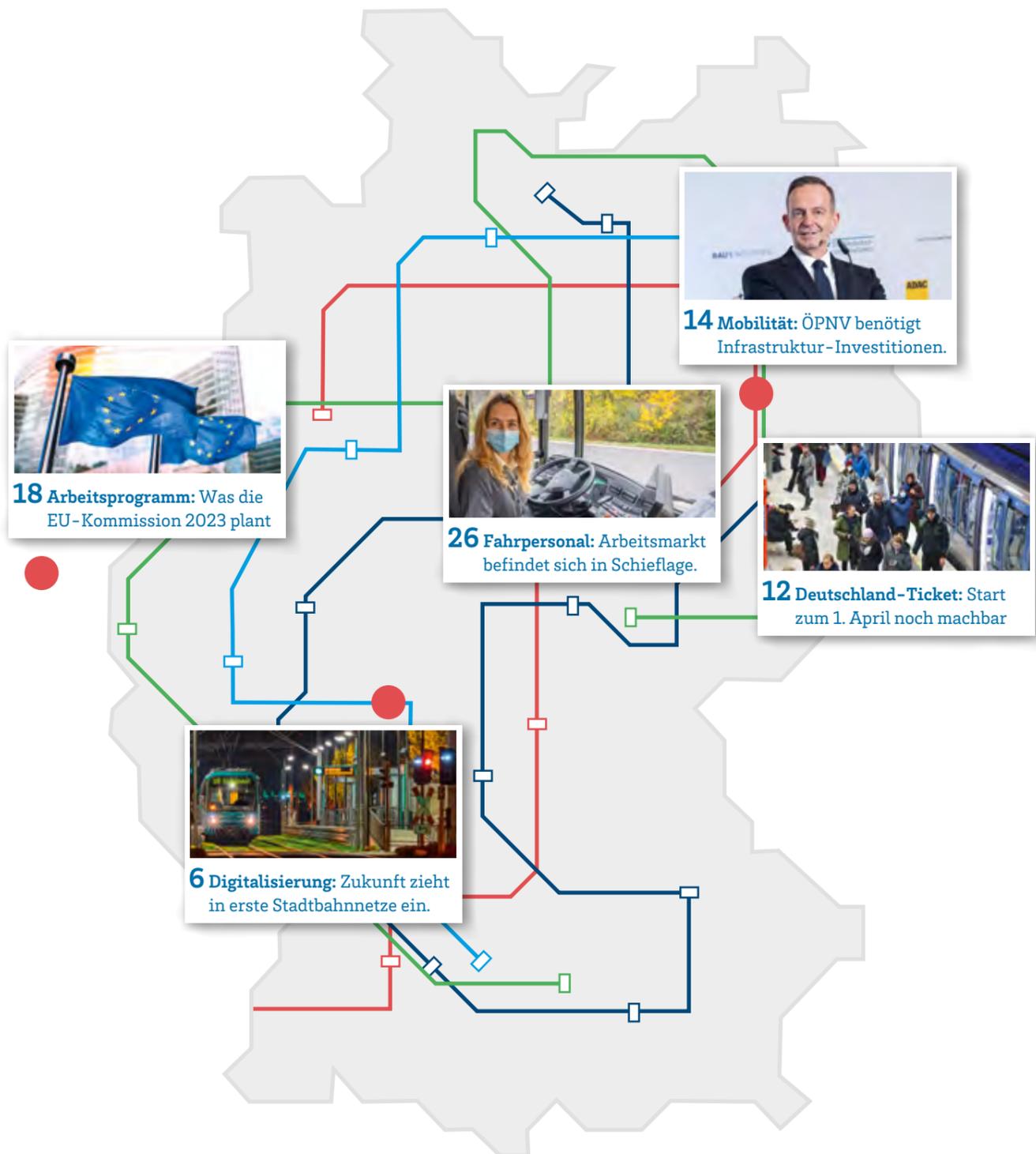
Energiekrise: Busse und Bahnen wollen Verbräuche bremsen

Seite 10

Europa: VDV sitzt bei den Zukunftsplänen mit im Boot

Seite 18





18 Arbeitsprogramm: Was die EU-Kommission 2023 plant



26 Fahrpersonal: Arbeitsmarkt befindet sich in Schieflage.



12 Deutschland-Ticket: Start zum 1. April noch machbar



6 Digitalisierung: Zukunft zieht in erste Stadtbahnnetze ein.



14 Mobilität: ÖPNV benötigt Infrastruktur-Investitionen.

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Das Jahr der Transformation
- 4 VDV im Bild**
Deutschland-Ticket: Optik und Finanzierung stehen.
- 6 Unterwegs im Netz**
Stellwerke: Vom klackernden Relais zum wandernden Block

- 10 Aus dem Verband**
VDV-Vizepräsident Tim Dahlmann-Resing im Interview: Den Energiebedarf im ÖPNV bremsen
- 12 Titelstory**
Deutschland-Ticket: Bund und Länder schaffen den Durchbruch.

- 14 Hintergrund**
F.A.Z.-Mobilitätskonferenz: Nachholbedarf bei der Infrastruktur von Bussen und Bahnen
- 18 Aus dem Verband**
Bei den Zukunftsplänen Europas sitzt der VDV mit im Boot.
- 20 Aktuell**
Fachkräfte im Ausland finden

- 22 Aus dem Verband**
VDV-Marketingkongress widmete sich der Transformation im ÖPNV.
- 26 Gastbeitrag**
Michael Weber-Wernz (VDV-Akademie) erläutert, was gegen den Fahrermangel hilft – und was nicht.
- 28 Aktuell**
E-Buskonferenz wieder im März

- 30 Zu guter Letzt**
„VDV Das Magazin“ wünscht allen Leserinnen und Lesern ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2023.

Das Jahr der Transformation



2023 hat die Transformation bereits spürbar begonnen. In jeder Hinsicht setzt der Wandel ein, ob bei der Antriebswende bei den Bussen, der Digitalisierung nicht nur der Güterbahnen, von der intensiven Suche nach Arbeitskräften bis hin zu der sichtbarsten Revolution – der des ÖPNV-Tarifs mit der Einführung des Deutschland-Tickets. Das Tempo nimmt allerorten zu. Der Zugzwang ist immens, das Personal, das alles schultern muss, bleibt das gleiche. Die bekannten Herausforderungen sind schon ausreichend, doch die Vorjahre hielten in vielerlei Hinsicht zusätzliche Überraschungen in ungeahntem Maße bereit. Einerseits müssen wir beim Klimaschutz ganz klar den Kurs halten. Er bleibt die zentrale Zukunftsaufgabe. Doch andererseits müssen wir auf vielen Ebenen die Ziele nachjustieren, neue Wege gehen. Wir alle sind gefordert: individuell und kollektiv, in Denk- und Verhaltensweisen, in Überzeugungen und Konsequenzen. Es zeigt sich immer deutlicher, dass der politische Wille, uns dabei zu unterstützen, vor dem Hintergrund der teuren (inter)nationalen Herausforderungen nicht garantiert ist. So ist hinlänglich bekannt, dass die Verkehrswende einen gezielten Ausbau des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs braucht. Nur

mit deutlich steigenden Kapazitäten und Qualitäten auf der Fahrzeugseite, bei den Infrastrukturen und beim Personal ist die von der Politik gewünschte Verdopplung der Verkehrsleistung aus dem Koalitionsvertrag und mit einer starken Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene realistisch. Nur so können die 2030er-Klimaziele erreicht werden. Der beigelegte Streit zwischen Bund und Ländern um die Finanzierung der Folgekosten des Deutschland-Tickets für 49 Euro ist so ein Beispiel. Doch die Arbeit und die eigentlichen Abstimmungen stehen erst noch bevor. Bund und Länder sitzen weiter am Tisch. Bis zum anvisierten 1. April sind noch einige Fragen offen: Tarifbestimmungen, Vertrieb, Kontrollierbarkeit, Hard- und Softwareeinstellungen. Was im Vordergrund für die Kundinnen und Kunden einfach sein soll, muss im Hintergrund – und zeitgemäß digital – organisiert werden, damit alle Unternehmen ihren fairen Anteil haben und weiter ihre Leistung bringen können.

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann
Ingo Wortmann



VDV Das Magazin auch online unter: www.vdv-dasmagazin.de



Deutschland-Ticket: Optik und Finanzierung stehen

So wie auf diesem Bild soll das Deutschland-Ticket demnächst auf vielen Millionen Displays erscheinen. Den notwendigen Durchbruch bei der Finanzierung haben Bund und Länder im Dezember erzielt: Sie einigten sich darauf, für 2023 alle Kosten, die mit dem Ticket verbunden sind, jeweils zur Hälfte zu übernehmen – auch wenn die Verluste bei den Fahrgeldeinnahmen die prognostizierten drei Milliarden Euro überschreiten sollten. Bevor das Deutschland-Ticket an den Start gehen kann, gilt es jedoch, noch einige Stolpersteine aus dem Weg zu räumen, beim Bund ebenso wie bei den Ländern (mehr dazu auf Seite 12). Und auch die Verkehrsunternehmen haben noch einige Aufgaben vor sich. Sie müssen den Bestellprozess digitalisieren und digitale Abos auf möglichst kundenfreundliche Weise ausgeben, „tagesscharf“, wie es heißt, und ohne Vorlaufzeit. Viele Unternehmen stehen deshalb vor komplexen und tiefgreifenden Systemumstellungen. „Und natürlich müssen von jeder Großstadt bis in jeden Landkreis hinein alle Menschen und Fahrgäste mit entsprechendem Vorlauf informiert werden“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Der Verband rechnet daher aktuell damit, dass das Ticket anfangs doch nicht komplett digital an den Start geht, sondern auch in Papierform.

Vom klackernden Relais zum wandernden Block

In die U- und Stadtbahntunnel zieht die Zukunft ein. Mit der Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik werden Betriebsabläufe zuverlässiger, steigt die Streckenkapazität und werden Voraussetzungen für den automatisierten Zugverkehr geschaffen. In Bonn ist ein Projekt gerade abgeschlossen, in Frankfurt am Main startet ein anspruchsvolles Vorhaben für die Mobilität von morgen.

Das Rattern und das Klackern haben aufgehört. In den Technikraum der Betriebsleitstelle des Nahverkehrsbahnhofs Bonn ist stattdessen ein leichtes Summen eingekehrt, ein hörbarer Technologiewechsel. Die Mechanik der Relais, die Signale und Weichen steuern, hat nach jahrzehntelangem Arbeitseinsatz in diesem Stellwerk ausgedient. Nun übernimmt das Elektronische Stellwerk, das ESTW. „Jetzt sind wir wieder auf dem neuesten Stand der Technik“, freut sich Anja Wenmakers, Geschäftsführerin der Bonner Stadtwerke-Tochter SWB Bus und Bahn. Über 200 Kilometer Leitungen, gut 60 Weichen und knapp 230 Signale im Netz der SWB wurden für den elektronisch gesteuerten Betrieb neu verdrahtet und verlegt. Eine Investition in die Zukunft: „Wir erwarten weniger technische Störungen, wir sind flexibler in der Betriebsabwicklung und rechnen auch mit deutlichen Einsparungen – und das auf höchstem Sicherheitsniveau.“ Gewissermaßen über Nacht fand die Grunderneuerung statt. Im Verlauf von zweieinhalb

„Wir erwarten weniger technische Störungen, wir sind flexibler in der Betriebsabwicklung und rechnen auch mit deutlichen Einsparungen – und das auf höchstem Sicherheitsniveau.“

Anja Wenmakers,
Geschäftsführerin der Bonner Stadtwerke-
Tochter SWB Bus und Bahn

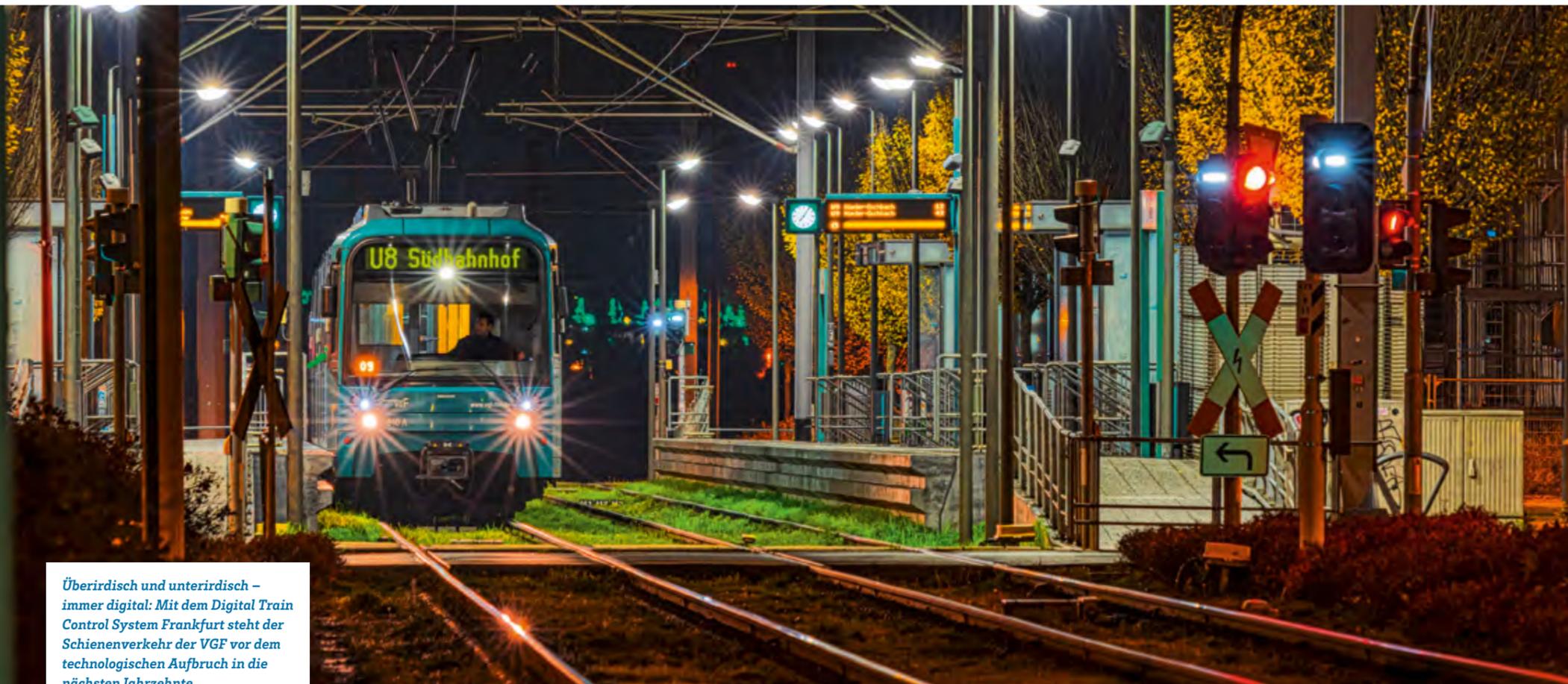


Jahren, ganz überwiegend in den Betriebspausen nach dem letzten und vor dem ersten Zug. Heiko Müller, oberster Nahverkehrstechniker des Auftragnehmers Siemens Mobility, verweist auf eine Besonderheit des Projekts in Bonn: „Wir haben drei Stellwerke parallel auf Elektronik umgestellt und diese dann miteinander verbunden.“ Die Zentrale sitzt in der Nähe des Hauptbahnhofs; die Außenstellen am Bundesrechnungshof an der Adenauerallee und im rechtsrheinischen Stadtteil Ramersdorf an der Südbrücke werden ferngesteuert.

Nachdem die SWB bereits vor zehn Jahren in die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik eingestiegen ist, folgt demnächst noch die Umrüstung von drei weiteren Stellwerken auf ESTW-Technologie. Es geht immer um Millionen-Investitionen, die bislang weitgehend über Fördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen finanziert wurden. Mittlerweile kommen Erneuerungsinvestitionen als Bundesmittel aus dem Topf des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Allerdings leistet der Bund lediglich eine Förderquote von 50 Prozent, während das Land bis zu 90 Prozent der „zuwendungsfähigen Ausgaben“ übernommen hatte. Nunmehr kommen aus der NRW-Kasse lediglich zehn Prozent als Aufstockung der GVFG-Mittel.

Technologiesprung zum Moving Block

„Vor den gleichen Aufgaben, die die Bonner in Angriff genommen haben, stehen viele deutsche Städte, die Bahnen mit Relaisstellwerken betreiben“, stellt Georg Sinnecker, beim VDV Fachbereichsleiter Zugsicherungstechnik, fest. „Neben den beiden klassischen U-Bahnen in Berlin und Hamburg, die in ihren Anfängen schon über hundert Jahre alt sind, wurden die meisten Systeme in den 1960er- und 1970er-Jahren gebaut.“ Das war die hohe Zeit der Relaisstechnik in den Stellwerken, doch nunmehr stehe diese Technik allmählich am Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer – nicht zuletzt, weil neue Stellwerke in Relaisstechnik nicht mehr gebaut werden und die Ersatzteil-Lieferung auf Dauer nicht mehr gesichert erscheint. →



Überirdisch und unterirdisch – immer digital: Mit dem Digital Train Control System Frankfurt steht der Schienenverkehr der VGF vor dem technologischen Aufbruch in die nächsten Jahrzehnte.



Hightech manns hoch (r.): Christian Lehr, Bereichsleiter Signaltechnik bei SWB Bus und Bahn, demonstriert die Dimension der neuen ESTW-Technologie

Die Mechanik der Relais (l.) hat ausgedient.



Über die ESTW-Technik hinaus bringt die Digitalisierung weitere Möglichkeiten für moderne Mobilität. Ein Stichwort ist der in der Fachwelt so genannte „Moving Block“ – das Fahren im Abstand des Bremsweges. Es löst den im Bahnbetrieb üblichen Zugverkehr in Blockabständen von Signal zu Signal ab: „Grün“ gibt es dort erst, wenn der vorausfahrende Zug den Blockabschnitt verlassen hat. Digitale Kommunikation zwischen Fahrzeugen, Strecken und Betriebsleitstellen erlaubt eine andere, effizientere Lösung: das Fahren hintereinander weg im sicheren Bremsabstand. Das heißt: Der Blockabstand „wandert“ mit den Bahnen. Und er ist dynamisch, berechnet sich aus den Zug-Geschwindigkeiten und dem jeweiligen Bremsvermögen. Das bringt mehr Kapazität auf die Gleise: Zugfolgen von nur zwei Minuten sind technisch, auch sicherheitstechnisch, überhaupt kein Problem.

Permanenter Informationsaustausch

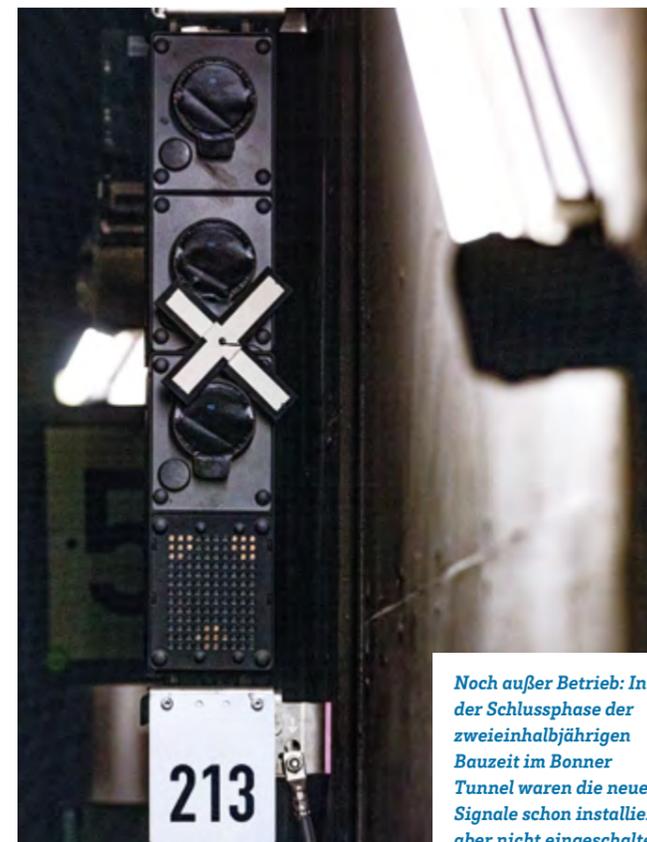
„Hohe Zugfolgen, flexibel auf den Bedarf reagieren – das gibt dem ÖPNV eine neue Attraktivität“, beschreibt Siemens-Mann Heiko Müller den Technologiesprung zum Moving Block. Aufbauend auf der ESTW-Technologie ist dafür die Installation eines „Communication Based Train Control System“, kurz CBTC, erforderlich: Das Schienennetz und die sich auf ihm bewegenden Fahrzeuge stehen im permanenten Informationsaustausch, der von einer Operationszentrale aus die jeweilige Betriebssituation in Echtzeit an die Stellwerksrechner weiterleitet. Das Frankfurter Verkehrsunternehmen VGF ist das

erste in Deutschland, das die Möglichkeiten von CBTC nutzen und dafür ein „Digital Train Control System Frankfurt“ (DCT) aufbauen wird. VGF-Geschäftsführer Michael Rüffer beschreibt das Ziel: „Wir werden die Zugsicherung des gesamten U-Bahn- und dann auch Straßenbahnnetzes auf DTC umstellen.“ Ein Projekt, „mit dem die Stadt und die VGF bundesweit führend sein werden“, freut sich Mobilitätsstadtrat Stefan Majer von den Grünen. Der „wandernde Block“ ist dabei nur ein Aspekt von mehreren, von dem die Frankfurter bis zu einem Viertel mehr Kapazität im Tunnel erwarten – ohne Neubau von Gleisanlagen und Tunnelstrecken.

Die intelligente Leit- und Sicherungstechnik ermöglicht außerdem automatisierte Betriebsformen bis hin zum vollautomatisierten Fahren im Tunnel – mit positiven Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität und einem um bis zu 15 Prozent sinkenden Energieverbrauch. Frankfurts U-Bahnen fahren aber nicht nur im Tunnel, sondern auf den Außenästen auch überirdisch im Straßenverkehr. Vom neuen DTC-System verspricht sich die VGF Innovationspotenziale etwa bei der Beeinflussung von Lichtsignalanlagen: Wenn im Tunnel die Zahl der Züge dank des Moving Blocks steigt, müssen die Bahnen auch an der Oberfläche hinter dem Tunnelausgang zügiger weiterkommen – statt vor roten Ampeln im Stau zu enden. Hier verbindet sich DTC mit dem städtischen Verkehrssteuerungsprojekt MIND (Multimodal, Intelligent, Nachhaltig, Digital) zu einer integrierten Gesamtlösung für den öffentlichen

Verkehr und den Individualverkehr. Mit rund zehn Jahren Umstellungszeit rechnet man in der Main-Metropole, zunächst bei allen neun U-Bahnlinien und dann bei zehn Straßenbahnlinien. Den Anfang machen die U 4 und die U 5. Für sie soll 2025 das digitale Zeitalter beginnen, pünktlich zur Verlängerung der U 5 ins neue Europaviertel.

Georg Sinnecker vom VDV denkt schon weiter: „Die Digitalisierung wird die Automatisierung des Schienenverkehrs mit Macht vorantreiben. Das liegt nicht nur an Kostenvorteilen und zusätzlicher Attraktivität, sondern schlicht am anhaltenden Lokführer-Mangel.“ So planen die Millionenstädte Hamburg, München und Berlin vollautomatische und damit fahrerlose U-Bahnlinien. In Nürnberg und in über weiteren 40 Großstädten in aller Welt gibt es dies schon seit Jahrzehnten in geschlossenen Tunnelsystemen. In Hamburg fahren seit Mitte September vier S-Bahn-Züge der S 2 im überirdischen Bahnnetz autonom – erst auf einem Teilabschnitt und noch in Lokführer-Begleitung. Derweil freut sich Anja Wenmakers über kollegialen Zuspruch aus anderen U-Bahnstädten: Die in Bonn ausgerichtete Relais-technik ist noch kein altes Eisen – in anderen Stadtbahnnetzen sind die Schaltelemente hoch willkommene Ersatzteile.



Noch außer Betrieb: In der Schlussphase der zweieinhalbjährigen Bauzeit im Bonner Tunnel waren die neuen Signale schon installiert, aber nicht eingeschaltet.

Rechtsverkehr auf Schiene und Straße: Machen wir mit links.

Ihre Ziele sind unser Antrieb. Seit vielen Jahren navigieren wir Akteure im Verkehrssektor durch das Geflecht von Recht und Regulierung. Mit tiefgreifendem Sektorwissen und dem richtigen Gespür für gleichsam nachhaltige wie umsetzbare Konzepte beraten wir Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Infrastrukturbetreiber und Energieversorger zu allen Aspekten rund um SPNV, ÖPNV, Verkehrswende und Digitalisierung.

Energiebedarf von Bussen und Bahnen bremsen

Bei allen Energieträgern ist Sparen angesagt. Zwei neue Verordnungen des Bundes regeln das mit Gesetzeskraft. Die Verkehrsunternehmen als Großverbraucher sehen sich darüber hinaus in der Pflicht. „Bei den Verkehrsunternehmen macht die Energie für den Fahrbetrieb mit elektrischen Bussen und Bahnen mehr als 80 Prozent des gesamten Bedarfes aus, Tendenz steigend“, sagt Tim Dahlmann-Resing, VDV-Vizepräsident und Sprecher des Vorstands der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg: „Da ist die günstigste Energie die, die man nicht verbraucht.“ Ein VDV-Positionspapier nennt Vorschläge für mehr Energieeffizienz im ÖPNV.



Fahrgäste in Bussen und Bahnen deutlich niedriger als der von Autofahrenden. Es gibt aber in den Fahrbetrieben Möglichkeiten, weniger Energie zu verbrauchen, zum Beispiel bei der Netzeinspeisung, bei den Weichenheizungen oder der Steuerung von Fahrtreppen in U-Bahnhöfen. Auch der flächendeckende Einsatz energiesparender LED-Beleuchtung in Werkstätten, Tunneln und Bahnhöfen trägt erheblich zur Energieeffizienz bei. Außerdem: Moderne Schienenfahrzeuge und Elektrobusse erzeugen beim Bremsen durch die so genannte Rekuperation elektrische Energie, die zurück in das Netz oder in die Energiespeicher geht. Allein damit kann eine Energieeinsparung von zehn Prozent erreicht werden. Auch im Dieselbusbetrieb gibt es Effizienzsteigerungen, angefangen vom Eco-Modus in der Getriebesoftware bis zur Reifendruck-Kontrolle.

Müssen die Fahrer umlernen?

» Nicht umlernen, aber – sofern noch nicht geschehen – ihr Verhalten anpassen. In Nürnberg haben wir gute Erfahrungen mit Schulungen im energieeffizienten Fahren gemacht. Andere sicher auch. Es ist wie beim Autofahren, wo der Bleifuß den Spritverbrauch in die Höhe treibt. Energieeffizientes Fahren bei der Straßenbahn reduziert auch den Energieverbrauch: vorausschauendes Fahren etwa im Blick auf die Signalanlagen und die Verkehrssituation, behutsames Beschleunigen, ausrollen lassen in der Beharrungsfahrt. Außerdem empfehlen wir, auf besonderem Bahnkörper die Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 60 km/h zu reduzieren, wo es sinnvoll ist. Im typischen Stadtverkehr sorgt das kaum für Verspätungen und bringt Energieeinsparungen von bis zu 15 Prozent.

Sie wollen aber, dass auch die Fahrgäste ihren Beitrag zur höheren Energieeffizienz leisten.

» Nicht nur wegen der aktuellen Krise sondern auch im Hinblick auf den Klimaschutz allgemein sollten wir alle Optionen zum Energiesparen in Betracht ziehen. So können wir Energie einsparen, wenn wir die Türen der Fahrzeuge geschlossen halten, solange es geht. Dabei halten wir die mit viel elektrischer Energie im Sommer gekühlte und im Winter beheizte Luft in den Fahrzeugen. Dazu wollen wir für die Fahrgäste bei einem Halt nicht immer alle Türen automatisch öffnen. Auch die Temperaturabsenkung in den Fahrzeuginnenräumen im Winter von 20 auf 15 Grad Celsius senkt den Energieverbrauch erheblich. Das klingt dramatisch, ist es aber nicht. Im Winter sind die Fahrgäste im ÖPNV mit Mänteln und Mützen unterwegs – da müssen wir in unseren Fahrzeugen nicht unbedingt Wohnzimmer-Temperaturen vorhalten. Der Effekt ist groß: Eine um fünf Grad geringere Temperatur in den Bahnen entspricht der Stromerzeugung eines mittleren Kraftwerks oder dem durchschnittlichen Verbrauch von 35.000 Haushalten in Deutschland.

Der ÖPNV ist zumindest auf Schienen seit über hundert Jahren überwiegend ein elektrischer Betrieb. Führt das jetzt in eine Sackgasse, weil auch Strom knapp wird?

» **Tim Dahlmann-Resing:** Auf keinen Fall, eher im Gegenteil. Neben unseren Straßenbahnsystemen sind wir ja gerade dabei, unsere Busflotten auf klimaneutrale Antriebe mit Batterieelektrik oder Strom aus Wasserstoff umzurüsten. Die gegenwärtige Energieknappheit ändert nichts daran, dass Elektrizität weiterhin der entscheidende Schritt in die Mobilitätswende bleibt. Und natürlich ist die Energieeffizienz der elektrischen Antriebe heute schon deutlich höher als bei Verbrennungsmotoren. Zudem kann elektrische Energie klimaneutral erzeugt werden.

Aber noch fahren tausende Dieselbusse durch die Netze ...

» Richtig, wir befinden uns bekanntlich in der Umstellungsphase, die noch einige Jahre dauern wird. Aber auch bei Diesel- und Gasbussen konnten seit Mitte der 1990er-Jahre durch eine stetige Verbesserung der Motorentechnik und des Nebenverbrauchermanagements die Verbräuche kontinuierlich gesenkt werden. Allerdings sind weitere effiziente systematische Optimierungen mit noch höheren Einsparpotenzialen bei den Verbrennern kaum noch möglich.

Wie hoch ist der Energiebedarf der Branchenunternehmen?

» Ein mittelgroßes Verkehrsunternehmen mit Straßenbahn- und Busbetrieb hat im statistischen Mittel einen Energiebedarf von 150 Gigawattstunden im Jahr. Davon gehen 83 Prozent in den Fahrbetrieb. Bei einem reinen Busunternehmen liegt der Energieverbrauch bei etwas weniger als der Hälfte, dann aber zu über 90 Prozent für den Einsatz der Flotte mit Dieselmotoren.

Lassen sich Einsparpotenziale ohne Einschränkungen des Fahrplans realisieren?

» Um das ganz klar zu sagen: Die Notwendigkeit, Energie einzusparen kann und darf nicht dazu führen, dass wir die Fahrpläne ausdünnen, denn pro Kopf ist der Energieverbrauch der



Weitere Infos finden Sie unter:
bit.ly/positionspapier_energie

UNPASSENDE DIENST-BEKLIEDUNG?



NICHT MIT UNS



WWW.VIERKE.DE

VIERKE
CORPORATE FASHION

Durchbruch für das Deutschland-Ticket

Der 1. April 2023 ist als Starttermin noch erreichbar: Bund und Länder haben im Dezember eine Einigung darüber erzielt, wie das Deutschland-Ticket zu finanzieren ist. Wann es losgeht, hängt jedoch nicht nur von der Finanzierungszusage ab, sondern auch von einer Reihe weiterer Faktoren. Schließlich geht es um einen dauerhaften und kompletten Wechsel im Tarifsystem des deutschen ÖPNV.



Bund und Länder tragen im ersten Jahr jeweils zur Hälfte alle Kosten, die mit dem Deutschland-Ticket verbunden sind – auch über die drei Milliarden Euro hinaus, die als Verlust bei den Fahrgeldeinnahmen erwartet werden. Das ist der Kern der Einigung zwischen Bund und Ländern zur Finanzierung des Tickets. Die Ministerpräsidentinnen und -präsidenten sowie Bundeskanzler Olaf Scholz hatten diese Lösung erzielt, nachdem zuvor die Verkehrsministerinnen und -minister der Länder die hälftige Finanzierung inklusive möglicher Mehrkosten beschlossen hatten. „Jetzt hat die Branche die nötige Finanzierungssicherheit, um das Deutschland-Ticket so schnell wie möglich umzusetzen“, sagt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Die Verhandlungen zur Finanzierung seien „sehr anspruchsvoll, aber auch von gegenseitigem Respekt“ getragen gewesen, so Wolff: „Nicht übersehen werden sollte aber, dass auch die fachlichen Anforderungen von Bundesminister Dr. Wissing eine Herausforderung für die Branche sind, gleichzeitig aber

in die richtige Richtung gehen.“ Optimierung bei Kosten und Strukturen sowie die Umsetzung der Digitalisierung seien richtige Forderungen, die die Branche während der Einführungsphase des Tickets umsetzen müsse. „Ansonsten werden die Finanzierungsverhandlungen in der Zukunft nicht einfacher“, betont Oliver Wolff: „Dies sollten alle sehr ernst nehmen. Am Ende freuen wir uns aber auf die weitere Zusammenarbeit und sind dankbar für den inhaltsgetriebenen Diskurs.“

Als nächster möglicher Starttermin wird nun der 1. April 2023 angepeilt. Nach Einschätzung des VDV ist dies machbar, wenn bestimmte Schritte umgesetzt werden – vor allem in der Gesetzgebung. Der VDV nannte unter anderem die Anpassung des Regionalisierungsgesetzes und die Zustimmung der Europäischen Union zu beihilferechtlichen Fragen. Zudem müssen die Tarife von zahlreichen Behörden vor Ort entsprechend genehmigt werden. „Alternativ kann

„Jetzt hat die Branche die nötige Finanzierungssicherheit, um das Deutschland-Ticket so schnell wie möglich umzusetzen.“

Oliver Wolff,
VDV-Hauptgeschäftsführer



das auf Bundesebene erfolgen“, so Oliver Wolff: „Dann muss dies allerdings im Bundestag und im Bundesrat beschlossen werden.“ Zudem müssten die Länder die Voraussetzungen in ihren Haushalten schaffen.

Fest steht: In der gesamten Branche sind erhebliche Veränderungen notwendig, um ein bundesweit gültiges Nahverkehrsticket anbieten zu können. Denn, so der VDV-Hauptgeschäftsführer: „Wir reden hier, anders als beim 9-Euro-Ticket, nicht über ein befristetes Angebot als Sonderaktion, sondern über einen dauerhaften und nahezu kompletten Systemwechsel im gesamten deutschen ÖPNV-Tarif.“ Dementsprechend sehen sich die einzelnen Verkehrsunternehmen und Verbände vor großen technischen und vertrieblichen Herausforderungen.

i KONKRET STEHEN FOLGENDE HAUSAUFGABEN AN:

- **Tarifbestimmungen:** Bisher dominieren regionale Strukturen. Erforderlich ist ein Paradigmenwechsel hin zu einheitlichen Tarifbestimmungen für das Deutschland-Ticket. Hier stehen Diskussionen zu einzelnen Punkten sowie Abschätzungen zu den Auswirkungen auf bisherige Produkte an.
- **Vertrieb:** Die Politik fordert, den Bestellprozess zügig vollständig zu digitalisieren, kundenfreundlich und ohne Vorlaufzeiten bei Bestellungen. Dazu gilt es, technische Prozesse anzupassen. Voraussichtlich muss das Deutschland-Ticket zu Beginn auch noch in Papierform ausgegeben werden.
- **Bundesweite Kontrollierbarkeit:** Die Branche arbeitet bereits mit Hochdruck daran, die Anforderungen an ein deutschlandweit gültiges Ticket mit Blick auf die Ausgabe und Kontrolle zu definieren.
- **Hard- und Softwareumstellung:** Oft reicht ein schlichtes Software-Update nicht aus. Dann muss die technische Umstellung beauftragt werden, und das kostet Zeit und Geld.
- **Sachgerechte Verteilung der Einnahmen:** Dieser Punkt muss ab dem ersten Tag geklärt sein, an dem das Deutschland-Ticket gilt.

ANZEIGE

Digitale Haltestelle
VDV VerbandsApp

VDV Akademie

VDV Die Verkehrsunternehmen

Branche auf einem Blick: ÖPNV und Eisenbahn

Kostenlos unter
app.vdv.de

Suchen und buchen von **Veranstaltungen** und **Tagungen**

VDV-Medienspiegel und VDV-Social-Media

VDV-Presseinfos und VDV-Magazin

VDV-Positionspapiere und -Rundschreiben

KnowHow@ÖV: VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen





„Das Thema Mobilität ist zu wichtig, um es einer ‚letzten Generation‘ zu überlassen.“

Gerald Braunberger,
Herausgeber Frankfurter
Allgemeine Zeitung

Nachholbedarf für Busse und Bahnen

In den Bundesländern und Kommunen herrscht große Übereinstimmung in dem Bestreben, für den Klimaschutz die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs voranzutreiben. So war es auch auf der F.A.Z.-Mobilitätskonferenz zu hören. Mit wachsender Sorge wird aber gesehen, dass der überfällige Ausbau der Infrastrukturen nach Jahrzehnten der Vernachlässigung immer noch nicht vorankommt.

Interessierte Blicke auf Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing am Rednerpult (v. r. n. l.): Corinna Budras (F.A.Z.-Redaktion), Karsten Schulze (ADAC), Tim Lorenz (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie) und Oliver Wolff (VDV).

Gedränge im Bahnhof zu Zeiten des 9-Euro-Tickets: Wenige Tage nach der F.A.Z.-Mobilitätskonferenz legten Bund und Länder ihren Streit um die Finanzierung des Nachfolgetickets bei.



Zum dritten Mal hatte die Frankfurter Allgemeine Zeitung (F.A.Z.) zur Mobilitätskonferenz in ihre Hauptstadt- Repräsentanz eingeladen. Die politische Bedeutung der Veranstaltung, an der sich der VDV wie in den Vorjahren beteiligte, lässt sich an der Teilnehmerliste ablesen: Gleich drei Verkehrsminister und eine Verkehrsministerin prägten maßgeblich die Diskussionsrunden – weitgehend einig waren sich Petra Berg aus dem Saarland, Guido Beermann aus Brandenburg und Oliver Krischer aus Nordrhein-Westfalen. Mitunter kontrovers wurde in den Podiumsrunden und auch im Auditorium dagegen das Statement von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing empfunden. So war der Politiker zu dem Zeitpunkt nicht mit dem Mandat ausgestattet, im Anfang Dezember noch schwelenden Streit zwischen Bund und Ländern Kompromissbereitschaft zu signalisieren, was die Finanzierung möglicher bislang nicht erfasster Kosten des Deutschland-Tickets anbelangt. Eine Woche später legten Bundeskanzler Olaf Scholz und die Ministerpräsidentenkonferenz den Konflikt schließlich bei. Die Verkehrsunternehmen hatten zuvor, wie VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff betonte, erhebliche Einnahmeausfälle in der durch

das Deutschland-Ticket radikal veränderten Tariflandschaft befürchtet. Wissing überraschte in der Konferenz noch mit der Feststellung, durch die Zusage des Bundes, das Ticket mit jährlich 1,5 Milliarden Euro zur Hälfte zu finanzieren, sei das Problem „abschließend“ geregelt. Demgegenüber forderte Petra Berg, dass Bund und Länder sich auch mögliche Mehrkosten teilen müssten. Oliver Krischer nannte die Haltung Wissings ein „Armutzeugnis“, wo doch alle Seiten das neue Angebot wollen. Auch den Wunsch der Verkehrsbranche, genügend Vorlauf für die Organisation der Ticket-Einführung zu haben, wischte Volker Wissing weg. Er hätte es gern schneller, als es sich die Unternehmen zutrauen, sagte er.

Kopfschütteln löste zudem die Botschaft des Bundesverkehrsministers zu der Frage der Bauwirtschaft aus, wie er das durch die Inflation entstandene Loch bei Infrastrukturinvestitionen zu stopfen gedenke. Geld sei genug da, erklärte Wissing. Es gebe gar nicht genug Projekte mit Baurecht, um die Mittel vollständig abzurufen. Tim Lorenz, Vizepräsident Verkehr des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, widersprach deutlich: Es sei „eine Illusion zu glauben, wir haben genug Mittel im System“. Und der Hauptgeschäftsführer des Verbandes, Tim-Oliver Müller, wunderte sich: Ob es die Probleme bei der Bahn oder der Autobahn-Gesellschaft oder bei der Planungsbürokratie seien – nie fühle sich der Verkehrsminister zuständig.

Dringend benötigte Infrastrukturinvestitionen
Wie dringend die Branche Infrastruktur-Investitionen benötige, betonte Oliver Wolff. Nach jahrzehntelanger „massivster“ Vernachlässigung sei der von der Politik geplante Ausbau des ÖPNV mit dem Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 derzeit eine Wunschvorstellung: „Wir müssen allergrößte Energie aufbringen, um allein den Bestand zu erhalten.“ Man müsse erst einmal „den Laden aufräumen“. Ob dann noch Geld übrig bleibe für eine Erweiterung der Netze und Kapazitäten, sei eher

unwahrscheinlich. Unrealistisch sei angesichts des Instandhaltungsrückstandes im Netz der Deutschen Bahn die seit Langem geforderte Verlagerung von Gütern auf die Schiene in einem nennenswerten Umfang, hieß es in der Diskussion.

Günstige Zeiten für öffentlichen Verkehr

Dabei sei die Zeit für den öffentlichen Verkehr prinzipiell so günstig wie lange nicht, betonten Politik und Wirtschaft. Nicht zuletzt durch das 9-Euro-Ticket seien „auf einmal Leute mit Bus und Bahn gefahren, die das vorher nicht gemacht haben“, beobachtete Dr. Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes. Und in vielen Kommunen habe die Politik damit begonnen, in den Innenstädten den Individualverkehr zugunsten des ÖPNV zurückzudrängen. Jedoch: „Es fehlt an Geld, an Personal, an Material.“ Als weiteres Problem sieht Landsberg die vielfach mangelnde Zustimmung der Bürger für einen Infrastrukturausbau. Für den Klimaschutz seien alle, wenn es aber darum geht, beispielsweise eine Nebenbahnstrecke zu reaktivieren, gebe es in aller Regel Proteste und Ablehnung bei Anwohnern. Und dann werde über Jahre prozessiert.

Brandenburgs Infrastrukturminister Guido Beermann verwies darauf, dass es trotz der schwierigen Ausgangslage durchaus heute schon Ansätze für Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV gebe. So sei im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ein „großer Fahrplanwechsel“ für den seit dem 11. Dezember 2022 geltenden neuen Jahresfahrplan vorbereitet worden. Im Bahn-Regionalverkehr starten neue Verkehrsverträge „Elbe-Spree“ und „Lausitz“ mit 30 Prozent mehr Angebot im Bahnverkehr in Berlin und Brandenburg – mit dichteren Takten, längeren Zügen und modernisier-



Gruppenbild mit Minister (v. l. n. r.): Tim Lorenz, Volker Wissing, Karsten Schulze, Oliver Wolff

ten oder neuen Fahrzeugen. Ausgebaut werde auch der Busverkehr mit günstigen Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus. Weiterhin sind zusätzliche PlusBus-Linien am Start.

Mobilität sei „Ausdruck von Freiheit, auch persönlicher Freiheit“ hatte F.A.Z.-Mitherausgeber Gerald Braumberger zur Eröffnung der Tagung formuliert. Das Thema sei „zu wichtig, um es einer ‚letzten Generation‘ zu überlassen“. Die Bundesrepublik habe aber für lange Zeit versäumt, ihre Zukunft zu planen. Das sei typisch für eine alternde Gesellschaft, doch nun werde es Zeit umzusteuern.

➔ Weitere Infos finden Sie unter: www.besserweiter.de



Verkehrspolitische Diskussion (v. l. n. r.): Guido Beermann (Minister für Infrastruktur des Landes Brandenburg), NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer, Petra Berg (Ministerin für Umwelt, Klima und Mobilität des Saarlands) und Moderator Johannes Pennekamp (F.A.Z.)



Bei den Zukunftsplänen Europas sitzt der VDV mit im Boot

Die Europäische Kommission legt Jahr für Jahr ein Arbeitsprogramm vor. Es kündigt Richtlinien oder Verordnungen an, die das Leben in Europa verbessern sollen. Klimaschutz und Digitalisierung zählen aktuell zu den Schwerpunkten. Die Chefin des Brüsseler VDV-Europabüros, Annika Degen, und die europäische Bahn-Expertin Lucie Petersen berichten im Interview, wie sie für den VDV die Belange und Zielsetzungen des ÖPNV und des Schienenverkehrs in die Diskussionen einbringen. Denn immer mehr Entscheidungen für Bus und Bahn werden in Brüssel getroffen. Der VDV vertritt deshalb die Interessen der Branche vor Ort – ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal.

EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hat mit großen Worten beschrieben, was die EU mit ihrem Arbeitsprogramm 2023 vorantreiben will. Sie beide sitzen in Brüssel nahe an der Kommission. Ist das Programm mehr als eine politische Wunschvorstellung?

» **Annika Degen:** Auf jeden Fall. Frau von der Leyen hat ja schon mit dem „Green Deal“ ihre politische Agenda vorgelegt. Die Ziele werden jedes Jahr auf konkrete Vorhaben heruntergebrochen. Das Arbeitsprogramm ist eine Art Kalender, der auch die Jahresplanung des VDV bestimmt.

Gibt es aus den Arbeitsprogrammen der Vorjahre signifikante Beispiele dafür, was bei diesen Aktivitäten herausgekommen ist?

» **Lucie Petersen:** Im Arbeitsprogramm 2021 stand die

Verwirklichung des Klimaziels 55 Prozent Treibhausgas einsparung bis 2030 im Fokus. Dafür wurde im Juli 2021 ein großes Klimapaket vorgestellt. Die Verhandlungen zu den einzelnen Initiativen darin sind mittlerweile weit fortgeschritten. Die geplante Ausweitung des CO₂-Emissionshandels auf den Verkehr zum Beispiel ist für unsere Branche wichtig, denn dies wird die Spritpreise verändern, aber womöglich auch neue Finanzierungsquellen für den öffentlichen Verkehr bieten.

Wie muss man sich die Arbeit vorstellen: Kommen da große Gremien zusammen oder eher kleine Expertengruppen?

» **Degen:** Sowohl als auch. Jede Initiative, die im Arbeitsprogramm angekündigt ist, wird vorab kurz be-

schrieben und dazu wird Feedback aus der Bevölkerung und aus betroffenen Branchen eingeholt. Die Ergebnisse werden oft in größeren Konferenzen vorgestellt. Parallel dazu gibt es aber auch kleine Expertengruppen, die die Kommission in Detailfragen beraten.

Erwarten Sie im nächsten Jahr konkrete Vorhaben, die Veränderungen für die Branche bringen könnten?

» **Petersen:** Für das zweite Quartal 2023 ist ein Paket zur Ökologisierung des Güterverkehrs angekündigt. Die Vorbereitungen laufen, und es sieht so aus, dass die Schiene eine große Rolle spielen wird. Da geht es auch um eine Harmonisierung des Kombinierten Verkehrs und neue Regeln für das Kapazitätsmanagement.

Hat das Brüsseler Büro ausreichend Gelegenheit, seinen Sachverstand beizusteuern, also die Vorstellungen des VDV zumindest zu präsentieren?

» **Degen:** Aber sicher. Wir sind an allen Themen dran. Wir machen das mit unseren Positionspapieren, mit Infoveranstaltungen und mit persönlichen Kontakten zur Kommission und zu den Parlamentariern im Verkehrsausschuss. Man holt uns häufig ins Boot in den Expertengruppen, zum Beispiel zu Fragen des Eisenbahnverkehrs oder des Datenaustauschs und Vertriebs im Personenverkehr. Nicht zu vergessen ist die Zusammenarbeit mit unseren Dachverbänden CER und UITP.



Für den VDV in Brüssel: Europabüro-Leiterin Annika Degen (r.) und Eisenbahnextpertin Lucie Petersen.

Die Kommission will die Stärkung des internationalen Güterverkehrs auf der Schiene forcieren. Wie sieht es mit finanzieller Förderung des Milliardenprojekts der europaweit einzuführenden digitalen automatischen Kupplung für Güterwagen aus?

» **Petersen:** Der politische Wille ist da, doch offen gesagt ist die Finanzierung noch nicht geklärt. Der Sektor zieht da in Brüssel an einem Strang und hat die Kommission dazu aufgefordert, die notwendigen Finanzmittel zu sichern.

Die EU möchte einen Europäischen Mobilitätsdatenraum schaffen. Welche Überlegungen stehen dahinter?

» **Degen:** Die Digitalisierung hat eine enorme Bedeutung für die gesamte europäische Wirtschaft. In mehreren Wirtschaftssektoren möchte die Kommission die europaweite Verfügbarkeit und Vernetzung von Daten ermöglichen. Im Personenverkehr geht es vor allem um Reiseinformationen und Ticketing, aber auch um Fahrzeugdaten, um daraus neue Geschäftsmodelle und Dienstleistungen zu entwickeln.

Das Arbeitsprogramm soll sich auch mit einer Überarbeitung des Rechtsrahmens für Fahrgastrechte beschäftigen. Kommen da auf den ÖPNV neue Herausforderungen zu?

» **Petersen:** Ja, und zwar geht es um die Rechte der Fahrgäste bei multimodalen Reisen. Wer ist dann zu welchem Anteil für den Fahrgast verantwortlich? Unsere Aufgabe wird es sein, darauf hinzuweisen, dass der ÖPNV mit seinen kürzeren Fahrten und günstigen Preisen anders zu bewerten ist als Flüge oder der Bahn-Fernverkehr.

Wie konkret ist die Umsetzung des Arbeitsprogramms? Gibt es schon Einladungen an Sie zu ersten Meetings?

» **Degen:** Die meisten Programmpunkte haben ungefähr ein Jahr Vorbereitungszeit. Deshalb: Wir sind jetzt schon mittendrin.

NEWS AUS BRÜSSEL

Mit einer „ehrgeizigen Agenda für die Bürgerinnen und Bürger“ will EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen in über 40 Projekten des jährlichen Arbeitsprogramms unter anderem Energiepreise senken, den „grünen Wandel“ vorantreiben sowie Demokratie und Rechtsstaatlichkeit verteidigen. An den Initiativen, welche die Verkehrsunternehmen oder Verbände betreffen, arbeitet die VDV-Repräsentanz in Brüssel mit. Drei bis vier Mal im Jahr gibt es für die Mitgliedsunternehmen einen Newsletter mit Zwischenbilanzen.



Arbeitskräfte im Ausland finden

„Das Eckpunktepapier ist ein Schritt nach vorn und kommt keinen Tag zu spät.“ Mit diesen Worten unterstreicht VDV-Vizepräsident Werner Overkamp, wie wichtig der Modernisierungsansatz der Bundesregierung zur Fachkräfteeinwanderung ist. Ende November 2022 stellte das Kabinett sein Papier vor. Ziel ist es, den Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt aus Drittstaaten zu erleichtern.

VDV begrüßt neues Eckpunktepapier

Demnach sollen Fachkräfte nicht nur in den Bereichen arbeiten dürfen, für die sie eine Qualifikation vorweisen können. Vielmehr dürfen sie auch dann einreisen, wenn sie Berufserfahrung haben – selbst ohne Abschluss. Außerdem soll Migrantinnen und Migranten, die nicht aus der EU stammen, grundsätzlich der Zugang zum Arbeitsmarkt eröffnet werden, wenn sie in einem Punktesystem wesentliche Kriterien erfüllen. Dazu zählen Qualifikation, Sprache und Berufserfahrung. Das Stichwort heißt „Chancenkarte“. Der VDV begrüßt die geplanten Maßnahmen, zumal die Zeit drängt: Allein im ÖPNV scheiden bis zum Jahr 2030 rund 74.000 Mitarbeitende altersbe-

dingt aus. „Hinzu kommen 110.000 Mitarbeitende, die für den Aufwuchs des Bus- und Bahn-Angebotes und damit für die angestrebte Mobilitätswende erforderlich sind“, berichtet Werner Overkamp. Für die Verkehrsbetriebe bedeute das: „Sie wollen und müssen auch aus dem Ausland rekrutieren.“ Jetzt komme es auf die Ausgestaltung der Gesetzesnovelle an, denn, so Overkamp weiter, „wir brauchen bei den Bus- und Bahnunternehmen alle helfenden Hände und klugen Köpfe.“

Vor diesem Hintergrund gewinnen die Eckpunkte zusätzlich an Gewicht: Konkret soll erstens die sogenannte BlueCard nun auch für beruflich ausgebildete Erwerbsmigrantinnen und -migranten geöffnet werden. Bisher standen Akademikerinnen und Akademiker im Mittelpunkt. Zweitens soll die Einreise für Fachkräfte mit Abschluss und Berufserfahrung zur Aufnahme von Tätigkeiten in nicht reglementierten Berufen möglich sein, ohne dass ein langwieriges formales Anerkennungsverfahren durchlaufen wird. Drittens erwächst die Chance, nach Deutschland einzureisen, wenn eine Berufsausbildung in einem Unternehmen absolviert

wird. „Endlich erhalten die Unternehmen einen größeren Entscheidungs- und Handlungsspielraum“, lobt Werner Overkamp, „unter anderem im Rahmen einer ‚Anerkennungspartnerschaft mit Erwerbsmigranten‘, die eine qualifizierte Beschäftigung und ein paralleles Anerkennungsverfahren ermöglicht.“

Allerdings ist noch etwas Geduld gefragt. Zunächst muss das Bundeskabinett Anfang 2023 die notwendigen gesetzlichen Änderungen beschließen. Ab dem Frühjahr 2023 könnte das novellierte Fachkräfteeinwanderungsgesetz greifen. Sorgen bereitet dem VDV jedoch ein Finanzierungsvorbehalt im Eckpunktepapier. Ohne zusätzliche Mittel könnten die Maßnahmen, die zu Ausgaben im Bundeshaushalt führen, nur umgesetzt werden, wenn sie in den Ressort-Einzelplänen gegenfinanziert werden.

Umfrage-Ergebnisse liefern Fakten

Harte Fakten zum Thema Fachkräftegewinnung liefert die neue VDV-Branchenumfrage „Rekrutierung aus dem Ausland“: 13 Prozent der befragten Betriebe suchen bereits aktiv jenseits der deutschen Grenzen nach Personal, vor allem im osteuropäischen Raum. Dagegen rekrutieren 87 Prozent zurzeit noch nicht im Ausland. Jene Unternehmen, die bei der Personalgewinnung schon grenzüberschreitend agieren, sorgen

selbst für Integrationsmaßnahmen: von Sprachkursen über Unterstützung bei der Kinderbetreuung bis hin zur Wohnungssuche und der Mitfinanzierung des Busführerscheins. Gefordert ist gemäß der Umfrage zudem ein Umdenken bei Behörden, Bund und Ländern. Als dringlichste Aufgaben wurden genannt: feste Ansprechpersonen in den Arbeitsagenturen, finanzielle Entlastung bei Qualifizierungen, Handreichungen, wann was zu erledigen ist, und „die Befähigung des Personalbereichs zur Integrationskompetenz“.

Gerade das Beherrschen der Sprache gilt für den öffentlichen Verkehr als Schlüsselkompetenz. Daher drängt der VDV darauf, für die Sprachförderung – gefragt sind die Level B1 bis C – entsprechende Finanzmittel und Ausbildungsstrukturen bereitzustellen (siehe auch Beitrag S. 26/27).

Künftig sollen die Verkehrsbetriebe beim Thema Fachkräftegewinnung vermehrt auf die VDV-Arbeitgeberinitiative zurückgreifen können. Um Strategien gegen den Arbeitskräftemangel geht es auch auf dem ersten VDV-Fachkräftekongress, der vom 28. Februar bis zum 1. März 2023 in Berlin stattfindet.



Die VDV-Arbeitgeberinitiative im Netz:
www.in-dir-steckt-zukunft.de

ANZEIGE



ZUKUNFT ELEKTRISCH GESTALTEN

#Wir bringen die Energiewende voran

Mit unseren ganzheitlichen Lösungen haben wir in Kooperation mit den Ladetechnik Herstellern bereits die Hamburger Hochbahn, die Kölner Verkehrsbetriebe, den Stadtverkehr Lübeck und den Nahverkehr Schwerin erfolgreich ausgestattet! Lassen auch Sie uns gemeinsam die notwendigen Klimaziele erreichen.





Transformation im ÖPNV

Pandemie, Energiepreiskrise, Inflation und das neue Deutschland-Ticket: Das ist das Spannungsfeld, in dem sich die ÖPNV-Branche derzeit bewegt. Doch nicht nur das. Die Rückkehr der Fahrgäste und das große Interesse von Medien, Öffentlichkeit und Politik sind mehr als nur Begleiterscheinungen. Sie erfordern zusätzliche Anstrengungen. Alles zusammen macht das ÖPNV-Marketing derzeit zu einer spannenden Aufgabe. Gefragt sind also neue Ideen und Konzepte. Auf Einladung des VDV und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) tauschten sich mehr als 150 Branchenfachleute zwei Tage auf dem VDV-Marketingkongress aus – moderiert von Johannes Büchs, Journalist und Fernsehmoderator.

„Lasst uns das Deutschland-Ticket als Chance begreifen – ein einzigartig positives Signal aus der Politik.“ Ulf Middelberg, Chef der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) und Vorsitzender des VDV-Ausschusses für Marketing und Kommunikation, motivierte die Teilnehmenden zum Auftakt des VDV-Marketingkongresses, ein positives Zukunftsbild des ÖPNV zu entwerfen. „Lasst uns überlegen, dass die Verkehrswende nicht mit dem

Deutschland-Ticket gelöst ist.“ Trotzdem drehten sich viele Diskussionsbeiträge um das bundesweite ÖPNV-Ticket für 49 Euro im Monat. Doch das eigentliche Thema, um das es auf dem Kongress ging, ist ein viel Größeres: die gelungene Transformation von Bussen und Bahnen im Sinne einer Mobilitätswende. Und die brauche mehr als nur den Ticketpreis, sagte LVB-Chef Ulf Middelberg: „Es braucht mehr Marketing-Mix.“

Podiumsdiskussion (v. l. n. r.): Moderator Johannes Büchs, Dorothee Martin (MdB SPD), Eva Kreienkamp (BVG), Ramona Pop (vzbv), Nyke Slawik (MdB Bündnis 90/Die Grünen) und Ulf Middelberg (LVB)



BVG-Chefin Eva Kreienkamp (o.) hob die Bedeutung des Deutschland-Tickets für den ÖPNV hervor. „Das Ding muss fliegen“, sagte Dorothee Martin (SPD, r.). Ramona Pop (vzbv, unten l.) und Nyke Slawik (Grüne, u. r.) sprachen sich dafür aus, das Ticket möglichst vielen Menschen zugänglich zu machen.



Bei der hochkarätig besetzten Podiumsdiskussion kam die Branche mit Politik und Verbraucherschutz zusammen. Klar war allen Beteiligten, dass das 9-Euro-Ticket eine Zeitenwende im öffentlichen Nahverkehr eingeläutet hat. Es steigerte die bundesweite politische und gesellschaftliche Wahrnehmung des ÖPNV, fokussierte auch die Debatte über „angemessene“ Preise. „Es ist verständlich, dass 49 Euro forever nicht gehen wird“, so Ulf Middelberg: „Wir können den Preis nicht einfrieren, wenn links und rechts die Kosten dramatisch in die Höhe gehen.“ Sonst steige der Bedarf an öffentlicher Finanzierung weiter. Und es gebe keinen Haushalt, der mit Steigerungsraten von bis zu acht Prozent dynamisiert wäre.



„Wir können den Preis nicht einfrieren, wenn links und rechts die Kosten dramatisch in die Höhe gehen.“

Ulf Middelberg, Chef der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) zum Deutschland-Ticket für 49 Euro monatlich

„Wir wissen alle, dass wir es nicht zum 1. Januar hinkriegen werden“, sagte die Sprecherin der Arbeitsgruppe Verkehr in der SPD-Bundestagsfraktion, Dorothee Martin. Aber: „Das Ding muss fliegen. Daher muss es so pragmatisch wie möglich umgesetzt werden.“ Auch Ramona Pop, Vorstandin des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv), machte sich stark für mehr Teilhabe und einen möglichst breiten Zugang zum Ticket: „Wir müssen versuchen, dass es alle bekommen können, die es gerne hätten. Daher müssen alle Vertriebskanäle genutzt werden.“ Ähnlich sieht es Nyke Slawik von der bündnisgrünen AG Mobilität im Bundestag: „Wir brauchen Optionen, die nicht nur digital sind.“ Eva Kreienkamp, Chefin der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), betonte die Bedeutung des Tickets, den Anteil von Bussen und Bahnen am Verkehrsträgermix zu erhöhen: „Wenn wir es schaffen, von zehn auf 20 Prozent zu kommen, haben wir etwas Großartiges geleistet.“

Megatrends und die Macht der Generationen

„Megatrends sind Revolutionen in Zeitlupe“, sagte Tristan Horx: „Die Coronakrise hat die Megatrends beschleunigt und gespalten, aber keine neuen geschaffen.“ Der Trend- und Zukunftsforscher sprach →



Bob Hanning, Geschäftsführer der Füchse Berlin, stellte am Beispiel des „Underdogs Handball“ dar, wie man in der Fußballnation Deutschland Fans und Kunden für andere Sportarten gewinnt und begeistert.



Trend- und Zukunftsforscher Tristan Horx charakterisierte die Generationen und entwarf einen Ausblick auf die neuen Mobilitätsbedürfnisse der kommenden Jahrzehnte.

sogar von einer „Omnikrise“ aus Teilkrisen wie Krieg, Pandemie, Inflation, Globalisierungskrise, Hasskultur, Klimakatastrophe und Populismus. Gerade für junge Menschen ist das eine ganze Menge. Aber welchen Einfluss haben Krisen und die neue Generation der Kundinnen und Kunden auf Mobilitätstrends? Tristan Horx charakterisierte die Generationen und entwarf einen Ausblick auf die neuen Mobilitätsbedürfnisse der kommenden Jahrzehnte: „Die Menschen werden nach wie vor extrem mobil sein, aber sie werden die Mobilitätsmittel ihren individuellen Bedürfnissen anpassen, und die Taktung ändert sich“, so der Zukunftsforscher: „Mobilität wird individueller, und Konnektivität wird die Grundlage der Mobilität.“ Willkommen in der „Polymobilität“.

Wie kann man Kundinnen und Kunden zu Fans machen? Bob Hanning, Geschäftsführer der Füchse Berlin, berichtete, wie er den Handball in Berlin groß gemacht hat. Mit verschenkten Freikarten fing alles an, heute ist die Max-Schmeling-Halle ausverkauft. Und wie gewinnt man die Menschen? „Indem man sie überrascht“, lautete sein Tipp. Was für ihn als Kun-

den der öffentlichen Verkehrsmittel wichtig ist, sind „Verlässlichkeit und gute Verbindungen“.

Marketing im ÖPNV mit Haltung und Selbstbewusstsein

Kundinnen und Kunden zu Fans machen – seit dem 9-Euro-Ticket hat der ÖPNV eine enorme Aufmerksamkeit bekommen, die es in dieser Form bisher nicht gab. Das neue Deutschland-Ticket könnte für den ÖPNV ein „Gamechanger“ sein. „Wir können selbstbewusst zeigen, dass wir ein cooles Produkt haben und vor allem die Lösung für die Mobilitätswende sind“, sagte Anja Wenmakers, Chefin der Bonner SWB Bus und Bahn und von SWB mobil, beim Wohnzimmer-Talk mit Christine Wolburg, Marketing- und Vertriebschefin der BVG, und Alexander Möller, Senior Advisor im Bereich Transport bei Roland Berger.

Und dann war da noch die Frage der Haltung. Purpose-Marketing – das ist Marketing mit Haltung, Sinn und Werten. Dieser Trend hat sich in den vergangenen Jahren verfestigt, vor allem mit Blick auf die Wirkweisen und die Logik von Social Media. Auch

die Deutsche Bahn tut Gutes, redet darüber und zeigt Flagge: Grüne Streifen für den Klimaschutz und Regenbogenfarben für mehr Toleranz und Diversität. Hinter den Klebefolien am ICE steckt mehr als ein Werbegag, nämlich Marketing mit Haltung. Einen Einblick in die Strategie der Bahn gab Marketing- und PR-Chef Jürgen Kornmann: „Purpose Marketing und Haltungskommunikation sind keine kurzfristigen Absatztreiber, sondern langfristige Imagetreiber.“ Seit 2019 werde die DB in ihren Kampagnen deutlich umweltfreundlicher wahrgenommen – was gleichzeitig sympathischer rüberkomme. Auf den Konzernumsatz wirke sich Purpose Marketing dagegen weniger aus, eher schon bei den Beschäftigten sowie bei Bewerberinnen und Bewerbern. „Bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sehen wir die größte Rendite.“ Allerdings: „Haltung kann uns in Konflikte bringen und tut auch manchmal weh.“

Neben Keynotes und Diskussionen wurde auf dem VDV-Marketingkongress aber auch wieder gearbeitet. In vier verschiedenen Workshops bildeten die Marketingfachleute aus den verschiedenen Unternehmen bunt zusammengewürfelte Arbeitsgruppen. Als Ergebnisse präsentierten sie vielfältige und teilweise überraschende Ansätze zur Einbindung von Nutznießern des ÖPNV wie auch zur stärkeren Bindung von Fahrgästen, etwa über Preisgestaltung und innovative Angebote. Zudem widmeten sich

Marketingkongress 2022: Die Teilnehmenden widmeten sich nicht nur den aktuellen Themen der Branche, sondern blickten auch „über den Tellerrand“ – wie hier beim Vortrag von Bob Hanning.



die Arbeitsgruppen dem Smarten Ticketing und der intelligenten Vernetzung von Mobilitätsangeboten. „Die schnelle Einführung des Deutschland-Tickets ist eine große Chance, aber auch eine Herausforderung für die Branche“, sagte Cornelia Muhl-Hünicke, Abteilungsleiterin Marketing bei den Magdeburger Verkehrsbetrieben (MVB) beim abschließenden Fazit zusammen mit Ingrid Kühnel (Kreisverkehr Schwäbisch Hall) und Dr. Markus Raupp (Stuttgarter Straßenbahnen AG): „Die Unternehmen, die bereits bei der Digitalisierung vorne dabei sind, sollten andere Unternehmen bei der digitalen Transformation unterstützen. Denn die notwendige Transformation im ÖPNV geht nur gemeinsam.“



Wohnzimmer-Talk in entspannter Atmosphäre: SWB-Chefin Anja Wenmakers (M.) und Christine Wolburg, Marketing- und Vertriebschefin der BVG, beantworteten Fragen von Alexander Möller (Roland Berger). Jürgen Kornmann (DB, r.) erläuterte, wieviel Purpose Marketing und Haltungskommunikation sinnvoll sind.



Was gegen den Fahrermangel hilft – und was nicht

Die anhaltenden Schwierigkeiten in der Personalgewinnung, insbesondere beim Fahrpersonal, resultieren primär aus der bestehenden Schieflage von Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt. Wer dieses Faktum zur Kenntnis nimmt und als grundlegend für die aktuelle

Sachlage akzeptiert, kann wirksame Strategien und Maßnahmen entwickeln. Ein Gastbeitrag von Michael Weber-Wernz (Foto), Fachbereichsleiter Bildung im VDV und Geschäftsführer der VDV-Akademie.



Der „Arbeitsnehmermarkt“ und seine Auswirkungen sind Ursache für den Mangel an Fahrerinnen und Fahrern. Hinzu kommt, dass die Außensicht auf den Fahrdienst in den vergangenen Jahren kritischer

geworden ist. Vermehrte Übergriffe auf Busfahrerinnen und Busfahrer, als beschwerlich empfundene Nacht- und Schichtdienste, zu wenig Teilzeitangebote, zu wenig Spielräume für eine fahrerfreundliche Balance von Beruf und Freizeit und einiges andere haben bei einem wesentlichen Teil der potenziellen Bewerberinnen und Bewerber eine Meinung geprägt, die lautet: Der Arbeitsplatz in Bus und Bahn ist nicht besonders attraktiv.

Personal gewinnen und binden

Personalgewinnung und Mitarbeiterbindung sind zwei Seiten einer Medaille – das eine geht nicht ohne das andere. Jegliche Maßnahme, die auf Personalgewinnung abzielt, sollte stets auch eine nachhaltige Mitarbeiterbindung in den Blick nehmen. Das tangiert viele relevante unternehmerische Arbeitsprozesse. Die ÖV-Branche wird, wie viele andere auch, in den kommenden Jahren mehr Fachkräfte aus Drittstaaten, den Westbalkanländern und der EU gewinnen müssen. Nur so sind die ambitionierten Ziele des erforderlichen Baby-Boomer-Personalersatzes und der Verkehrswende realisierbar. Umso wichtiger wird es, die betriebliche Integration im umfassenden Verständnis als Herausforderung zu begreifen. Analysen zu „Engpassberufen“ veranschaulichen, dass mehr Teilzeitangebote ein bis zu zehn Prozent größeres Personaltableau zur Folge haben können. Was hindert Unternehmen daran, dies für den Fahrdienst auszuprobieren?

Jeder Vorschlag und jede Entscheidung, die auf eine Linderung des Personalmangels abzielt, sollte bezogen auf ihre Sinnhaftigkeit und ihre Folgen analysiert und diskutiert werden. Wer, wie der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo), in seinem Positionspapier

„Reform der Berufskraftfahrerausbildung ‚2 in 1‘“, die „Hauptursache des enormen Fahrermangels und der unzureichenden Gewinnung neuer Busfahrer:innen“ in der „komplizierten Umsetzung der europäischen Berufskraftfahrer-Richtlinie“ sieht und außerdem den gesetzlich vorgeschriebenen zeitlichen Umfang für den Erwerb des Führerscheins Klasse D als Ursache anführt, vermittelt den Eindruck, als bestehe ein unmittelbarer Zusammenhang von Kraftfahrerausbildung und Fahrermangel. Den gibt es jedoch nicht.

Irrwege sollte man nicht mitgehen

Der bdo fordert eine Reduzierung der Pflichtstunden für den Führerscheinwerb Klasse D um fast 50 Prozent (48 bis 83 Stunden statt 79,5 bis 103 Stunden Theorie und Praxis). Dies sei erforderlich, damit die „vielen guten“ Fahrschüler frühzeitiger als heute die Prüfung absolvieren können. Zahlen gibt es dazu keine. Außerdem werde dies in Österreich mit Erfolg praktiziert (33,3 Pflichtstunden Theorie und Praxis für Klasse D).

Zu Letzterem sollte man wissen, dass die Erfahrungen vieler Fahrschulen in Österreich andere sind. Die gesetzlich festgelegte Mindestausbildung ist in der Regel nicht geeignet, Fahrschüler auf eine erfolgreiche Prüfung vorzubereiten. In der Regel erfolgt in Fahrschulen, die in den und für die öffentlichen Verkehrsunternehmen ausbilden, ein circa 30- bis 35-stündiger Praxisunterricht (statt die acht vorgeschriebenen Stunden). Die vorgeschriebenen Zeiten für die Theorieausbildung werden überwiegend gesprengt. Es nützt letztlich nichts, wenn in Deutschland die Pflichtstunden gesenkt werden, die Gefahr jedoch hoch ist, dem „Austria-Syndrom“ zu unterliegen.

Sinnvoller erscheint eine Beibehaltung der Theorie- und Praxis-Pflichtstunden mit einem eingebauten zeitorientierten Flexibilisierungsfaktor, der es den schneller qualifizierten Fahrschülerinnen und Fahrschülern erlaubt, frühzeitiger die Prüfungen absolvieren zu können. Das



Fachkraft am Steuer: Die Verkehrsunternehmen werden in den kommenden Jahren mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Ausland gewinnen müssen, um die ausscheidenden „Baby-Boomer“ zu ersetzen und genug Personal für die Verkehrswende zu haben.

würde die Entscheidungskompetenz von Fahrlehrern erhöhen, Fahrschüler zufriedener machen und gleichzeitig den Druck von denen nehmen, die eine längere Ausbildungszeit benötigen. Die duale Berufsausbildung kann mit ihren Möglichkeiten einer Verkürzung der Ausbildungszeit hierbei als Blaupause dienen.

Spracherwerb und Mindestalter

Für die vom bdo geforderte Integration der „normalen“ Berufskraftfahrerqualifizierung in die Führerschein-ausbildung Klasse D wird wiederum Österreich als Begründung angeführt. In Österreich ist die Berufskraftfahrerausbildung jedoch nicht geregelt. Eine separate Ausbildung wie die beschleunigte Grundqualifikation in Deutschland gibt es nicht. Und da in Deutschland die Zahl derjenigen, die die umfangreiche Grundqualifikationsprüfung absolvieren, verschwindend gering ist, macht dieser Vorschlag kaum Sinn. Es sei denn, man möchte die Fahrschüler mit dieser Variante auf die Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation vorbereiten. Das würde in dem bdo-Modell eine Reduzierung der heute bestehenden Qualifizierungsregelung von 140 auf maximal 40 Stunden bedeuten. Warum an der Bildung sparen?

Busfahrer müssen die Landessprache auf dem Sprachlevel B2 beherrschen, da ansonsten eine Kommunikation mit Fahrgästen, mehr noch mit den Leitstellen und den Hilfs-

kräften bei Unfällen, nur rudimentär möglich ist. Dies gilt insbesondere im Linienverkehr. Der bdo empfiehlt, „das Sprachniveau auf ein verständlicheres, dem alltäglichen beruflichen Sprachgebrauch von Busfahrer:innen (anzupassen)“. Dem ist zuzustimmen – im oben genannten Sinne.

Die Forderung nach einer Absenkung des Mindestalters von 23 auf 21 Jahre, um Fahrer in allen Verkehren und unbeschränkten Linienlängen einsetzen zu können, sollte nur für diejenigen gelten, die mindestens zwei Jahre Berufserfahrung im Fahrdienst mit Personenbeförderung vorweisen können. Eine uneingeschränkte Öffnung auf alle Verkehre und Linienlängen für Fachkräfte im Fahrbetrieb oder Berufskraftfahrer mit einer dreijährigen Berufsausbildung bereits mit 18 Jahren ist nicht zielführend. Dies ist bereits vor Einführung des Berufskraftfahrerausbildungsgesetzes (BKrFQG) 2004/2005 und der damit einhergehenden Anpassung der Fahrerlaubnisverordnung ausführlich erörtert worden.

Die Diskussion zu erfolgreichen Strategien und Maßnahmen gegen den Fahrermangel, insgesamt zum Arbeitskräftemangel, stehen am Anfang. Sie sind wichtig. In der Personenbeförderung müssen sie stets an den Prinzipien der Verkehrssicherheit, Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit gemessen werden.

Neue Chancen für die öffentliche Mobilität

Die Umstellung auf elektrische Antriebe im öffentlichen Nahverkehr nimmt Fahrt auf. Immerhin sind in Deutschland bereits rund 1.300 Fahrzeuge mit Elektroantrieb unterwegs – Tendenz steigend. Doch mit der Transformation sind auch vielfältige Herausforderungen verbunden, die auf der 14. VDV-Elektrobuskonferenz thematisiert werden. Sie findet am 27. und 28. März 2023 in Berlin statt, parallel zur Fachmesse. Erstmals integriert ist auch der Zukunftskongress „Autonomes Fahren“.

Elektrifizierung im ÖPNV ist aktueller denn je. Zusammen mit dem Zukunftskongress „Autonomes Fahren“ machen die VDV-Elektrobuskonferenz und die Fachmesse deutlich: Die Transformation beginnt mit der Elektrifizierung per Batterie und Brennstoffzelle – und geht in der Perspektive über zu Bussen, die fahrerlos fahren. Für den Austausch über die aktuellen Entwicklungen bietet die Veranstaltung vielfältige Kommunikationsmöglichkeiten und ein umfangreiches Programm. Neben politischen Rahmenbedingungen stehen auf der Agenda der Konferenz Erfahrungsberichte, Elektromobilität im ländlichen Raum, technische Entwicklungen in den Bereichen Sektorenkopplung und Wasserstoff, Energieversorgung und Lademanagement sowie Depot und Batteriehandling. Auf der Fachmesse wird der aktuelle Stand bei Komponenten, Systemen, Elektrobussen und

Ladeinfrastruktur präsentiert. Nach der Elektrifizierung steht die Branche vor der Automatisierung des Betriebes: Gerade für den ländlichen Raum versprechen sich die Verkehrsunternehmen davon Kostenvorteile, die den Befreiungsschlag für die Wirtschaftlichkeit zum Beispiel von On-demand-Verkehren im ländlichen Raum bedeuten könnte. Auch der immer gravierender werdende Mangel an Fahrpersonal wirkt als ein Treiber.

Neben Vorträgen zu aktuellen Fahrzeugkonzepten und ihren Einsatzmöglichkeiten werden dort Shuttles präsentiert, die die Zukunft des Fahrens greifbar machen. „Bei der konzeptionellen Ergänzung unserer Fachveranstaltung haben wir das Feedback der Besucherinnen und Besucher von den vorangegangenen Veranstaltungen einfließen lassen und wollen den Aufbruch in eine neue



VDV-E-Buskonferenz: Politik, Branche und Wissenschaft diskutieren die aktuellen Themen rund um alternative Antriebe.

Zeit noch greifbarer machen“, erklärt Martin Schmitz, Geschäftsführer Technik beim VDV: „Mit diesem Schritt haben wir die wichtigsten Zukunftsthemen der Branche in einer Veranstaltung gebündelt, was sie für die Teilnehmenden noch attraktiver macht.“ So können die Besucher an zwei Tagen auf drei Bühnen die Fachvorträge verfolgen und in der Fachaussstellung intensives Networking betreiben.

Mit dem frühen Termin im März 2023 kehrt die VDV-Elektrobuskonferenz wieder in ihren alten Rhythmus zurück. Als erste Veranstaltung des Jahres wartet sie mit einer einzigartigen Kombination von Elektromobilität und Autonomem Fahren auf. „Die VDV-E-Buskonferenz bleibt in diesem Bereich die Leitveranstaltung für den ÖPNV im deutschsprachigen Raum. Wir werden weiterwachsen“, ist sich Martin Schmitz sicher: „Schließlich konnten wir bereits vier Monate vor Veranstaltungsbeginn die gleiche Anzahl an Ausstellern und Bussen für unsere Veranstaltung gewinnen wie im Vorjahr.“ 2022 konnte mit 780 Teilnehmerinnen und Teilnehmern ein neuer Rekord vermeldet werden. Gleiches gilt für die angeschlossene Fachmesse, auf der sich 70 Aussteller mit 19 Fahrzeugen präsentierten.



Weitere Infos unter:
www.ebuskonferenz.de

MELDUNGEN

Neuer Höchststand: Zahl der Mitgliedsunternehmen im VDV steigt auf 647

Zusammenhalt in der „Zeitenwende“: 22 neue Mitglieder hat der VDV in diesem Jahr hinzugewonnen. Neben Verkehrsunternehmen des ÖPNV und des Fernbusverkehrs sind darunter auch Verkehrs- und Zweckverbände sowie Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen. Aktuell zählt der Verband somit 581 ordentliche und 66 außerordentliche Mitglieder im In- und Ausland. „Ich freue mich sehr darüber“, so VDV-Präsident Ingo Wortmann. „In diesen Zeiten zeigt sich, dass diejenigen, die kontinuierliche Sach- und Facharbeit betreiben, gewappnet sind, wenn es um wirtschaftliche Richtungsentscheidungen und effektive Kommunikation geht. Das zahlt sich für die Mitgliedsunternehmen aus – und wird von Partnern aller Couleur anerkannt.“ „Der VDV stellt die ganze Breite und Tiefe in allen Handlungsfeldern sicher“, ergänzt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. „Es ist dieses Alleinstellungsmerkmal, das uns von anderen unterscheidet und worin wir weiter – und digitaler – investieren. Der Verband ist jedoch nichts ohne das unschätzbare wertvolle ehrenamtliche, fachlich getriebene Engagement unserer Mitglieder.“



Projekte für digitales Lernen werden prämiert

Auch im Jahr 2023 vergibt die VDV-Akademie die „Auszeichnung für exzellentes Digitales Lernen im ÖV“ (Foto). Die Ausschreibung richtet sich an Unternehmen, die im öffentlichen Verkehr tätig sind, und bezieht sich auf Projekte, Produkte oder Konzepte des digitalen Lernens. Die Einreichfrist endet am 1. Februar.

Weitere Informationen zur Ausschreibung unter:
<https://bit.ly/3FA2MYO>

Was bringt das neue Jahr den Verkehrsunternehmen? Auf alle Fälle das Deutschland-Ticket. Der VDV und die Redaktion von „VDV Das Magazin“ wünschen allen Leserinnen und Lesern ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2023.



Termin

1.–2. Februar 2023
16. BME-/VDV-Forum Schienen-güterverkehr, Berlin



Die Veranstaltung steht unter dem Motto „Zukunftsmärkte für die Schiene erschließen“. Zielgruppe sind Verlager aus allen Industrie- und Handelsbereichen, Dienstleister aus dem Eisenbahn-Umfeld, Eisenbahnen und Bahnspeditionen.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx

Termin

9.–12. Mai 2023
transport logistic 2023, München



Alle zwei Jahre findet die transport logistic statt - eine der weltweit bedeutendsten Messen für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management. Begleitet wird sie von einer hochkarätigen Konferenz. Der VDV wird wieder mit einem Gemeinschaftsstand dabei sein.

→ <https://transportlogistic.de>

Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Ende Februar 2023.

Unser Online-Magazin finden Sie unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

Die VDV VerbandsApp gibt es unter:

→ app.vdv.de

Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

twitter.com/VDV_Verband

Als berufliches Netzwerk nutzen wir LinkedIn:

www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen/

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Kamekestraße 37–39, 50672 Köln, Tel. 02 21/5 79 79–0, E-Mail: info@vdv.de, Internet: www.vdv.de

Redaktion VDV:

Lars Wagner (V.i.S.d.P.), Leiter Geschäftsbereich Strategie & Kommunikation | Pressesprecher Eike Arnold, Leiter Interne Kommunikation und stellv. Pressesprecher Rahime Algan, Leiterin Online-Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Anschrift der Redaktion:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Redaktion „VDV Das Magazin“, Leipziger Platz 8, 10117 Berlin, vdv-magazin@adhocpr.de

Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.), Nicole Heymann, Christian Jung, Ulla Rettig

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Anzeigen:

AD HOC PR, Gütersloh, Tel. 0 52 41/90 39-0 | anzeigen@adhocpr.de

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2023

Bildnachweise:

Titelmotiv: AdobeStock/Tim, New Africa

AD HOC PR/Stefan Temme (25); AdobeStock/kameraauge (30); AdobeStock/leehoung (30); AdobeStock/lumikk555 (30); AdobeStock/New Africa (5); AdobeStock/Grecaud Paul (2, 18–19); AdobeStock/Swiss-Discovery (2, 26–27); Bildschön Berlin (22–25); Markus Bollen (28, 29); Deutsche Bahn AG/Patrick Kuschfeld (20); F.A.Z./Frank Röth (15); F.A.Z./Marco Urban (2, 14–15, 17); Istockphoto/Fug4s (30); LVV Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (23); picture alliance/dpa (2, 12); picture alliance/dpa (16); picture alliance/greatif (2, 6–7); picture alliance/Snowfield Photography (4–5); SWB/Martin Magunia (7, 8, 9); VDV-Akademie (26, 29); VDV (3, 10, 13, 19)

„VDV Das Magazin“ erscheint alle zwei Monate (sechsmal im Jahr). Alle im Magazin erscheinenden Beiträge und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist die Verwertung ohne die Zustimmung des Herausgebers nicht zulässig. Das gilt vor allem für Vervielfältigungen, Übersetzungen sowie die elektronische Speicherung und Verarbeitung.



JETZT ANMELDEN

3. VDV-Digitalgipfel

Digitale Transformation des öffentlichen Verkehrs

25. Januar 2023 – Digitale Veranstaltung

www.vdv-akademie.de

Für Anregungen, Themenvorschläge, Lob und Kritik oder wenn Sie „VDV Das Magazin“ nicht mehr erhalten möchten, schicken Sie uns bitte eine E-Mail an vdv-magazin@adhocpr.de



14. VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse

+ Zukunftskongress **Autonomes Fahren**

27.–28. März 2023 · Estrel Hotel Berlin

**EBUS meets
Autonomes Fahren**

H₂



VDV Die Verkehrs-
unternehmen

DEVK

NOW
NOW-GMBH.DE

Medienpartner

DER NAHVERKEHR

www.ebuskonferenz.de