

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 01 | 2025



BTW
2025

Der Mobilität in Deutschland eine Richtung geben:

Was die Schiene stärker macht

Seite 6

Investitionen: „Hoher Nutzen
für die Volkswirtschaft“

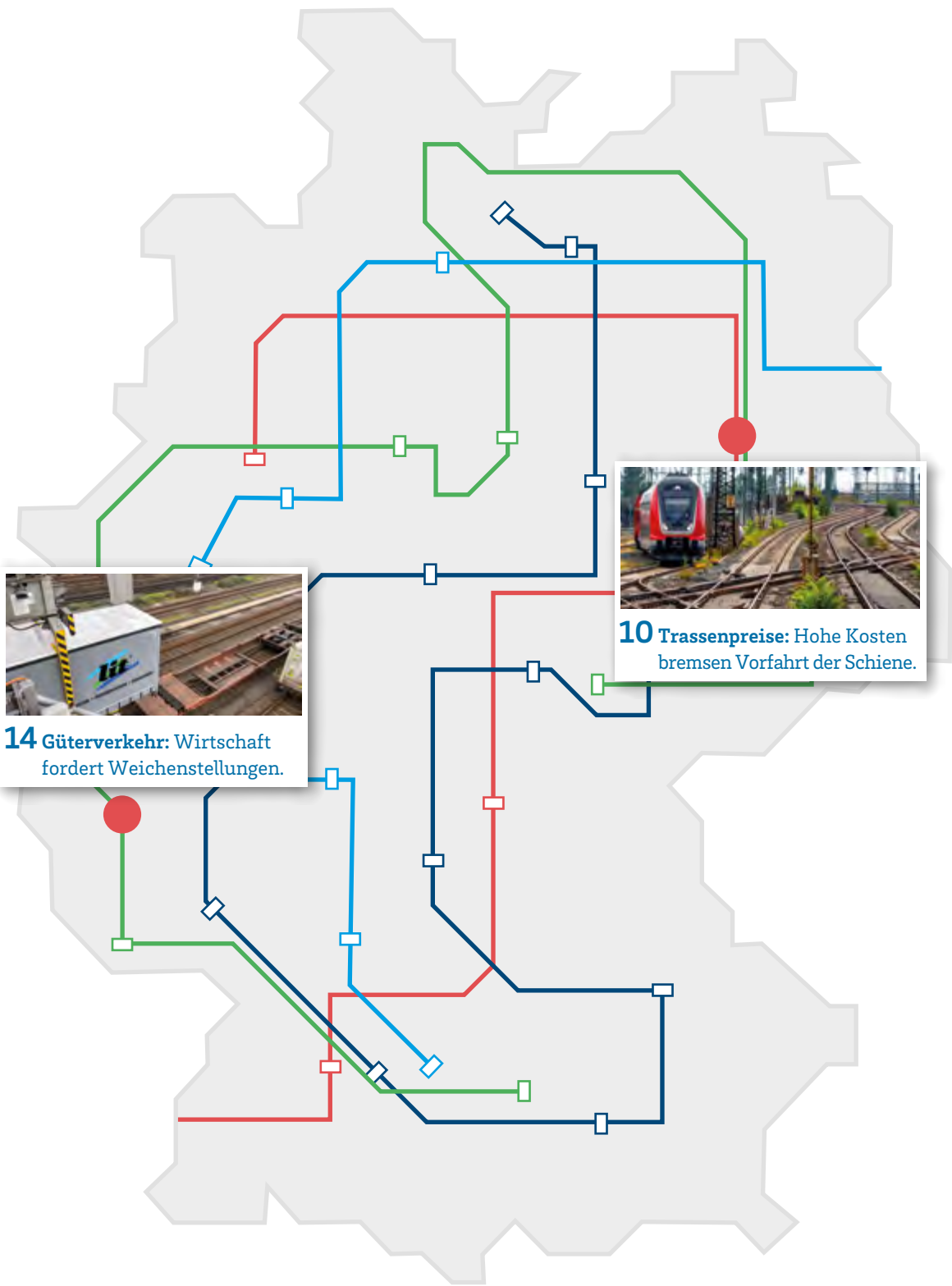
Seite 9

Trassenpreise: Steigende
Kosten bremsen Bahnen aus

Seite 10

Güterverkehr: Wirtschaft will
stärker zum Zug kommen

Seite 14



VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Verkehrspolitik muss wieder wichtiger werden.

4 VDV im Bild
Bundestagswahl: zentrale Forderungen des VDV zum Schienenverkehr

6 Bundestagswahl 2025
Wie die Schiene ihre Möglichkeiten für Wirtschaft und Klima einbringen kann.
- 9 Bundestagswahl 2025**
Infrastrukturinvestitionen: „Hoher Nutzen für die Volkswirtschaft“

10 Hintergrund
Gestiegene Trassenpreise werden für die Eisenbahnen zur Belastung.

13 Hintergrund
2025 wird ein Schlüsseljahr für die Verkehrsbranche.

Verkehrspolitik muss wieder wichtiger werden



Nach der Bundestagswahl müssen die Verkehrspolitik in Deutschland und die Mobilität dringend neu ausgerichtet werden. Aber nicht nur bei Bussen und Bahnen ist die Situation besorgniserregend. Die nächste Bundesregierung muss den Wirtschaftsstandort dringend wieder stärken und Voraussetzungen für ein nachhaltiges Wachstum schaffen. Dafür gilt es, der Verkehrspolitik einen höheren Stellenwert zu geben. Die ins Stocken geratene Transformation des Verkehrssektors in Richtung Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit benötigt frischen Schwung – durch Investitionen in die Dekarbonisierung, in die Eisenbahn und in den öffentlichen Nahverkehr. Am Ausbau der Schienennetze, an mehr Elektrifizierung, deutlich mehr Reaktivierungen sowie an Investitionen in die Digitalisierung von Eisenbahninfrastruktur führt kein Weg vorbei. Vor uns liegt eine gewaltige und langfristige Aufgabe. Deshalb dürfen die Modernisierung und der Ausbau unserer Verkehrssysteme nicht kurzfristigen Haushaltszyklen und politischen Wetterwechseln unterworfen sein. Ein überjähriger Infrastrukturfonds würde endlich

Verlässlichkeit und finanzielle Planungssicherheit schaffen.

Der Wirtschaftsstandort profitiert von einer starken Eisenbahn, zum Beispiel wenn Pendlerinnen und Pendler pünktlich und zuverlässig zur Arbeit kommen und wenn Waren und Rohstoffe effizient und klimafreundlich transportiert werden. Deshalb brauchen wir bessere Rahmenbedingungen, die den Schienengüterverkehr verlässlich und attraktiv machen. Vor allem die hohen Trassenpreise haben sich zu einem erheblichen Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Lkw entwickelt.

Nur mit einer klaren Richtung für die Mobilität und mit verlässlichen Finanzierungsstrukturen kann der Wirtschaftsstandort gestärkt und die Verkehrswende gemeistert werden.

Herzlichst, Ihr
Ingo Wortmann
Ingo Wortmann

- 14 Hintergrund**
„Gerolsteiner“-Geschäftsführer Ulrich Rust über das Engagement für den ländlichen Raum

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





Mehr Personen und Güter auf die Schiene bringen und den Wirtschaftsstandort stärken: Zur Bundestagswahl 2025 hier einige der zentralen VDV-Forderungen, wie der Schienenverkehr in Deutschland nachhaltig gestaltet werden kann.



SCHIENENNETZ AUSBAUEN,
ENGPÄSSE BESEITIGEN



PERSONALBEDARF BEI
DER EISENBAHN DECKEN



STÄRKUNG DES
SCHIENENGÜTERVERKEHRS



STABILE FINANZIERUNG SICHERN,
BEI ABGABEN ENTLASTEN



INFRASTRUKTUR SANIEREN
UND DIGITALISIEREN



EMISSIONSFREIE ANTRIEBE
UND ELEKTRIFIZIERUNG FÖRDERN



INNOVATIVE TECHNOLOGIEN
FÜR DEN GÜTERVERKEHR FÖRDERN



GENEHMIGUNGSVERFAHREN
UND ZULASSUNG BESCHLEUNIGEN



Weitere Infos zu den Forderungen:
www.vdv.de/deutschland-weiterbringen-schiene.aspx



Transformation braucht Verlässlichkeit

Das System Eisenbahn wird in diesem Jahr 200 Jahre alt. Zunächst in Großbritannien, 2035 auch in Deutschland. Bei der Bundestagswahl geht es auch um die Zukunft der Bahn, deren Vorzüge wieder stärker erkannt werden. Wie kann die Schiene ihre Möglichkeiten für den Wirtschaftsstandort und den Klimaschutz dauerhaft und zum Nutzen der Gesellschaft stärker einbringen?

GROSSER DREIKLANG FÜR DEN PERSONENVERKEHR



- ▶ **Dichte Takte** im Nahverkehr, eine zuverlässige Vernetzung von Fernzügen und Schienennahverkehr mit dem ÖPNV, überall schnelle und gute Anschlüsse: Was in Metropolregionen bereits funktioniert, muss in vielen ländlichen Regionen, wo rund 50 Millionen Menschen leben, ausgebaut werden.
- ▶ **Das große Ziel:** Der Dreiklang aus Deutschland-Ticket, Deutschland-Angebot und Deutschland-Takt. Eisenbahn und ÖPNV preiswert und komfortabel. Unkompliziert ohne Tarifvielfalt über Ländergrenzen und Verkehrsverbünde hinweg.
- ▶ **Mehr Bahn für die Mobilitätswende:** Mehr Züge für das Umsteigen vom Auto. **Mehr Strecken:** Jahrzehntlang ist das Eisenbahnnetz in Deutschland immer kleiner geworden. Der neue Trend ist Ausbau und Neubau. Nicht nur spektakuläre Großprojekte sind notwendig, sondern gerade auch kleinere Maßnahmen, um Engpässe zu beseitigen, damit Verspätungen weniger werden.
- ▶ **Automatisierung und Digitalisierung** machen die Eisenbahn „intelligent“ und damit fit für wachsende Mobilitätsbedürfnisse. Wirtschaftsfördernd und klimaverträglich, energieeffizient und bedarfsgerecht. Für die Forschung und Entwicklung und ebenso für die Implementierung zukunftsweisender Technologien müssen die öffentlichen Haushalte Mittel bereitstellen.

PARTNER DER WIRTSCHAFT UND BEIM KLIMASCHUTZ



- ▶ Der Güterverkehr boomt. Im Sektor Transport und Logistik ist die Bahn konkurrenzlos in Sachen Klimaschutz, der als Faktor zunehmend auch in die Preise eingeht. Ihre Möglichkeiten sind ausbaufähig: **Zusätzliche Gleisanschlüsse** in Gewerbegebieten, neue Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr und multimodale Knoten können Güterverkehre von der Straße auf die Schiene verlagern.
- ▶ **Neue Logistikkonzepte unter Einsatz der Schiene** sind gefragt. Etwa für Pakettransporte. Neun Millionen Sendungen sind jede Nacht durch Deutschland unterwegs. Dafür müssen auf den innerdeutschen Hauptstrecken Engpässe für den Zugverkehr beseitigt werden. Anhaltender Förderbedarf aus dem Bundeshaushalt auch beim Verkehr von Einzelwagen und Wagengruppen. Nur so lässt sich dieses aufwendige Transportgeschäft wirtschaftlich auf der Schiene halten.
- ▶ **Modernisierung durch Technik:** Hohe Produktivitätsverbesserungen verspricht die **Digitale Automatische Kupplung (DAK)**. Automatisiertes Wagenkuppeln und Datenkommunikation über den gesamten Zugverband mit der Einbindung in **digitalisierte Logistikketten**. 450.000 Güterwagen in ganz Europa müssten umgerüstet werden. Kostenpunkt: geschätzte 13 Milliarden Euro. Das kann nur mit öffentlichen Mitteln finanziert werden.

INFRASTRUKTUR: SCHNELLE NEUSTARTS

- Die **Wiederentdeckung der Schiene**: Die Deutsche Bahn hat mit der Generalsanierung der Riedbahn Frankfurt – Mannheim den Anfang gemacht. Sämtliche hoch belasteten Strecken sollen folgen. Aber auch außerhalb des Kernnetzes warten Fahrwege und Bahnhöfe auf die Erneuerung. Zudem müssen Engpässe beseitigt und Knotenpunkte ausgebaut werden. Für die anstehenden Milliardeninvestitionen sind in den öffentlichen Haushalten erhebliche Baukostenzuschüsse einzuplanen.
- **Schneller zulassen, schneller planen und bauen**. Schieneninfrastrukturvorhaben liegen im überragenden öffentlichen Interesse. Das muss gesetzlich verankert werden, insbesondere die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Bauvorhaben. Die bereits vorgenommenen Vereinfachungen in der Planfeststellungsgesetzgebung müssen weitergeführt werden.
- Das Ende des Dornröschenschlafs: **Reaktivierung** stillgelegter Bahnstrecken. Glatter Asphalt

für Radler statt blanker Gleise – das wird immer häufiger rückgängig gemacht. Die Neufassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) schafft neue Fördermöglichkeiten. Bisher begrenzt bis 2030. Der VDV schlägt vor, das **GVFG weiter als Finanzierungsinstrument** zu erhalten und fordert für die Bundestagswahl 2025 eine deutliche Erhöhung der GVFG-Mittel auf mindestens 3 Milliarden Euro jährlich, um den steigenden Bedarf für Ausbau und Modernisierung des ÖPNV zu decken. Zudem soll der Förderkatalog um emissionsfreie Busse erweitert und mit einem Volumen von 1 Milliarde Euro pro Jahr erweitert werden, um die Umstellung auf klimafreundliche Antriebe zu fördern.

► **Webfehler im Trassenpreissystem**. Die Fahrt auf Schienen wird immer teurer, weil Netzbetreiber DB InfraGO Zinskosten auf das Eigenkapital weitergeben muss. Das bremst im Güterverkehr die Wettbewerbsfähigkeit. Fällig ist eine **Neujustierung des Systems** (siehe auch Beitrag S. 10).



BTW
2025

„Hoher Nutzen für die Volkswirtschaft“

Die Eisenbahn zum „Verkehrsträger des 21. Jahrhunderts“ ausbauen: So formuliert VDV-Präsident Ingo Wortmann (Foto) das Ziel der Branche. Er setzt auf eine Verkehrs- und Finanzpolitik, die diesen Gedanken mitträgt und nach der Wahl die Weichen entsprechend stellt.



Herr Wortmann, in den Zukunftsperspektiven der Branche spielt das Deutschland-Ticket eine entscheidende Rolle. Ist das angesichts der leeren öffentlichen Kassen überhaupt realistisch?

» **Ingo Wortmann:** In der Tat stellt das Regionalisierungsgesetz (RegG) immer noch keine hinreichende Grundlage für eine dauerhafte Finanzierung des Deutschland-Tickets dar. Mangels einer Langfristperspektive fehlen Beschlüsse zur Einnahmenaufteilung, zur Schaffung von neuen Entscheidungsstrukturen oder auch zum Aufbau einer zentralen digitalen Vertriebsplattform, die jährlich Effizienzgewinne in Millionenhöhe verspricht. Der VDV schlägt vor, dem Deutschland-Ticket und seiner Finanzierung eine Langfristperspektive von mindestens zehn Jahren zu geben. Dazu brauchen wir aber auch die Zusage des Bundes, seinen Finanzierungsbeitrag in Höhe von 1,5 Milliarden Euro jährlich bedarfsgerecht zu dynamisieren.

Die Perspektiven für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sehen kaum vorstellbare Milliardeninvestitionen vor. Kann unsere Gesellschaft das überhaupt stemmen?

» In den gegenwärtigen Diskussionen um die Haushaltsprobleme der öffentlichen Hand taucht immer wieder der Gedanke auf, das hohe und weithin ungenutzte Privatvermögen der Deutschen und auch ausländischer Investoren für Projekte zu aktivieren, von denen letztlich alle etwas haben. Wir schaffen ja klimaneutrale Mobilität! Überlegt wird auch schon mal, die Wirtschaft in Finanzierungsmodelle einzubinden, denn ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem stellt einen nicht unwichtigen Standortvorteil dar. Nicht übersehen sollte man auch: Auskömmliche Investitionen in Busse, Bahnen und deren Infrastrukturen haben einen großen volkswirtschaftlichen Nutzen. Jeder Euro, der

durch die Verkehrsunternehmen erwirtschaftet wird, ist mit einer mehr als doppelt so hohen Wertschöpfung verknüpft. Und nicht zu vergessen sind die klimaschädlichen Subventionen des Bundes in zweistelliger Milliardenhöhe.

Wo sehen Sie den Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung der Eisenbahn?

» Der Ausbau der Eisenbahn zum Verkehrsträger des 21. Jahrhunderts erfordert hohe Kontinuität und eine langfristige Strategie, in das Schienennetz zu investieren. Dies kann durch eine Finanzierungslösung mithilfe von Fondsmodellen zum Bestandserhalt sowie für den Neu- und Ausbau unterstützt werden. Neu geordnet werden muss zudem die Finanzierung der nicht-bundeseigenen Schieneninfrastrukturen, die rund 6.000 Kilometer, also 15 Prozent des deutschen Schienennetzes, umfassen. Sie spielen eine große Rolle für die Resilienz des Schienensystems, insbesondere während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore. Der VDV schlägt hierzu die Einrichtung eines bundesweiten und überjährigen NE-Infrastrukturfonds vor.

Geklagt wird häufig, dass die fürs Klima wichtige Streckenelektrifizierung nicht vorankommt.

» Bislang sind nur rund 60 Prozent des Bundesschienennetzes elektrifiziert. Nimmt man die NE-Netze hinzu, liegt der Elektrifizierungsgrad sogar nur bei 54 Prozent. Für Klima- und Umweltschutz sollte das Streckennetz möglichst durchgängig elektrifiziert werden. Mit einem Sonderprogramm des Bundes könnten die nötigen Anreize geschaffen werden. Ein solches Programm wäre auch für die Bereitstellung von Ausweichstrecken im Störfall oder während Bauphasen von großer Bedeutung.

Teure Trassen bremsen Vorfahrt der Schiene

Die Finanznöte des Bundes bringen die Mobilitätswende in Gefahr. 2025 sollen die Trassenpreise für die Nutzung von Strecken und Bahnanlagen im zweistelligen Prozentbereich steigen, weil die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zinslasten aus der jüngsten Eigenkapitalerhöhung des Bundes an den Bahnkonzern übernehmen müssen. Das Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“ rückt in weite Ferne, denn die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn wird durch die steigenden Kosten immer weiter ausgehebelt. Der VDV sucht mit zwei Modellen nach Auswegen.

Im Güterverkehr erscheint es ganz einfach: hier die Lkw-Maut, dort die Schienenmaut, also der Trassenpreis – ein redliches Miteinander in Markt und Wettbewerb. Doch Trassenpreise sind auch im Personenverkehr der Bahnen ein immer drückenderer Kostenfaktor. Eingeführt mit der Bahnreform 1994, erlebt der Gebührenkatalog des Trassenpreissystems von Anfang an immer wieder Veränderungen bis hin zu komplexen und komplizierten Neufassungen mit einer Fülle detaillierter Regelungen. Zudem ist er nahezu dauerhaft gerichtlichen Auseinandersetzungen unterworfen (siehe Infokasten S. 12). Dabei blieb eins beständig: Züge auf dem deutschen Schienennetz zu fahren, wurde und wird immer teurer.

Das akute Problem ist letztlich die viel diskutierte, im Grundgesetz verankerte Schulden-

bremse, die die finanziellen Spielräume des Bundeshaushaltes derzeit ausbremst. Eigentlich wollte die Ampel-Regierung Milliardensummen aus dem „Klima- und Transformationsfonds“ (KTF) des Bundes an den bundeseigenen Konzern Deutsche Bahn überweisen. Die für das Netz zuständige Tochter DB InfraGO sollte mit diesen Mitteln die Ertüchtigung des Schienennetzes vorantreiben. Daraus wurde nichts, weil das Bundesverfassungsgericht die von der Bundesregierung geplante Mittelzuführung in den KTF aus Finanzpolstern, die für die Corona-Krise im Haushalt des Jahres 2021 reserviert waren, für verfassungswidrig hält. Der Ausweg, von politischen Beobachtern schon mal als „Taschenspielertrick“ bezeichnet: eine stattdessen vorgenommene Eigenkapital-Zuführung. Für die muss die Netztochter nun eine Verzinsung leisten. Und das betrifft die Bahnbetreiber unmit- →



TRASSENPREISE VOR DEM EUROPÄISCHEN GERICHTSHOF

Einmal mehr muss sich die Justiz mit dem Trassenpreissystem auseinandersetzen. Das Verwaltungsgericht Köln will vom europäischen Gerichtshof (EuGH) eine Vorab-Entscheidung darüber haben, ob das deutsche Schienenmautsystem in seiner Fassung für das Jahr 2025 europäischem Recht entspricht. Auslöser waren Klagen aus dem Bahnkonzern und von einer Reihe von Güterbahnen, die sich gegen die von der Bundesnetzagentur verfügte Trassenpreiserhöhung wenden. Hintergrund ist, dass der Netzbetreiber mit den Trassenpreisen, wie hier in „VDV Das Magazin“ beschrieben, seine Vollkosten erwirtschaften muss. Diese sind nach einer Kapitalzuführung vom

Eigentümer Bund an die DB-Tochter durch die gesetzlich fälligen Zinszahlungen erheblich gestiegen. Also verteuert sich zwangsläufig die Benutzung von Gleisen und Bahnanlagen. Knackpunkt ist das im Beitrag beschriebene Detail, das in der Branche als Webfehler des Gebührensystems gesehen wird: Die Trassenpreise für den Schienennahverkehr werden dem Willen von Bund und Ländern entsprechend „gedeckt“, also niedrig gehalten. In der Konsequenz müssen deshalb Fernverkehr und Güterverkehr die Hauptlast der Gebührenanhebung tragen. Das ist speziell für das Cargo-Geschäft fatal. Und für die Umwelt: Der Trend, Güter von der Straße auf die Schiene zu holen, verkehrt sich ins Gegenteil.

telbar. Da das Eisenbahnregulierungsgesetz der DB InfraGO vorschreibt, mit den Trassenentgelten schwarze Zahlen und damit die „Vollkosten“ zu erwirtschaften, werden die Zinsen auf die Schienenmaut aufgeschlagen. Macht laut DB InfraGO im laufenden Jahr eine Verteuerung um durchschnittlich 20 Prozent.

„Kaum noch wettbewerbsfähige Preise“

Das verschlechtert in erster Linie den knallharten Güterverkehrswettbewerb zwischen Schiene und Straße. „Bei einigen Güterbahnen machen die Trassenpreise mittlerweile einen erheblichen Teil der Betriebskosten aus“, beobachtet VDV-Vizepräsident Joachim Berends. „Mit derart hohen Belastungen lassen sich kaum noch wettbewerbsfähige Preise kalkulieren.“ Branchen wie

die Chemie-, Stahl- und Automobilindustrie, die in der Regel nicht auf den Schienentransport verzichten können, müssten sich auf steigende Kosten einstellen: „Die Produktion wird teurer – und damit unter dem Strich auch die Produkte.“ Allein die im VDV zusammengeschlossenen Unternehmen transportieren, so Joachim Berends, jährlich rund 360 Millionen Tonnen Fracht mit den Güterbahnen: „Das ersetzt am Tag rund 60.000 voll beladene Lkw auf deutschen Straßen.“

Die Bundesregierung habe zwar das erklärte Ziel, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern. Eine Trassenpreisförderung für den Personen- und den Güterverkehr solle dies unterstützen, die Mittel aus dem Bundeshaushalt seien aber zurückgefahren worden – statt der erforderlichen 350 Millionen Euro seien es zuletzt nur 275 Millionen gewesen. Ohnehin bringt die Förderung nicht unbedingt mehr Verkehr auf die Schiene, sondern federt lediglich die Preiserhöhungen ab. Die fehlende Unterstützung werde sich mit deutlich steigenden Kosten schmerzhaft auswirken.

Nachjustierung: Bremsen für das Preissystem

Experten des VDV haben sich deshalb an einen Tisch gesetzt und nach Auswegen gesucht. Herausgekommen sind zwei Modelle. Ein kleinerer Schritt wäre eine Lösung, die ihre Autoren bescheiden mit „Nachjustierung“ überschrieben haben. Da geht es laut Joachim Berends um eine Optimierung des bisherigen Trassenpreissystems auf Basis der Vollkostendeckung mit „einer gerechteren, fairen Kostenverteilung und einer kontrollierten Kostenentwicklung“. Ein wesentlicher Punkt: Bisher gibt es unterschiedliche Entgelte für die einzelnen Verkehrsarten mit speziellen Sonderregelungen für den SPNV. Hier sind die Trassenpreise „gedeckt“. Bund und Länder wollen damit erreichen, dass das Verkehrsangebot nicht durch hohe Ticketpreise unattraktiv wird. Joachim Be-

rends: „Wenn diese Deckelung aufgehoben wird, könnten die Entgelte für den Güterverkehr wie für den Fernverkehr deutlich sinken, ohne dass die Vollkostendeckung gefährdet wäre.“ Hinsichtlich zukünftiger Preisentwicklungen schlägt dieses Modell vor, das Trassenpreissystem gewissermaßen mit Bremsen auszustatten, etwa mit einem transparenten objektiven Index und langfristigen Preisobergrenzen, um den Bahnunternehmen und ihren Kunden eine bessere Planungssicherheit zu geben. Begrenzte Zinslasten im Innenverhältnis zwischen Bund und Bahn könnten weitere Erleichterungen bringen, ebenso wie eine im Fünf-Jahres-Turnus wiederkehrende Überprüfung und Anpassung des Gesamtsystems an die wirtschaftlichen Realitäten.

Als Alternative hat der VDV auch einen Vorschlag für eine „Neukonzeption“ vorgelegt. „Ideal wäre es wahr-

scheinlich, das Trassenpreissystem noch einmal völlig neu zu strukturieren, um eine pragmatische und zugleich wettbewerbstaugliche Lösung herbeizuführen“, sagt der VDV-Vizepräsident und Chef der Bentheimer Eisenbahn, die im Güterverkehr bundesweit sowie im Schienenpersonennahverkehr tätig ist. So sieht dieses Modell den Abschied von der Vollkosten-Abrechnung zugunsten der „Grenzkosten“ vor, wie beispielsweise auch im Bahnland Schweiz. Netzbetreiber und Eisenbahnunternehmen würden bei einem solchen System die durchaus niedrigeren Kosten jeder einzelnen Zugfahrt als Basis für den Trassenpreis nehmen. Und Belastungen etwa durch Eigenkapitalzinsen würden keine Rolle spielen. Klar sei natürlich, dass DB InfraGO vom Eigentümer Bund einen finanziellen Ausgleich für die nur noch geringer erzielten Trassenpreise und damit letztlich für die Differenz zwischen Grenzkosten und Vollkosten erhalten muss.

2025: Ein Schlüsseljahr für die Verkehrsbranche

Nicht nur für Berlin, sondern auch für Brüssel fordert der VDV klare Weichenstellungen. Während in Deutschland die neue Bundesregierung ihre verkehrspolitischen Ziele definieren wird, muss in Brüssel das neu besetzte EU-Verkehrskommissariat mit weitreichenden Initiativen die Richtung für eine nachhaltige Mobilität in Europa vorgeben. „Die Ziele eines nachhaltigen Wirtschaftswachstums und der wirtschaftlichen Transformation sind auf dem Kontinent und in Deutschland nur erreichbar, wenn Berlin und Brüssel die richtigen Rahmenbedingungen schaffen“, betont VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Insbesondere Busse und Bahnen müssen stärker in den Fokus gerückt und als Teil der Lösung verstanden werden.“ Der Branchenverband VDV sieht mit Blick auf den Sustainable Transport Investment Plan, beim Clean Industrial Deal sowie bei der EU-weiten Regulierung des Vertriebs Chancen wie Risiken. „Eine bessere Integration der Vertriebssysteme ist im Sinne der Fahrgäste wichtig“, so Ingo Wortmann: „Doch es darf nicht passieren, dass private Plattformen Gewinne auf Kosten der Verkehrsunternehmen erzielen. Faire Konditionen und der Schutz von Kundendaten müssen sichergestellt werden.“ Die Branche müsse in der Lage bleiben, ihr Angebot datenbasiert zu optimieren.

→ bit.ly/VDVEuropaBroschuere



Was dem Lkw seine Maut, ist dem Güterzug sein Trassenpreis. Der wird für die Eisenbahnen – auch im Personenverkehr – zunehmend zur wirtschaftlichen Herausforderung.





Umschlag eines Spezialaufliegers: Der Mineralwasserhersteller Gerolsteiner Brunnen setzt mit seinem Logistikpartner L.I.T. bereits kombinierte Bahn-Lkw-Transporte um und will den regionalen Schienenausbau vorantreiben.

„Besonderheiten des ländlichen Raums müssen stärker beachtet werden“

Vielerorts setzt sich die Wirtschaft auch für die Schiene ein – wie der Mineralwasserhersteller Gerolsteiner Brunnen mit Sitz in der Eifel. In einem Positionspapier fordert das Unternehmen von der Politik Weichenstellungen für klimaneutralen Güterverkehr im ländlichen Raum, wie Ulrich Rust (Foto), Geschäftsführer für Technik und Logistik, erläutert.



Herr Rust, welche Rolle spielt der Schienengüterverkehr aktuell in der Logistik von Gerolsteiner?

» **Ulrich Rust:** Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist ein wichtiger Teil unserer Dekarbonisierungsstrategie. Auf diese Weise könnten wir einen erheblichen Teil der Emissionen einsparen, die für die Erreichung unserer ehrgeizigen Klimaziele benötigt werden. Hier liegt also ein großer Hebel. Wir sind jedoch noch lange nicht so weit, wie wir es uns wünschen. Die Gründe dafür sind vielfältig und liegen insbesondere an der schlechten Infrastruktur, die zu einem weiterhin hohen Anteil an straßengebundenem Transport führt. Der nächste Güterbahnhof ist beispielsweise 100 Kilometer von uns entfernt. Wir tun einiges, um unser Wirtschaften nachhaltiger zu gestalten. Aber natürlich

sind Mehrkosten und Unregelmäßigkeiten in der Zuverlässigkeit nur bis zu einem gewissen Maße tragbar.

Warum ein solches Positionspapier zu diesem Zeitpunkt?

» Die Voraussetzungen für eine Verkehrswende müssen von der Politik geschaffen werden. Daher haben wir unsere Aktivitäten in Richtung einer gezielten Kommunikation unserer Bedürfnisse und Forderungen schon das ganze Jahr 2024 über intensiviert – sei es mit einem Politikbrief, zahlreichen Stakeholder-Gesprächen oder einer parlamentarischen Veranstaltung in Berlin. Die vorgezogenen Neuwahlen hatten keinen Einfluss auf die Veröffentlichung unseres aktuellen Positionspapiers. Die Politik hat schon zu lange gezögert, eine echte Verkehrswende zu initiieren. Dies muss endlich

angepackt werden. Der Zeitpunkt war zum Handeln besser denn je, weil die Parteien gerade ihre Programme ausarbeiten. Unser Wunsch war es, dass das Thema Infrastruktur im ländlichen Raum darin Berücksichtigung findet.

Welche Wünsche hat Gerolsteiner an die regionale und über-regionale Politik?

» Unsere Forderung ist klar: Jetzt handeln statt warten! Wir brauchen jetzt einen ganzheitlichen Fahrplan, wie die Dekarbonisierung des Güterverkehrs in Deutschland gelingen kann. Dabei gibt es zwei Baustellen. Zum einen fehlt es an einer umfassenden Strategie, die kurz- und langfristiges Handeln und Zielebenen miteinander verzahnt sowie Verkehrsträger und Infrastrukturausbau zusammendenkt. Neben klaren und verbindlichen Aussagen für den Einsatz von Brückentechnologien – ohne ein böses Maut-Erwachen wie bei Bio-LNG – braucht es jetzt eine klare Pfadfestlegung, auf welche Antriebstechnologien in welchen Anwendungsfeldern gesetzt wird und wie ein verbindlicher Fahrplan zum flächendeckenden Ausbau der nötigen Infrastruktur aufgestellt sein soll. Und es braucht einen klaren Plan, wie ein höherer Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene durch den Ausbau der Netze und die Stärkung des Kombinierten Verkehrs erreicht werden kann. Um eine solche Strategie zu entwickeln, braucht es einen breiten überparteilichen Ansatz und die enge Kooperation zwischen Bund, Ländern und Kommunen.

Warum setzen Sie sich für den ländlichen Raum ein?

» Der ländliche Raum muss in diese Diskussion konsequent integriert werden. Rund die Hälfte der deutschen Wirtschaftskraft und der Großteil der Lebensmittelproduktion wird jenseits von Metropolen erbracht. Trotz der Hetero-

genität der ländlichen Regionen im gesamten Bundesgebiet haben diese Regionen gemeinsam, dass ihr Anschluss an die Verkehrsinfrastruktur im Vergleich zu urbanen Gebieten deutlich schlechter ausgeprägt ist. Dadurch gibt es auf dem Land einen hohen Anteil an straßengebundenem Transport mit entsprechenden Emissionen der größtenteils fossilen Antriebe. Die ländlichen Gebiete verlieren dadurch ihre Attraktivität als Standort für produzierende Unternehmen und in der Folge auch als Lebensmittelpunkt. Die Besonderheiten des ländlichen Raums müssen stärker in Strategien, Gesetzen und Förderrichtlinien beachtet werden.

Inwiefern müsste die Infrastruktur vor Ort ausgebaut werden?

» Ein Beispiel ist die Eifelstrecke zwischen Köln und Trier. Sie wurde durch die Hochwasserkatastrophe im Jahr 2021 teilweise zerstört, und es wäre jetzt genau der richtige Zeitpunkt, sie zukunftsweisend wieder auf- und auszubauen. Daher engagieren wir uns in dem Bündnis zum Ausbau der Eifelstrecke mit verschiedenen Unternehmen und Organisationen aus der Region. Unsere wichtigste Forderung ist der zweigleisige Ausbau der Eifelstrecke, der nicht nur Güterverkehr auf der bislang stark ausgelasteten Strecke ermöglichen würde, sondern auch die Fahrzeit von Köln nach Trier deutlich verkürzen und somit den Transport unserer Waren deutlich nachhaltiger und wirtschaftlicher machen würde. Leider sträubt sich die Politik vor den Investitionen, dabei liegen die Vorteile auf der Hand.



Hier finden Sie das Positionspapier:
bit.ly/Klima_Gerolsteiner



In der internen Logistik stellt Gerolsteiner Brunnen seine Staplerflotte bis 2026 komplett auf Elektroantrieb um.

Von der Politik erwartet das Unternehmen einen klaren Plan, wie mehr Güter auf die Schiene kommen können – etwa durch die Stärkung des Kombinierten Verkehrs.



Wir machen Deutschland grüner!



Wir von Wrightbus freuen uns sehr, dass unsere ersten Kite Hydroliner in Deutschland für die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) fahren. Im Linienbetrieb sorgen sie für weniger CO₂ und damit für saubere Luft im Rheinland.

wrightbus.com/de



WRIGHT

Die Zukunft fährt grün.

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 01 | 2025



Der Mobilität in Deutschland eine Richtung geben:

Wie der ÖPNV stärker wird

Seite 6

Finanzierung: Branche erwartet mehr Verlässlichkeit

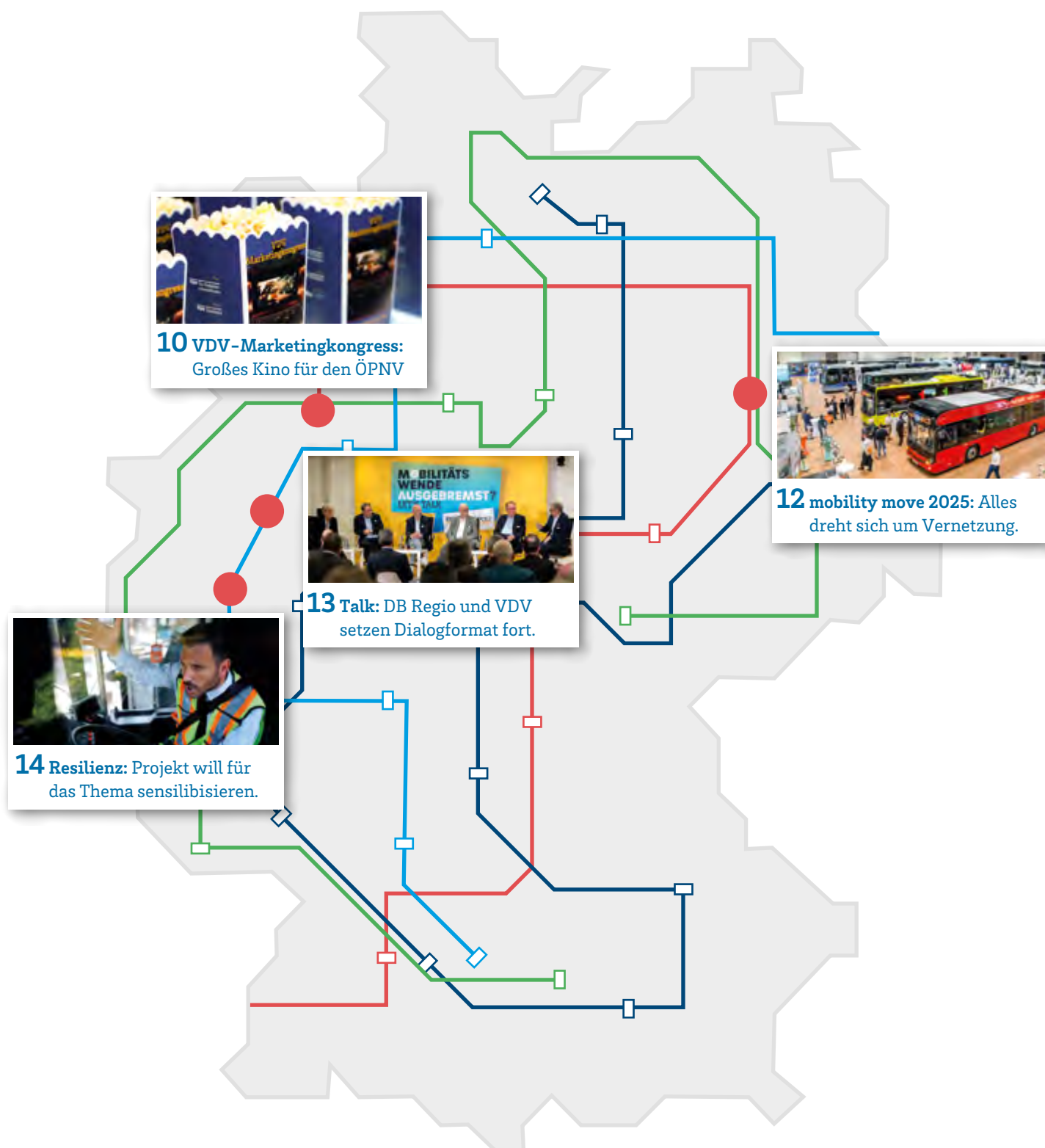
Seite 9

Künstliche Intelligenz: Beispiele aus Marketing-Praxis vorgestellt

Seite 10

Kulturelle Vielfalt: Lernformat unterstützt das Miteinander

Seite 14



VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Schnellstmöglich Perspektiven für den ÖPNV schaffen
- 4 VDV im Bild**
Der VDV fordert im Vorfeld der Bundestagswahl, den ÖPNV zu priorisieren.
- 6 Bundestagswahl 2025**
Verlässlichkeit stärkt Transformation.
- 9 Bundestagswahl 2025**
VDV-Hauptgeschäftsführer Wolff: „Ich erwarte mehr Verlässlichkeit.“
- 10 Hintergrund**
Fachleute diskutierten künstliche Intelligenz und Onlinemarketing.
- 12 Aktuell**
„mobility move '25“: elektrisch, autonom, digital und menschlich

Schnellstmöglich Perspektiven für den ÖPNV schaffen



Die Eisenbahninfrastruktur marode, die finanzielle Situation im ÖPNV mehr als schwierig: So lässt sich die aktuelle Situation ungeschönt zusammenfassen. Sofort zu Beginn der nächsten Legislaturperiode müssen auch die Probleme bei Bussen und Bahnen angepackt werden. Die Zeit drängt. Trotz der Preisanpassung beim Deutschland-Ticket zu Jahresbeginn wird sich die ohnehin schon dramatische Finanzierungssituation im ÖPNV zuspitzen. Schon jetzt wissen sich die Aufgabenträger und Unternehmen mancherorts nur noch mit Angebotskürzungen zu helfen.

Stichwort Deutschland-Ticket: Das von mittlerweile 13 Millionen Menschen genutzte Angebot benötigt baldmöglichst eine Finanzierungsperspektive, die über 2025 hinausgeht – am besten für zehn Jahre. So ließe sich Verlässlichkeit schaffen für Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und Arbeitgeber, die über eine Einführung als Jobticket nachdenken, aber den Aufwand aufgrund einer zu kurzfristigen Perspektive scheuen. Ob und welches Potenzial im Deutschland-Ticket noch schlummert, das wissen wir erst mit einer langfristig gesicherten Finanzierung.

Tragfähige Finanzierungslösungen benötigen wir auch bei den Investitionen in die Infrastruktur – der Erneuerung von Haltestellen, Gleisen und Betriebshöfen – sowie bei der Modernisierung unserer Fahrzeugflotten, insbesondere der Förderung von emissionsfreien Bussen.

Allein in den ÖPNV-Unternehmen, die der VDV vertritt, arbeiten mehr als 150.000 Menschen. Nicht zuletzt deshalb ist der ÖPNV ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Ein flächendeckender und verlässlicher Nahverkehr leistet zudem einen wesentlichen Teil zur Daseinsvorsorge. Wir schaffen preiswerte Mobilität für alle, auch in ländlichen Räumen mit flexiblen On-Demand-Angeboten. Wer dem ÖPNV die Mittel kürzt, nimmt in Kauf, dass Millionen Menschen auf ihren Wegen zur Arbeit oder in ihrer sozialen Teilhabe betroffen sind.

Herzlichst, Ihr

Oliver Wolff

- 13 Aktuell**
„Mobilitätswende ausgebremst?“: Nahverkehrsdialog in Düsseldorf
- 14 Aus dem Verband**
Projekt will interkulturelles Verständnis und Resilienz von ÖPNV-Unternehmen stärken.



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

Bezahlbare und klimafreundliche Mobilität für alle: Der VDV fordert im Vorfeld der Bundestagswahl 2025, den ÖPNV zu priorisieren. Hier eine Auswahl von Maßnahmen und Investitionen, die helfen, den Nahverkehr flächen-deckend und klimafreundlich weiterzuentwickeln.

**BTW
2025****ÖPNV****ÖPNV-INFRASTRUKTUR
SANIEREN UND AUSBAUEN****ÖPNV-ANGEBOTE
AUSBAUEN UND VERBESSERN****PERSONAL GEWINNEN
UND ENTWICKELN****AUF EMISSIONSFREIE
ANTRIEBE UMSTELLEN****DIGITALISIERUNG UND
INNOVATIVE MOBILITÄT****FINANZIERUNG LANGFRISTIG
UND VERLÄSSLICH SICHERN****SICHERHEIT IM ÖPNV**

Weitere Infos zu den Forderungen:
www.vdv.de/deutschland-weiterbringen-oepnv.aspx



Verlässlichkeit stärkt Transformation

Die Mobilitätswende stärkt die regionale Wirtschaft, sichert Arbeitsplätze und ist ein Schlüsselprojekt auf dem Weg zur Klimaneutralität. Hierfür braucht es einen attraktiven ÖPNV in Stadt und Land. Ansätze und Ideen gibt es reichlich, doch die Finanzierung dieser Transformation ist von der Unsicherheit politischer Entscheidungen geprägt.

ÖPNV-ABFAHRT IN DIE ZUKUNFT?

- ▶ **Mehr Busse, mehr Bahnen.** Und klimaneutrale Mobilität mit innovativen Antriebstechnologien. Das ist der gesellschaftliche und wirtschaftliche Anspruch an den ÖPNV. Um ihn zu erfüllen, müssen die öffentlichen Haushalte konsequent investieren. Der Nachhol- und Ersatzbedarf allein für den ÖPNV wird auf kommunaler Ebene auf über 60 Milliarden Euro geschätzt.
- ▶ **Linienverkehr ohne Schadstoffemissionen:** Die EU-Richtlinie über saubere Fahrzeuge schreibt präzise vor, dass immer mehr Busse mit ökologisch sauberen Antrieben beschafft werden müssen. In Deutschland fahren schon 6.000 Busse überwiegend mit Elektro- oder Wasserstoff-Antrieb. Eine stolze Zahl, doch im ÖPNV müssen noch über 40.000 Dieselfahrzeuge ersetzt werden. Bis ins nächste Jahrzehnt sind erhebliche Investitionen für Busse, Betriebshöfe und neue Ladeinfrastrukturen notwendig.
- ▶ **Hochleistungs-ÖPNV:** Noch besser in städtischen Randlagen, ein Mindesttakt von 60 Minuten auf dem Land. Neue Qualität, neue Leistungen, neue Attraktivität. Autonome Shuttleverkehre verdichten Liniennetze, ersetzen motorisierte Auto-Individualität. Das macht Stadt und Land lebenswerter. Innovationen für den ÖPNV brauchen breite politische Unterstützung durch Bund und Länder.



PERSONAL DRINGEND GESUCHT

- ▶ Es sind **sichere Arbeitsplätze** in einem modernen, technisch geprägten Umfeld mit den sozialen Leistungen des öffentlichen Dienstes: Am Lenkrad eines Linienbusses oder am Joystick im Cockpit einer Straßenbahn oder U-Bahn halten Fahrerinnen und Fahrer Deutschland mobil. Das Problem: Es sind zu wenige. Schon jetzt fehlen den Verkehrsbetrieben 20.000 Mitarbeitende, bald sind es sogar 50.000. Denn immer mehr Menschen erreichen den wohlverdienten Ruhestand.
- ▶ Der **Mangel an Fahrpersonal** bremst den ÖPNV. Fahrpläne müssen ausgedünnt werden, Fahrten fallen aus. Doch Busse und Bahnen müssen das Rückgrat der Mobilität bleiben.
- ▶ **Gesucht also:** Fahrerinnen und Fahrer für den ÖPNV. Die Unternehmen entwickeln

Wege und Methoden, um Interessierten die Möglichkeiten einer beruflichen Integration oder Weiterbildung zu geben. Sie setzen auch auf die Potenziale von Menschen mit Zuwanderungshintergrund und Asylsuchende. Zudem werden Modelle für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie weiter ausgebaut und systematisiert. Oder neue Formen betrieblicher Arbeit mit belastungs- und altersgerechten Dienstplänen gestaltet. Vom Sprachkurs bis zur Fahrschule: Viel Aufwand, der ohne finanzielle Unterstützung kaum zu leisten ist.

▶ Der VDV fordert vom Bund eine **Reform für den Erwerb des Busführerscheins**, die die Ausbildungszeit verkürzt und die Kosten reduziert. So wird der Zugang zum Beruf leichter.

NEUE LINIEN FÜR DAS LAND



- **Mehr Linienverkehr in ländlichen Regionen:** Mehr als die Hälfte der Bundesbürger lebt außerhalb der Großstädte und Ballungsgebiete. Nur etwa fünf Prozent von ihnen nutzen den ÖPNV. Eine **neue „ÖPNV-Kultur“** muss heutige Bedienformen, die sich zum Teil überlebt haben, durch ein modernes, integriertes Mobilitätsangebot für alle Einwohnerinnen und Einwohner sowie Gäste ablösen.
- Für die Regionen **jede Stunde mindestens ein ÖPNV-Angebot**. Etwa mit einem flächendeckenden Bahn-Bus-Gesamtsystem. PlusBus-Linien und -Netze zeigen schon heute, wie das geht: Vertaktete und zuverlässige Anschlüsse sowie Qualität vom Fahrzeug bis zur Infrastruktur, verbesserte Erschließung innerhalb der Klein- und Mittelstädte. Dazu mehr flexible und differenzierte Bedienformen wie On-Demand-Verkehre, Digita-

lisierung der Systeme und Kooperationen mit Mobilitätsanbietern, die Busse und Bahnen sinnvoll ergänzen. Und: Es gibt viele stillgelegte Bahnstrecken im Land, die reaktiviert werden können und sofort nachgefragt würden.

- **Alternative Antriebe benötigen innovative Betriebshöfe:** die Basis der Transformation im ÖPNV. Statt der Dieseltankstelle muss Ladeinfrastruktur für die neuen Flotten emissionsfreier Busse installiert werden. Nicht nur in den Depots, sondern auch an den Linienwegen im Netz. Für Wartung und Instandhaltung sind Umrüstungen der Werkstätten erforderlich. Die Realisierung muss im Vorfeld der Fahrzeugauslieferungen abgeschlossen sein. Planungsvorläufe und Bauphasen erfordern Milliardeninvestitionen und werden bis ins nächste Jahrzehnt dauern.



**BTW
2025**

„Ich erwarte mehr Verlässlichkeit“

Die Zukunft des ÖPNV als Rückgrat der lokalen und regionalen Wirtschaft und als Mobilitätspartner für Klimaschutz hängt von der dauerhaften, soliden Finanzierung seiner Transformation ab. VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff (Foto) erwartet von der neuen Bundesregierung vor allem Planungssicherheit.



Herr Wolff, der VDV unterstreicht in seinen Statements zur Verkehrspolitik immer wieder die Forderung nach verlässlichen Entscheidungen. Warum ist das so wichtig?

» **Oliver Wolff:** Wir alle befinden uns mittendrin in gesamtgesellschaftlichen Veränderungsprozessen. Für den Wandel oder die Transformation in unserer Branche bedeutet das: Wenn politische Entscheidungen etwa zu Fördermitteln oder gesetzlichen Rahmenbedingungen beschlossen werden, müssen wir uns darauf verlassen können, dass diese Beschlüsse möglichst lange Bestand haben. Unsere Unternehmen brauchen Planungssicherheit. Sie können einen einmal eingeschlagenen Weg nur schwer verlassen. Unerwartete Änderungen etwa in der Förderlandschaft können nicht von heute auf morgen nachvollzogen werden, denn sie haben ja Planungen und Investitionen ausgelöst. In der Wirtschaft werden betriebliche Prozesse und investive Maßnahmen in der Regel über mehrere Jahre geplant und durchgezogen. Kontinuität ist das beste Tempo, um ans Ziel zu kommen!

Nach Corona und der Energiepreisentwicklung fehlt nun aber in vielen öffentlichen Haushalten das Geld für die Transformation in die Mobilitätswende. Was bedeutet das für die ehrgeizigen Ziele der Verkehrsbranche?

» In der Tat hat die angespannte Finanzlage in einigen Bundesländern und Kommunen bereits zu Abbestellungen von Verkehrsleistungen geführt. Zugleich besteht aber weiter die Erwartung, dass die Angebote mit Bussen und Bahnen ausgebaut und die Fahrzeugflotten auf alternative Antriebstechnologien umgestellt werden. Das kann die Verkehrspolitik der nächsten Bundesregierung nicht negieren. Wir

wissen auch: Der Bund betreibt allein im Verkehrssektor Klima- und damit letztlich wirtschaftsschädliche Subventionen in zweistelliger Milliardenhöhe. Das Geld ist also da. Wir können es uns als Gesellschaft nicht leisten, auf einen klimaneutralen, leistungsfähigen ÖPNV zu verzichten. Die immer häufiger chaotischen Verhältnisse im Straßenverkehr lassen uns keine andere Wahl. Es hilft uns als Land auch nicht, wenn wir alle im E-Auto im Stau stehen.

Was sollte die nächste Bundesregierung für den ÖPNV tun?

» Sie muss der Mobilitätspolitik wieder eine Richtung geben. Konsequenz und kontinuierlich. Zunächst einmal erwarte ich mehr Konsequenz in der Politik, also die schon angesprochene Verlässlichkeit. Wie kann es sein, dass die Bundespolitik es Anfang des Jahrzehnts für richtig gehalten hat, dass die EU mit der Clean-Vehicles-Directive in der Verkehrsbranche die Umstellung auf alternative Bus-Antriebe beschleunigt? Und dass dann die nachfolgende Koalition im letzten Frühjahr kopflos alle Bus-Förderungen für die deutlich teureren Elektrobusse und deren Infrastruktur einstellt? Das wirkt ein wenig wie Neues aus Schilda und konterkariert jede Planungssicherheit. Verlässlichkeit würde auch verbessert, wenn die bestehende ÖPNV-Finanzierung an die Bedarfe angepasst wird: Schon vor mehr als einem Jahrzehnt haben Fachkommissionen für Angebots- und Infrastrukturverbesserungen mehrjährige und haushaltsunabhängige Fondsmodelle vorgeschlagen. Solche Infrastrukturfonds mit fixen Finanzierungsbudgets könnten als Investitionen in die bestehenden ÖPNV-Betriebshöfe hilfreich sein, weil sie dauerhaft angelegt sind.



Vortragende auf dem VDV-Marketingkongress: Juliane Vettermann (l.) berichtete über den Einsatz des Chatbots „Kim“ beim Mitteldeutschen Verkehrsverbund. „Endlich Zeit für die Basics“ im Vertrieb sah Frederick Koddenberg (2. v. l.) von den gastgebenden Stadtwerken Münster. Prof. Melanie Diermann (2. v. r.) stellte Zukunftstrends im Onlinemarketing vor. ÖPNV-Influencer mit „Stallgeruch“: Martin Binias (r.) ist auf Social Media als „Herr Busfahrer“ bekannt.



Kino, Kreativität und künstliche Intelligenz

Eine vor Jahren verstorbene Schauspielerin wird in ihrer Rolle wieder zum Leben erweckt: Was Hollywood bis vor wenigen Jahren aufwendige Spezialeffekte kostete, kann heute fast mühelos von jedermann produziert werden. Nur eines von zahlreichen Beispielen für die Möglichkeiten von künstlicher Intelligenz. Wie KI in der Verkehrsbranche und darüber hinaus eingesetzt werden kann, erfuhren die rund 150 Teilnehmenden des ausgebuchten VDV-Marketingkongresses – in einem Kinosaal. Gastgeber waren die Stadtwerke Münster.

Prinzessin Leia aus „Star Wars“ und Margot Weigel aus der RTL-Soap „Unter uns“ sind Lichtjahre voneinander entfernt. Doch haben die furchtlose Anführerin und die von der „Bild“ als „Kult-Keifzange“ titulierte Hausverwalterin etwas gemeinsam. Diese Figuren, einst verkörpert von Carrie Fisher (†60) und Christiane Maybach (†74), wurden durch KI reanimiert. Welche Möglichkeiten künstliche Intelligenz bietet, demonstrierte der gefragte Keynote-Speaker Bilal Zafar gleich zu Beginn des VDV-Marketingkongresses. Texte,

Bilder – oder ein romantischer Song: alles in wenigen Sekunden produziert: „KI ist das Internet auf Koks mal 1.000.“ KI bringe für alle Organisationen und Unternehmen „mehr Geschwindigkeit, mehr Innovation und mehr Effizienz“, erklärte Gunnar Brune. Er selbst bezeichnet



„Mit KI können wir Antworten finden, wie wir wirtschaftlicher werden und Menschen gewinnen können.“

Ulf Middelberg
Sprecher der Geschäftsführung
der Leipziger Verkehrsbetriebe

sich als KI-Evangelist und stellte über Chat GPT hinaus Ansätze und Tools vor, die die Wirkung von Marketing und Kommunikation erheblich steigern können: „Die Technologie treibt als Werkzeug Wertschöpfungsketten.“

Debatten über künstliche Intelligenz bewegen sich häufig zwischen Dystopie – „die Maschinen werden alles übernehmen“ – und Utopie: „Kreative Freiräume und ungeahnte Chancen eröffnen sich.“ Auf dem VDV-Marketingkongress ging es eher um handfeste Praxisbeispiele aus der Branche und den Appell an die Teilnehmenden, KI-Anwendungen im Unternehmen oder privat einfach mal auszuprobieren. „Mit KI können wir Antworten finden, wie wir wirtschaftlicher werden und Menschen gewinnen können“, sagte Ulf Middelberg, Chef der Leipziger Verkehrsbetriebe und Vorsitzender des VDV-Ausschusses für Marketing und Kommunikation.

Carsten Schröder von Telekom MMS appellierte an die Branche, ihre Daten und ihr Wissen zu teilen: „Wir müssen alles, was der Kunde über uns wissen will und nutzen soll, KI-gerecht bereitstellen.“ Wie der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) den Einsatz von KI im Kundenservice geplant und umgesetzt hat, berichtete Juliane Vettermann am Beispiel von „Kim“, ein Chatbot der neuesten Generation. Er beantwortet allgemeine Anfragen, durchsucht Inhalte der MDV-Webseite nach Antworten und zeigt Verlinkungen an – ein 24/7-Service in mehreren Sprachen.

„In einer Welt, in der die Aufmerksamkeitsspanne nur wenige Sekunden beträgt, wird Authentizität im Marketing unverzichtbar“, betonte Prof. Melanie Diermann von der IST-Hochschule für Management in ihrem Blick in die Zukunft des Onlinemarketings, den zweiten inhaltlichen Schwerpunkt des Kongresses. Dabei zeigte sie auf, inwiefern Personalisierung, Micromoments, Omni-Channel-Strategien, Authentizität sowie Transparenz und Datenschutz immer wichtiger werden. „Micromoments und personalisierte Ansprache sind entscheidend für den direkten Zugang zum Kunden“: Diese Erfahrung haben Julia Roitsch und Marcel Gast von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) gemacht. Sie erläuterten, wie Touchpoint- und Kundensegmentanalysen helfen, zielgerichtete App-Angebote zu entwickeln.

„Herr Busfahrer“ zum ersten Mal „live“

Seine Live-Premiere vor „großem Publikum“ meisterte Martin Binias, auf Social Media besser bekannt als „Herr Busfahrer“, bravourös. Witzig, sympathisch und kompetent berichtet er auf Tiktok, Instagram, Facebook und Youtube über seinen Alltag bei den „Öffis“ in Hameln-Pyrmont. „Ich setze auf eine Mischung aus Humor und ernsthaften Themen – immer authentisch, nahbar und erreichbar.“ 500.000 Menschen folgen ihm, 230 Millionen Mal wurden seine Videos aufgerufen.

In einem Zusammenspiel aus Optimismus und Vorsicht setzen die Leipziger Verkehrsbetriebe in ihrem Marketing KI ein, erläuterte Sebastian Heller. Er riet von KI-generierten Inhalten für Social Media ab und thematisierte den Datenschutz: „Datenschutz mag Innovationen verlangsamen, aber er sorgt dafür, dass wir langfristig sicher und erfolgreich sind.“

Mehr Reichweite, eine stärkere Kundenbindung und ein besseres Image lassen sich auch über eine digitale Vereinsförderung erzielen, wie sie Dirk Schlenzig von „My Favorito“ vorstellte. Beispiel Bogestra: Für jedes verkaufte Ticket oder jedes gesehene Werbevideo gehen zehn bis 25 Cent an einen örtlichen Verein nach Wahl der Userin oder des Users.

Bei den Stadtwerken Münster war KI beispielsweise im Kundendialog und Backoffice „ein großer Hebel“, um die Nachfrage nach dem Deutschland-Ticket zu bewältigen, berichtete Frederick Koddenberg. Er stellte Projekte vor, die gut gelaufen sind wie den Start eines neuen Portals zur Bestellung von Schüler-tickets, aber auch holperig wie die Einführung einer multimodalen Mobilitätsplattform. Sein Fazit: „Unsicherheit aushalten, das Kerngeschäft stärken und die neue Welt akzeptieren.“

mobility move '25:

Alles dreht sich um Vernetzung

Drei Tage lang ist die Zukunft des öffentlichen Verkehrs auf der Straße wieder zu Gast in Berlin: Vom 1. bis 3. April 2025 empfängt die „mobility move '25“ ihr Fachpublikum. Auf Deutschlands größter Konferenz und Fachmesse in diesem Segment stehen Busse mit Batterie- und Wasserstoffantrieb, autonomes Fahren, Digitalisierung sowie die Fort- und Weiterbildung von Fachkräften im Mittelpunkt. Alles dreht sich um Vernetzung: Deshalb sind auch IT-Themen fester Bestandteil. Beispielsweise widmet sich das Kooperationsnetzwerk „Delfi“ – die Abkürzung steht für durchgängige elektronische Fahrgast-Information – auf einem Symposium Daten und Diensten für die Verkehrsbranche und für Dritte. Darüber hinaus gibt es Infos über Weiterentwicklungen in den Bereichen Tarif, Echtzeit und on demand.

Schon jetzt zeichnet sich ab, dass die „mobility move“ auch 2025 auf neue Rekorde zusteuert. „Bei den gebuchten Ausstellungsflächen und den verkauften Tickets liegen wir bereits deutlich über dem Vorjahresniveau“, berichtet Martin Schmitz, VDV-Geschäftsführer Technik und Vorstandsvorsitzender des Forums für Verkehr und Logistik. Mit einer zusätzlichen Halle stehen nun insgesamt 7.000 Quadratmeter Fläche zur Verfügung. Erstmals gibt es einen eigenen Bereich für die Hersteller von autonom fahrenden Shuttles. „Wir gehen davon aus, dass die ‚mobility move‘ ihre Rolle als führender Branchen-

Elektrisch, autonom, digital – und dabei weiterhin menschlich: Um dieses thematische Quartett dreht sich vom 1. bis 3. April die „mobility move '25“. Schauplatz ist wieder das Estrel in Berlin. Seit der erfolgreichen Premiere im vergangenen Jahr sind die Rahmenbedingungen für die Branche nicht einfacher geworden – Grund genug, sich persönlich zu aktuellen Themen und Entwicklungen auszutauschen.

treff für alle, die sich mit dem ÖPNV auf der Straße beschäftigen, weiter ausbaut“, sagt Martin Schmitz.

Elektrisch, autonom, digital, menschlich: Mit diesem Ansatz möchten das Forum für Verkehr und Logistik und der VDV als Veranstalter die vielfältigen Anforderungen aufgreifen, die auf die Branche zukommen. In Zeiten stark gekürzter Förderprogramme und leerer kommunaler Kassen schwingt das Thema „Effizienz“ mit. Hier können autonomes Fahren und die Digitalisierung helfen, Potenziale auszuschöpfen und intelligente, vernetzte Verkehrssysteme zu schaffen, die zudem das Klima schützen. Unverändert im Mittelpunkt steht jedoch der Mensch – und mit ihm die Weiterbildung des Fachpersonals und die attraktive Gestaltung von Arbeitsbedingungen.

Mit rund 1.500 Teilnehmenden, 90 Ausstellern und 20 Bussen war die Veranstaltung im vergangenen Jahr ausgebucht. Zum Erfolgsrezept gehören neben dem hochwertigen fachlichen Input auch die vielfältigen Möglichkeiten, Kontakte zu knüpfen und sich in gelöster Atmosphäre kollegial auszutauschen. Den Auftakt dazu macht die „mobility move night“ am 1. April. Start ist um 18 Uhr. Auch der folgende Tag klingt mit einer Abendveranstaltung aus.



Mehr Infos dazu:
www.mobility-move.de



„Licht am Ende des Tunnels“

Diskussion zum Nahverkehr (v.l.): Moderatorin Dr. Antje Höning (Rheinische Post), NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer, Frederik Ley (DB Regio NRW), Detlef Neuß (Pro Bahn), Gregor Berghausen (IHK Düsseldorf) und Ulrich Jaeger (VDV)

Verspätungen, Zugausfälle, Personalmangel und technischer Nachholbedarf machen den Fahrgästen und der Wirtschaft auch in Nordrhein-Westfalen zu schaffen. Mit der Veranstaltung „Mobilitätswende ausgebremst?“ setzten DB Regio und der VDV ihre bundesweite Reihe bei der Rheinischen Post in Düsseldorf fort.

Zwar fehle weiterhin Fahrpersonal, zumindest im Nahverkehr auf der Schiene sah NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer „Licht am Ende des Tunnels“. Hintergrund sind die gemeinsamen Anstrengungen von elf Betreibern des Schienenpersonennahverkehrs im Rahmen der landesweiten Initiative „Fokus Bahn NRW“. „Wir sind auf einem sehr guten Weg, einen ausgeglichenen Personalbestand hinzubekommen“, bestätigte Frederik Ley, Regionalleiter von DB Regio NRW, für sein Unternehmen. Mit Blick auf die nahende Ruhestandswelle mahnte er jedoch weitere, kontinuierliche Bemühungen an. Die Fahrgäste in NRW werden allerdings auch künftig Geduld aufbringen müssen. Erst nach dem Ausbau des Knotens Köln und dem Ende der Generalsanierungen werde das Eisenbahnsystem in NRW gegen Ende dieses Jahrzehnts wieder stärker belastbar.

Angesichts der Schuldenbremse forderte Gregor Berghausen, Hauptgeschäftsführer der IHK Düsseldorf, von der Politik klare Prioritäten: „Die Verkehrsinfrastruktur ist eine sehr prioritäre Sache.“ Aus Sicht der Fahrgäste wünschte sich Detlef Neuß, Bundesvorsitzender von Pro Bahn, „Anschlussicherheit, Pünktlichkeit und einen dichteren Takt“ und sprach sich für einen Fonds aus, der Infrastrukturinvestitionen über Jahre hinweg absichert. Beim Thema Deutschland-Ticket erläuterte Ulrich Jaeger, Vorsitzender der VDV-Landesgruppe NRW und Verkehrsvorstand von DSW21 in Dortmund, wie wichtig Planungssicherheit und eine verlässliche Finanzierung über 2025 hinaus sind: „Die Kunden und die Firmen wollen das Deutschland-Ticket. Wir müssen es konsequent weiterentwickeln – bundesweit einheitlich.“

Nach Diskussionsrunden in Frankfurt, Stuttgart und Düsseldorf wird die Reihe 2025 in weiteren Regionen fortgesetzt.



Einen Mitschnitt finden Sie unter:
www.youtube.com/watch?v=NP2Y1bF7yg



ANZEIGE

PLÄNE ZUM SELBERMACHEN

Erstellen Sie einfach und schnell individuelle Situationspläne für den öffentlichen Verkehr.

Haltestellenpläne
Pläne des Ersatzverkehrs
Besucherlenkung bei Veranstaltungen
Störfall- und Baustelleninformationen
Interne, betriebliche Pläne
...und vieles mehr



Testen Sie jetzt und überzeugen Sie sich selbst!



Ein Service von **geops**

Interkulturelles Verständnis und Resilienz stärken

Ein aktuelles Projekt der VDV-Akademie will die Resilienz von ÖPNV-Unternehmen verbessern, indem die psychischen Ressourcen und das interkulturelle Verständnis der Beschäftigten verbessert werden. Dazu vermittelt ein neues Präsenztraining praxisnahe Ansätze. Ab Januar 2025 wird das Angebot durch digitale Lernformate ergänzt, die kulturelle Vielfalt als Stärke erlebbar machen und das Miteinander unterstützen.

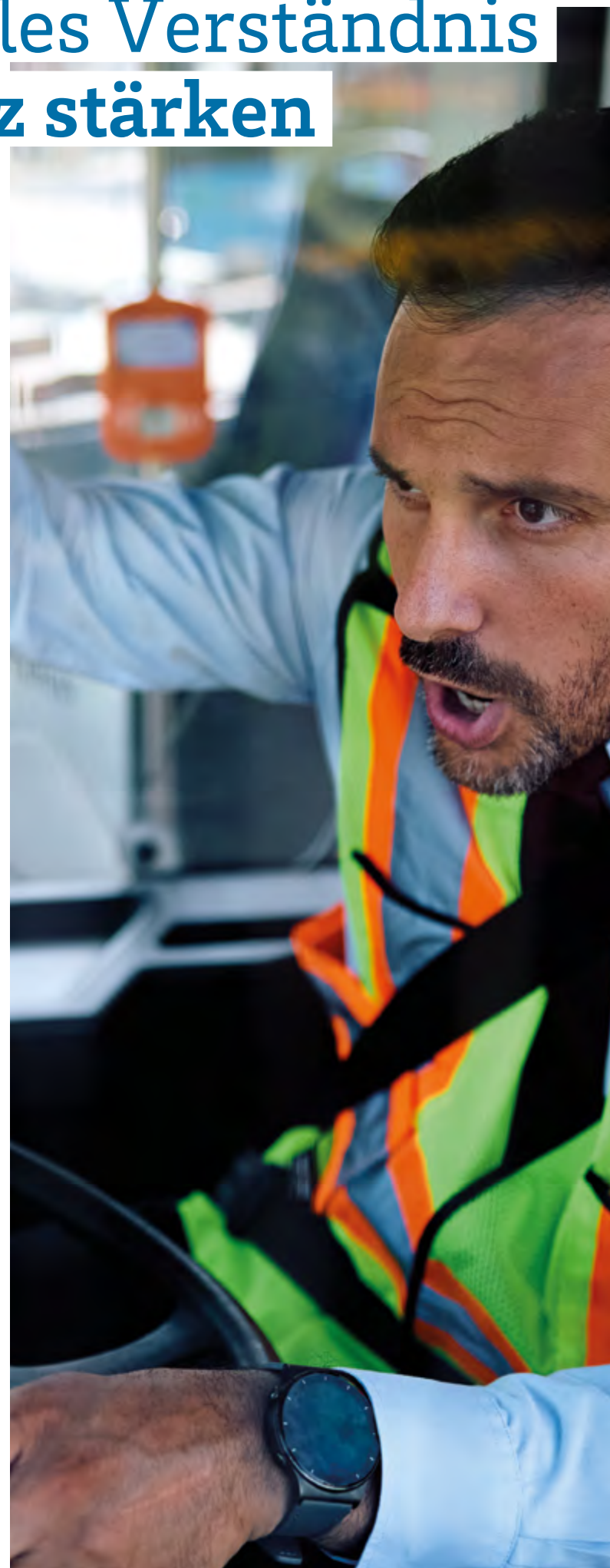
Sie biegt sich im Sturm, bricht aber nicht: Am Beispiel einer Palme verdeutlichen Charlotte Friederich und Maren Winther bildhaft, was Resilienz bedeutet: „Es geht um die Fähigkeit, mit Druck von außen sowie Belastungen umgehen zu können, ohne dabei selbst Schaden zu nehmen“, lautet die Botschaft der beiden Mitarbeiterinnen der VDV-Akademie. Da sich die Branche in einem Transformationsprozess befindet und unabhängig davon das gesellschaftliche Klima rauer wird, zählen diese Herausforderungen im ÖPNV schon fast zum täglichen Geschäft.

Wie sich Verkehrsunternehmen organisatorisch für den Wandel wappnen, wie sie als Organisation den Herausforderungen begegnen und wie sie ihre Mitarbeitenden fit dafür machen können, steht derzeit im Fokus des Projekts „Kompetenz und Resilienz im Öffentlichen Nahverkehr“ (KompResifÖV, „VDV Das Magazin“ berichtete). Dafür haben sich unter der Federführung der VDV-Akademie die Mainzer Verkehrsgesellschaft, die Stadtwerke Münster, HEAG mobilo aus Darmstadt, die REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft (Kerpen) sowie das House of Logistics & Mobility (Frankfurt am Main) zu einem



„Unser Ziel war es, die mittlere Führungsschicht zu sensibilisieren und dort entsprechende Kompetenzen zu stärken.“

Charlotte Friederich
Projektleiterin bei der VDV-Akademie



KOMPETENZ UND RESILIENZ IM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR

Im Rahmen der Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA) fördert das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) partizipativ gestaltete Projekte im Wandel der Arbeit über einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren. Sie werden von der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) fachlich begleitet. KompResifÖV ist eins von zehn Projekten des aktuellen Förderschwerpunktes.

Weitere Informationen finden Sie unter: www.inqa.de/exp

Experimentierraum im Rahmen der Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA) zusammengeschlossen. Gemeinsam wurde ein zweitägiges Präsenztraining ausgearbeitet, das im Herbst erstmals erprobt wurde. „Unser Ziel war es, die mittlere Führungsschicht wie Verkehrsmeisterinnen und Verkehrsmeister sowie Disponentinnen und Disponenten und Fahrdienstleiter zu sensibilisieren und dort entsprechende Kompetenzen zu stärken“, erläutert Projektleiterin Charlotte Friederich.

Dabei ging es darum, Verständnis für das Thema Resilienz zu schaffen – auf der organisatorischen wie auf der persönlichen Ebene. Was kann ich für mich tun und was für meine Mitarbeitenden? Die Gespräche und Rollenspiele drehten sich um die Themen Führungskompetenzen und Kommunikation. „Unterschiedliche Menschen sind unterschiedlichen Faktoren ausgesetzt, die sie stressen“, erklärt Maren Winther, Bildungsreferentin bei der VDV-Akademie und Mitarbeiterin im Projektteam: „Jeder Mensch reagiert anders.“ Beim Austausch in der Gruppe ging es durchaus „ans Eingemachte“: schwierige Situationen im Berufs- und Privatleben. „Wir wollten jedoch nicht nur über Probleme reden, sondern über Lösungen, Ressourcen und Kompetenzen – also mal die eigenen Fähigkeiten bewusst machen“,



„Wir wollten nicht nur über Probleme reden, sondern über Lösungen, Ressourcen und Kompetenzen – also mal die eigenen Fähigkeiten bewusst machen.“

Maren Winther
Bildungsreferentin bei der VDV-Akademie

berichtet Maren Winther. „Die Schulung hat auch den Effekt gehabt, Empathie nicht nur für die Kolleginnen und Kollegen zu erzeugen, sie besser zu verstehen und eigene Fehler in der Kommunikation zu erkennen, sondern auch zu verstehen, dass ein Unternehmen nur gemeinsam funktionieren kann“, so eine Rückmeldung aus dem Kreis der Teilnehmenden: „Sehr hilfreich für das Berufsleben, aber auch für das Privatleben.“

Unabhängig davon stehen kulturell unterschiedliche Sichtweisen und Ansätze im Fokus eines dreiteiligen digitalen Trainings, das ebenfalls im Rahmen des Projekts entwickelt wurde. Es soll den Verbundpartnern ab Januar zu Testzwecken zur Verfügung gestellt werden. Was ist Kultur, wie wird sie erlernt? Wie wirkt sich Kultur auf Werte und Bewertungen aus – und wie zeigt sich das in unterschiedlichen Kommunikationsstilen, beim Aufbau von Vertrauen und beim Zeitempfinden? Anhand von Fragen wie diesen sollen die Nutzerinnen und Nutzer für kulturelle Unterschiede sensibilisiert werden.

Noch bis Ende Mai läuft das Projekt. Danach sollen die Erfahrungen und Ergebnisse in ein regelmäßiges Lernangebot der VDV-Akademie münden und auf diesem Weg in den Arbeitsprozessen der Verkehrsbranche verstetigt werden.



Mehr unter:
www.vdv-akademie.de/projekte/kompresifoev
bit.ly/inqa_Projekt



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.),
Ludger Macke, Christian Jung

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 2025

Bildnachweise:

Titelmotiv: Illustration AD HOC PR/Lars Haberl

Schienenenteil: Adobe Stock/ON-Photography (2, 10-11); Adobe Stock/Grecaud Paul (13); Adobe Stock/Petair (6-7); Adobe Stock/rochagneux (8); Corvalol/istockphoto.com (12); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (4-5); Gerolsteiner Brunnen (2, 14, 15); Gerolsteiner Brunnen/Daniel Peter (15); Gerolsteiner Brunnen/Werner Schuering (14); Horstgerlach/istockphoto.com (6); Lineas Deutschland GmbH/Henk Zwoferink (7); picture alliance/Jochen Tack (9); PingchengZuo/istockphoto.com (8); VDV (3, 9)
ÖPNV-Teil: Adobe Stock/Alexandra Buss (6-7); Adobe Stock/Drazen (2, 14); Adobe Stock/EdNurg (6); Adobe Stock/helenedevun (8); Adobe Stock/Marko Ristic/Zamrnuti tonovi (7); Markus Bollen (2, 4-5, 12); picture alliance/dpa (9); Meike Schrömbgens (2, 13); VDV (3, 9); VDV-Akademie/Benjamin Renes (2, 10, 11); VDV-Akademie (14, 15)

„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.

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

01.-03. April 2025, Estrel Berlin

Die Zukunft auf die Straße bringen

JETZT TICKET UND HOTEL SICHERN



www.mobility-move.de

