

# VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 05 | 2023



Zwei Jahre nach der Flutkatastrophe:

## Instandsetzung und Wiederaufbau

Seite 6

**Vereinfacht:** Fahrgäste berichten von neuer Leichtigkeit des ÖPNV

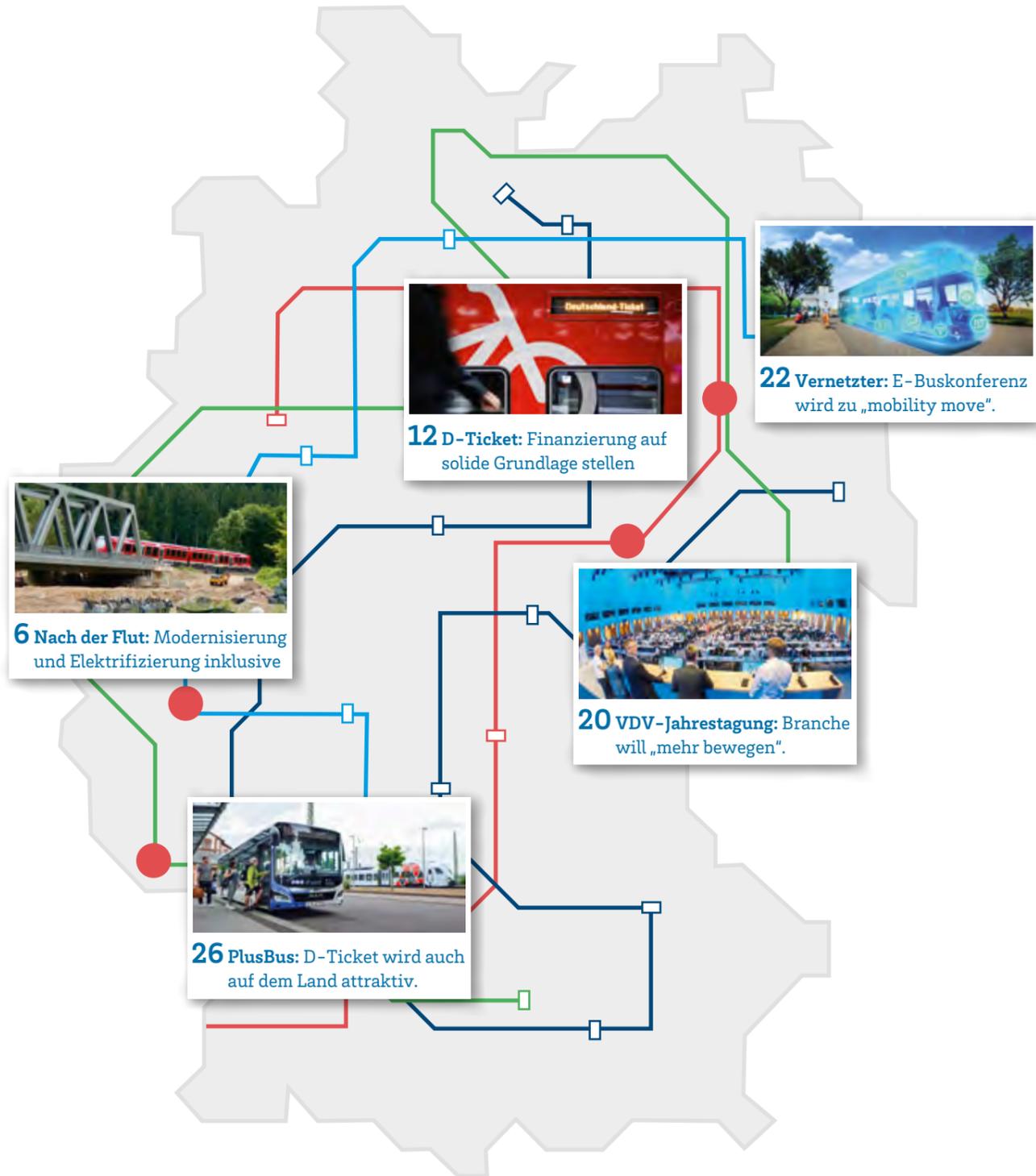
Seite 16

**Verjüngt:** VDV-E-Buskonferenz tritt als „mobility move“ auf

Seite 22

**Vernetzt:** PlusBusse machen das D-Ticket in der Fläche attraktiv

Seite 26



## D-Ticket: Erste Erfolge absichern und ÖPNV ausbauen



Finanzielle Entlastung, mehr Freiheit und jede Menge positive Stimmen: Seit über einem Vierteljahr ermöglicht das Deutschland-Ticket die unkomplizierte Mobilität mit Bus und Bahn. Für etwa zehn Millionen ÖPNV-Fahrgäste ist es zu einem ständigen Begleiter geworden. Etwa ein Fünftel davon dürfte mit der Jobticket-Variante unterwegs sein – Tendenz steigend. Denn eine wachsende Zahl von Unternehmen in Industrie, Handwerk und Dienstleistung entdeckt das D-Ticket als Imagefaktor beim Klimaschutz und als Pluspunkt im Wettbewerb um Fach- und Arbeitskräfte.

Doch diese Anfangserfolge stehen auf äußerst wackeligen Beinen. In den kommenden Wochen muss die Politik dringend eine solide Basis für die weitere Entwicklung des D-Tickets schaffen. Zuerst geht es um die grundsätzliche Finanzierung für das kommende Jahr: Stichwort „Nachschusspflicht“. Aktuell fehlt den Verkehrsunternehmen die Grundlage, das kommende Geschäftsjahr seriös zu kalkulieren und ihre Kapazitäten verlässlich zu planen. Mit mindestens drei Milliarden Euro fangen Bund und Länder den Einnahmeverlust in diesem Jahr auf – für einen Zeitraum von acht Monaten seit der Einführung des D-Tickets im Mai. Dass diese Summe für die vollen zwölf Monate Gültigkeit

vermutlich im kommenden Jahr nicht reichen wird, ist keine höhere Finanzarithmetik. Darüber hinaus müssen langfristig Einnahmeverteilung und Beihilferecht geklärt werden. Mit Blick auf die vielfältigen unerledigten Aufgaben mutet es dagegen schon fast als Formalie an, dass die Ende dieses Monats auslaufende Tarifgenehmigung für das D-Ticket noch nicht verlängert wurde und es ab Oktober keine rechtssichere Basis gibt. Auch hier brauchen wir schnellstmöglich Planungssicherheit.

Und nicht zuletzt muss der Ausbau des ÖPNV-Angebots vor allem im ländlichen Raum vorangetrieben werden. Mit dem Ausbau- und Modernisierungspakt, auf den sich die Regierungsparteien im Koalitionsvertrag geeinigt haben, gibt es in der Werkzeugkiste der Politik ein wesentliches Instrument für die Verkehrswende, zu welchem bislang noch nicht einmal intensiver verhandelt wurde. Die Branche steht bereit, um einen Beitrag zur Klimawende zu leisten. Wir benötigen dazu aber auch die Rahmenbedingungen!

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann

### VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**  
D-Ticket: Erste Erfolge sichern und ÖPNV ausbauen
- 4 VDV im Bild**  
Bund greift dem Einzelwagenverkehr unter die Arme.
- 6 Titelstory**  
Wiederaufbau der Strecken läuft nach der Flut unter Hochdruck.

- 12 Aktuell**  
D-Ticket: Welche Themen die Politik dringend anpacken muss
- 14 Aktuell**  
Digital und in die Hand: Wie sich die LVB fit für das D-Ticket machten
- 16 Hintergrund**  
Fahrgäste berichten, wie leicht ihre Mobilität mit dem D-Ticket wurde.

- 18 Aktuell**  
Verkehrshaushalt: Entwurf mit Licht und Schatten
- 19 Aus dem Verband**  
Städtische Schienenbahnen sparen Platz und lassen sich anpassen.
- 20 Aus dem Verband**  
VDV-Jahrestagung in Leipzig: Einfach die Welt retten?

- 22 Aus dem Verband**  
Branchentreff „mobility move“ vernetzt die Zukunftsthemen neu.
- 24 Aus dem Verband**  
Systemwissen ÖPNV: Schnell aufgegleist für den Quereinstieg
- 26 Unterwegs im Netz**  
Deutschland-Ticket: Pluspunkt für den PlusBus in ländlichen Räumen

- 30 Zu guter Letzt**  
Deutschland und die Niederlande feiern den „Tag der Schiene“.



VDV Das Magazin  
auch online unter:  
[www.vdv-dasmagazin.de](http://www.vdv-dasmagazin.de)



### Bund greift dem Einzelwagenverkehr unter die Arme

Drei Milliarden Euro mehr für die Schiene: Das sieht der Entwurf des Bundeshaushalts für das kommende Jahr vor. Zwar hatten sich die Verkehrsunternehmen mehr Geld erhofft (siehe Beitrag Seite 18), denn es wird mehr benötigt. Trotzdem sorgen die zusätzlichen Mittel an manchen Stellen für höhere Fördersummen. Zu den Gewinnern zählt der gesamte Einzelwagenverkehr beziehungsweise der Verkehr mit Wagengruppen (Foto). Die Förderung der Betriebskosten soll von 80 Millionen im laufenden auf 300 Millionen Euro im kommenden Jahr kräftig steigen – laut VDV genug, dass alle Marktteilnehmer davon profitieren können. „Nun wird es unsere gemeinsame Aufgabe sein, diese Fördermittel richtig einzusetzen“, erklärt VDV-Vizepräsident Joachim Berends: „Und zwar so, dass sich der Markt des Einzelwagenverkehrs schnellst- und bestmöglich entwickeln kann.“ Aus VDV-Sicht bedeute das für alle Unternehmen im Markt eine „diskriminierungsfreie und wachstumsorientierte Betriebskostenförderung“.



Bis Anfang August fuhr die Regionalbahn über die alte Kyllbrücke bei St. Thomas, provisorisch ausgebessert mit einem Betonpfeiler (kl. Foto). Parallel wartete die neue Brücke auf ihren Anschluss ans Netz.



# Weichenstellungen nach der großen Flut

Die Spuren der Verwüstung sind weithin beseitigt, der vollständige Neustart dauert aber noch: In der Eifel und an der Ahr wird mit Hochdruck und vielfach rund um die Uhr am Wiederaufbau der vor gut zwei Jahren durch die Jahrhundertfluten zerstörten Bahnstrecken gearbeitet – Modernisierung, Infrastrukturausbau und in einem zweiten Schritt die komplette Elektrifizierung inklusive.

**W**o im Sommer 2021 Wasser, Schlamm und Geröll das Bild bestimmten, kehrte am 12. Juni des vergangenen Jahres wieder ein großes Stück Normalität zurück: Den ansehnlich-modernen Bahnhof des Eifelstädtchens Kall verlassen seitdem wieder Regionalbahn und Regionalexpress nordwärts nach Euskirchen und Köln. Doch in Richtung Süden ist auf der Eifelbahn hier Endstation. Im engen Tal hinauf ins knapp zehn Kilometer entfernte Nettersheim hatte sich das in der Flutnacht zum reißenden Strom angeschwollene Flüsschen Urft mit besonders verheerender Gewalt über die eingleisige Bahnstrecke hergemacht. Brücken, Bahndämme und -übergänge, Gleise und Signaltechnik wurden zerstört und mitgerissen. „Bis hier wieder Züge fahren, sind zunächst noch jede Menge Arbeiten erforderlich. Zwischen Kall und Nettersheim sollen diese im zweiten Quartal nächsten Jahres abgeschlossen sein“, sagt Stefan Gleißner, Koordinator des Wiederaufbaus bei der Bahntochter DB Netz AG für die Strecken in Rheinland-Pfalz. Später als ursprünglich gehofft: „Nachdem wir die Überreste



„Wir mussten feststellen, dass auch die Stabilität des Untergrunds für unseren Oberbau punktuell nicht mehr gegeben ist.“

**Stefan Gleißner**  
bei DB Netz Koordinator des Wiederaufbaus der Strecken in Rheinland-Pfalz



von Schienen, Schotter und Schwellen zurückgebaut hatten, mussten wir feststellen, dass das Hochwasser nicht nur Bahndämme und Böschungen weggespült hatte, sondern auch die Stabilität des Untergrunds für unseren Oberbau punktuell nicht mehr gegeben ist.“ So musste die Trasse tief ausgebaggert und mit einem zementartigen Gemisch verdichtet werden. An anderer Stelle ist der Einbau von Stützwänden notwendig, um gegen künftige Hochwasser gesichert zu sein. Stefan Gleißner: „Das alles sind zusätzliche Maßnahmen, die jetzt ihre Zeit brauchen.“

Doch am südlichen Ortsende von Kall auf einem Lagerplatz von der Größe mehrerer Fußballfelder ist →

## Ahrstrecke



der Gleisbau schon vorbereitet. Eine Hügellandschaft von haushohen Schotterbergen wartet auf ihren Einsatz. Das Material war bei der Entfernung des überschwemmten, verschmutzten Oberbaus gesichert und mit einer Spezialmaschine für die neuerliche Verwendung recycelt worden. „Das sind rund 30.000 Tonnen, die wir im Sinne der Nachhaltigkeit gewonnen haben und die wir nun nicht in teuren Transporten herbeischaffen müssen.“ Nicht nur der Schotter ist fertig: Hunderte nagelneue Betonschwellen liegen hochgepellet bereit.

## Neue Brücken ohne Mittelpfeiler

Etliche Kilometer weiter südlich ist der Bahnbetrieb auf der 160 Kilometer langen Eifelbahn Trier – Köln von der Mosel durch das Tal der Kyll bis hinauf nach Gerolstein bereits im vergangenen Jahr etappenweise wieder aufgenommen worden. In diesem August gab es noch einmal eine Unterbrechung für ein paar Wochen, um ein Provisorium zu beseitigen: Nahe dem Ort St. Thomas im Bitburger Land hatte die Flut den Mittelpfeiler einer Kyll-Brücke weggerissen. Stefan Gleißner erzählt: „Um die Strecke so schnell wie möglich freizugeben, haben wir im vorigen Jahr einen Betonpfeiler an die Stelle gesetzt.“ Aber nur vorübergehend: „Es stand schon fest, dass hier eine neue Brücke überspannt.“ Beim Hochwasser hatte sich hier und an anderen Brücken das Treibgut an den Mittelpfeilern gestaut, was letztlich zu schweren Schäden oder gar zum Einsturz der Bauwerke führte. Die neue knapp



„Acht Brücken über die Ahr sind so beschädigt worden, dass wir sie vollständig abreißen müssen, bevor der Neubau beginnen kann.“

**Christian Sauer**

Leiter Wiederaufbau Ahrthalbahn bei DB Netz

Statt Zugverkehr ein Lagerplatz: der stark verwüstete Bahnhof Kreuzberg an der Ahrstrecke.



50 Meter lange, stählerne Gitterkonstruktion mit einer den Fluss vollständig überspannenden Stützweite wurde unmittelbar parallel zur alten Brücke aufgebaut und ist fertiggestellt. Zuletzt wurden noch Bahndamm und Gleis beiderseits der Ufer leicht verschwenkt auf das neue Bauwerk zugeführt; die alte Brücke mit dem neuen Mittelpfeiler wird demnächst abgerissen.

Bei der Ahrthalbahn steht der Brückenbau noch ganz am Anfang. „Acht Brücken über die Ahr sind von der Flut so beschädigt worden, dass wir sie vollständig abreißen müssen, bevor der Neubau beginnen kann“, beschreibt Christian Sauer, bei der DB Netz AG Leiter Wiederaufbau Ahrthalbahn. Von den alten Backsteinbauten stehen vielfach nur noch brüchige Fragmente, die mühselig mit Baggern und Bohrern abgerissen werden. Es sind bizarre Ruinen im Niemandsland verwüster, sich wuchernd begründender Flussufer, die häufig überhaupt nicht erkennen lassen, wie die Trasse der Ahrthalbahn beiderseits der Brücken verlief. Ungeachtet dessen wird die Strecke dort wieder aufgebaut, wo sie war. „Es ist daher kein klassischer Neubau, sondern eine Wiederherstellung“, erklärt Stefan Gleißner. „Das hat den Vorteil, dass wir kein Baurechtverfahren brauchen und deshalb keine aufwändigen Planungen erforderlich sind. Außerdem sind wir mit den Kommunen und zuständigen Behörden von Anfang an im engen Austausch. Das beschleunigt den Wiederaufbau entscheidend.“

Für die Baumaßnahmen zur Beseitigung der Flutschäden hat der Bund Ausnahmeregelungen geschaffen, um mehr Tempo zu ermöglichen. Rechtlicher Standard ist es, erst die Planung eines Projekts europaweit auszuschreiben und an ein Ingenieurbüro zu vergeben. Dieses erstellt dann in mehrmonatiger Arbeit die exakten planerischen Grundlagen für das Vorhaben – als Basis für die Ausschreibung der eigentlichen Baumaßnahmen. Für die Bahnbaustellen in der Eifel und an der Ahr dürfen nun Planung und Bauleistung in einem Zug ausgeschrieben werden. „Das bringt uns einen Zeitge-

Abbau vor dem Neubau: Acht schwerstbeschädigte Bahnbrücken über die Ahr müssen beseitigt werden.



winn bis zur Bauvergabe von sechs bis acht Monaten im Vergleich zur normalen Prozedur“, erläutert Gleißner.

## Rückbau vor Wiederaufbau

Bereits Ende 2021 wurden 14 Bahnkilometer an der unteren Ahr von Remagen kommend bis Walporzheim, dem westlichen Ende der Doppelstadt Bad Neuenahr-Ahrweiler, in Betrieb genommen. Weitere 14 Kilometer warten noch. Sie sind katastrophal zerstört. „Wir mussten erst den Rückbau in Angriff nehmen. Schienen, Oberbau und demolierte Leit- und Sicherungstechnik beseitigen, doch inzwischen hat der Wiederaufbau begonnen“, berichtet Christian Sauer. Zum Bahnhof Kreuzberg, →



## MIT DER S-BAHN AUS DER EIFEL NACH KÖLN

Mit der Elektrifizierung der Eifelstrecken, die voraussichtlich bis Ende 2026 abgeschlossen sein soll, ist eine deutliche Erweiterung des Kölner S-Bahn-Netzes in der Planung. Kall wird zum südwestlichen Endpunkt einer neuen S 15 in die Domstadt und möglicherweise rechtsrheinisch weiter ins Bergische Land bis nach Marienheide. Allerdings kann diese Linie mit einem Viertelstundentakt erst in einer zweiten Betriebsstufe kommen, wenn in Köln die geplante und finanziell verabschiedete „Westspange“ zwischen Köln-Hansaring und Hürth-Kalscheuren, dem Abzweig der Eifelbahn, gebaut ist. Diese sieht den sechsgleisigen Ausbau der stark befahrenen Hauptstrecke Richtung Bonn und Trier rund um die Innenstadt vor. Für Eifelerinnen und Eifeler soll es vorher ein abgestimmtes Netz von schnelleren Regionalexpress-Zügen und häufiger haltenden Regionalbahnen geben. Schon nach 2027 ist eine S 23 beabsichtigt, die zwischen Bonn und Kall über Euskirchen hinaus neue Verbindungen schafft und einmal pro Stunde bis Gerolstein durchfährt. Mehr Züge sind auch zwischen Köln und Bonn nach Bad Münstereifel vorgesehen. Voraussetzungen sind allerdings auch hier Strecken- und Bahnhofsbauteilen, die derzeit noch nicht realisiert werden.



**InnoTrans 2024**  
24.–27. SEPTEMBER · BERLIN  
Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik

**THE FUTURE OF MOBILITY**

**Anmeldeschluss für Aussteller:  
22. September 2023**

**KONTAKT**  
Messe Berlin GmbH  
Messedamm 22 · 14055 Berlin  
T +49 30 3038 3131  
innotrans@messe-berlin.de

**Messe Berlin**



Lagebesprechung: Stefan Gleißner (Foto links, l.) und Christian Sauer prüfen den Baufortschritt. Am Haltepunkt Urft (r.) an der Eifelstrecke dient die Schiene zunächst als Baustraße. Weiter nördlich in Kall (u.) warten Schotterberge auf ihren Einbau.



kurz vor der Endstation Ahrbrück, gehörte ehemals ein Bahnbetriebswerk mitten im Geflecht mehrerer seit Langem stillgelegter Bahnlinien in der Eifel. Deshalb bietet sich hier ausreichend Fläche, um auf der ehemaligen Abstellanlage für Züge die Überreste zwischenzulagern. Über mehrere hundert Meter türmen sich entlang einer verschütteten Bahnsteigkante Gleisschotterberge auf, Schienenstücke sind aufgestapelt. Erst auf dem zweiten Blick erklärt sich ein massiver Block mit rostenden Eisenteilen. Es sind verbogene Stahlschwellen, für den Schrotthändler zusammengepackt wie zu einer düsteren Skulptur. Im Empfangsgebäude ist der Arbeitsplatz des Fahrdienstleiters leerräumt. Die Spuren des Wassers sind unübersehbar; an den heil gebliebenen Fensterscheiben ist mit einem deutlichen Streifen abzulesen, dass die Flut fast mannshoch hier ankam.

**Künftig elektronisch und elektrisch**

Mit dem Wiederaufbau der Bahnstrecken in der Eifel wird allenthalben aktuelle Leit- und Sicherungstechnik nicht nur für den Betrieb, sondern auch die vielen Bahnübergänge installiert. Neben der Ahrtalbahn und der Eifelbahn betraf dies auch die ebenfalls von der Flutkatastrophe betroffenen beiden weiteren Bahnlinien der Region: die Erfttalbahn Euskirchen – Bad Münstereifel sowie die Voreifelbahn Bonn – Euskirchen. Im Ahrtal haben zudem die Arbeiten für ein elektronisches Stellwerk begonnen, das von Ahrweiler aus den gesamten Verkehr steuern wird. Hinzu kommt die Elektrifizierung der bisherigen Dieselstrecke. Bereits während des Wiederaufbaus werden zunächst im Abschnitt bis Walporzheim noch in diesem Jahr die ersten Masten aufgestellt und die Oberleitungen gespannt. Die entsprechenden Aufträge sind bereits vergeben. Zum Abschluss der Streckenerneuerung hinauf nach Ahrbrück soll der elektrische Betrieb starten.

Auch die Eifelbahn, die Erfttalbahn und die Voreifelbahn fahren künftig unter Strom. Die Verträge sind bereits unterschrieben. Realisiert werden sollen auch diese Projekte rasch nach dem Wiederaufbau direkt in den nächsten Jahren. Kostentreiber sind die alten Bahntunnel, die für die Oberleitungen erweitert werden müssen. Die Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz übernehmen gemeinsam mit dem Bund den Großteil der Finanzierung aus den Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Es geht um Investitionen, die laut offizieller Darstellungen addiert eine Größenordnung von nicht ganz 900 Millionen Euro erreichen. Die Gesamtkosten des Wiederaufbaus nach der Flutkatastrophe ohne diese Investition beziffert die DB mit 1,3 Milliarden Euro, von denen der überwiegende Teil in der Eifel fällig werden dürfte.



Mehr Infos dazu unter:  
[www.eifel-strecke.de](http://www.eifel-strecke.de)  
[www.ahrstrecke.de](http://www.ahrstrecke.de)



Deutschland-Ticket

Halbjahresbilanz und Perspektiven für Marketing und Vertrieb

Für weitere Infos scannen Sie bitte den QR-Code auf der rechten Seite



29.–30.11.2023 in Düsseldorf

Medienpartner:





**5**  
**PROZENT ALLER FAHRTEN WÄREN OHNE D-TICKET MIT DEM AUTO GEMACHT WORDEN**

## Deutschland-Ticket: Was jetzt angepackt werden muss

Mehr Anstrengungen und Ehrgeiz sind gefordert: Dass die Ampelkoalition nicht auf Kurs ist, das Klimaziel für das Jahr 2030 zu erreichen, mahnten jüngst der Expertenrat für Klimafragen und verschiedene Verbände an. Auch beim Deutschland-Ticket gibt es Handlungsbedarf, um die Zukunft des ÖPNV-Abos zu sichern.

**A**uf den ersten Blick sieht es aus wie eine Erfolgsgeschichte: Etwa zehn Millionen Fahrgäste nutzten im Juli und August das Deutschland-Ticket. Erstmals lassen neue Ergebnisse der Marktforschung eine Verkehrsverlagerung erkennen: Etwa fünf Prozent aller Fahrten mit dem D-Ticket wären sonst mit dem Auto unternommen worden.

Zwar hat sich die erste große Verkaufswelle etwas abgeschwächt, die Zahlen blieben im Juli und August konstant. Aber die Branche sieht einiges an Potenzial – vor allem die drei Millionen Studierenden. „Für sie gibt es jedoch leider nach wie vor keine politische Lösung für ein bundesweit einheitliches Deutschland-Ticket“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann. Bei den Jobtickets liefen die Umstellungen und Neubestellungen anfangs sehr gut, ließen in der Urlaubszeit jedoch nach. „Hier erwarten wir einen Anstieg im September“, so Ingo Wortmann.

Von den Abonentinnen und Abonnenten des D-Tickets hatten 42 Prozent schon vorher ein ÖPNV-Abo. 47 Prozent fuhren bereits zuvor mit Bussen und Bahnen, haben jedoch nun erstmalig ein Abo abgeschlossen. Acht Prozent sind „echte“ Neukundinnen und -kunden: Sie haben vorher den ÖPNV nicht genutzt. Die aktuellen Ergebnisse bestätigen, dass das D-Ticket ein überwiegend digital gekauftes Angebot bleibt: Fast zwei Drittel wurden digital über eine Website (42 Prozent) oder eine App (23 Prozent) bestellt.

Erste valide Ergebnisse liegen auch für die Verteilung auf Stadt und Land vor: In Metropolen und Großstädten besitzen 20 bis 30 Prozent der Befragten ein D-Ticket – obwohl es für Studierende sowie Schülerinnen und Schüler oft noch kein solches Angebot gibt. In Kleinstädten und im ländlichen Raum besitzen dagegen lediglich sechs Prozent ein D-Ticket.

VDV-Präsident Ingo Wortmann geht davon aus, dass vor allem Fahrgäste, die derzeit noch mit einem anderen ÖPNV-Abo unterwegs sind, die Entwicklung beim D-Ticket abwarten und nach der Urlaubszeit wechseln. Dafür sei jedoch eine möglichst zeitnahe Einigung von Bund und Ländern über die Anschlussfinanzierung des Tickets in den kommenden Jahren dringend geboten. „Solange nicht klar ist, dass die Finanzierung und damit der Fortbestand des D-Tickets gesichert sind, zögern viele Kundinnen und Kunden noch.“



**„**Jetzt kommt es darauf an, dass das D-Ticket auf einem soliden finanziellen Grund steht.“

**Oliver Wolff**  
 VDV-Hauptgeschäftsführer

insbesondere das Bundesfinanzministerium verantwortlich.“ Bund und Länder unterstützen die Umsetzung des D-Tickets mit jeweils 1,5 Milliarden Euro und haben

**„**Solange nicht klar ist, dass die Finanzierung und damit der Fortbestand des D-Tickets gesichert sind, zögern viele Kundinnen und Kunden noch.“



**Ingo Wortmann**  
 VDV-Präsident

bislang nur für 2023 zugesichert, zusätzlich mögliche Mehrkosten zu begleichen, die bei den Verkehrsunternehmen entstehen. Während die drei Milliarden Euro im laufenden Jahr die Einnahmeausfälle für das im Mai eingeführte Pauschalticket über acht Monate ausgleichen, soll dieselbe Summe im kommenden Jahr für zwölf Monate reichen.

### Hier weitere offene Baustellen:

**„D-Ticket Uni“:** Dass eine Einigung auf ein bundesweit gültiges Studierendenticket im D-Ticket-Standard nicht erreicht wurde, ist aus Sicht des VDV symptomatisch für die unzureichende Entwicklung beim D-Ticket insgesamt. Dem VDV zufolge ist die Preis-Leistungs-Differenz zwischen den bisherigen Semestertickets und dem bundesweit gültigen D-Ticket nicht mehr vermittelbar. Die Folge: Seit Mai treten Studierendvertretungen aus den Verbänden für Semestertickets aus. Den Verkehrsunternehmen und -verbänden erschwert das zusätzlich die Kalkulation des kommenden Geschäftsjahres.

**Fehlende Tarifgenehmigung ab Oktober:** Ende September läuft die aktuelle Tarifgenehmigung für das D-Ticket aus. Die bisherige Grundlage ist die Annahme, dass die Genehmigung seitens des Bundes dadurch vorliegt, dass er die Finanzierung des Deutschland-Tickets sicherstellt – die sogenannte Tarifgenehmigungsfiktion.

**Rabattierung des D-Tickets Job seitens des Bundes und der Länder:** Sie führt zu dem attraktiven Preis von 34,30 Euro und endet im nächsten Jahr.

**Ausbau des ÖPNV vor allem in ländlichen Gebieten:** Dort kann das Deutschland-Ticket noch gar nicht greifen, da das Bus- und Bahn-Angebot erst ausgebaut werden muss. Die aktuellen Ergebnisse der Marktforschung, so Ingo Wortmann, zeigten einmal mehr, „dass ein günstiges ÖPNV-Ticket alleine nicht ausreicht, um die Menschen zum Kauf und damit zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen“. Das gelinge nur, wenn das Angebot vor Ort attraktiv genug ist. Ingo Wortmann: „Deshalb muss nach dem D-Ticket nun auch zeitnah das Deutschland-Angebot für den ÖPNV folgen.“

Weitere Infos unter:  
[www.d-ticket.info](http://www.d-ticket.info)  
[www.vdv.de/deutschlandticket](http://www.vdv.de/deutschlandticket)

# Digital und in die Hand

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) haben bis Mitte Juli 85.000 Deutschland-Tickets verkauft. Online abschließen und Busse, Bahnen und das On-Demand-Angebot Flexa nutzen: In Sachsens einwohnerstärksten Großstadt geht das in kürzester Zeit. Den schnellen Zugang zur nahezu unbegrenzten ÖPNV-Mobilität eröffnet hier die LVB-App „LeipzigMove“. Sobald sie das neu gebuchte, gültige D-Ticket anzeigt, kann es losgehen. Die Anzeige per App ist eine neue Funktion: Denn von den LVB wird das bundesweit gültige ÖPNV-Abo sowohl digital als auch als Chipkarte ausgegeben. In Leipzig und Umgebung ist das digitale Trägermedium etabliert und bewährt sich auch als D-Ticket. „Wir arbeiten mit der Chipkarte schon seit über zehn Jahren“, erläutert Melanie Hoffmann, LVB-Mitarbeiterin Vertrag und Abrechnung Privatkunden. Weil das Verkehrsunternehmen die Karten rechtzeitig bestellte und weil die Geschäftsbeziehungen zum Hersteller seit Jahren bestehen, gab und gibt es keine Lieferschwierigkeiten.

„Das Deutschland-Ticket neu kaufen“ oder „als Abo-Kunde wechseln“: Zwei Schaltflächen in der Webansicht des Kundenportals erleichtern den Fahrgästen die ersten Schritte. Was einfach aussieht, setzt im Hintergrund eine Reihe komplexer Prozesse in Gang. Am Ende kommt ein D-Ticket heraus. Diese Prozesse aufzusetzen, sie in bestehende Systeme zu integrieren und die digitalen Kanäle anzupassen, gehörte in Leipzig wie andernorts zu den Herausforderungen für den Vertrieb des digitalen D-Tickets. Schließlich



Melanie Hoffmann (l.) und Patricia Hildebrand wirken bei den LVB im Hintergrund mit daran, dass das D-Ticket ein Verkaufsschlager wurde und auch bleibt.



musste alles in wenigen Wochen umgesetzt werden. Für den Verkauf des D-Tickets mussten die Systeme vorbereitet werden, damit Neukundinnen und Neukunden ihren Vertrag in Echtzeit anlegen können und bestehende Aboverträge für einen Wechsel zum D-Ticket zugeordnet werden können. „Dafür musste eine permanente Kommunikation zwischen Kundenportal und Vertriebssystem aufgebaut werden“, erläutert Patricia Hildebrand, die bei den LVB für Tarifentwicklung und Vertriebsdatenanalyse zuständig ist. Liegt bereits ein Vertrag vor? Ist der in Ordnung? Oder gibt es vielleicht sogar offene Forderungen? Erst wenn alles okay ist, wird der Vertrag direkt ins Vertriebssystem übernommen, und die Kundin oder der Kunde erhält automatisch eine Rückmeldung mit der Vertragsnummer für das D-Ticket. Das können sie sich dann in ihrer „Move“-App hinterlegen.

„Leider geht nicht alles so automatisch, wie wir das gerne hätten“, sagt Melanie Hoffmann im Rückblick. Aber der digitale Vertrieb sei einen großen Schritt vorangekommen und könne davon auch bei der Weiterentwicklung des D-Tickets profitieren. „Obwohl wir die digitalen Lösungen möglichst einfach und übersichtlich gestaltet haben und auch fast zwei

Drittel der Neukundinnen und Neukunden diese Möglichkeit zum digitalen Abschluss ihres Deutschland-Tickets genutzt haben, waren noch viele Kundinnen und Kunden zur persönlichen Beratung in den Verkaufsstellen“, berichtet Patricia Hildebrand. Es bildeten sich lange Schlangen, teilweise warteten die Menschen stundenlang. Es gebe dieses „Gefühl der Sicherheit“, wie Melanie Hoffmann es nennt, das die Menschen auch an analogen Vertriebskanälen festhalten lasse: persönlich beraten zu werden und die Chipkarte hinterher in der Hand zu halten – „mit der Zusage: ‚Jetzt ist alles gut.‘ Dieser Wunsch ist auf jeden Fall noch da.“



## IHR AUTOMOTIVE IT-PARTNER

RUTX50 – Der industrielle 5G-Kompakt-Router Ihrer Wahl für den ÖPNV



**TELTONIKA | Networks**

Dank hervorragender Performance, der E-Mark-Zertifizierung für den sicheren Einsatz im Straßenverkehr, einer Betriebstemperatur von -40° C bis 75° C, MIMO 4x4-Technik im 5G-Netz sowie MIMO 2x2 mit WiFi 5 und 1x GPS-Antennenanschluss erhalten Sie eine zukunftssichere und leistungsstarke Internetanbindung für Ihre Fahrzeugflotte.

Der neueste und leistungsstärkste Router des europäischen Herstellers Teltonika verfügt über zahlreiche VPN, IPsec und viele weitere Verschlüsselungsmethoden, um Ihren Fahrgästen ein sicheres Surfen im Internet zu bieten oder ihre internen Systeme zu schützen, die einen Internetanschluss benötigen.

Über die Dual-SIM-Funktion haben Sie die Möglichkeit, mit bis zu zwei Service-Providern zu arbeiten, um eine bestmögliche Verbindung zu garantieren.

Zusätzlich können Sie über die RMS-Plattform, dem Fernverwaltungssystem von Teltonika, all Ihre Router aus der Ferne verwalten und überwachen.



Unser kompetentes Team erreichen Sie per E-Mail unter [teltonika@allnet.de](mailto:teltonika@allnet.de) oder telefonisch unter +49 89 894 222 98

Deutschland-Ticket:

# Die neue Leichtigkeit des Unterwegsseins

An Tarifstrukturen und Fahrpreise muss kein Gedanke verschwendet werden – einfach einsteigen in Bus und Bahn und mitfahren. Etwa jeweils zehn Millionen Menschen haben das Deutschland-Ticket im Juli und August genutzt und erlebt, wie unkompliziert der ÖPNV sein kann. „VDV Das Magazin“ sprach mit einigen von ihnen.

Die Wernigeröderin Kristina Arnold geht jetzt öfter auf Entdeckungstour. Hannover, Goslar, Hildesheim, Magdeburg: „Es ist schön, einfach nur zu bummeln.“ Von der Stadt am Harz aus sind diese Ziele per Regionalexpress bequem zu erreichen. „Wenn ich dort vom Bahnhof mit dem Bus oder der Bahn weiterfahre, muss ich mir keine Gedanken über den Fahrschein machen.“ Das D-Ticket ist ihr erstes ÖPNV-Abo überhaupt. Auch ihr Mann Volker besitzt eins und genießt gerne vom Dampfzug aus die landschaftlichen Schönheiten im Harz – etwa auf der Selketalbahn. Das Zweitauto wurde inzwischen verkauft. „Mit dem D-Ticket ist mir das nicht mehr so schwergefallen“, sagt Kristina Arnold. Für die Arnolds war es selbstverständlich, ihre Abos beim heimischen Verkehrsunternehmen abzuschließen – bei den Harzer Schmalspurbahnen (HSB). Die spendieren als Dankeschön eine Freifahrt auf den Brocken, denn das letzte Stück von Drei Annen Hohne auf den „Blocksberg“ ist der einzige Abschnitt im HSB-Streckennetz, auf dem das D-Ticket nicht gilt. Im September wollen Kristina und Volker Arnold mit dem Nahverkehr etwas weiter weg: zum Musical nach Hamburg. Kristina Arnold: „Als Rentner haben wir ja Zeit.“



**Kristina Arnold**  
Rentnerin aus Wernigerode

Als Norddeutschen zieht es Joshua Wegner immer wieder ans Meer: ein Ausflug an die Nordsee oder ein kurzer Trip an die Ostseeküste. „Hauptsache raus aus der Stadt“, sagt der Hamburger: „Endlich kann ich das auch spontan machen.“ Dank eines Zuschusses seines Ausbildungsbetriebs – den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein (VHH) – zahlt der Azubi zur Fachkraft im Fahrbetrieb nur 19 Euro für sein D-Ticket. Über den Daumen gepeilt, spart er für seine Fahrten zur Arbeit und in der Freizeit nun 150 Euro im Monat. „Für mich als Azubi im zweiten Jahr ist das D-Ticket eine ziemliche Bereicherung.“ Nicht nur, wenn es ums Geld geht: „Bei meiner Freizeitgestaltung habe ich deutlich mehr Freiheit.“ Was der 25-Jährige auf alle Fälle bald machen will: mit dem Nahverkehr nach Berlin reisen oder nach Dänemark. Dort gilt das D-Ticket bis ins hyggelige Tønder kurz hinter der Grenze. Joshua Wegner: „Nicht nur für Azubis ist das D-Ticket eine tolle Sache, um einfach mal rauszukommen.“



**Joshua Wegner**  
Auszubildender aus Hamburg



**Tollwerk**  
Digitalagentur  
aus Nürnberg

Barrierefrei. Das heißt: Alle haben ohne Hindernisse Zugang zu einem bestimmten Umfeld oder einer Dienstleistung. Idealerweise gilt das nicht nur für die Mobilität, sondern auch für die Kommunikation – etwa für Websites und Videoclips. Wo manche noch immer Neuland entdecken, kennt sich die Nürnberger Digitalagentur „Tollwerk“ seit mehr als 20 Jahren aus. Mit ihrer Expertise im Web- und Kommunikationsdesign unterstützt sie Verwaltungen, Unternehmen und soziale Organisationen bei der barrierefreien Kommunikation. Für den einfachen Zugang zum ÖPNV hat sich das achtköpfige Team auf Initiative der beiden Kolleginnen Nina Lassauer (Foto, r.) und Sophie Brunner (3. v. r.) selbst entschieden. Denn die IT-Agentur verwaltet sich soziokratisch-kollegial und übernimmt die Kosten für das D-Ticket Job komplett. „Ein Zeichen der Wertschätzung“, sagt Gründer Joschi Kuphal (2. v. r.). „Auf Klimaschutz legen wir alle besonderen Wert“, betont Angela Burchard (3. v. l.), die für die Zeit von Juli bis Dezember 2023 gewähltes Mitglied der Geschäftsleitung ist. Bis auf einen leidenschaftlichen Radfahrer nutzt das gesamte Team das D-Ticket für die Wege zur Arbeit und zu beruflichen Terminen in der näheren Umgebung. Angela Burchard genießt einen weiteren Vorteil, den ihr die VAG Nürnberg mit dem D-Ticket bietet: ein Leihfahrrad für zehn Gratisstunden pro Monat. „Mein eigenes Rad habe ich abgeschafft.“ <https://tollwerk.de>

Von der Schwerkraft lässt sich Charlotte Fischer nicht so leicht runterziehen. An ihrer Stange scheint die Artistin mühelos in luftige Höhen zu entschweben. Wenn ihr Arbeitsgerät am Boden montiert ist, begeistert die Düsseldorferin ihr Publikum mit artistischen Tricks und Figuren. Auf Technik, Kraft und die Dehnbarkeit ihres Körpers kommt es dabei an. Schon als Jugendliche entdeckte die heute 22-Jährige Poledance: eine Mischung aus Sport, Tanz und Artistik – und nichts Anrüchiges. „Poledance hat mir viel Selbstbewusstsein gegeben“, sagt Charlotte Fischer. Schnell merkte sie, dass aus dem Hobby ein Leistungssport oder ein Beruf auf den Bühnen von Varietés oder unter den Zirkuskuppeln werden könnte. Im Sommer hat sie ihre Ausbildung an der Staatlichen Artistenschule Berlin abgeschlossen. Mit anderen Absolventen ist sie bis November auf Tournee und anschließend mit dem Circus Flic Flac in Erfurt. „Für mich ist das D-Ticket eine Supersache, weil ich in vielen Städten mit nur einer Fahrkarte unterwegs sein kann.“ Und ihr Equipment? „Die Stange wiegt 15 Kilo und lässt sich gut in einer Tasche verpacken“, berichtet die Künstlerin: „Kurze Wege beim Umsteigen sind noch in Ordnung.“ [charlyfxr.de](http://charlyfxr.de)



**Charlotte Fischer**  
Artistin aus Düsseldorf

„Es ist so einfach geworden.“ Günther Krug gerät ins Schwärmen, wenn er von seiner neuen Leichtigkeit des Unterwegsseins berichtet. „Ich genieße es mit viel Spaß und Freude.“ Das Deutschland-Ticket schafft für ihn mehr Beweglichkeit und Mobilität, „ohne viel nachzudenken“. Von Berlin aus steuert der 81-Jährige gerne die brandenburgische Umgebung an: Rathenow, Wustermark und Potsdam mit seinen Parks, Museen und dem Heiligen See. Nach über 60 Jahren Engagement und Arbeit für die Eisenbahn und die Bahnindustrie fühlt sich Günther Krug, der auch Diplomingenieur für elektrische Bahnen und Anlagen ist, dem Thema Mobilität immer noch eng verbunden. „Es macht Spaß, mit den neuen Zügen zu fahren.“ Wenn die Strecken nicht so lang sind, nimmt Günther Krug genauso gerne das Fahrrad. Für ihn wäre es ideal, wenn er sein Rad auf dem D-Ticket mit in die Bahnen nehmen könnte. So muss er ein Extraticket lösen, kauft aber immer gleich mehrere Fahrrad-Tickets auf Vorrat. Alles in allem bedeutet das D-Ticket für ihn: „Größere Freiheit, kein Stress und vor allem mehr Spontaneität.“



**Günther Krug**  
Rentner aus Berlin



# Haushaltsentwurf mit Licht und Schatten

**D**rei Milliarden Euro mehr, aber dennoch weniger, als der Kabinettsbeschluss von März erwarten ließ: Der VDV bewertet die im Entwurf des Bundeshaushalts 2024 angesetzten Mittel für die Schiene gemischt. „Es ist ein gutes Signal der Bundesregierung, dass in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten insgesamt mehr Mittel für die Schiene zur Verfügung gestellt werden“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann, erinnert aber gleichzeitig daran, dass für die Zeit bis 2027 vom Kabinett 45 Milliarden Euro beschlossen wurden. „Würde man diese gleichmäßig auf die kommenden vier Jahre verteilen, müssten eigentlich jährlich 11,25 Milliarden Euro zusätzlich bereitgestellt werden.“ Damit verschiebe die Bundesregierung die Finanzierungsnotwendigkeiten des Eisenbahnsystems in Deutschland weiter in die Zukunft, kritisiert Ingo Wortmann: „Die Planungen der Unternehmen bleiben kurzfristig und risikobehaftet.“

Unklar ist auch der vollständige Verbleib der Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut. Das Bundesfinanzministerium hatte angekündigt, dass daraus zusätzlich 5,4 Milliarden Euro in die Schiene fließen sollen, die den für das kommende Haushaltsjahr eingeplanten drei Milliarden Euro gegenüberstehen. VDV-Präsident Ingo Wortmann fordert „ein klares Bekenntnis des Bundesfinanz- und des Bundesverkehrsministers“, dass die

fehlenden Mittel für die Schiene aus dem Klima- und Transformationsfonds bereitgestellt werden. Unterdessen zeichnen sich erste Schritte in diese Richtung ab: Aus diesem Fonds sollen zusätzlich zu den dafür bestimmten Mitteln aus dem Bundeshaushalt in Höhe von 11,5 Milliarden Euro bis 2027 weitere 12,5 Milliarden Euro in die Schiene fließen. So sieht es der Wirtschaftsplan für den Fonds vor. Weiterhin fehlt jedoch jede Finanzierungssicherheit im Bundeshaushalt für den Ausbau- und Modernisierungspakt, der die dringend notwendigen Kapazitäts- und Angebotsausweitungen im ÖPNV vorantreiben soll.

Positiv bewertet der VDV dagegen, dass dank der zusätzlichen drei Milliarden Euro die Fördermittel für das einheitliche europäische Zug-Leitsystem ETCS, für die Infrastruktur nichtbundeseigener Eisenbahnen sowie für Gleisanschlüsse steigen. Und sogar sehr positiv sieht der VDV, dass die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr nicht halbiert wird, sondern mit 350 Millionen Euro weitgehend auf dem Niveau von 2023 bleibt (370 Millionen Euro).

Ingo Wortmann begrüßt diese Ansätze: „Gerade der Schienengüterverkehr braucht dringend die Unterstützung des Bundes, aber auch der Länder, wenn nachhaltig mehr Güter auf die Eisenbahn verlagert werden sollen.“

# „Stadtbahnen sparen Platz und lassen sich anpassen“

Der Ausbau der Schiene – auch in den Städten – gilt als einer der Schlüssel zu mehr Klimaschutz und zur Mobilitätswende. Im aktuellen Standardwerk „Systemwissen Städtische Schienenbahnen“ fassen Autoren aus der Praxis den Stand der Technik

und der Regelwerke sowie die neuesten Entwicklungen zusammen. Michael Rüffer (Foto), Technischer Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) und Mitautor des ÖPNV-Fachbuchs, beantwortet Fragen zur Bedeutung von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen für die Mobilitätswende.



*Herr Rüffer, warum sind die städtischen Schienenbahnen in Zeiten der Verkehrs- und Energiewende so wichtig?*

» **Michael Rüffer:** Das städtische Schienensystem ist im öffentlichen Raum sowohl platzsparend als auch skalierbar und lässt sich an einen höheren Beförderungsbedarf anpassen, sodass Innenstadtbereiche verstärkt vom Autoverkehr befreit und neugestaltet werden können. Dafür schafft unter anderem die frühzeitige Planung von längeren Haltestellen Kapazitäten für Fahrzeuge in Doppeltraktion in späteren Betriebsphasen. Einen weiteren Vorteil bieten die Fahrzeuge durch ihre Energieeffizienz: Sie speisen zum Beispiel beim Bremsen Energie ins Speisetzurück, die dann von anderen Fahrzeugen oder Systemen, wie E-Bussen, und in Zukunft möglicherweise auch von angrenzenden Stadtvierteln weiterverwertet werden kann.

*Welche Zukunftstrends sehen Sie in den Berufen bei städtischen Schienenbahnen – gerade mit Blick auf die Automatisierung und Digitalisierung?*

» Diese Trends sind für den städtischen Schienenverkehr nicht neu. Fahrerlose, spurgeführte Fahrzeuge gibt es schon seit den 1980er-Jahren. Dies ist möglich, weil diese Systeme außerhalb des Straßenverkehrs und frei von Kreuzungen verkehren. Aktuell werden, wie beim Auto, zunehmend Fahrerassistenzsysteme eingebaut. Die Anforderungen wandeln sich somit auch im Rahmen der Digitalisierung stetig, aber spannende Aufgaben wird es immer geben. Neben dem Fahrpersonal, das im städtischen Schienenverkehr auf lange Zeit

unersetzbar sein wird, braucht es Leute, die den Betrieb planen, überwachen und für einen sicheren Ablauf sorgen, sowie die technischen Berufe, wie Ingenieure, Elektriker und viele mehr. Da ist für fast jedes Interesse der passende Job dabei.

*Sie sind Mitautor des Buchs „Systemwissen Städtische Schienenbahnen“. Welches Ziel verfolgen das Autorenteam, die VDV-Akademie und der Verlag mit dem Buch?*

» Es soll einen umfassenden und vertiefenden Überblick über die städtischen Schienensysteme, wie Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn, geben und die verschiedenen Tätigkeitsbereiche, Planungsgrundlagen und rechtlichen Rahmenbedingungen sowie Zukunftstrends beleuchten. Darüber hinaus eignet es sich für den Berufs- und Quereinstieg. Auch erfahrene Beschäftigte können über die thematische Gliederung und den Index für sich relevante Themen nachschlagen und ihr Wissen auffrischen. Zahlreiche Abbildungen und ein Glossar erleichtern den Zugang zu den Themen, und Wiederholungsfragen regen zur Wissensvertiefung an. Wir hoffen, damit einen Mehrwert beim Wissensaufbau oder der Vertiefung leisten zu können.





Mehr als 800 Teilnehmende besuchten die VDV-Jahrestagung und verfolgten die Beiträge in den Foren und auf den Podien (o.) sowie die Diskussionen – hier mit Moderatorin Catherine Vogel (Foto u., v. r.), Autor Frank Schätzing, Staatssekretärin Ines Fröhlich (Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr), LVB-Chef Ulf Middelberg, Stephan Kühn (Baubürgermeister der Stadt Dresden) und VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.



# Einfach die Welt retten?

„Ist das noch Wetter oder die Klimakrise?“, dürften sich manche der mehr als 800 Teilnehmenden auf der diesjährigen VDV-Jahrestagung gefragt haben. Denn es war heiß in Leipzig. Hitzig wurde es dagegen nicht – die Vertreter der Bundespolitik fehlten.

Tagsüber gab es schweißtreibende Temperaturen um die 30 Grad mit feucht-heißer Luft, am späten Donnerstagabend dann sorgte Sturmtief „Lambert“ – laut Deutschem Wetterdienst „die erste brisante Schwergewitterlage“ des Jahres – mit Blitz, Donner und Starkregen für weitere Kracher nach dem Ende des Abendprogramms. Zum Glück ohne Folgen. Selbst wenn etwas passiert wäre, hätte die Verkehrsbranche als wichtiger Protagonist beim Klimaschutz ohnehin einen starken Partner aus dem Versicherungswesen an ihrer Seite gehabt. „Nachhaltigkeit liegt in unseren Genen“, bekräftigte Gottfried Rüßmann, Vorstandsvorsitzender der DEVK, die als Sponsor zum Gelingen des Festabends ganz wesentlich beigetragen hat.

Passender konnte der meteorologische Rahmen der diesjährigen VDV-Jahrestagung, die auf Einladung des VDV und der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) stattfand, also nicht sein. Denn auf dem Branchentreff drehte sich viel um den Klimaschutz und darum, wie der öffentliche Verkehr seinen Beitrag dazu leisten kann. Die mehr als 800 Teilnehmerinnen und Teilnehmer widmeten sich zudem weiteren drängenden Branchenthemen – dem Wachstum im Schienengüterverkehr, dem sich verschärfenden Personalmangel in allen Bereichen sowie der Finanzierung und weiteren Entwicklung des Deutschland-Tickets.



„Die Mobilitätswende ist eines der wichtigsten Instrumente, um das Klima zu schützen.“

**Burkhard Jung**  
Oberbürgermeister von Leipzig und Vizepräsident des Deutschen Städtetags

„Mehr bewegen“ hat sich die Branche vorgenommen. Das gilt zunächst im Personen- und Güterverkehr. Aber auch auf den Handlungsbedarf und Entscheidungsstau in der Politik lässt sich das Veranstaltungsmotto ausweiten. Zur gleichen Zeit ging es in Berlin ebenfalls heiß her. Im Bundestag wurde engagiert über die von der Regierungskoalition angestrebte Reform der Deutschen Bahn samt konsequenter Trennung von Netz und Betrieb debattiert. Deshalb hatten die angekündigten Gäste aus der Bundespolitik kurzfristig abgesagt.

Während die Klimaanlage im Congress Center Leipzig über ihre Belastungsgrenze hinaus gefordert waren, diskutierte die Branche unter anderem mit dem Schriftsteller Frank Schätzing, wie die Verkehrswende und gar die Weltenrettung noch zu schaffen sind. „Die Energiewende zu vollziehen, kostet einen Haufen Geld“, sagte der Bestsellerautor: „Sie nicht zu vollziehen, kostet die Zukunft.“ Auch VDV-Präsident Ingo Wortmann forderte in seiner verkehrspolitischen Rede mehr Tempo und Entschlossenheit beim Klimaschutz. „Was wir im Moment tun, fühlt sich nicht nach Verkehrswende an.“ Ingo Wortmann unterstrich seine Forderung nach einer dauerhaften Finanzierung des Deutschland-Tickets, dem das Deutschland-Angebot folgen müsse. „Sonst kommen wir nicht am Ziel an.“ Eine Herausforderung sieht der VDV-Präsident in der Einnahmeaufteilung: „Die müssen wir gut abarbeiten.“ Für die weitere Entwicklung des ÖPNV unterstrich Ingo Wortmann die Bedeutung des bislang ruhenden Ausbau- und Modernisierungspakts. Oliver Krischer, NRW-Verkehrsminister und Vorsitzender der Landesverkehrsministerkonferenz, kündigte an, mit dem Bund im Herbst in die Verhandlungen über den Ausbau- und Modernisierungspakt einsteigen zu wollen: „Wenn wir es nicht schaffen, den mit Leben zu füllen, haben wir nächstes Jahr ein Scherbengericht.“

Zuvor hatten Sachsens Ministerpräsident Michael Kretschmer per Videobotschaft und Leipzigs OB Burkhard Jung die Branche willkommen geheißen. „Die Mobilitätswende ist eines der wichtigsten Instrumente, die wir in der Hand haben, um das Klima zu schützen“, betonte Burkhard Jung, der auch Vizepräsident des Deutschen Städtetags ist: „Das absolute Rückgrat der Verkehrswende ist der ÖPNV.“ Nach dem „Diktat des Autos“ in den Städten, so Burkhard Jung, beginne langsam und sicher ein Umdenken. Wie viele andere im Publikum hätte sich Leipzigs Oberbürgermeister vor der Einführung des D-Tickets den Ausbau von Infrastruktur und Angebot gewünscht. Zudem sprach er sich mit Blick auf den Bund für eine neue Form der ÖPNV-Finanzierung aus.

Die nächste VDV-Jahrestagung findet vom 10. bis 12. Juni 2024 in Düsseldorf statt. [www.vdv.de/jahrestagung](http://www.vdv.de/jahrestagung)



Festabend mit gelockerter Kleiderordnung (Foto o.): DEVK-Vorstandsvorsitzender Gottfried Rüßmann (M.) im Gespräch mit VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff und Catherine Vogel  
Politische Reden: VDV-Präsident Ingo Wortmann (Foto l.) und NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (r.), der auch Vorsitzender der Landesverkehrsministerkonferenz ist



# Branchentreff vernetzt die Zukunftsthemen neu

Aktualisiertes Konzept, größere Themenvielfalt, eine zusätzliche Gelegenheit zum Austausch und ein neuer Name: Die VDV-Elektrobuskonferenz und die angegliederte Fachmesse treten vom 5. bis 7. März 2024 im Estrel Hotel Berlin erstmalig als „mobility move“ auf. Hier erste Antworten aus Sicht der Veranstalter und Aussteller.

**mobility  
move '24**

*Wieso wird die „VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse“ zu „mobility move“?*

**Martin Schmitz:** Aus unserer Sicht funktioniert E-Mobilität in der Praxis nur im Rahmen eines Systemansatzes. Wir müssen vernetzt denken – etwa auch bei anderen Zukunftsthemen wie dem Autonomen Fahren. Dass sich das bewährt, hat sich dieses Jahr gezeigt, als wir den „Zukunftskongress Autonomes Fahren“ integriert haben. Die Teilnehmenden hatten erstmalig die Möglichkeit, unterschiedliche Themenfelder an einem Ort zu hören und dazu auch über den eigenen Tellerrand hinaus ins Gespräch zu kommen. Außerdem konnten die Aussteller nun auch ihre übergreifende Systemkompetenz präsentieren. Das ist bei allen Beteiligten positiv angekommen. Perspektivisch kommen noch weitere Themen dazu. Mit der neuen Dachmarke „mobility move“ schaffen wir im Außenauftritt einen Rahmen, der über den Elektrobus hinaus geht – auch wenn der weiterhin im Fokus bleibt. Der neue Name soll unseren Anspruch betonen, dass wir etwas bewegen wollen. Gemeinsam mit anderen Verbänden, Verkehrsunternehmen, Politik, Industrie und Dienstleistern bringen wir die Mobilität der Zukunft auf die Straße.



**Martin Schmitz**  
Vorstandsvorsitzender Forum für Verkehr und Logistik und VDV-Geschäftsführer Technik

*Wohin soll sich die Veranstaltung perspektivisch entwickeln?*

**Martin Schmitz:** Wir sind bereits jetzt zentraler Fach-Branchentreff für alle, die sich in Deutschland mit straßengebundenem Öffentlichen Verkehr beschäftigen. Das ist jedenfalls die Rückmeldung der Teilnehmenden. Wir wollen weitere Zukunftsthemen in diesem Bereich stärker besetzen und integrieren – dabei aber pragmatisch und lösungsorientiert bleiben. Wir stärken unsere Inhalte durch einen Ausbau der Konferenz und machen die Veranstaltung noch attraktiver. Ein Beispiel dafür ist die Digitalisierung als ein Kernbestandteil des Systemgedankens. Sie ist wichtig, um mehr Verkehr bewältigen zu können und Mitarbeitende durch Automatisierung von manuellen Aufgaben zu entlasten. Vernetzung und eine gute IT-Architektur sind aber zum Beispiel auch die Grundlage für den effektiven Einsatz von Elektrobusen.

*Was ist 2024 neu? Was bleibt?*

**Werner Overkamp:** Es bleibt bei der hohen Informationsdichte zur E-Mobilität. Wir werden uns auf Neueinsteiger und erfahrene Umsteller einstellen und fokussierte Vorträge anbieten, damit jeder für seinen Fortschritt etwas mitnehmen kann. Trotz zusätzlicher Themen legen wir viel Wert darauf, dass wir die fachliche Tiefe beibehalten und nicht verwässern. Ganz konkret werden wir auch 2024 einen Blick auf Autonomes Fahren werfen. Wie gewohnt stellen wir Entwicklungen im Bereich der Fahrzeuge, Anbieter und der Hintergrundsysteme vor. Neu ist, dass die Ticketing-Experten des Kontiki e.V. ihre Konferenz im Rahmen der „mobility move“ durchführen. Außerdem haben wir auf Wunsch vieler Teilnehmenden und Aussteller einen zusätzlichen Abend in der Fachmesse eingeplant. In dieser „mobility move night“ am Vorabend der Konferenz bieten wir ein kleines Programm und eine zusätzliche Möglichkeit, miteinander ins Gespräch zu kommen. Viele Teilnehmende sind bereits in den letzten Jahren am Vortag angereist.



**Werner Overkamp**  
VDV-Vizepräsident für den Bereich Bus

*Welche Themen stehen 2024 im Fokus?*

**Werner Overkamp:** Zum Beispiel E-Mobilität für Einsteiger: Was muss ich tun, wenn ich mein System umstelle? Außerdem schauen wir auf Dauerthemen, wie Brandschutz, Umbau und Weiterentwicklung der Depots, Ladeinfrastruktur sowie IT und Betriebssysteme. Beim Autonomen Fahren stehen neue Fahrzeuge, Innovationsförderprogramme des Bundes sowie IT-Systeme für den Betrieb im Fokus. Im Ticketing liegen die Schwerpunkte auf dem Deutschland-Ticket, IT-Sicherheit und Sicherung der Datenqualität.



**Peter Bijvelds**  
CEO Ebusco

*Was gibt es zur Ausstellung zu sagen?*

**Peter Bijvelds:** Wir haben die Fachmesse in den letzten Jahren sehr zu schätzen gelernt, da wir in dem angenehmen Rahmen viele Entscheidungsträger treffen konnten. Die inhaltlich enge Verzahnung der Fachmesse mit dem Konferenzprogramm und das breite Themenspektrum sollten aus unserer Sicht mit dem Wachstum erhalten bleiben. Der familiäre Rahmen der Veranstaltung bietet viel Raum für Fachgespräche und stellt ein klares Alleinstellungsmerkmal dieser Veranstaltung gegenüber anderen dar. Aus unserer Sicht kommen alle wichtigen Akteure hier zusammen. Mit dem neuen Networking-Event „mobility move night“ am Vorabend der Konferenz wurde unser Wunsch umgesetzt, noch weitere Gelegenheiten zum Austausch zu erhalten. Für die Aussteller besonders wertvoll ist, dass so viele Verkehrsunternehmen und Entscheider jedes Jahr nach Berlin kommen. In kurzer Zeit gibt es viele qualitativ und fachlich hochwertige Gespräche – davon profitieren alle. Mein Feedback: Für Deutschland ist diese Veranstaltung sehr wichtig. Um diese Vielfalt an Infos zu erhalten und Partner innerhalb von zwei Tagen zu treffen, benötige ich sonst Monate. Wir freuen uns auf die nächste Veranstaltung.



Weitere Infos unter:  
[www.mobility-move.de](http://www.mobility-move.de)





## Systemwissen ÖPNV: Schnell aufgegleist für den Quereinstieg

Auch in der Verkehrsbranche zählt „Personal“ zu den Topthemen. Daran wird sich in den kommenden Jahren kaum etwas ändern. Die VDV-Akademie will die Weiterbildung von Beschäftigten auf allen Ebenen stärken und erweitert dafür laufend ihre Lernangebote – jetzt auch für den Seiteneinstieg in die ÖPNV-Berufe.

**M**it einem neuen Angebot will die VDV-Akademie Quereinsteigenden aus anderen Branchen den Start in einen ÖPNV-Beruf erleichtern. Im Rahmen eines einwöchigen Lehrgangs sollen dafür die Grundlagen vermittelt werden. „Ziel ist es, die Mitarbeitenden mit diesem Wissen beruflich handlungsfähig zu machen“, erläutert Monique Heilmann, bei der VDV-Akademie Leiterin des Geschäftsbereichs berufliche Weiterbildung und digitales Lernen: „Außerdem soll der Lehrgang Orientierung im ÖPNV geben – einem System, das kompliziert und stark politisch geprägt ist.“ Auch Mitarbeitende, die bereits eine Ausbildung in einem Verkehrsunternehmen abgeschlossen haben, und Menschen aus benachbarten Branchen wie Mobilitätsdienstleistern und Anbietern

von On-Demand-Verkehren sowie Beschäftigte bei Aufgabenträgern gehören zur Zielgruppe. „Sie können ihr Wissen vertiefen und anschließend im Unternehmen weitergeben“, erklärt Monique Heilmann.

### Sechs Themenbereiche in einer Woche

Die Schulung „Systemwissen ÖPNV“ umfasst sechs Module und startet mit einer einführenden digitalen Lerneinheit, die sich um den Einstieg in den ÖPNV dreht. Anschließend wird der Blick auf die Themen Wirtschaftlichkeit und Beschäftigung gelenkt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz, bevor im vierten Themenblock die politische und rechtliche Organisation dargestellt wird. Danach gibt es einen Einblick in die Praxis. Zum Abschluss lautet das Thema „Zukunft im ÖPNV

gestalten“. Der Lehrgang findet vom 22. bis 26. Januar 2024 am Frankfurter Standort der VDV-Akademie im House of Logistics & Mobility (HOLM) statt.

„Der gegenwärtige Fach- und Arbeitskräfteengpass ist erst der Anfang“, prognostiziert der neue Vorstandsvorsitzende der VDV-Akademie, Harald Kraus: „Die Veränderungen, die mit diesem Mangel verbunden sind, werden für viele in der Branche fordernder sein, als sie sich derzeit vorstellen können.“ Schon jetzt stehen die Verkehrsunternehmen vor vielfältigen Herausforderungen. Angesichts des demografischen Wandels, der Digitalisierung und der Dekarbonisierung steigt der Bedarf an Qualifizierung. Darüber hinaus gewinnt der Erfahrungsaustausch zwischen den Verkehrsunternehmen weiter an Bedeutung – etwa auf Veranstaltungen wie dem VDV-Personalkongress (siehe Infokasten).

Und während der Arbeits- und Fachkräftemangel ohnehin schon zunimmt, geht eine große Anzahl Beschäftigter in den kommenden Jahren in den Ruhestand. Zudem werden die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer selbstbewusster, Teilzeitquoten und

Fluktuation steigen, und die Verkehrsbranche konkurriert mit der Logistik und der Plattformbranche um die Arbeitskräfte. Harald Kraus: „Darum müssen wir jetzt viel stärker unsere Hausaufgaben machen.“



### VDV-PERSONALKONGRESS STELLT DEN MENSCH IN DEN MITTELPUNKT

Bildung entwickeln, Arbeit neu gestalten, Mitarbeitende gewinnen: Der Mensch steht erneut im Mittelpunkt des VDV-Personalkongresses, den die VDV-Akademie und die Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH vom 13. bis 15. September in der Bundesstadt ausrichten. Dabei sollen Menschen nicht nur als Ressource, sondern als Individuen verstanden werden.



Sie stehen im Zentrum einer nachhaltigen Personalstrategie, um den Mangel an Arbeitskräften zu bewältigen. Hier wird der Blick auf persönliche Entwicklungsbedarfe, personalisierte Qualifizierungsangebote und auf individualisierte Ansprache beim Recruiting gerichtet. Der mittlerweile 11. VDV-Personalkongress versteht sich nicht nur als Plattform für Austausch und Vernetzung, sondern auch als Diskussionsforum zwischen personalstrategischen Akteuren der Verkehrsbranche. Neben vielschichtigen Impulsen aus Politik und Verkehrsbranche bietet er ein Forum für Musterlösungen und Diskussionen sowie die Möglichkeit, aktuelle Themen aus den Personalabteilungen der Unternehmen in den Erfahrungsaustausch mit anderen einzubringen.

→ [www.vdv-akademie.de/tagungen/11vdv-personalkongress](http://www.vdv-akademie.de/tagungen/11vdv-personalkongress)



Weitere Infos unter:  
[www.vdv-akademie.de/lehrgaenge/systemwissen-oepnv](http://www.vdv-akademie.de/lehrgaenge/systemwissen-oepnv)



### Vorstand der VDV-Akademie: Harald Kraus übernimmt Vorsitz von Gisbert Schlotzhauer

Die VDV-Akademie hat den Generationswechsel in ihrem Vorstand und in der Geschäftsführung abgeschlossen. Als Vorstandsvorsitzender tritt Harald Kraus (Foto o.) die Nachfolge von Gisbert Schlotzhauer (u.) an, der die VDV-Akademie viele Jahre „wesentlich geprägt und zu einer ausgezeichneten, serviceorientierten Partnerin für die Branche entwickelt hat“, so VDV-Präsident Ingo Wortmann in seiner Würdigung. Harald Kraus ist auch Vorsitzender des VDV-Personalausschusses sowie Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor bei der Dortmunder DSW21. Zum 1. September hat Ruth Leyendecker ihre Tätigkeit als Geschäftsführerin der VDV-Akademie aufgenommen. Sie folgt auf Michael Weber-Wernz, der in den Ruhestand getreten ist („VDV Das Magazin“ berichtete). Zuvor leitete Ruth Leyendecker die Abteilung Personalentwicklung bei der Düsseldorfer Rheinbahn.



# 160

LINIEN WERDEN VON  
**PLUSBUSSEN**  
IN MITTLERWEILE ACHT  
BUNDESLÄNDERN  
BEDIENT



Wie im Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) im Großraum Dresden (Foto o.) oder im Saarländischen Verkehrsverbund „saarvv“ (u.): Gut getaktet verbinden PlusBusse ländliche Räume ...

... und verknüpfen den ÖPNV auf der Straße mit der Schiene, wie hier am saarländischen Bahnhof St. Ingbert, wo die PlusBus-Linie R6 Umsteigende aus dem RE1 mitnimmt.



## Deutschland-Ticket: *Pluspunkt für den PlusBus*

In ländlichen Regionen ohne Bahnanschluss spielte der öffentliche Nahverkehr in der Vergangenheit häufig eine eher bescheidene Rolle. Doch landauf, landab tut sich eine Menge: vielerorts fährt der PlusBus – im festen Takt auf schnellen Linien, auch am Wochenende und minuten-genau abgestimmt zum Umsteigen in Regionalzüge. Die Idee startete vor zehn Jahren, Linien und Netze wachsen seitdem beständig. Sie bringen Schienenqualitäten auf die Straße und damit die Attraktivität des Deutschland-Tickets weit hinein in Landkreise und lokale Zentren.

Der Linienbus aus dem saarländischen Homburg ins knapp 15 Kilometer entfernte Zweibrücken im Bundesland Rheinland-Pfalz fährt als „R7“ seit dem vergangenen Jahr alle halbe Stunde und braucht dafür auf geradliniger Strecke gut 30 Minuten. Es ist ein typischer Plus-Bus: hohe Taktfrequenz, auch abends und am Wochenende, von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof und von City zu City. Seit der Einführung des Deutschland-Tickets im Mai dieses Jahres boomt die veredelte Linie so richtig, mit „Nachfragesteigerungen bis an die Belastungsgrenze“, wie Markus Philipp, Verkehrsplaner und Qualitätscontroller vom Zweckverband Personennahverkehr Saarland, feststellt. Überrascht hat den ÖPNV-Experten diese Entwicklung nicht. Die R7 ist ein Grenzgänger, der nicht nur ins benachbarte Bundesland fährt, sondern auch den Sprung zwischen zwei Verkehrsverbänden macht – mit einem „sehr komplizierten Übergangstarif“. Markus Philipp: „Da haben die Fahrgäste früher wenig durch-

geblickt und sind lieber nicht mit uns gefahren.“ Und so kommt zum PlusBus das Deutschland-Ticket gewissermaßen als Pluspunkt, denn seine Konditionen unterscheiden nicht zwischen Verbundräumen und Tarifeinheiten – es bietet bekanntlich bundesweite Mobilität mit dem ÖPNV über die bislang trennenden Barrieren hinweg.

**Flatrate beflügelt Nahverkehr**  
Ob Pendlerfahrten oder Freizeitverkehre – die ÖPNV-Branche erlebt eine deutlich steigende Nachfrage nach Bus und Bahn durch das Deutschland-Ticket. Kritische Stimmen hatten anfangs die Vermutung geäußert, die freie Fahrt sei nur interessant in Ballungsgebieten mit dichten Liniennetzen und hohen Taktfrequenzen auf der Schiene und der Straße. Doch inzwischen befindet sich das D-Ticket auch außerhalb der Großstadtreionen auf dem Vormarsch. Dafür ist der Plus-Bus mit seinem strukturierten Angebot und seiner zuverlässigen Bedienung über den ganzen Tag auf der festen Linie →

Reisende können am Saarbrücker Flughafen den PlusBus R10 nutzen, der die Landeshauptstadt mit dem Biosphärenreservat Bliesgau verbindet.



ein entscheidender Wegbereiter, heißt es in Verbänden und Unternehmen, auch wenn man den positiven Trend mit Zahlen der Fahrgastentwicklung noch nicht gesichert untermauern kann.

Mit zehn Linien startete man im Saarländischen Verkehrsverbund „saarvv“ am 1. März 2022 in die PlusBus-Zeit. Ministerpräsidentin Anke Rehlinger, vor der letzten Landtagswahl noch Verkehrsministerin in Saarbrücken, sagte zum Auftakt: „So stärken wir den ÖPNV insbesondere dort, wo derzeit keine ausreichende Anbindung an die Schiene gegeben ist. Ein attraktives Busangebot als Ergänzung zum Schienenpersonenverkehr ist ein wichtiger Schritt hin zur Verkehrswende und bringt uns auch in Sachen Klimaschutz weiter voran.“

Das Netz an der Saar wächst um weitere Linien. Neben dem klassischen angebotsorientierten PlusBus-Konzept haben die Saarländer ein nachfrageorientiertes Expressbus-Angebot mit derzeit drei Linien für typische Pendlerströme draufgesattelt. Die Busse nutzen vorwiegend schnelle Straßen und bedienen weniger Haltestellen. Markus Philipp: „Da kommen wir dann an Fahrzeiten heran, die näher beim Auto sind.“ Unter dem Strich sei die Fahrleistung der Verkehrsunternehmen im Landesnetz um etwa zehn Prozent gestiegen, überwiegend durch den Ausbau des Stundentaktes in den Tagesrandzeiten und am Wochenende. Deshalb habe es weder auf der Personalseite noch bei den Fahrzeugparks Engpässe gegeben. Wie erfolgreich das Angebot ist, wird nach den Corona-Einbrüchen vorsichtig beurteilt. Gegenüber

dem Frühjahr 2019 vor der Pandemie sei dieses Jahr im März mit 70.000 Fahrgästen pro Woche auf neun der zehn PlusBus-Linien ein Plus von sechs Prozent gezählt worden, also schon vor der Einführung des Deutschland-Tickets. Markus Philipps Einschätzung: „Man erkennt Tendenzen.“

### Exportschlager aus Mitteldeutschland

Die Markenqualität äußert sich im fahrplanmäßigen Angebot: Der PlusBus fährt schnell und direkt im festen Takt auf festen Linien an sieben Tagen der Woche. Dabei verknüpft er mit kurzen Umsteigezeiten Busse und Bahnen des Schienennahverkehrs. Gefahren wird mit modernen Fahrzeugen, möglichst mit WLAN. Die Lizenz, das neue System als PlusBus-Marke zu starten, holten sich die Saarländer von den Kollegen beim Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) im Großraum um Leipzig und Halle herum. Denn dort sitzen die Pioniere der Idee, auch dünn besiedelte Regionen, von Fachleuten „Fläche“ genannt, mit regelmäßigen Liniendiensten auf der Straße als Ergänzung zum Schienennahverkehr zu versorgen. MDV-Geschäftsführer Steffen Lehmann erinnert sich: „Es war ein zentraler Paradigmenwechsel für die Erschließung des ländlichen Raums durch den ÖPNV. Damals wussten viele Stadtverwaltungen und Bürger überhaupt nicht, dass unsere Busse nicht nur Schulen, sondern auch viele andere Ziele ansteuern.“ Der seinerzeit bevorstehende Start des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes mit der Eröffnung des Leipziger Citytunnels war „eine einmalige Chance“, beschreibt Steffen Lehmann: „Wir erkannten die Möglichkeit, unsere Region über die Schiene hinaus noch feingliedriger zu erschließen und die Wirkung des Schienenpersonennahverkehrs auch dorthin zu tragen, wo kein Zug fährt – nämlich mit dem Bus in die Landkreise, im Vor- oder Nachlauf zur Eisenbahn.“ Der Verbund, der mit den

Der PlusBus R14 fährt nahe der französischen Grenze vorbei, im Hintergrund die Saarland-Therme.



Städten Leipzig und Halle im Mittelpunkt über die Landesgrenzen hinaus Teile von Sachsen, Sachsen-Anhalt und Ost-Thüringen mit Bussen und Bahnen erschließt, machte sich daran, das zuvor unstrukturierte Angebot von 400 Buslinien zu einer Dienstleistung mit Markenqualität umzubauen.

Der Bus, der mehr bringt: „Das führte dann zu den Marken PlusBus, TaktBus und StadtBus. Sie wurden inhaltlich definiert und dafür ein passendes Markenbild entwickelt“, erläutert der MDV-Chef. Parallel wurden die Busnetze in den Landkreisen im MDV-Gebiet neu geknüpft, Linienwege, Haltestellen und Knotenpunkte für das Umsteigen zwischen Bus und Bahn konzipiert. Damit wurden die Verbindungsmöglichkeiten zwischen den ländlichen Regionen, den Mittelzentren und den Oberzentren erheblich verbessert. Heute sind 44 PlusBus-Linien mindestens jede Stunde unterwegs; hinzu kommen 18 Taktbus-Linien mit Zwei-Stunden-Takt in Randgebieten. Parallel dazu sind in vielen, auch kleineren Städten Stadtbuslinien neu entwickelt worden. So entstehen flächendeckende Verkehrsangebote, die nicht viel anders als in den Ballungsgebieten die Nutzung des Nahverkehrs attraktiv machen.

Rund um Leipzig und Halle verzeichneten die Busse bereits vor der Einführung des Deutschland-Tickets einen Fahrgastzuwachs von nunmehr 86 Prozent in den zehn Jahren. Steffen Lehmann: „Das ist der Beweis. Die Menschen nehmen den guten ÖPNV an.“ Erfreulich sei, dass die Politik auf breiter Front den Ausbau unterstütze und finanziere. Mehr und mehr werde das System auch als positiver Standortfaktor gesehen. „Wir haben Rückmeldungen aus der Kommunalpolitik, der Immobilienbranche, der Wirtschaft.“ Derzeit wird diskutiert, die Buslinien verstärkt von Wohngebieten in



„Unsere Vision sieht vor, das PlusBus-Angebot in den nächsten zehn Jahren noch einmal zu verdoppeln.“

**Steffen Lehmann**  
Geschäftsführer des  
Mitteldeutschen Verkehrsverbunds

Gewerbegebiete zu führen, um Pendlerinnen und Pendler im Sinne der Mobilitätswende aus dem Auto zu holen.

Das Beispiel des MDV machte Schule. In den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Berlin und Brandenburg, Saarland, Schleswig-Holstein und Niedersachsen sind bereits rund 160 PlusBus-Linien unterwegs. Etliche von ihnen überqueren Verbund- und Landkreisgrenzen – und fahren einen oder mehrere Bahnhöfe an – ideal für Mobilität mit dem D-Ticket. Die Idee des PlusBus im MDV-Gebiet wurde 2022 mit dem „Verkehrswendepreis“ der Allianz pro Schiene honoriert. Für Steffen Lehmann ein wichtiger Tag, doch er denkt schon an morgen und übermorgen: „Unsere Vision sieht vor, das PlusBus-Angebot in den nächsten zehn Jahren noch einmal zu verdoppeln. Mehr Stadtbuslinien und beim PlusBus die Einführung des Halbstundentaktes – das sind die Chancen für eine umfassende Mobilitätswende.“

Mit dem PlusBus zum Zug: Ankunft am Bahnhof Dresden-Neustadt



„Wir kommen an Fahrzeiten heran, die näher beim Auto sind.“

**Markus Philipp**  
Verkehrsplaner und Qualitätscontroller beim Zweckverband Personennahverkehr Saarland



## Tag der Schiene wird europäischer

Bahnhofsbeste, offene Werkstätten, Blicke hinter die Kulissen der Eisenbahn: Nach der erfolgreichen Premiere des „Tags der Schiene“ im vergangenen Jahr gibt es vom 15. bis 17. September 2023 eine Neuauflage. Unter anderem werben Eisenbahnunternehmen mit ihren vielfältigen Arbeitsplätzen um Fachkräfte. In diesem Jahr feiern die Niederlande mit. Dort werden am 15. und 16. September erstmals die „Raildagen“ ausgerichtet. Der Tag der Schiene findet auch in diesem Jahr in der Europäischen Mobilitätswoche statt, die vom 16. bis 22. September läuft. In Deutschland haben das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Bahnbranche den Tag der Schiene 2022 ins Leben gerufen. Eine Übersicht aller Veranstaltungen in Deutschland gibt es unter [www.tag-der-schiene.de](http://www.tag-der-schiene.de)

### Termin

26.–27. September 2023

4. Int. BME/VDV-Intermodalkongress, Magdeburg

Für Unternehmen ohne Gleisanschluss ist der Transport von Trailern auf der Schiene sehr attraktiv. Deshalb beschäftigt sich die Veranstaltung mit Herausforderungen und Best-Practice-Beispielen.

→ [www.vdv.de/terminservice.aspx](http://www.vdv.de/terminservice.aspx)



### Termin

16.–17. November 2023

9. VDV-Omnibustage, Karlsruhe

Die Zukunftssicherheit des Verbrennungsmotors mit Euro 7, alternative Kraftstoffe, Digitalisierung, Technik und der ländliche Raum werden als Themen in Präsentationen vorgetragen und weitere Themen aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet.

→ [www.vdv.de/terminservice.aspx](http://www.vdv.de/terminservice.aspx)



### Weiterführende Informationen

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

Unser Online-Magazin finden Sie unter:

→ [www.vdv-dasmagazin.de](http://www.vdv-dasmagazin.de)

Die VDV VerbandsApp gibt es unter:

→ [app.vdv.de](http://app.vdv.de)

Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

Facebook: [www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen](https://www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen)

Twitter: [twitter.com/VDV\\_Verband](https://twitter.com/VDV_Verband)

Als berufliches Netzwerk nutzen wir LinkedIn:

LinkedIn: [www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen/](https://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](mailto:info@vdv.de), Internet: [www.vdv.de](http://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](mailto:vdv-magazin@adhocpr.de)

### Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.), Christian Jung

### Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

### Anzeigen:

AD HOC PR, Gütersloh, Tel. 0 52 41/90 39-0 | [anzeigen@adhocpr.de](mailto:anzeigen@adhocpr.de)

### Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

### Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

### Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2023

### Bildnachweise:

Titelmotiv: Eberhard Krummheuer

AdobeStock/Anselm (26–27, 29); AdobeStock/Blackosaka (30); AdobeStock/contrastwerkstatt (24); AdobeStock/frank peters (18); AdobeStock/maria\_savenko (14); DB Netz AG (7, 8); DSW21/Claudia Posern (25); Michael Fahrig (2, 14, 20, 21); Charlotte Fischer/OJ\_Fotografie (17); Eberhard Krummheuer (2, 6–7, 8, 9, 10); MDV (29); Manuela Meyer/Saarpfalz-Kreis (26); Lars Neumann (26, 29); picture alliance/EPA (12–13); picture alliance/imageBROKER (16/17); picture alliance/ZB/euroluftbild.de (4–5); privat (17); Stadtwerke Bonn (SWB)/Martin Magunia (25); VAG Nürnberg/Claus Felix (17); VDV (2, 3, 13, 22–23, 25,30); Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) (19); Joshua Wegner (16); Zweckverband Personennahverkehr Saarland (28)

„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.

# Die Zukunft auf die Straße bringen 15. VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse

## WIRD ZU MOBILITY MOVE

Mehr Infos unter [www.mobility-move.de](http://www.mobility-move.de)

05. – 07. März 2024,  
Estrel Berlin



# GEMACHT FÜR DIE STADT

# MCV



**DESIGNED TO LEAD . .  
BUILT TO LAST**

## DER VOLLELEKTRISCHE C127 EV

Die Synthese aus Design und Funktionalität führt zu komfortablen und flexiblen Optionen, die Fahrgäste und Fahrer gleichermaßen schätzen – mit Sicherheit. Das Gerippe aus hochfestem Edelstahl sowie eine umfangreiche Serienausstattung unterstreichen die Qualität. Die Mitnahme von bis zu 90 Fahrgästen bei maximaler Batteriekapazität von 462 kWh sowie seine Gesamthöhe von 3,20 Metern machen ihn zu einem effizienten und wirtschaftlichen Vertreter im vollelektrischen Stadtbussegment.

Anbieter: MCV Deutschland GmbH, Ziegelwiese 1c, 59909 Bestwig

[www.mcv-eg.com](http://www.mcv-eg.com)

