

# VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 01 | 2024

ÖPNV-Beschleunigung:

## Smarter und flotter durch den Verkehr

Seite 6

**D-Ticket:** Mehr politischer Rückenwind vonnöten

Seite 14

**mobility move:** Zukunftsthemen unter einem gemeinsamen Dach

Seite 18

**Transformation:** Resilient und kompetent durch den Arbeitsalltag

Seite 24



**14 D-Ticket:** Mehr Rückenwind aus der Politik wird benötigt.



**18 mobility move:** Themen der Zukunft unter einem Dach



**24 Transformation:** Dem Alltag widerstandsfähig begegnen



**6 ÖPNV-Zukunft:** Vernetzt und digital durch den Stadtverkehr

**VDV Die Verkehrsunternehmen**

- 3 Editorial**  
Klimaschutz nach Kassenlage
- 4 VDV im Bild**  
Lok als rollende Botschafterin für mehr Klimaschutz
- 6 Titelseite**  
Steigende Kundenzufriedenheit und sinkender Energieverbrauch durch Digitalisierung im ÖPNV

- 12 Gastbeitrag**  
EBA-Präsident Stefan Dernbach zur Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik bei der Eisenbahn
- 14 Aktuell**  
Debatte um die Finanzierung schadet dem Deutschland-Ticket.
- 18 Aktuell**  
mobility move startet am 5. März.

- 22 Aktuell**  
E-Busse: Der Bund fordert, fördert aber nicht.
- 23 Meldungen**  
Podcast „Nächster Halt“ erscheint mit seiner hundertsten Folge.
- 24 Aus dem Verband**  
VDV-Akademie will Unternehmen fit für den Wandel machen.

- 27 Aktuell**  
Triebfahrzeugführerschein: Noch nicht auf der Höhe der digitalen Zeit
- 28 Hintergrund**  
Wahlfreiheit statt Dienstwagen: VDV setzt sich für Mobilitätsbudgets ein.
- 29 Aktuell**  
Schienengüterverkehr steht vor massiven Einschnitten.

- 30 Zu guter Letzt**  
Monocab: Auf nur einer Schiene in Balance

# Ende der Wende: Klimaschutz nach Kassenlage



Ausbau und Digitalisierung der Eisenbahn, Trassenpreisunterstützung, E-Bus-Förderung: Der Haushaltsausschuss hat entschieden, die Mittel hierfür drastisch zu reduzieren. Dass in einem solchen Maße in dem Bereich gekürzt wird, der wie kein anderer für die Modernisierung Deutschlands mit Blick auf das Erreichen der Klimaschutzziele steht, können wir als Branche nicht nachvollziehen. Wie die Bundesregierung ihre klimapolitischen Ziele in den kommenden sechs Jahren noch erreichen will, wird zunehmend herausfordernder. Die Entscheidungen führen dazu, dass die Güterbahnen Aufträge an den Lkw verlieren werden und der Aufbau der E-Bus-Flotte beendet wird. Einerseits stimmt die Bundesregierung der europaweit gültigen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerteverordnung zu, die 90 Prozent elektrische Stadtbusse ab 2030 vorsieht. Das erfordert jedoch andererseits einen Investitionshochlauf, der viele Jahre vorher ansetzen muss. Demzufolge müssten die Fördermittel eher aufgestockt werden.

Einen tragfähigen Bundeshaushalt aufzustellen, ist eine schwierige Aufgabe. Der pauschale Sparansatz lässt jedoch nicht erkennen, dass Klimaschutz und die Verkehrswende Priorität haben. Die Sparmaßnahmen machen die beachtlichen Erfolge der vergangenen Jahre zunichte wie den Ausbau der E-Bus-Flotte sowie erkennbare Verlagerungseffekte zugunsten der Schiene beim Güterverkehr.

Die Haushaltsmittel sind knapp, und derzeit wird vielerorts gegen die Sparmaßnahmen der Ampel demonstriert. Auch uns geht es um Planungssicherheit und verlässliche Rahmenbedingungen. Um die Mobilitätswende und die Ausbauziele zu schaffen, brauchen wir eine langfristige Finanzierungsperspektive – nicht nur beim Deutschland-Ticket.

Herzlichst Ihr  
*Ingo Wortmann*  
Ingo Wortmann



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

**Klimaschutzziele erreichen: Die Zeit läuft ab**

Da waren es nur noch sechs: So viele Jahre bleiben Zeit, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Das geht nur mit deutlich mehr Gütern auf der Schiene. Diese Botschaft trägt eine Lok des Eisenbahnlogistikunternehmens TX Logistik nun durch Europa. Gemeinsam mit Peter Westenberger (Die Güterbahnen, l), Dr. Helena Melnikov (Bundesverband Materialwirtschaft BME) und Albert Bastius (TX Logistik, r.) stellte Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer Eisenbahnverkehr, das auffällig beklebte Fahrzeug kurz nach Ende der Weltklimakonferenz COP 28 vor. Die grünen Ziffern auf schwarzem Grund erinnern an eine Digitaluhr – und daran, dass die Zeit am 1. Januar 2030 um 0 Uhr und 1 Minute abläuft. Die Politik müsse weitere Maßnahmen für eine Stärkung des Schienengüterverkehrs zeitnah und konsequent umsetzen. In Deutschland habe vor allem der Verkehrssektor noch erheblichen Nachholbedarf bei der Emissionsminderung, sagt Martin Henke: „Deshalb ist die Stärkung des klimafreundlichen Schienengüterverkehrs ein zentraler Baustein, um die angestrebten Ziele zu erreichen.“ [www.vdv.de/zukunft-schiene](http://www.vdv.de/zukunft-schiene)



## NEUE SERIE „MOBILITÄTSWENDE AKTUELL“

Es tut sich viel in Deutschland bei den Verkehrsunternehmen vor Ort. Die Fortschritte und Entwicklungen in den Städten und Kommunen beleuchtet „VDV Das Magazin“ in einer neuen Serie.



001100001110001011  
001100110000110000  
101100110011000011  
1000101100110 0011

00110000110001011  
001100110000110000  
101100110011000011  
1000101100110 0011

00110000110001011  
001100110000110000  
101100110011000011  
1000101100110 0011

**Urbane Mobilität:** Dass die Kommunikation zwischen den Verkehrsträgern digitalisiert wird, ist eine Voraussetzung, um den Pkw-Verkehr und den ÖPNV zu vernetzen und den Verkehr insgesamt zu verflüssigen.

# ÖPNV digital und vernetzt auf Zukunftskurs

Steigende Kundenzufriedenheit, sinkender Energieverbrauch: Das sind zwei der wesentlichen Ziele, die sich die Verkehrsunternehmen von einer konsequenten Digitalisierung der Betriebsabläufe versprechen. Die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB), die S-Bahn Hamburg und die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) sind mit ihren innovativen Projekten weltweit Vorreiter im digitalen ÖPNV.

In der sächsischen Elbmetropole gibt es neben grünen und roten Ampelmännchen auch kleine graue Symbolfiguren. Sie tauchen in der Fahrplan-App der Dresdner Verkehrsbetriebe auf. Allein, zu zweit oder zu dritt signalisieren sie überschlägig in Echtzeit, wie viele Fahrgäste aktuell in der ausgewählten Bahn sitzen und stehen. Drei Männchen kündigen hohe Auslastung an, einer lässt auf einen freien Sitzplatz hoffen. Ein automatisches Fahrgastzählsystem liefert dafür echtzeitnah die notwendigen Daten. Das neue Verkehrsmanagementsystem kann noch mehr: An Doppelhaltestellen wie beispielsweise Bahnhof Dresden-Mitte kündigt es auf den elektronischen Anzeigetafeln die Reihenfolge an, in der die Bahnen unterschiedlicher Linien an der Bahnsteigkante vorfahren.



„Unser strategisches Ziel ist ein verlässlicher ÖPNV, der den Kunden von der Quelle

„**Unser strategisches Ziel ist ein verlässlicher ÖPNV, der den Kunden von der Quelle bis zum Ziel begleitet. Dafür brauchen wir digitalisierte und vernetzte Verkehrsmanagementprozesse.**

**Christian Gassel**  
bei den Dresdner Verkehrsbetrieben  
verantwortlich für das Verkehrsmanagement

bis zum Ziel begleitet. Dafür brauchen wir digitalisierte und vernetzte Verkehrsmanagementprozesse“, sagt Christian Gassel von den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB): „Die Auslastungsinformationen für den Fahrgast sind dabei ein kleiner Schritt in einer anspruchsvollen technologischen Entwicklung, die wir schon seit gut einem Jahrzehnt entschlossen vorantreiben.“ Christian Gassel ist bei den DVB für das Verkehrsmanagement verantwortlich. Eine spannende Aufgabe, wie sich an einem weiteren Detail der Auslastungsdaten erklärt: Die Zahl der Fahrgäste an Bord einer Bahn gibt kurzfristig Rückschlüsse darauf, wie lange ein Fahrgastwechsel an einer Umsteigehaltestelle in etwa dauern wird. Auf einem langen Linienweg summieren sich da Sekunden schnell zu Verspätungen.

## Dresden: Trams sekundengenau steuern

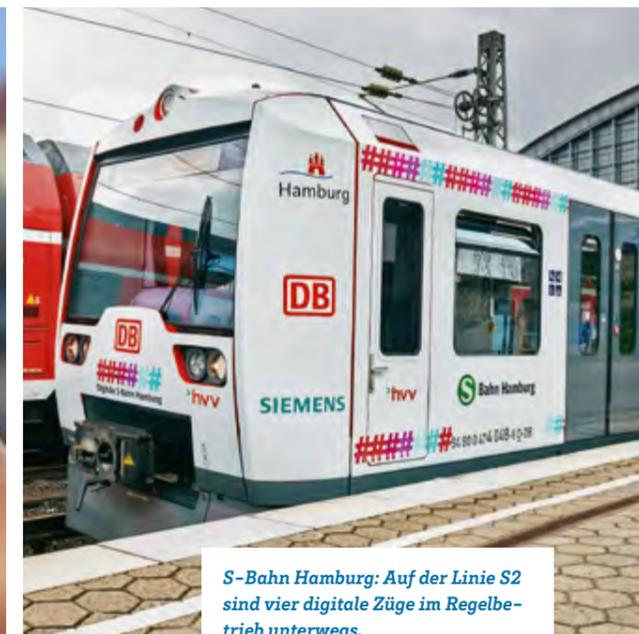
Wie in allen Großstädten gibt es auch in der sächsischen Landeshauptstadt darüber hinaus eine Fülle weiterer Verspätungsursachen für den ÖPNV, etwa plötzliche hohe Nachfrage an einer Haltestelle, Verkehrsstaus, Wartezeiten an der roten Ampel. Christian Gassel: „Unsere Pünktlichkeit liegt bei 75 Prozent. Das ist uns zu wenig, angestrebt sind 95 Prozent.“ Ein zentraler „Verkehrsdatenzugangspunkt“ sei dafür „die Datendrehschleife, die uns zukunftsfähig macht, auch im Hinblick auf künftige KI-Lösungen.“

Das im Aufbau befindliche Konzept sieht vor, den gesamten Straßenbahnbetrieb in der Dresdner Innenstadt nicht nur minutiös, sondern sekundenscharf →

*Intelligente Infrastruktur: In Frankfurt am Main soll Automatic Train Operation dafür sorgen, dass im Stadtbahntunnel mehr Bahnen fahren.*



*Digitalisiertes und vernetztes Verkehrsmanagement in Dresden: Das DVB-Fahrpersonal erhält Infos über den optimalen Abfahrzeitpunkt (l.), die Fahrgäste bekommen Hinweise zur Auslastung der Bahnen (r.).*



*S-Bahn Hamburg: Auf der Linie S2 sind vier digitale Züge im Regelbetrieb unterwegs.*

in Echtzeit und metergenau zu steuern, in Abstimmung mit dem Individualverkehr vom Fahrrad bis zum Auto. Auf der Nord-Süd-Achse des Tramnetzes funktioniert das bereits. Es sorgt für steigende Fahrgastzahlen und erhebliche Energieeinsparungen. Die dafür erforderliche Beeinflussung der Lichtsignalanlagen erfolgt über ein zentrales Modul zur Ampelsteuerung, das über Lichtwellenleiter und über den kommunalen Verkehrsrechner die Signale der Busse und Bahnen im gesamten Innenstadtgebiet ansteuert. Somit werden nicht nur die aktuelle Verkehrslage überwacht und Fahrzeugauslastungen prognostiziert. Anhand der aktuellen Fahrzeugauslastung werden auch Fahrgastwechselzeiten abgeleitet. Sie werden herangezogen, um Ampeln im direkten Umfeld von Haltestellen zeitgerecht zu beeinflussen. Im Führerstand erhält das Personal zudem Empfehlungen, wann der optimale Zeitpunkt zum Abfahren gekommen ist, sowie energieoptimale Fahrempfehlungen – wobei Grünphasen an den Ampeln prognostiziert beziehungsweise berücksichtigt werden.

Auch elbeabwärts in Hamburg geht es um Energiesparen und attraktiven Schienennahverkehr. Bereits seit September 2022 fahren vier mit digitaler Technik ausgerüstete S-Bahn-Züge der Baureihe 474 auf einer 23 Kilometer langen Strecke vom Vorort Bergedorf bis zur Station Berliner Tor kurz vor dem Hamburger Hauptbahnhof automatisch – im Regelbetrieb fahrplanmäßig und mit Fahrgästen. Die Deutsche Bahn, die Stadt Hamburg und Siemens Mobility haben das Projekt „ATO over ETCS“ gemeinschaftlich realisiert. Die

Abkürzung steht für Automatic Train Operation über die rechnergesteuerte Leit- und Sicherungstechnik des European Train Control Systems.

**Pünktlicher dank automatischer Steuerung**

Es sind die ersten Schritte für ein hochmodernes S-Bahn-Netz, das künftig ohne Signale am Bahndamm auskommt und durch die automatische Steuerung Verspätungen sowie den Energieverbrauch spürbar senken soll. Dafür werden weitere Fahrzeuge umgerüstet, und ab 2025 rechnet die Hansestadt mit 64 Zügen der neuen Baureihe 490; sie werden bereits ab Werk mit „ATO over ETCS“ ausgestattet. Parallel dazu sieht das Projekt den Aufbau eines intelligenten Betriebsleitsystems vor, das den Stromverbrauch um bis zu 30 Prozent senken soll. Ein Bahnsprecher erklärt, wie das funktionieren kann: „Weil der Technik künftig die Positionen aller Züge im Netz exakt bekannt sind, können Rollphasen besser ausgenutzt und Halte auf freier Strecke verhindert werden. Zum anderen reduziert das System Lastspitzen beim Stromverbrauch, indem vermieden wird, dass mehrere Züge auf der Strecke zeitgleich anfahren.“

ATO in den Stadtbahntunneln, intelligente Infrastruktur im oberirdischen Straßenverkehr: In Frankfurt am Main muss für den digitalen ÖPNV beides zusammen funktionieren. Wie in anderen deutschen Stadtbahnstädten fahren die Bahnen in der Mainmetropole nur im Zentrum als U-Bahn unterirdisch. Schon in den Randbezirken tauchen sie aber auf und müssen dann als Stadtbahn in den Stadtverkehr eingebettet werden. „Es geht um die Symbiose zweier komplexer digitaler Systeme für den →

**i MOBILITÄTSWENDE IM ÖFFENTLICHEN RAUM: EIN FELD VOLLER SPANNUNGEN**

Dresden, Hamburg und Frankfurt zeigen exemplarisch: Der digitale Zukunftskurs der Verkehrsunternehmen ist eingeschlagen, die technischen Möglichkeiten werden weiter optimiert. Sie müssen aber auch so eingesetzt werden, dass sich Busse und Bahnen für die Fahrgäste verlässlicher und für die Verkehrsunternehmen wirtschaftlicher durch die Städte bewegen können. Die Mobilitätswende zeigt sich hierbei im öffentlichen Raum als ein Feld voller Spannungen – wie können Störungen durch andere Verkehrsteilnehmende minimiert werden? Unter anderem um diese Fragen ging es beim 7. VDV-Beschleunigungsseminar in Karlsruhe, wo Verkehrstechnik, -organisation und -politik im Zusammenspiel diskutiert wurden. Innerstädtische Verkehrsflächen sind knapp, der zunehmende Radverkehr beansprucht neue und sicherere Wege, der umweltfreundliche ÖPNV muss ebenfalls zu seinem Recht kommen. Zudem fehlt es der Politik vielerorts an Mut und Willen, die Verkehrswende im öffentlichen Raum konsequent voranzutreiben. Das bedeutet: Flächen, die bislang dem Autoverkehr als Fahrbahnen und Parkplätze zur Verfügung stehen, im Sinne von Klimaschutz und Mobilitätswende dem ÖPNV, Radfahrenden sowie Gehenden zur Verfügung zu stellen. Während des VDV-Beschleunigungsseminars wurde deutlich: Mischverkehre, bei denen Busse und Bahnen mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf den gleichen Flächen unterwegs sind, liegen bei der Stadtplanung im Trend – nicht ohne Konfliktpotenzial. „Bei der Transformation der Städte und der Mobilität darf der Umweltverbund nicht auseinanderdividiert werden“, betont Dr. Volker Deutsch, beim VDV Fachbereichsleiter für Integrierte Verkehrsplanung. Aber es geht nicht nur um Flächen, sondern auch um Zeit. Busse und Bahnen sollten gegenüber dem Individualverkehr Vorrang haben – intelligente Schaltung von Lichtsignalanlagen zugunsten von Bus und Bahn bleiben hier das A und O.

**i** ZUGSICHERUNGSTECHNIK – HEUTE UND IN ZUKUNFT



Aktuell: Verbautes System (Fixed Block Signaling)



In Zukunft: Communication Based Train Control (Moving Block Signaling)

Quelle: VGF



„Ziel ist eine verkehrsträgerübergreifende digitale Kommunikation, um ÖPNV und Individualverkehr zu vernetzen und die Verkehrsflüsse zu optimieren.“

**Christian Schmidt**  
 Fachbereichsleiter Systemtechnik  
 bei der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main

ÖPNV. Da sind wir nach unserem Kenntnisstand wohl weltweit die ersten“, stellt Christian Schmidt, Fachbereichsleiter Systemtechnik bei der VGF, fest. Die Problematik ist einfach beschrieben. ATO im Tunnel sorgt dafür, dass mehr Bahnen dort unterwegs sein können als heute. Also muss sichergestellt sein, dass die Züge beim Auftauchen aus dem Tunnel schnell in den Straßenverkehr übergehen. Allein auf der B-Strecke, dem gemeinsamen unterirdischen Anteil der Linien U4 und U5 zwischen Hauptbahnhof und Konstablerwache, wird eine Steigerung in den Hauptverkehrszeiten von 24 auf 30 Bahnen pro Stunde möglich sein.

Realisiert wird das durch die CBTC-Technologie (Communication Based Train Control System), die neue digitale Zugsicherungstechnik für den Zugbetrieb im Untergrund. Während die U-Bahnen heute noch ganz klassisch im Tunnel von Blockabschnitt zu Blockabschnitt fahren und durch Signale gesteuert werden, kann CBTC fließende Sicherheitsabstände von einem Zug zum anderen berechnen. Die Züge fahren dann in

einer Art wanderndem Block („Moving Block“) mit der Konsequenz, dass die Streckenkapazität deutlich steigt.

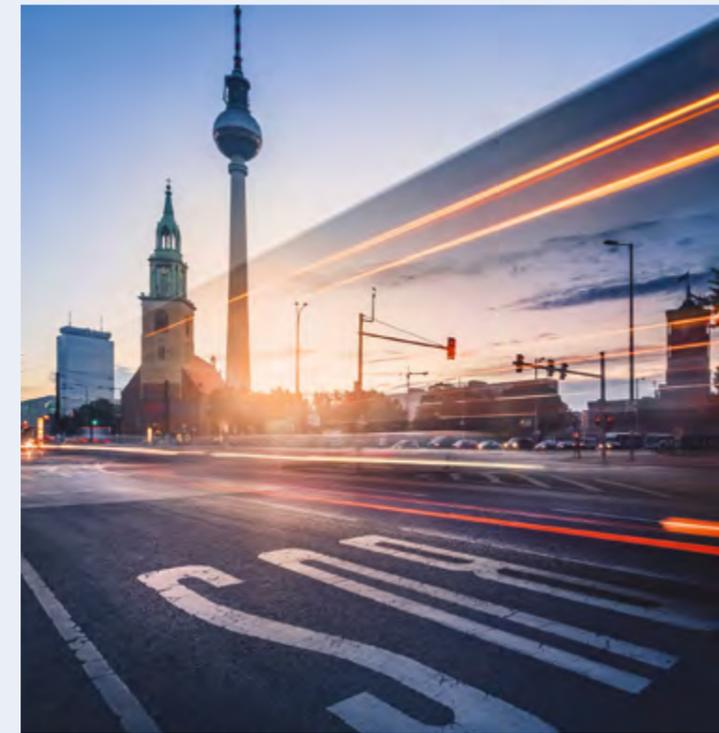
Oberirdisch muss ein anderes System für Ordnung sorgen: C-ITS, das „Cooperative Intelligent Transport System“. Dahinter verbirgt sich komplexe und vernetzte Kommunikationstechnologie zur Steuerung der Verkehrsteilnehmenden. Und dazu gehört ein sinnvolles Miteinander des Individualverkehrs von Autos, Zweirädern und Gehenden einerseits und Bussen und Bahnen andererseits.

Aus der Sicht des Verkehrsunternehmens VGF geht es darum, den ÖPNV, insbesondere die Straßen- und U-Bahnen, zum Beispiel über Fahrerassistenzsysteme oder Vorrangschaltungen bei den Ampelanlagen, zu optimieren. „Das können wir nicht alleine, dazu brauchen wir die Partnerschaft des Straßenverkehrsamtes“, weiß Christian Schmidt: „Ziel ist eine verkehrsträgerübergreifende digitale Kommunikation, um ÖPNV und Individualverkehr zu vernetzen und die Verkehrsflüsse zu optimieren.“ Ein anvisiertes „multimodales Reallabor“ auf einem fünf Kilometer langen oberirdischen Abschnitt der U5 zeigt die Komplexität allein dieser Aufgabenstellung: Für die Gemeinsamkeit der Verkehrsteilnehmer müssen elf Haltestellen und neun stärker frequentierte Kreuzungen für den Datenfluss hergerichtet werden.

Mehr Infos dazu unter:  
[www.vdv.de/mobilitaetswende-best-practice](http://www.vdv.de/mobilitaetswende-best-practice)

## VDV erreicht neuen Höchststand bei der Zahl der Mitgliedsunternehmen

So viele waren es noch nie: Ende vergangenen Jahres gehörten dem VDV 669 Unternehmen an, davon 69 außerordentliche Mitglieder. „Die Zahl von 600 ordentlichen Mitgliedern unterstreicht, dass Einigkeit darin besteht, zusammenzuarbeiten in Zeiten des Wandels und der neuen finanziellen Belastungen“, betont VDV-Präsident Ingo Wortmann. Es gehe um „Zukunftsgestaltung in schwierigen Zeiten“. Für 2024 sieht der Branchenverband mehrere Treiber und Risiken, vor allem bei den Themen Finanzierung, Personal sowie bei Ausbau und Modernisierung. Laut VDV kann gerade in Zeiten der Transformation der Wert der kontinuierlichen Sach- und Facharbeit im leistungsstarken Branchenverband nicht hoch genug bemessen werden. Nur so könnten eine wirkungsvolle Branchenkommunikation betrieben und Grundsatzentscheidungen herbeigeführt werden.  
 → [www.vdv.de/mitglieder-uebersicht](http://www.vdv.de/mitglieder-uebersicht)



ANZEIGE



14.-16. Mai 2024  
 Messe Karlsruhe  
 Fachmesse | Konferenz | Netzwerken

### Intelligent Urban Transport Systems



Ticket- & Fahrpreismangement +++ Smarte Mobilität +++ Fahrplanmanagement +++ Fahrgastinformationen +++ Mobility as a service +++ Softwareentwicklung +++ autonomes Fahren +++ Datenintelligenz +++ Intelligente Mobilität +++ Cybersicherheit

Unter der Schirmherrschaft von



Dr. Volker Wissing  
 Bundesminister für Digitales und Verkehr

Veranstalter



messe karlsruhe



## „Mit gemeinsamen Anstrengungen die Schiene verbessern“

**Stefan Dernbach** (kleines Foto) ist seit Anfang September 2023 **Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA)**. In einem Gastbeitrag für „VDV Das Magazin“ widmet er sich der Digitalisierung der Leit- und Sicherheitstechnik – eine Herausforderung für Bahnen, Industrie und Genehmigungsbehörden.



Die aktuelle Performance des Verkehrsträgers Schiene, unter der die Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihre Kunden erheblich zu leiden haben, ist nach einhelliger Sichtweise nicht akzeptabel. Wir müssen gemeinsam alle denkbaren Anstrengungen unternehmen, um durchgreifende Verbesserungen zu erreichen.

Die Digitalisierung der Leit- und Sicherheitstechnik ist ein wesentlicher Baustein bei der notwendigen Optimierung der Leistungsfähigkeit und Resilienz der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Dies gilt sowohl für die Eisenbahnen des Bundes als auch für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Mit dem sogenannten Starterpaket befinden sich bereits einige wegweisende Projekte in der Umsetzung.

Digitale Stellwerkstechnik und die Ausrüstung mit dem europäischen Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem ETCS sind wichtige Elemente der Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene. Eine entsprechende flächendeckende Ausrüstung sowohl infrastruktur- als auch fahrzeugseitig ist unabdingbar. Kurzfristige Erfolge sind hier zwar nicht zu erwarten; die Umsetzung erster Projekte zeigt aber, dass es der richtige Weg ist.

Dem Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde kommt vor dem geschilderten Hintergrund eine wesentliche Rolle zu. Bereits 2018 hat das EBA in der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen

für das Eisenbahnsystem (EIGV) ein schlankes Genehmigungsverfahren für die Zulassung der nationalen Technik – insbesondere im Bereich der Stellwerke – eingeführt. Darüber hinaus hat die Behörde im engen Austausch mit Bahn und Industrie die Prozesse der Zulassung in der sogenannten „Sektorleitlinie“ neu gestaltet. Mit der Einführung von Innovationen wie digitalen Stellwerken, des bahnbetrieblichen IP-Netzes sowie IT-Securitytechnik und -Prozessen wurde die Sektorleitlinie entsprechend weiterentwickelt und fortgeschrieben. Die ersten Projekte haben aber bereits gezeigt, dass die bisherigen Prozesse der Zulassung solcher modularer Systeme in der Nachweisführung noch verbesserungsfähig sind. Auch das Thema der Gesamtintegration dieser Systeme bis hin zur Gesamtsicherheitsverantwortung werden wir noch einmal betrachten müssen. Und insbesondere für den Umgang mit serienfertigen Produkten und mit notwendigen zeitkritischen Patch-Prozessen im laufenden Betrieb müssen vollständig neue Prozesse entwickelt und eingeführt werden. Deshalb haben wir in den zurückliegenden Monaten in mehreren Workshops mit der Bahn und der Industrie nach Wegen gesucht, diese Prozesse neu zu gestalten und im Sinne der Beschlüsse der Beschleunigungskommission zu optimieren. Aktuell bewertet meine Behörde die Ergebnisse der Workshops gemeinsam mit dem Sektor. Das Ziel ist, die EIGV-Genehmigungsprozesse sowie die vorgelagerten Planungs-, Bau- und Abnahme-prozesse an die neuen Herausforderungen anzupassen.

Die Einführung von ETCS hat eine in der Eisenbahn beispiellose Umrüstung der bestehenden Eisenbahnfahrzeuge zur Folge. Zudem müssen Infrastruktur- und Fahrzeugaus-rüstung aufeinander abgestimmt werden; vor allem dort, wo es keine Doppelausrüstung geben wird. Auch hier spielt die sorgfältige Nachweisführung in den Genehmigungsverfahren eine entscheidende Rolle. Jedoch anders als im Infrastrukturbereich sind die Verfahren der Fahrzeuggenehmigung ausschließlich europäisch geregelt; der Spielraum für nationale Optimierungen ist somit deutlich geringer.

Die Standardisierung der Schnittstellen bei der Einführung von ETCS im Übergang von den Eisenbahnen des Bundes auf die nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist mir ein besonderes Anliegen. Der VDV hat hier eine wichtige Funktion. Es gilt, dafür Sorge zu tragen, dass auf den Strecken der NE eine möglichst einheitliche Nachrüstung mit ETCS erfolgt, die dann über eine normierte Schnittstelle mit der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes verknüpft werden kann. Das hilft auch den Eisenbahnverkehrsunternehmen, für die eine schnittstellenfreie Ausrüstung der Infrastruktur unabdingbar ist.

Für jedes digitale System gilt, und das müssen wir immer vor Augen haben, dass die Innovationszyklen im Vergleich

„ Die Standardisierung von Schnittstellen bei der Einführung von ETCS im Übergang von den Eisenbahnen des Bundes auf die nichtbundeseigenen Bahnen ist mir ein besonderes Anliegen.

**Stefan Dernbach**  
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes

zur analogen Welt deutlich kürzer und laufende Updates zum Standard werden. Das gilt für kleinere Änderungen zur Fehlerbehebung, aber auch darüber hinaus. Die anstehende Einführung von FRMCS, dem zukünftigen auf 5G basierenden Kommunikationssystem für die Schiene, ist ein gutes Beispiel dafür. Auch das Thema Automatic Train Operation (ATO) wird in den nächsten Jahren eine immer bedeutendere Rolle spielen. Umso wichtiger ist es, dass Planungs-, Bau- und Genehmigungsprozesse weiter gestrafft werden. Darum möchte ich an die Industrie und insbesondere auch an die Fahrzeughalter appellieren, alles dafür zu tun, dass notwendige Nachrüstungen künftig möglichst einfach umgesetzt werden können – sei es beispielsweise durch entsprechende Vorrüstungen bei den Verkabelungen oder auch durch Einplanung von zusätzlichen Einbaumöglichkeiten.

Zur Optimierung der Genehmigungsprozesse gehört im Übrigen auch, dass die Verfahren soweit wie möglich digital ablaufen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hier auf einem guten Weg. Wir haben bereits mit der Einführung des sogenannten E-Service eine durchgehende elektronische Beantragung von Genehmigungen in einigen Verfahren etabliert. Das werden wir in den nächsten Jahren konsequent fortführen.

### **i** EISENBAHN-BUNDESAMT (EBA)

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die zuständige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für alle bundeseigenen Eisenbahnen und zugleich zuständige Aufsichtsbehörde für die nichtbundeseigenen Eisenbahnunternehmen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen. Als selbstständige Bundesoberbehörde unterliegt das EBA der Fach- und Rechtsaufsicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Seit September 2023 ist Stefan Dernbach Präsident des EBA. Der Jurist ist seit 1994 im EBA tätig. Vor seiner Ernennung zum Präsidenten leitete er die Abteilung 5, in der die Bereiche Planfeststellung, Umwelt und Fahrgastrechte angesiedelt sind. Zuvor hatte Stefan Dernbach verschiedene Funktionen unter anderem im Justizariat und als Leiter des Referates für die Gefahrgutaufsicht wahrgenommen.

# D-Ticket: Stärkerer politischer Rückenwind wird benötigt

Mit Bussen und Bahnen zu fahren, ist deutlich einfacher geworden: Auch das ist neben den Verkaufszahlen von etwa zehn Millionen ein Erfolg des Deutschland-Tickets. Es ginge jedoch mehr. Bei Fahrgästen, Kommunen und Landkreisen, Arbeitgebern und nicht zuletzt bei den Verkehrsunternehmen herrscht wegen des Gezerres um die Finanzierung der ÖPNV-Flatrate nach wie vor Verunsicherung.

**T**ransformation, Revolution, Disruption: Die Debatte um die Zukunft des Deutschland-Tickets befindet sich in der Verlängerung. „In den nächsten Wochen kommt es darauf an, wie wir das Deutschland-Ticket dauerhaft finanzieren und gleichzeitig das Angebot verbessern“, sagte Alexander Möller, VDV-Geschäftsführer ÖPNV, im ARD-Mittagsmagazin. Seit Monaten nun läuft die Diskussion um die Finanzierung. Die ist zumindest bis Ende April gesichert. Darauf hatten sich Bund und Länder zuletzt geeinigt. „Jede politische Debatte über seine Existenz schadet dem Verkaufserfolg“, erklärte Alexander Möller im „Spiegel“: „Deshalb müssen alle gemeinsam am Erfolg des Tickets arbeiten.“ Das gelte insbesondere mit Blick auf das Deutschland-Ticket Job und auf die Gewinnung von Neukunden, die zuvor fast nie mit dem ÖPNV gefahren seien.

Doch es scheint unausweichlich, über kurz oder lang den Preis für das D-Ticket zu erhöhen. Im Interview mit dem Redaktionsnetzwerk Deutschland machte VDV-Präsident Ingo Wortmann zu Jahresbeginn deutlich: „Wir wollen keine drastischen Preiserhöhungen beim Deutschland-Ticket. Dafür müssen aber ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit die Verkehrsunternehmen nicht auf den →



„In den nächsten Wochen kommt es darauf an, dass wir das Deutschland-Ticket dauerhaft finanzieren und gleichzeitig das Angebot verbessern.“

Alexander Möller  
VDV-Geschäftsführer ÖPNV

Kosten sitzen bleiben.“ Zwar werde der Ticketpreis wegen steigender Kosten irgendwann etwas erhöht werden müssen, es sei aber zentral, dass der Preis von 49 Euro im Monat noch mindestens bis Ende 2024 erhalten bleibe. Auch für Ingo Wortmann ist das „gerade für die Gewinnung und Bindung neuer Kundinnen und Kunden“ wichtig.

**D-Ticket ist ein Transformationsprojekt**

Um eine Halbjahresbilanz des D-Tickets sowie die Perspektiven für Marketing und Vertrieb ging es vor Weihnachten bei einem Treffen von Fachleuten der Verkehrsbranche, zu der die beiden VDV-Ausschüsse „Marketing & Kommunikation“ und „Preisbildung & Vertrieb“, die VDV-Akademie, der VDV eTicket Service sowie die Rheinbahn eingeladen hatten. „Wir dürfen nicht den Glitzer aus dem Deutschland-Ticket verlieren“, appellierte José Luis Castrillo an die Branche: „Es ist ein Transformationsprojekt, auf das wir stolz sein können“, so der Vorsitzende des VDV-Ausschusses „Preisbildung & Vertrieb“ und Vorstand des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR). Annette Grabbe, Vorstandssprecherin der Rheinbahn, ging noch weiter und sah sogar Disruption. Das D-Ticket habe Vorurteile gegenüber der Branche widerlegt: „Veränderung ist möglich – und das sogar schnell.“

„Ohne dieses unkonventionelle Vorgehen würde es dieses Ticket nicht geben“, sagte Udo Sieverding, Abteilungsleiter im NRW-Verkehrsministerium, und dankte der Branche für ihre Kraftanstrengung. Die politische Herausforderung sei jetzt, dafür zu sorgen, dass der Bund dauerhaft in der Finanzierung bleibe. Dass die Nachschusspflicht nicht gekommen ist, sei ein „Warnsignal“. Nun komme es auf die Verkaufszahlen der nächsten Monate an – mit der Hauptzielgruppe der Berufstätigen: „Wir brauchen eine Jobticket-Offensive.“

Aber es gilt auch, „die Politik auf allen Ebenen zu begeistern. Wenn wir da Klarheit



**Wir wollen keine drastischen Preiserhöhungen beim D-Ticket. Dafür müssen aber ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit die Verkehrsunternehmen nicht auf den Kosten sitzen bleiben.**

**Ingo Wortmann**  
VDV-Präsident im Interview mit dem Redaktionsnetzwerk Deutschland

*Blick in die Zukunft: Carmen Maria Parrino (DB Vertrieb) zeigte Handlungsfelder für Marketing und Vertrieb auf.*



haben, können wir auch die Kunden begeistern“, sagte Dr. Linda Kisabaka vom Augsburger Tarif- und Verkehrsverbund in einer Diskussionsrunde, bei der sie sich mit Michael Beer (Berliner Verkehrsbetriebe), Birgit Münster-Rendel (Magdeburger Verkehrsbetriebe) sowie Anja Wenmakers (Stadtwerke Bonn) über die jeweiligen Erfahrungen austauschte. Demnach spielten Verlässlichkeit und Stabilität beim D-Ticket eine entscheidende Rolle, damit es nicht zu Kündigungen kommt. Klar wurde auch, dass der Anteil von D-Ticket-Besitzern in ländlichen Regionen gering ist. Ein günstiges ÖPNV-Ticket allein reiche nicht aus, um Menschen zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen: Deshalb müsse das Angebot von Bussen und Bahnen zeitnah ausgebaut werden.

**Potenzial des Jobtickets weiter erschließen**

Zuvor hatte VDV-Geschäftsführer Alexander Möller Ergebnisse aus der bundesweiten Marktforschung vorgestellt, die der VDV im Auftrag von Bund und Ländern koordiniert. Demnach besitzen 17 Prozent der Befragten ein Deutschland-Ticket. Die deutschlandweite Gültigkeit wurde als wichtigster Kaufgrund genannt, wobei der Preis ebenfalls eine wesentliche Rolle spielte. Von den gültigen D-Tickets waren drei von vier Standardtickets, aber nur weniger als jedes fünfte ein D-Ticket Job. In der Job-Variante des D-Tickets liegt nach Ansicht der Fachleute ein großes Potenzial. Fast 46 Millionen Erwerbstätige sind für die Branche ein wichtiger Hebel, den Erfolg des D-Tickets auszubauen und damit mehr Einnahmen zu generieren.

Als erstes Unternehmen hatte die Rewe Group einen Rahmenvertrag mit der Deutschen Bahn für das Deutschland-Ticket als vergünstigtes Jobticket geschlossen („VDV Das Magazin“ berichtete). Der



*Erfahrungsbericht: Michael Beer (BVG), Dr. Linda Kisabaka (Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund), Anja Wenmakers (SWB) und Birgit Münster-Rendel (MVB) im Gespräch mit Moderatorin Désirée Rösch (v.l.)*

Handels- und Touristikkonzern mit Sitz in Köln verfolgt das Ziel, möglichst vielen seiner 150.000 Mitarbeitenden in Deutschland einen Zuschuss zu geben, um mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit zu kommen. „Die Nachfrage fiel bisher geringer aus als erwartet“, lautete das Zwischenfazit von Michael Fräsdorf, Head of Compensation & Benefits. Nach fünf Monaten hatte die Belegschaft bis Oktober vergangenen Jahres 9.000 Tickets abgenommen. Die Wahrnehmung des Angebots bei den Mitarbeitenden, den Betriebsräten und in der Öffentlichkeit sei dennoch sehr positiv, so Michael Fräsdorf, die Fortführung des Angebots hänge aber unter anderem von den politischen Entscheidungen zur zukünftigen Preisgestaltung sowie von einer Reduzierung des manuellen Aufwands ab.

Mehr Mut zur Veränderung: Dazu ermunterte Carmen Maria Parrino die Teilnehmenden zum Abschluss



*Halbjahresbilanz: Gunnar Polzin (Ministerialbehörde Hansestadt Bremen), José Luis Castrillo (VRR), Annette Grabbe (Rheinbahn), Andreas Wille (NRW-Verkehrsministerium), Alexander Möller (VDV), Moderatorin Désirée Rösch (v.l.)*

der Veranstaltung. Angesichts des wachsenden Kostendrucks und der fraglichen Finanzierung des D-Tickets sprach sich die Geschäftsführerin bei DB Vertrieb für mehr Nutzen durch Digitalisierung und Harmonisierung aus – und warf die Frage auf, ob nicht eine Nahverkehrs-App pro Bundesland und nur eine für Deutschland reiche. Mehr Effizienz sei auch durch weniger stationäre Vertriebsinfrastruktur möglich, wenn die Hälfte der Automaten bargeldlos wäre oder Entwerter abgeschafft würden. „Das D-Ticket geht nicht wieder weg“, zeigte sich Carmen Maria Parrino überzeugt: „Es hat den Markt unumkehrbar verändert.“

Weitere Infos unter: [job.d-ticket.info](http://job.d-ticket.info)



*Podium zu Markt und Bindung von Geschäftskunden: Michael Fräsdorf (Rewe), Anja Höhn (KVB), Ingrid Kühnel (Kreisverkehr Schwäbisch Hall), Lennart Uhl (DB Vertrieb), Lars Wagner (VDV) (v.l.)*



*Fachleute aus den Bereichen Marketing, Vertrieb, Kundenservice und Tarif diskutierten die Entwicklungsperspektiven des D-Tickets für das Jahr 2024 und darüber hinaus.*



## Alle Zukunftsthemen unter einem Dach

Nur noch wenige Wochen bis zur Premiere: Am Abend des 5. März heißt es „Vorhang auf“ für die „mobility move“. Unter dieser neuen Dachmarke bündeln die Veranstalter – der VDV, das Forum für Verkehr und Logistik und die VDV-Akademie – gleich eine ganze Reihe von Zukunftsthemen. Die „mobility move“ wird damit zu Deutschlands entscheidendem Branchentreff für die öffentliche Mobilität auf der Straße.

15. VDV-Elektrobuskonferenz  
und Fachmesse  
05. – 07. März 2024, Estrel Berlin  
[www.mobility-move.de](http://www.mobility-move.de)

**mobility  
move '24**

1.200 Teilnehmende und 78 Aussteller zählte die „VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse“ im vergangenen Jahr – Rekordwerte.



**D**rei Tage lang dreht sich im Estrel Berlin alles um die Zukunft des öffentlichen Verkehrs auf der Straße: Vom 5. bis 7. März empfängt die „mobility move ‘24“ erstmals ihr Fachpublikum sowie Vertreterinnen und Vertreter aus Branche und Politik. Das Format ist eine Weiterentwicklung der „VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse“, die in diesem Jahr zum 15. Mal stattfindet. Neben dem Fokus Elektromobilität bilden die Themen autonomes Fahren und Personal weitere Schwerpunkte. Mit einer zusätzlichen Abendveranstaltung – der „mobility move night“ – und somit einer weiteren Möglichkeit, sich zu vernetzen, wird der Branchentreff am 5. März ab 18 Uhr in der Fachmesse eingeläutet.

1.200 Teilnehmende und 78 Aussteller zählte die „VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse“ im vergangenen Jahr – Rekordwerte. Die neue Dachmarke „mobility move“ schafft einen Rahmen über den E-Bus hinaus, der mit zwei eigenen Themenforen und mit 20 für die Ausstellung gemeldeten Fahrzeugen jedoch weiter im Mittelpunkt steht. Auf der „mobility move“ dreht sich alles um die Vernetzung im öffentlichen Verkehr auf der Straße. Elektromobilität und autonomes Fahren funktionieren ohnehin nur



„Wir sind bereits jetzt zentraler Fach-Branchentreff für alle, die sich in Deutschland mit straßengebundenem öffentlichen Verkehr beschäftigen.“

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

als vernetzte Systeme. Gleiches gilt für On-demand-Verkehre sowie für die digitale Fahrgastinformation und das Ticketing.

### Inhaltlich noch weiter ausgebaut

Bei der „mobility move“ stehen den Initiatoren VDV und DEVK weiterhin die VDV-Akademie und das Forum für Verkehr und Logistik als Veranstalter zur Seite. „Wir sind bereits jetzt zentraler Fach-Branchentreff für alle, die sich in Deutschland mit straßengebundenem öffentlichen Verkehr beschäftigen“, sagt Martin Schmitz, Vorstandsvorsitzender Forum für Verkehr und Logistik und VDV-Geschäftsführer Technik. Dabei stützt er sich auf die Rückmeldung der Teilnehmenden aus den vergangenen Jahren. „Wir wollen weitere Zukunftsthemen in diesem Bereich stärker besetzen und integrieren – dabei aber pragmatisch und lösungsorientiert bleiben.“ Durch den Ausbau der Konferenz werde die inhaltliche Seite gestärkt und die Veranstaltung noch attraktiver. „Wir werden definitiv die bisherigen Erfolgskriterien beibehalten – also diesen einzigartigen Rahmen aus hohem fachlichen Input, gepaart mit entspannter und kollegialer Atmosphäre“, so Martin Schmitz.

Neben der Digitalisierung und der Elektromobilität gehört autonomes Fahren zu den Innovationsthemen. In Deutschland steht das hochautomatisierte Fahren vor der Markteinführung. Einige Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger wollen Fahrzeuge in größeren Stückzahlen auf die Straßen bringen. Beispielsweise sollen in Hamburg 10.000 autonome Shuttles bis 2030 unterwegs sein. Wie schon im vergangenen Jahr bei der VDV-E-Buskonferenz findet der „VDV-Zukunftskongress Autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr“ auch 2024 in einem größeren Rahmen statt. „„mobility move“ hat das Potenzial, zur ÖPNV-Fachveranstaltung der Transformation zu werden“, sagt Dr. Till Ackermann, beim VDV Fachbereichsleiter Volkswirtschaft und Business Development, mit Blick auf die Themen Elektrifizierung, Digitalisierung und Automatisierung: „Da passt unser Zukunftskongress gut rein.“

### „Kontiki-Konferenz“ integriert

Untrennbar mit dem Thema Digitalisierung ist das Ticketing verbunden. Erstmals richten die Fachleute des Vereins „Kontiki“ ihre eigene Konferenz als Bestandteil der „mobility move“ aus. In der Non-Profit-Organisation haben sich Mitglieder aus Deutschland und einigen Nachbarländern zusammengeschlossen – darunter Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, Aufgabenträger, IT-, Industrie- und Beratungsunternehmen. Ihr Ziel ist es, die Digitalisierung im öffentlichen Verkehr voranzubringen.

Viele Fachleute, Fahrzeuge und Themen unter einem Dach: Diesen Ansatz entwickelt „mobility move“ weiter.

Viele Fachleute, Fahrzeuge und Themen unter einem Dach: Das hat die VDV-E-Buskonferenz und Fachmesse in der Vergangenheit ausgemacht. Diesen Ansatz verfolgt „mobility move“ weiter. „Es bleibt bei der hohen Informationsdichte zur E-Mobilität“, sagt Martin Schmitz: „Wir werden uns auf Neueinsteigerinnen und Neueinsteiger sowie erfahrene Anwenderinnen und Anwender einstellen und fokussierte Vorträge anbieten, damit jeder für seinen Fortschritt etwas mitnehmen kann.“ Wer zum Beispiel in die E-Mobilität einsteigt, erfährt, was bei der Systemumstellung zu tun ist. Weitere Konferenzthemen sind Batterietechnik, der Umbau und die Weiterentwicklung von Betriebshöfen und Werkstätten, Lade- und Tankinfrastruktur sowie IT und vernetzte Managementsysteme. Im Segment autonomes Fahren dreht es sich um neue Fahrzeuge, Innovations-Förderprogramme des Bundes sowie IT-Systeme für den Betrieb. Das Deutschland-Ticket, die IT-Sicherheit und die Sicherung der Datenqualität bilden die inhaltlichen Schwerpunkte im Ticketing.

Teilnehmenden bieten sich zahlreiche Gelegenheiten für den Austausch, aktuelle Fachinformationen und ein

umfangreiches Rahmenprogramm. Branchenfachleute berichten über ihre Erfahrungen im Einsatz und in der Expansion in zahlreiche Städte. Zudem werden laufende Forschungsprojekte vorgestellt. Wie gewohnt diskutieren Verkehrsunternehmen gemeinsam mit Industrie, Wirtschaft und Politik über den aktuellen Stand der Entwicklungen.

Seit Mitte Dezember liegt eine Programmvorschau der „mobility move“ vor. Eine tabellarische Übersicht verdeutlicht, auf welcher der fünf Bühnen was zu welcher Zeit los ist und welche Fachleute dort zu sehen sind.



Weitere Infos:  
[www.mobility-move.de](http://www.mobility-move.de)  
Die Programmvorschau:  
[www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)

ANZEIGE

**VDV** Die Verkehrsunternehmen



Wir sind der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) und vertreten die Interessen von über 660 Mitgliedsunternehmen als Branchenverband für den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) und den Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland.

Wir suchen zum nächstmöglichen Zeitpunkt für unsere Hauptgeschäftsstelle im Herzen von Köln einen

» **Fachbereichsleiter Betrieb ÖPNV, Arbeits- und Verkehrsmedizin** (m/w/d)

Vollzeit · unbefristet

DETAILLIERTE INFORMATIONEN ÜBER DIE ZU BESETZENDE STELLE FINDEN SIE IM INTERNET UNTER: [www.vdv.de/karriere](http://www.vdv.de/karriere)





In Dortmund sind seit Januar die »Stromfahrer«-Busse auf stark frequentierten Linien im Regelbetrieb unterwegs. Wenn alle bestellten 30 E-Busse im Einsatz sind, wird sich der Kraftstoffverbrauch laut DSW 21 um 900.000 Liter pro Jahr reduzieren.

## E-Busse: Der Bund fordert, fördert aber nicht

Der Bund wird die E-Bus-Förderung für 2024 drastisch reduzieren. Das hat der Haushaltsausschuss in seiner Bereinigungssitzung entschieden. „Die Entscheidungen führen dazu, dass der Aufbau der E-Busflotten beendet wird“, erklärt VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Auch die Umstellung vor allem der Infrastrukturen bei den kleinen und mittleren Unternehmen in den Kommunen kommt damit schlicht zum Erliegen.“ Mit der Absenkung der Fördermittel für E-Busse in Höhe von fast 77 Millionen Euro wird

die Gesamtförderung auf 460 Millionen Euro zurückgekürzt. Dabei war der Markthochlauf bei klimafreundlicheren Bussen laut VDV zuletzt in Schwung gekommen: Knapp 6.000 Förderbescheide wurden in den vergangenen zwei Jahren bewilligt. „Doch angesichts von rund 35.000 ÖPNV-Linienbussen im Regelbetrieb, die noch nicht alle umgestellt sind, stellen sich grundsätzliche Fragen“, so Ingo Wortmann. Hunderte Unternehmen hätten in ihren Planungen die Umstellung auf E-Busse vorgesehen – in Summe etwa 10.000 Fahrzeuge.

Während der Bund nun die E-Busse im eigenen Land faktisch nicht mehr fördert, stimmt er den Vorgaben der EU bei der Zulassung klimaneutraler Stadtbusse zu. Eine verlässliche Bundesförderung für E-Busse und ihre Infrastruktur fordert deshalb auch VDV-Vizepräsident Werner Overkamp. Schon jetzt hätten vor allem kleinere und mittlere Busunternehmen keine Chance, ihre Flotten und

Werkstätten umzurüsten. Das führe dazu, so Werner Overkamp, dass die Unternehmen in ihrer Not eigentlich ausgediente Dieselsebusse viel länger fahren lassen müssen und vor Ort der Anschluss an die neue Technik verpasst werde. Laut Branchenverband VDV sind die Kosten für die Umrüstung der Flotten, der notwendigen Infrastruktur wie Werkstätten, des Lade- und Sicherheitsmanagements sowie die Kosten des für die Hochvolttechnik geschulten Personals nicht auf kommunaler Ebene zu stemmen: Die Investitionen in E-Busse samt entsprechender Infrastruktur überschreiten bei Weitem die finanziellen Kapazitäten der Verkehrsunternehmen und Kommunen. Werner Overkamp: „Ohne signifikante finanzielle Unterstützung durch den Bund – konkret die Wiederaufnahme der Förderung sowie die Finanzierung für die Umstellung auf E-Mobilität – sind diese wichtigen Schritte für das Erreichen der Klimaneutralität nicht umsetzbar.“



„Ohne signifikante finanzielle Unterstützung durch den Bund sind die wichtigen Schritte für das Erreichen der Klimaneutralität nicht umsetzbar.“

Werner Overkamp  
VDV-Vizepräsident

## Podcast „Nächster Halt“: Folge 100 im Februar



„LieblingsbusfahrerIn 2023“:  
Sabrina Altieri (r.) und Hakan Bugra mit Podcast-Macherin Catharina Goj

Auf eine besondere Marke steuert der Podcast „Nächster Halt“ der VDV-Akademie zu: Im Februar erscheint die 100. Folge. Seit April 2020 widmet sich das Audioformat aktuellen Themen der Verkehrsbranche. In der Jubiläumsfolge blickt Podcast-Macherin Catharina Goj zurück und nach vorne. „Nach wie vor ist es toll zu erleben, wie sehr meine Ge-

nengüterverkehr, aktuelle technische und politische Entwicklungen und Mobilität als Lifestyle. Dabei stehen Fachleute aus den Verkehrsunternehmen, der Wissenschaft und der Politik Rede und Antwort. „Wir wollen immer wieder Impulse geben und neue Ideen der Branche sichtbar machen“,

erläutert Catharina Goj das redaktionelle Konzept: „Auf diese Weise können alle voneinander lernen.“ Auf VDV-Veranstaltungen wird mittlerweile auch „live“ produziert, wie Anfang März wieder auf der „mobility move“. Da der Podcast bequem unterwegs zu hören sein soll, dauert eine Folge etwa 20 Minuten. Leicht verständlich und einfach zu „konsumieren“: Nach diesem Muster sind auch andere Bildungsangebote der VDV-Akademie zu nutzen. Die Hundertste und alle bisherigen Folgen sind auf der Website der VDV-Akademie abrufbar sowie in den gängigen Portalen für Podcasts.

Hier geht es zum Podcast „Nächster Halt“  
[www.vdv-akademie.de/podcast](http://www.vdv-akademie.de/podcast)  
Für Fragen und Anmerkungen:  
[podcast@vdv-akademie.de](mailto:podcast@vdv-akademie.de)

ANZEIGE

**VDV** Die Verkehrsunternehmen



**Wir sind der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) und vertreten die Interessen von über 660 Mitgliedsunternehmen als Branchenverband für den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) und den Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland.**

Wir suchen zum nächstmöglichen Zeitpunkt für unsere Hauptgeschäftsstelle im Herzen von Köln einen

» **IT-Administrator** (m/w/d)

Vollzeit · unbefristet

DETAILLIERTE INFORMATIONEN ÜBER DIE ZU BESETZENDE STELLE  
FINDEN SIE IM INTERNET UNTER: [www.vdv.de/karriere](http://www.vdv.de/karriere)





# Resilient und kompetent durch den Arbeitsalltag

Teams und Belegschaften werden diverser, Arbeitsprozesse digitaler: Die Branche befindet sich in einer Transformation. Das kann für Einzelne oder eine ganze Organisation belastend oder sogar zu viel werden. Mit Partnerinnen und Partnern aus der Verkehrsbranche erarbeitet die VDV-Akademie derzeit Angebote, wie sich Unternehmen organisatorisch fit für den Wandel machen und den Herausforderungen begegnen können.



„Wir denken Diversität und Digitalisierung zusammen.“

**Charlotte Friederich**  
bei der VDV-Akademie Leiterin des Projekts „Kompetenz und Resilienz im Öffentlichen Nahverkehr“

**W**astun, wenn ein Hackerangriff die IT lahmlegt? Und wie geht man damit um, wenn innerhalb eines Teams Sprachverwirrung herrscht? Wohl denjenigen, die auf solche Fälle vorbereitet sind und noch ein Faxgerät im Schrank oder die betrieblichen Fachbegriffe in verschiedenen Sprachen in der Schublade haben. Doch es geht um mehr – nämlich darum, die Widerstandsfähigkeit von Menschen und Organisationen zu stärken, auf Widrigkeiten zu reagieren und aus Erfahrungen zu lernen.

tende beispielsweise aus den Personalabteilungen zu sogenannten Resilienzmentorinnen und -mentoren zu qualifizieren und über sie das Thema langfristig in den Unternehmen zu verankern. Zusätzlich sollen die Beschäftigten mit den digitalen Lernangeboten eigene Kompetenzen ausbauen, Sichtweisen reflektieren und Entwicklungsbedarfe erkennen können.

## Kulturell gemischte Teams im Fokus

Hilfestellung will künftig die VDV-Akademie geben. Dazu startete im Sommer das über zwei Jahre laufende Projekt „Kompetenz und Resilienz im Öffentlichen Nahverkehr“ (KompResifÖV). Der Fokus liegt auf kulturell gemischten Teams. „Wir entwickeln und erproben Lösungen sowie digitale Lernangebote, die dabei helfen sollen, die in vielerlei Hinsicht wachsenden Anforderungen zu meistern“, erklärt Projektleiterin Charlotte Friederich. Ziel ist es unter anderem, Mitarbei-

Der Begriff „Resilienz“ steht für die Fähigkeit, mit Druck von außen sowie Belastungen umgehen zu können, ohne dabei selbst Schaden zu nehmen. Seit Jahren ist Resilienz mehr und mehr in aller Munde – in unterschiedlichen wissenschaftlichen Disziplinen genauso wie in der Yellow Press. Mittlerweile hat der Begriff Einzug in eine ganze Reihe von Wissenschaften gehalten. In der Psychologie wird von psychischer Widerstandsfähigkeit gesprochen, in der Soziologie von der Fähigkeit, wie Gesellschaften Störungen von außen verkraften, und in der Ingenieurwissenschaft davon, wie belastbar Werkstoffe oder technische Systeme sind. „Das Thema kommt nach und nach auch in den Verkehrsunternehmen an“, erläutert Maren Winther, Bildungsreferentin bei der VDV-Akademie und Mitarbeiterin im Projektteam. Bei KompResifÖV geht es eher um den →



„Das Thema Resilienz kommt nach und nach auch in den Verkehrsunternehmen an.“

**Maren Winther**  
bei der VDV-Akademie Mitarbeiterin im Projekt „Kompetenz und Resilienz im Öffentlichen Nahverkehr“



**i** INQA-FÖRDERPROJEKT: DER EXPERIMENTIERAUM „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. Fachlich begleitet werden sie von der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA). Eines der INQA-Experimentierraum-Projekte ist „Kompetenz und Resilienz im Öffentlichen Nahverkehr“ (KompResifÖV).

Gefördert durch:  **Bundesministerium für Arbeit und Soziales**  
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Im Rahmen der Initiative: 

Fachlich begleitet durch:  **baua:**  
Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin

Umgang mit einem Kulturwandel als um individuelle Widerstandsfähigkeit. Durch die digitale Transformation im ÖPNV verändern sich die Tätigkeitsprofile derzeit rasant und damit auch die Anforderungen an die Beschäftigten. Hinzu kommt der Arbeitskräftemangel, der nur durch verstärkte Zuwanderung und Integration abgefedert werden kann. Das verändert die Zusammenarbeit in soziokulturell vielfältigen Teams. „Deshalb denken wir Diversität und Digitalisierung zusammen“, erläutert Charlotte Friederich.

**Unternehmen arbeiten selbstständig**

Gefördert wird das Projekt vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) und gesteuert vom Frankfurter Standort der VDV-Akademie, der im House of Logistics and Mobility (HOLM) ansässig ist. Letzteres zählt ebenso zu den Partnerunternehmen wie die Mainzer Verkehrsgesellschaft, die Stadtwerke

Münster, HEAG mobilo (Darmstadt) sowie die REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft aus Kerpen. Die einzelnen Unternehmen definieren für sich selbstständig Herausforderungen und arbeiten an diesen. Das Vorhaben wird als

Experimentieräume sind als Testfeld und geschützter Rahmen zu verstehen. „Jedes Ergebnis ist richtig“, erklärt Dr. Mara Kastein, Leiterin des Frankfurter Standorts der VDV-Akademie: „Das ist Sinn und Zweck solch eines Experimentierraums.“ Darin können innovative Arbeitsansätze erprobt und weiterentwickelt werden – laut Förderrichtlinie ein zentrales Instrument, das Unternehmen und ihre Beschäftigten dabei unterstützt, die Herausforderungen der digitalen Transformation gemeinsam zu bewältigen.

Auch in den vier ÖPNV-Unternehmen sollen solche Experimentierräume geschaffen werden: Nach der Methode „Versuch und Irrtum“ geht es darum, ergebnisoffen Maßnahmen zu entwickeln, die die Resilienz von Organisationen und ihren Beschäftigten stärken. Nach Projektende im Mai 2025 sollen die neuen Arbeitsprozesse verstetigt und somit die Resilienz des Unternehmens gefördert werden, mit den Herausforderungen der Transformation souverän umzugehen. Hierbei ist den Mentorinnen und Mentoren eine Schlüsselrolle zugeordnet: Sie sollen den Beschäftigten und Führungskräften langfristig als Ansprechpersonen dienen – um letztlich das Arbeiten im digitalen Wandel und in heterogenen Teams einfacher zu machen.

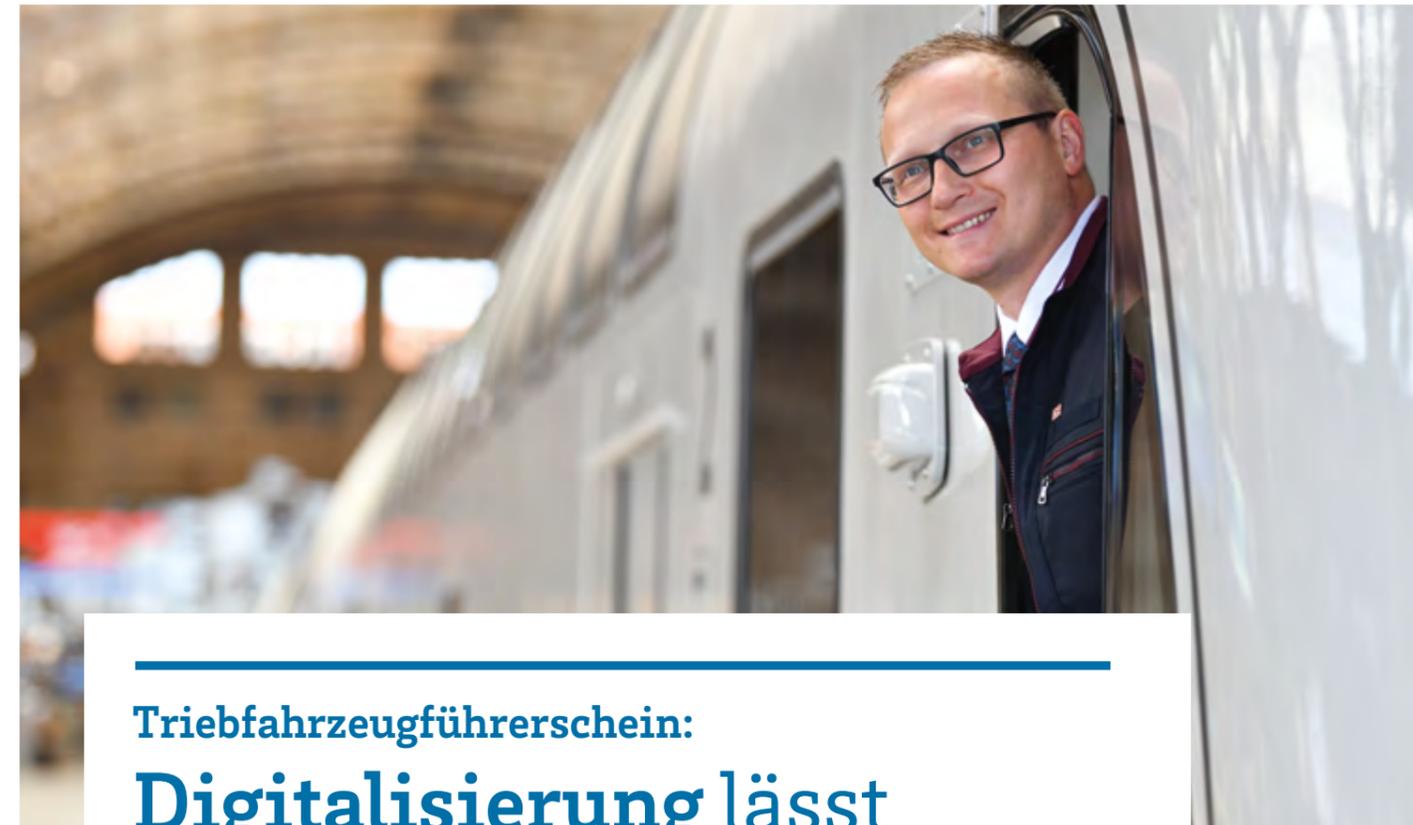
Weitere Infos zum Projekt und dessen Zielen unter [www.vdv-akademie.de/projekte/kompresifoev](http://www.vdv-akademie.de/projekte/kompresifoev) und unter: [bit.ly/inqa\\_Projekt](https://bit.ly/inqa_Projekt)



„Jedes Ergebnis ist richtig. Das ist Sinn und Zweck solch eines Experimentierraums.“

**Dr. Mara Kastein**  
Leiterin des Standorts der VDV-Akademie in Frankfurt (M.)

„Experimentierraum-Projekt“ der Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA) durchgeführt, die vom BMAS ins Leben gerufen wurde. INQA-



**Triebfahrzeugführerschein: Digitalisierung lässt auf sich warten**

Sie ist ein wichtiges Instrument für die Eisenbahnen, um auch in Zukunft ausreichend qualifiziertes Personal auszubilden und einzusetzen: Zum 1. Januar 2024 ist die neue Verordnung zum Triebfahrzeugführerschein in Kraft getreten. Dabei wurden die Vorschriften an EU-Vorgaben angepasst und aktualisiert. Der Gesetzgeber hat auch eine Reihe von Vorschlägen aus dem Eisenbahnsektor berücksichtigt – darunter Anregungen des VDV, die dazu dienen, die Qualität der Ausbildung zu verbessern. „Es ist wichtig, jede relevante Schraube zu drehen, die Modernisierung verspricht und keine weitere Belastung bedeutet“, erklärt Veit Salzmann, VDV-Vizepräsident für den Bereich Personenverkehr mit Eisenbahnen, hinsichtlich des Fachkräftemangels.

Die Maßnahmen sollen die Sicherheit bei der Eisenbahn noch weiter erhöhen. Dabei richtet sich der Fokus in der Ausbildung und der Prüfung verstärkt auf besondere und seltene Betriebssituationen. „Die Verordnung un-

terstreicht die unternehmerische Sicherheitsverantwortung der Eisenbahnen bei der Ausbildung, wenn sie beispielsweise den verpflichtenden Einsatz von Fahrsimulatoren auf den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B begrenzt“, so Veit Salzmann. Ursprünglich sollte die Einschätzung, inwiefern die Führerscheinanwärterinnen und -anwärter zuverlässig sind, verschärft werden. Nun bleibt es bei der bestehenden Regelung.

Trotz erster Fortschritte sieht der VDV jedoch noch nicht alle novellierten Regelungen auf der Höhe der Zeit – etwa, weil keinerlei Ansätze zur Digitalisierung des Führerscheinwesens enthalten sind. Veit Salzmann: „Gerade durch Digitalisierung können hier kurzfristig Erleichterungen für die Branche erreicht werden.“



# VDV setzt sich für Mobilitätsbudgets ein



*Die steuerrechtliche Behandlung von ÖPNV-Tickets, Fahrradleasing und Carsharing ist derzeit sehr unterschiedlich, weil jede Komponente anders besteuert wird. Das macht Mobilitätsbudgets unattraktiv – aufgrund von schwieriger Kostenkalkulation und hohem Verwaltungsaufwand.*

**W**ahlfreiheit bei der Mobilität statt Dienstwagen: Gemeinsam mit weiteren Partnern setzt sich der VDV dafür ein, Mobilitätsbudgets zu schaffen. Für Unternehmen und deren Mitarbeitende soll es künftig attraktiver und einfacher werden, ein derartiges Angebot im Rahmen der betrieblichen Mobilität zu ermöglichen beziehungsweise zu nutzen. Derzeit gibt es jedoch steuerrechtliche und administrative Hürden. „Wir sehen in der Einführung eines Mobilitätsbudgets eine richtungweisende Maßnahme“, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann mit Blick auf die Haushaltsberatungen und die Notwendigkeit, die Arbeitsmobilität steuerrechtlich und Klimaschutzpolitisch zu modernisieren. „Das Mobilitätsbudget soll als Ergänzung zum D-Ticket Job fungieren und Mobilitätslücken zu bereits vorhandenen Angeboten und solchen, die noch hinzukommen müssen, schließen.“

Der VDV sieht vielversprechende Signale seitens des Bundesfinanzministeriums, eine Lösung zu finden, und drängt darauf, dass das Mobilitätsbudget folgende Eigenschaften und Rahmenbedingungen aufweist:

- Klare klimafreundliche Ausrichtung, um die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu fördern. Dazu zählen die Tickets öffentlicher Verkehrsmittel, Modelle zum Leasing, Abo und Sharing von Fahrrädern sowie Carsharing und Taxis.
- Die Beibehaltung bestehender Steuerbefreiungs- und Steuervereinfachungsvorschriften, um die Attraktivität des Mobilitätsbudgets zu erhöhen.
- Verwaltungstechnische Vereinfachung durch Schaffen einer digitalisierbaren Bewertungsvorschrift, die eine einfache Ermittlung des geldwerten Vorteils ermöglicht.
- Vereinfachung der Besteuerung durch die Einführung einer Pauschalbesteuerung von 25 Prozent auf das gesamte Mobilitätsbudget.
- Möglichkeit zur Gehaltsumwandlung, um den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine flexible Nutzung des Budgets zu ermöglichen.

Bei seinem Einsatz für das Mobilitätsbudget ist der VDV Teil des „Bündnisses für nachhaltige Mobilitätswirtschaft“, das vom Verband Zukunft Fahrrad initiiert wurde und dem auch der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) angehört. „Es geht um das Schließen einer Marktlücke“, unterstreicht Ingo Wortmann: „Das Mobilitätsbudget würde nicht nur die Anziehungskraft des öffentlichen Verkehrs erhöhen, sondern auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.“



Mehr Infos dazu unter:  
[www.vdv.de/mobilitaetsbudget](http://www.vdv.de/mobilitaetsbudget)



## Schmerzhaftes Einschnitte im Schienengüterverkehr



Der Schienengüterverkehr steht vor massiven Einschnitten. Im Bundeshaushalt 2024 sollen unter anderem die ohnehin schon knappen Mittel für den Ausbau und die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur deutlich gekürzt werden. Das hat der Haushaltsausschuss in seiner Bereinigungssitzung beschlossen. „Die Entscheidungen führen dazu, dass die Güterbahnen Aufträge an den Lkw verlieren werden“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann. Auch die Trassenpreis-, Anlagenpreis- und Innovationsförderung wurden deutlich gesenkt. Hart trifft es die nichtbundeseigenen Eisenbahnen: „Auch die Kürzung der Mittel für die Infrastruktur nichtbundeseigener Eisenbahnen weisen wir als völlig falsche Weichenstellung zurück“, erklärt Ingo Wortmann.

### Die Kürzungen in Zahlen:

- Die Trassenpreisförderung für Güterbahnen – ein zentrales Instrument für die Wettbewerbsfähigkeit der Branche – sinkt von den ursprünglich vorgesehenen 350 Millionen auf rund 229 Millionen Euro.
- Die Anlagenpreisförderung sinkt um 65 Millionen auf 20 Millionen Euro.
- Von den ursprünglich 40 Millionen Euro, die für die Innovationsförderung im Schienengüterverkehr eingeplant waren, bleiben rund 26 Millionen Euro.
- Die Förderung der Güterverkehrsinfrastruktur nichtbundeseigener Eisenbahnen wurde von 73,5 Millionen auf rund 27 Millionen Euro gekürzt.
- Gespart wird an der Digitalisierung: Die Mittel zur Ausrüstung der Infrastruktur und Bahnen mit dem europäischen Zugsicherungssystem ERTMS sinken um 250 Millionen auf rund 1,05 Milliarden Euro.

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

## Balance auf einer Schiene

Sie fährt auf nur einer Schiene, batterieelektrisch und automatisch: Die Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe (TH OWL) arbeitet an einer einspurigen Eisenbahn – dem Monocab (Foto). Das Fahrzeug kann bis zu sechs Personen mitnehmen und ist mit 1,20 Metern so schmal, dass eingleisige Bahnstrecken in beide Richtungen und mit Gegenverkehr befahren werden können. Vielleicht können so eines Tages stillgelegte Strecken im ländlichen Raum reaktiviert und wirtschaftlich betrieben werden. Aber das ist noch Zukunftsmusik. Die Idee jedenfalls gewann bereits 2018 unter dem Namen „Country Cab“ den „Deutschen Mobilitätspreis“. Kurzfristig soll nun auf dem Gelände der Hochschule im lippischen Lemgo mit dem Bau einer ersten Strecke für eine mögliche Campusbahn begonnen werden. Dafür gab es jetzt vom Land NRW Fördergelder. Auch an anderer Stelle wird in Ostwestfalen-Lippe an der Zukunft der Eisenbahn geforscht. Im Rahmen des Projekts Digitaler Bahnhof Minden sollen in einem künftigen „Schaufensterbahnhof“ Informations- und Begleitroboter den Fahrgästen das Bahnfahren angenehmer machen. Die Uni Bielefeld leitet das Projekt und kooperiert dafür mit der TH OWL, der Hochschule Bielefeld und der Uni Paderborn.

[www.monocab-owl.de](http://www.monocab-owl.de)



### Termin

20.–21. Februar 2024

#### 2. VDV-Fachkräftekonferenz, Berlin

Der Arbeitskräftemangel ist eines der großen Geschäftsrisiken des Jahrzehnts. Alle Unternehmen sind betroffen, gesucht wird in allen Bereichen. Umso wichtiger und drängender sind Strategien, die mit nachhaltig wirkenden Maßnahmen einhergehen.

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



### Termin

14.–16. Mai 2024

#### IT-Trans, Internationale Konferenz und Fachmesse, Karlsruhe

Die führende internationale Konferenz und Fachmesse für intelligente Lösungen im öffentlichen Verkehr steht im Zeichen des Austauschs über digitale Lösungen und Innovationen. Wesentliche Partner sind der VDV und der VDV eTicket Service.

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



### Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Ende Februar 2024.

„VDV Das Magazin“ finden Sie auch online unter:

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

VDV VerbandsApp:

→ [app.vdv.de](http://app.vdv.de)

VDV-Webseite:

→ [www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Folgen Sie uns auf Social Media:

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

Instagram: [instagram.com/vdv\\_verband](https://www.instagram.com/vdv_verband)

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

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)

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](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 2024

### Bildnachweise:

Titelmotiv: Dresdner Verkehrsbetriebe AG

AD HOC PR/Stefan Temme (16-17); AdobeStock/Ronny Behnert (11); AdobeStock/Ben (2, 18-19); AdobeStock/Blackosaka (30); AdobeStock/Drazen (2, 24); AdobeStock/kameraauge (30); Markus Bollen (20); Bundesdruckerei (27); Deutsche Bahn AG/Sebastian Berger (12); Deutsche Bahn AG/Dominic Dupont (9); Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben (29); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (27); Dresdner Verkehrsbetriebe AG (9, 10); Eisenbahn-Bundesamt (12); MVV (28); picture alliance/Westend61/ Frank Röder (2, 14-15); Jörg Schimmel/DSW21 (22); TH OWL (30); TX Logistik AG (4-5); VDV (3, 15, 16, 19, 22); VDV-Akademie (25/26); VDV-Akademie/DB Regio (23); Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (6-7, 8)

„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.



VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse  
VDV-Zukunftskongress Autonomes Fahren  
Kontiki-Konferenz  
Forum Personal

05.-07. März 2024, Estrel Berlin

# Die Zukunft auf die Straße bringen

JETZT TICKET SICHERN

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



Partner:



Eine Initiative von:



mobility  
move '24

# 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.

