

# Ausblick des Nahverkehrs-praxis Fachbeirats auf das Jahr 2024

Die Mobilitätswende gestalten

**José Luis Castrillo, Vorstand Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)**

Wir haben 2024 alle Hände voll zu tun, die Mobilitätswende zu gestalten! Digitale und attraktive Tarifangebote ebnen den Weg zum Mobilitätswandel: Allein im VRR sind ca. 1,3 Mio. Menschen mit dem DeutschlandTicket unterwegs, dies bedeutet eine Steigerung bei den Stammkunden und -kundinnen von 27 %. Gelegenheitskunden und



-kundinnen haben mit unserem digitalen eTarif eazy NRW-weit rund 2,2 Mio. Fahrten unternommen – Tendenz steigend. Diesen Markterfolg wollen wir weiter ausbauen und gemeinsam mit unseren Partnern eine leistungsfähige vernetzte Mobilität gestalten, die diesen Wandel fördert. Wir treiben die digitale Transformation voran und müssen beim DeutschlandTicket mit Bund, Land und Branche eine einheitliche Governance erarbeiten, insbesondere im Hinblick auf eine bundesweit faire Einnahmeaufteilung. Gleichzeitig werden wir in ein integriertes Verkehrsangebot mit emissionsarmen Fahrzeugen, einer verlässlichen Fahrgastinformation und modernen Infrastruktureinrichtungen investieren – und das vor dem Hintergrund der enormen Bautätigkeit im NRW-Eisenbahnnetz.

Endlich Klarheit schaffen!

**Tim Dahmann-Resing, Vorstand Technik & Markt, VAG Nürnberg; Vizepräsident VDV**

Die Fahrgastzahlen haben sich dank des Deutschlandtickets im letzten Jahr erholt – und liegen z. T. bereits über dem bisherigen Rekordjahr 2019. Nicht zuletzt hierdurch wird deutlich: Das Angebot von Bussen und Bahnen muss jetzt dringend weiter ausgebaut werden! Neben einer dauerhaft gesicherten und verlässlichen Finanzierung des Deutschlandtickets erfordert das insbesondere die Bereitstellung ausreichender Mittel für den im aktuellen Koalitionsvertrag verankerten Ausbau- und Modernisierungspakt. Dieser soll



zwischen Bund, Ländern und Kommunen geschlossen werden, um bis 2030 das ambitionierte Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen zu erreichen und damit klimaschädliche Emissionen zu reduzieren. Ohne entsprechende dauerhafte zusätzliche finanzielle Mittel werden die Kommunen und Landkreise vor Ort ihre Verkehre nicht ausbauen können! Denn die für deren Betrieb erforderlichen jährlich wiederkehrenden Kosten sind beträchtlich und können nicht allein aus den lokalen Haushalten gedeckt werden.

Gleichzeitig müssen die Verkehrsunternehmen und -verbände gemeinsam in digitale Lösungen investieren, um effizientere Strukturen zu schaffen und dadurch Kosten zu sparen. Dringend erforderlich sind auch schnellere Fortschritte in der Automatisierung, denn der Fachkräftemangel bremsen die notwendige Verkehrswende – neben der fehlenden Finanzierung – bereits heute gehörig aus. Trotz alledem bleibt der Personalbedarf in den nächsten Jahren weiter hoch! Daher sollten wir uns noch gezielter als attraktive Arbeitgeber präsentieren: Ein geeignetes Recruiting und zeitgemäße Arbeitsbedingungen können uns bei der Positionierung im umkämpften Arbeitsmarkt helfen.

Ohne DB und ÖPNV geht es nicht

**Jürgen Fenske, Vorsitzender des Vorstandes, Kölner Verkehrs-Betriebe AG i.R.; VDV-Ehrenpräsident**

Bei allen wichtigen Fragen unserer Branche - Deutschlandticket, Antriebstechnologien, Fahrzeugindustrie oder Digitalisierung - sind zwei Herausforderungen von zentraler Bedeutung:

Wohin steuert die DB, und wie sieht die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs im nächsten Jahrzehnt aus?

Ohne eine befriedigende Antwort auf diese beiden Fragen wird es die vielfach beschworene Verkehrswende nicht geben. Die DB weiß selber, dass ihre Betriebsqualität äußerst dürftig ist. Enttäuschung und Vertrauensverluste beim Kunden gehen damit einher. Warum umsteigen, wenn der Zug gar nicht fährt oder äußerst unpünktlich ist? Das muß sich schnell ändern, was kein leichtes Unterfangen ist, da die Wurzel des Übels in einer überfälligen Sanierung der Infrastruktur steckt. Und



diese Sanierung geht nicht über Nacht. Was Jahre auf Verschleiß gefahren wurde, kann nicht innerhalb einer Woche repariert werden. Umso wichtiger ist trotz Haushaltskrise die Sicherung der zugesagten Investitionsmittel ins deutsche Schienennetz, die Nutzung der Fortschritte bei Planungs- und Genehmigungszeiten und das zügige Arbeiten auf den zahlreichen Baustellen. Nur dann kann sich die Bahn aus ihrem Tal herausarbeiten und Motor der Verkehrswende werden. Eine Alternative gibt es nicht. Ohne Bahn geht es nicht.

Auch nicht ohne kommunalen ÖPNV, der den weitaus größten Teil der Kunden im deutschen Öffentlichen Verkehr stellt. In den letzten Jahren gab es große Fortschritte, ob die Verdreifachen der GVFG-Mittel oder die Überarbeitung der Standardisierten Bewertung, aber das alles reicht leider nicht, um die selbst gesteckten Verkehrs- und Klimaziele zu erreichen. Der politische Auftrag lautet „Wachstum des ÖPNV“, wenn die Politik diesen Auftrag ernst meint, muß sie mehr Geld für Investitionen und Betriebsausgaben zur Verfügung stellen. Sonst bleibt es eine wohlfeile Forderung.

Wie angespannt die Lage ist, zeigen erste interne Überlegungen zur Reduzierung des öffentlichen Verkehrsangebotes. Vorsicht an der Bahnsteigkante, will man da rufen. Trotz Schuldenbremse muß es in den öffentlichen Haushalten möglich sein, durch klare Priorisierung der Aufgaben die Mittel für die Verkehrswende bereitzustellen. Diese Herausforderung ist im neuen Jahr anzunehmen.

Wettbewerb um kluge Köpfe plus technologische Unterstützung

**Dr. Jürgen Greschner, Vorstand init SE und Geschäftsführer INIT GmbH**

Auch im Jahr 2024 werden die Herausforderungen für unsere Branche nicht geringer. Wie die Zulieferindustrie sehen sich Verkehrsunternehmen stärker denn je damit konfrontiert, immer mehr Projekte mit gleicher oder geringerer Personalstärke zu bewältigen. Die Pensionierungswelle rollt, und neues (Fahr-)Personal ist schwierig zu gewinnen. Gemeinsam Konzepte zu entwickeln, wie unsere ÖPNV-Branche im Wettstreit um kluge Köpfe und nicht zuletzt um das Fahrpersonal wettbewerbsfähiger werden kann, ist eine der zentralen Aufgaben der kommenden Jahre.

Gut, dass sich diese Herausforderungen mit technologischer Unterstützung für die Verkehrsunternehmen angehen lassen – etwa mit der Automatisierung von Aufgaben und Prozessen, Assistenzsystemen oder auch mit Sprachassistenten, die Mitarbeitende mit eingeschränkten Deutschkenntnissen unterstützen. Und natürlich arbeitet die Branche mit vollem



Einsatz auf das Ziel des autonomen Fahrens im regulären Betriebsalltag hin.

Die zweite große Herausforderung liegt, wenig verwunderlich, auf der monetären Seite. Zwar besteht über das Fernziel wenig Diskurs – alle Akteure wünschen sich attraktive, zuverlässige und bezahlbare Mobilitätsangebote jenseits des privaten PKW. Doch der Weg dahin ist steinig. Das Deutschlandticket und weitere Sparangebote haben für viele Bürger den ÖV preislich attraktiver gemacht. Aber leider führt die Finanzierung dieser Nutzungsanreize zu einer schwierigen finanziellen Situation beim Ausbau des Angebotes. Doch neben günstigen Fahrpreisen entscheidet gerade die Zuverlässigkeit und Qualität des Serviceangebotes sehr stark darüber, ob Bürger zum Öffentlichen Verkehr wechseln.

Auch hier kann die weitere Digitalisierung entscheidende Beiträge liefern. Es gilt die bestehende Infrastruktur und Kapazität optimal auszunutzen: Fahrgastlenkung basierend auf historischen Daten und Echtzeitfahrgastzählenden, die nachfrageorientierte Optimierung von Takten, Umläufen und Gefäßgrößen oder auch Bedarfsverkehrskonzepte sind dafür gute Beispiele.

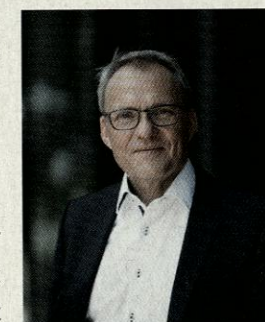
Fahrerlos auf Straße und Schiene?

**Dr. Michael Holzapfel, Senior Vice President Business Unit Rail - Industrial Europe, Schaeffler**

Auf der Straße haben fahrerlose Shuttle-Fahrzeuge das Potenzial, integraler Bestandteil moderner Mobilitätsökosysteme zu werden. Ziel ist es dabei, Menschen Mobilität besser zugänglich zu machen, sowohl in Städten als auch in ländlichen Gebieten. Diese Entwicklung will Schaeffler mit seiner führenden Kompetenz in der Systementwicklung und mit innovativer Fahrzeugtechnik auch für die Schiene aktiv mitgestalten und so zu mehr Nachhaltigkeit beitragen. Um dieses Ziel zu erreichen, setzen wir auch auf starke Partner.

Fahrerlose U-Bahnen gibt es schon seit längerem. Nun sollen Züge ohne Lokführer auch auf ländlichen Nebenstrecken zum Einsatz kommen. Der VDV und die „Allianz pro Schiene“ schlagen die Reaktivierung von 277 Strecken mit insgesamt 4.573 km Länge vor. Damit würde der schienengebundene ÖPNV in Deutschland für weitere 3,4 Millionen Einwohner erschlossen.

Dank des Einsatzes von Fahrzeugen in Leichtbauweise können dabei neben den Anschaffungskosten auch der Energieverbrauch und der Aufwand für die Wartung niedrig gehalten werden. Ein batterieelektrischer, digital gesteuerter Antrieb stellt dabei die Voraussetzung für einen klimaneutralen,



automatischen Betrieb dar. Ein Forschungskonsortium mit Beteiligung von Schaeffler will bis Mitte 2024 einen Prototyp bauen, zunächst noch mit einklappbaren Hilfsführerständen. Fahrerlose Systeme werden im Jahr 2024 also weitere spannende Wegmarken passieren.

#### Größere und schnellere Schritte

#### Dr. Ute Jasper, Rechtsanwältin, Partnerin Sozietät Heuking Kühn Lüer Wojtek

Anfang 2023 habe ich an dieser Stelle geschrieben, wir sollten endlich von abstrakten Zielen – Klimaschutz – Sparsamkeit – Mobilität – zu konkreten Schritten kommen. Denn wir alle sind für bessere Luft, weniger Lärm, niedrige Ausgaben, geringeren Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Einigkeit auf hoher Flughöhe ist einfach.



Es gilt, die Zielkonflikte zwischen Geld und Klima, zwischen Bequemlichkeit und Gewohnheit und einer Zukunft für unser Kinder zu lösen. Das 49 Euro Ticket wird hoffentlich den Paradigmenwechsel einleiten. Es geht nur zu langsam.

Jetzt helfen uns die Gerichte wie das OVG Berlin/Brandenburg. Sie zwingen zu größeren und schnelleren Schritten, die den Haushalt entlasten und dem Nahverkehr helfen:

Deshalb bleibe ich dabei: Wir müssen schnellstens, am besten 2024

- Pendler-Pauschalen streichen (auch für Fahrgemeinschaften),
- Dienstwagen-Privileg streichen,
- Kerosin auch auf Auslandsflügen besteuern,
- Umsatzsteuer auch bei internationalen Flügen einführen
- und das innerstädtische Parken verteuern.

Wenn dann auch noch Wettbewerb und Verfügbarkeitsmodell zu besseren Leistungen im Fernverkehr führen würde, wäre das Car-Sharing der konsequent nächste Schritt.

Verkehrsunternehmen müssen individuell und langfristig planen können

#### Dipl.-Ing. Samuel Kermelk, Geschäftsführender Gesellschafter, HeiterBlick GmbH

Für uns als Stadt- und Straßenbahnhersteller sieht es eigentlich rosiger aus: Kommunen investieren in eine nachhaltige Mobilität – Straßenbahnen erleben eine Renaissance, die Wertschätzung des ÖPNVs steigt – wir liegen im Trend. Dennoch knirscht es mancherorts,



sowohl bei den Herstellern entsprechender Verkehrsmittel, den Verkehrsunternehmen und auch den Städten. Schnell soll sie gehen – die Verkehrswende, aber überbordende Genehmigungsverfahren, steigende Energie- und Materialkosten, erhöhter Verwaltungsaufwand bei fehlenden Fachkräften machen Investitionen in die Infrastruktur und Material nicht einfach.

Die Bundesregierung möchte die Zahl der ÖPNV-Fahrten bis 2030 verdoppeln – mit dem Deutschlandticket wird dies vorstellbar. Allerdings braucht der ÖPNV mehr als günstige Tickets, die steigende Nachfrage trifft auf Systeme, die ausgebaut, instandgehalten und modernisiert werden müssen.

Die Branche benötigt hier gerade nun in den wirtschaftlich volatilen Zeiten auf Dauer ausgelegte flexible Finanzierungskonzepte, damit Verkehrsunternehmen individuell aber langfristig planen, Hersteller in Forschung und Innovationsprojekte investieren und Fahrgäste komfortabel von A nach B kommen können.

Der ÖPNV ist Teil der Lösung zu einer Verkehrswende, und nicht das Problem – und sollte daher genügend Unterstützung finden.

#### Die Branche weiter elektrifizieren

#### Till Oberwörder, CEO Daimler Buses

Das vergangene Jahr hat gezeigt, dass unsere Branche wieder Fahrt aufnimmt. Das ist eine sehr erfreuliche Entwicklung und stimmt mich für 2024 zuversichtlich.



Wir befinden uns mitten in der Transformation, die wir als Hersteller gemeinsam mit unseren Kunden weiter aktiv vorantreiben wollen. Der Stadtbus-Markt ist bei der Elektrifizierung bereits weit fortgeschritten; Überland- und Reisebus-Märkte werden folgen. Für diese Entwicklung hat Daimler Buses eine klare E-Roadmap für alle Segmente. Doch es benötigt weit mehr als die elektrifizierten Fahrzeuge: Wir brauchen eine funktionierende und verlässliche Infrastruktur – sowohl bei den Verkehrsbetrieben als auch im öffentlichen Raum.

Daran wollen wir auch im kommenden Jahr gemeinsam mit den Betreibern, der Politik sowie den Energieversorgern arbeiten – denn nur so können lokal CO<sub>2</sub>-neutrale Busse in der Praxis wirtschaftlich betrieben werden.

Lassen Sie uns unsere Branche auch 2024 gemeinsam weiter elektrifizieren!

#### An Programmen zur Effizienzsteigerung geht kein Weg vorbei Dr. Knut Petersen, Partner BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG

Der Ausblick für 2024 wirkt sehr bekannt: Massive Betriebskostensteigerung, große Investitionsbedarfe für Ausbau & Ersatz sowie für erweiterte (digitale) Infrastruktur, Teilweise überambitionierte Angebotskonzepte – und diesmal noch on top- drohende drastische Einbußen bei der Nutzerfinanzierung. Das verlangt zweierlei: 1. Die Branche muss eigene, neue Ansätze zur zusätzlichen ÖV-Finanzierung mit und für die Politik entwickeln, d.h. neue Finanzierungsinstrumente z.B. in Form eines anreizbasierten „Verkehrswendetopfs“ (wie wir das z. B. mit einer gemeinsamen kommunalen Initiative in Hessen aktuell erarbeiten). 2. Die Unternehmen (und Eigentümer) müssen ihre internen Gestaltungsaufgaben aufgreifen und umsetzen, d.h. konsequente Effizienz- und Digitalisierungsprogramme anstoßen mit wertorientierter Prüfung aller Aufgaben und Angebote. Potenziale durch Digitalisierung/Automatisierung der Kunden- und Betriebsprozesse sind aufgrund von Kostendruck und Personalengpässen dringend zu nutzen. Basis muss eine ganzheitliche Steuerung (Kosten und Nutzenbetrachtung) sein, um einen transparenten Dialog mit AT/Politik zu führen. Fazit: Bekannte Ansätze helfen auch heute noch; Bei knappen Ressourcen (Köpfen und Geld) geht an Programmen zur Effizienzsteigerung kein Weg vorbei, um die Verkehrswende zu schaffen!



Branche steht bereit, um an Lösungen für die aktuellen Herausforderungen mitzuwirken

#### Prof. Dr. Alexander Pischon, Vorsitzender der Geschäftsführung der Albtal Verkehrs Gesellschaft mbH

In diesen turbulenten Zeiten werden viele Themen unsere Branche 2024 wieder vor enorme Herausforderungen stellen. Das kommende Jahr wird erneut von großen Linien geprägt sein, mit denen wir es auch schon 2023 zu tun hatten. Es geht um Antworten auf drängende Fragen: **Wie geht es weiter mit dem Deutschlandticket?** Umgangssprachlich gesagt: „Hier ist weiterhin jede Menge Musik drin!“ Die politische Großwetterlage wird sicherlich starken Einfluss darauf



haben, ob das Ticket in seiner jetzigen Form eine Zukunft haben kann. Sollte es scheitern, wäre das für alle ein schwerer Verlust. Wie geht es weiter mit dem **Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV**, von dem vollmundig die Rede war? **Wie entwickeln sich die allgemeinen Kostensteigerungen infolge der Inflation?** Finden wir als Gesellschaft einen effektiven Lösungsansatz, um dem Fachkräftemangel erfolgreich zu begegnen? Bei all diesen Herausforderungen steht unsere Branche bereit, um an den Lösungen mitzuwirken. Doch die Politik muss ihren Teil ebenfalls beitragen – vor allem in finanzieller Hinsicht!

#### E-Bus-Flotten und E-Betriebshöfe – unplugged Martin Schmitz, VDV-Geschäftsführer Technik

Dem Erfolg wurde der Stecker gezogen. In Anbetracht der Klimaschutzziele für den Verkehrssektor bis 2030 und sich abzeichnenden, verschärften EU-Vorgaben sieht sich die Branche heftigem Gegenwind ausgesetzt. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Urteil von 2021 den Gesetzgeber zu einer intensiveren Beschäftigung mit den eigenen Klimaschutzziele und den abzuleitenden Maßnahmen verpflichtet. Es hat hervorgehoben, dass der Staat auch zukünftige Generationen schützen muss, indem er die Möglichkeit irreversibler Beeinträchtigungen berücksichtigt.

Die EU-Vorgaben sehen vor, dass ab 2030 nur noch emissionsfreie Stadtbusse neu zugelassen werden dürfen – und die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Überlandbusse bis 2030 um 45 Prozent reduziert werden müssen. Die Umsetzung erfordert nie dagewesene Investitionen in E-Busse und die dazugehörige Infrastruktur. Die Verkehrsunternehmen müssen Flotten umstellen, Werkstätten umrüsten, Personal einstellen und weiterbilden – und gleichzeitig den Betrieb aufrechterhalten. Ohne signifikante finanzielle Unterstützung durch den Bund ist diese Revolution vor Ort, wir müssen es klar benennen – nicht erreichbar.

Nun gab es tatsächlich signifikante Veränderungen: Die Budgetansätze für E-Bus-Förderungen im Rahmen der Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 2025 bis 2027 wurden um rund 70 Prozent reduziert. 23 von 163 eingereichte Anträge konnten eine Förderzusage erhalten. Der VDV wird mit den politischen Entscheidungsträgern im Gespräch bleiben müssen, auch bei der „mobility move“ im März in Berlin. Die Stecker müssen wieder angeschlossen werden.

