

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 01 | 2019

Das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts

Verlader, Güterbahnen und Politik wollen
die Schiene wettbewerbsfähiger machen **Seite 6**

Ländlicher Raum: Plusbus sorgt
für steigende Fahrgastzahlen

Seite 12

Netzwerke: Frauen mischen
die Verkehrsbranche auf

Seite 20

ÖPNV - Bilanz 2018: Auf hohem
Niveau schwächer gewachsen

Seite 27



Investitionen lösen die Wachstumsbremse



Die Fahrgastzahlen im ÖPNV sind auch im vergangenen Jahr erneut gestiegen – zwar deutlich geringer als in den Jahren zuvor, aber weiterhin auf hohem Niveau. Es zeigt sich immer öfter, dass Busse und Bahnen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Mehr geht kaum noch, vor allem in den Städten und zu den Stoßzeiten. In ihrem jetzigen Zustand erweist sich unsere Verkehrsinfrastruktur zunehmend als Wachstumsbremse. Für den Ausbau und die Modernisierung des städtischen ÖPNV fehlen inzwischen rund fünf Milliarden Euro. Mit Blick auf Umwelt- und Klimaschutzziele fordern wir, die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu erhöhen und für die Finanzierung von Erneuerungsmaßnahmen zu öffnen.

Nur mit einer konsequenten Verkehrslagerung von der Straße auf die Schiene – im Personen- und Güterverkehr – sowie über eine umfangreiche Modernisierung des städtischen ÖPNV sind die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Dafür haben wir eine ganze Reihe von Vorhaben entwickelt, die wir nun gemeinsam mit den politisch

Verantwortlichen im Bund, in den Ländern und in den Kommunen umsetzen müssen. Bei der Eisenbahn sind das vor allem der Masterplan Schienengüterverkehr und die Maßnahmen aus dem „Zukunftsbündnis Schiene“. Beide Programme werden unter der Leitung des Bundesverkehrsministeriums und mit breiter Beteiligung der Branche vorangetrieben.

Im Koalitionsvertrag wird zugesagt, die GVFG-Mittel zu erhöhen und zu dynamisieren. Das ist ebenso richtig und wichtig wie die Zusage des Bundes, den Investitionshochlauf für die Infrastruktur auf Rekordniveau fortzusetzen. Nun kommt es darauf an, dass die Finanzierung im Bundeshaushalt 2020 auch verankert wird.

Beste Grüße
Ihr Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial
Investitionen lösen die Wachstumsbremse.

4 VDV im Bild
Noah's Train: ein rollendes Zeichen für den Klimaschutz

6 Titelstory
Wie eine Thüringer Zellstofffabrik konsequent auf die Schiene setzt.

12 Unterwegs im Netz
Abgestimmte Anschlüsse zwischen Bus und Bahn bringen dem ÖPNV in Brandenburg neue Kunden.

16 Aus dem Verband
E-Busse kommen in größeren Stückzahlen auf die Straße.

19 Aus dem Verband
Die Arbeitgeberinitiative der Branche macht sich startklar.

20 Hintergrund
Frauen bringen den weiblichen Blick in die Verkehrsunternehmen.

22 Aus dem Verband
Teil 3 der Nachhaltigkeitsserie

27 Aus dem Verband
Fahrgastzahlen erreichen erneut einen Rekord, aber das Wachstum schwächte sich 2018 ab.

28 Unterwegs im Netz
Hamburg will Modellstadt für nachhaltige Mobilität werden.

30 Zu guter Letzt
Duisburger Verkehrsgesellschaft belohnt mutigen Fahrgast mit einem Nahverkehrs-Abo auf Lebenszeit.



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



Ein rollendes Zeichen für den Klimaschutz

Erst war er grün, zuletzt das wahrscheinlich längste mobile Kunstwerk: Noah's Train machte auch in Berlin einen Zwischenstopp. Mit der Aktion unterstreicht die Initiative „Rail Freight Forward“ ihr Engagement für mehr Klimaschutz. Der Zug war im Dezember zum Ende der Weltklimakonferenz im polnischen Katowice gestartet und über Wien, Berlin und Paris nach Brüssel gefahren. Auf seiner Reise durch Europa besprühten an jeder Station Street-Art-Künstler zwei Container mit Naturmotiven. Ziel der gemeinsamen Initiative von europäischen Güterbahnen und Verbänden ist es, auf die Bedeutung des Schienengüterverkehrs für den Klimaschutz aufmerksam zu machen. Der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Europa soll bis 2030 von 18 auf 30 Prozent steigen. Auch der VDV unterstützt diese Kampagne. Wie mehr Güter auf die Schiene geholt werden können, erfahren Sie auf den folgenden Seiten.

www.railfreightforward.eu



Alles andere als auf dem Holzweg

Nur wenn es gelingt, deutlich mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, sind die Klimaschutzziele im Bereich Verkehr erreichbar. Politik, Wirtschaft und die Güterbahnen haben es in der Hand, die Eisenbahn zum Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts zu machen – vor allem durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur. Mehr Gleisanschlüsse sind dabei ein erster Schritt zur Verkehrsverlagerung.

Verladung auf die Güterbahn: Die Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal im thüringischen Blankenstein setzt beim Transport ihrer Produkte bereits seit Jahren konsequent auf die Schiene.

Wo die Selbitz in die Saale mündet und Thüringen an Bayern grenzt, liegt Blankenstein. Hier erreichen Wanderer den östlichen Start- und Zielpunkt des Rennsteigs und Personen- sowie Güterzüge aus Richtung Saalfeld ihre Endhaltestelle. Blankenstein ist ein Ortsteil der Gemeinde Rosenthal am Rennsteig und Standort eines der modernsten europäischen Zellstoffwerke seiner Art – der Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal (ZPR). Das Unternehmen gehört zur nordamerikanischen Mercer Group und zählt mit seinen fast 400 Beschäftigten zu den größten Arbeitgebern in der Region.



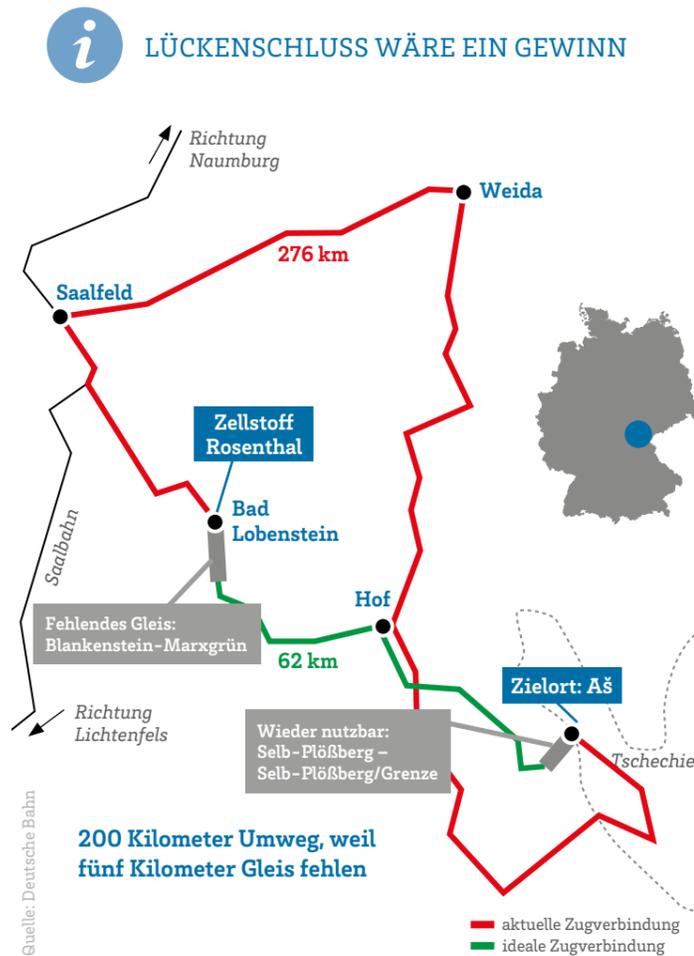
Den nachhaltigen Umgang mit einem natürlichen Rohstoff – Holz aus zertifizierter, ökologischer Forstwirtschaft – hat sich das Unternehmen zum Ziel gesetzt. Beim Transport seiner fertigen Produkte nutzt ZPR bereits seit vielen Jahren konsequent die Schiene. Fast 90 Prozent der 360.000 Tonnen umfassenden Jahresproduktion an Zellstoff verlassen das Werk in Güterwagen. Für diese Menge werden 1,5 Millionen Ton-

„Zellstoff und das Rohmaterial Holz lassen sich außerordentlich gut über die Schiene transportieren.“

Maik Glüher,
Logistikleiter der Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal (ZPR)

nen Holz als Rohstoff benötigt. Eine Million Tonnen kommen als Hackschnitzel per Lkw aus den umliegenden Sägewerken, 500.000 Tonnen als Rundholz vorwiegend aus den Wäldern Thüringens, Sachsens und Frankens sowie anteilmäßig per Bahn aus Deutschland und Osteuropa. „Unser Endprodukt Zellstoff und das für die Produktion benötigte Rohmaterial lassen sich außerordentlich gut über die Schiene transportieren“, erläutert Maik Glüher, Logistikleiter bei ZPR. Seit zwei Jahren wird das Rundholz verstärkt per Bahn angeliefert. Zunächst laufen Ganzzüge mit Rundholz bis nach Saalfeld. Dort wird der Zug in drei Tranchen von bis zu maximal zehn Waggons geteilt und anschließend in Wagengruppen von DB Cargo nach Blankenstein gefahren. Zwei Vierachswagen fassen so viel Holz wie fünf Lkw. Was auf den ersten Blick als idyllische Lage durchgeht – das Werk ist von der Saale und bewaldeten Hügeln eingerahmt –, versteht Logistikleiter Maik Glüher als „topografisch schwieriges Gelände“. Nah am Hang wurde vor zwei Jahren der vorhandene Gleisanschluss, der die Fabrik an die nahegelegene Strecke von Blankenstein nach Saalfeld anbindet, um ein Parallelgleis und eine einseitige Doppelweiche erweitert. Sie führen zum eigentlichen Herzstück

Die Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal (Foto l.) im thüringischen Blankenstein hat in ihre Schieneninfrastruktur investiert. Entstanden ist ein Terminal für die Anlieferung von Rundholz samt Portalkran (Foto r.)



der erweiterten Anlage: einem neuen Terminal samt elektrobetriebenem Portalkran für die Entladung von Rundholzwaggons. Von dort geht das Holz direkt in die Weiterverarbeitung. Bis 2017 fuhren jährlich noch rund 60.000 Lkw mit Rundholz und Hackschnitzeln aus der Region zum Werksgelände. Beim Rundholz ist der Anteil der Lkw-Transporte stark rückläufig.

Insgesamt 8,5 Millionen Euro hat das Unternehmen in seine Schieneninfrastruktur, das Endladeterminale sowie eine neue dreiaxlige Rangierlok investiert. Knapp 2,2 Millionen Euro steuerte das Eisenbahnbundesamt (EBA) aus Mitteln der Gleisanschlussförderung für den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur bei. Bereits in vier bis fünf Jahren sollen sich die Investitionen bezahlt machen.

Unternehmen wie ZPR, die Güter von der Straße auf die Schiene bringen wollen, erhalten Geld vom Staat. Bis zu 14 Millionen Euro stellt der Bund dafür jedes Jahr noch bis 2020 zur Verfügung – ein im Gesamtetat des BMVI vergleichsweise kleiner Posten. Bezuschusst werden Neu- und Ausbauten sowie die Reaktivierung privater Gleisanschlüsse. „Die Gleisanschlussförderung zeigt, dass auch mit vergleichsweise wenig Geld viel bewegt werden kann“, erläutert Dr. Martin Henke, Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahn beim VDV. Auf Initiative des VDV war dieses Förderinstrument im Jahr 2004 von der damaligen Bundesregierung ins Leben gerufen worden. Seitdem wurden 164 Projekte bewilligt, die mit 122 Millionen Euro gefördert wurden. Derzeit befinden sich weitere 25 Projekte in der Warteschleife. „Ziel ist es, der verladenden Wirtschaft den Anschluss an das nationale und internationale Netz zu ermöglichen, damit mehr Güter umweltfreundlich auf der Schiene transportiert werden können“, erläutert Martin Henke.

Ein wichtiger Anreiz. Denn die Kosten für einen Gleisanschluss gehen schnell in den Bereich von sechs- bis siebenstelligen Eurobeträgen – für die Unternehmen eine nicht unwesentliche Investition, die zudem mit erheblichen Folgekosten für die Instandhaltung der Gleisanlagen verbunden ist. Bis zu 50 Prozent der Baukosten können jedoch vom Bund bezuschusst werden. Folglich nutzen vor allem mittlere und kleine Unternehmen diese Möglichkeit, in ihre Infrastruktur zu investieren.

Um in den Genuss der Fördermittel zu kommen, muss sich ein Unternehmen verpflichten, ein festgelegtes Volumen nicht mehr auf der Straße, sondern über die Schiene zu transportieren. Dabei fordert die Förderrichtlinie, zusätzli- ➔



Mehr Güter auf die Schiene: Welche Lösungen Politik, Verlagerer, Eisenbahnen und Logistiker haben, wurde auf dem VDV/BME-Forum Schienengüterverkehr diskutiert – wie hier (Foto o., v. l. n. r.) von Gerd Deimel (c2i), Cem Özdemir (Vorsitzender des Verkehrsausschusses), Enak Ferlemann (Parlamentarischer Staatssekretär BMVI), Dr. Roland Bosch (Vorstand DB Cargo) und Moderator Joachim Berends (VDV-Vizepräsident) sowie von den über 200 Teilnehmern (r.).

che Mengen zu verlagern. Wieviel Güterverkehr insgesamt über ihren Anschluss läuft, müssen die geförderten Unternehmen dem EBA mindestens fünf Jahre lang mitteilen. Laut Förderrichtlinie beträgt die Zuwendung je Tonne erzieltm Schienengüterverkehrsaufkommen jährlich maximal bis zu acht Euro oder bis zu 32 Euro je 1.000 Tonnenkilometer erzielter Schienengüterverkehrsleistung auf dem deutschen Eisenbahnnetz. Neu ist seit der jüngsten Evaluierung der Gleisanschlussförderrichtlinie im Jahr 2017, dass auch die auf ausländischer Infrastruktur zurückgelegten Entfernungen anteilig in die Berechnung der Förderhöhe einfließen. Bei leichten Gütern beläuft sich die Zuwendung auf 220 Euro pro Güterwagen bei Angabe des Transportaufkommens und auf 90 Euro je 100 Güterwagenkilometer.



„Die Gleisanschlussförderung zeigt, dass auch mit vergleichsweise wenig Geld viel bewegt werden kann.“

Dr. Martin Henke,
VDV-Geschäftsführer Eisenbahn

Zuletzt ist die Zahl der Gleisanschlüsse in Deutschland deutlich zurückgegangen. Ein ausreichendes Netz davon sowie multimodale Logistikknoten werden jedoch benötigt, um Güter überhaupt auf der Schiene transportieren zu können und zusätzliche Mengen von der Straße zu holen. Zudem bleibt die Frage, warum sich nicht mehr Unternehmen für einen eigenen

Gleisanschluss entscheiden oder ihre vorhandene Schieneninfrastruktur stärker nutzen. Den Ursachen wollen Vertreter aus Industrie, Handel und Logistik derzeit konkreter auf den Grund gehen. Dazu stehen sie verbandsübergreifend im Dialog mit Verladern, Speditionen und Eisenbahnen. Dass sie bereit sind, zusammen mit der Bundesregierung einen Beitrag zu leisten, die Wettbewerbsfähigkeit des Gütertransports per Bahn zu steigern, wurde auf der ersten Gleisanschlusskonferenz im Oktober 2018 und zuletzt auf dem Forum Schienengüterverkehr deutlich. Die Tagung wurde vom Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik gemeinsam mit dem VDV veranstaltet. Mehr als 230 Verlagerer, Bahnspeditionen sowie Dienstleister und Unternehmen aus dem Eisenbahnsektor nahmen daran teil. „Die enge Zusammenarbeit der Branche wird immer wichtiger“, erläuterte Joachim Berends, VDV-Vizepräsident für den Bereich Schienengüterverkehr. Über diese Veranstaltung hinaus zeige sich das auch beim Masterplan Schienengüterverkehr und beim Zukunftsbündnis Schiene.

Die Branche hat sich viel vorgenommen: Bis 2030 soll der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split von derzeit 18 auf 30 Prozent wachsen. Nach den Worten des VDV-Vizeprä-

sidenten müssten diese Anstrengungen, die auch umwelt- und verkehrspolitisch nötig seien, gemeinsam und konsequent angegangen werden. Joachim Berends: „Nur so wird der Schienengüterverkehr wettbewerbs- und leistungsfähiger und kann die ihm zugedachte Rolle als zentraler Verkehrsträger der Zukunft im wachsenden Güterverkehrsmarkt erfüllen.“ Derzeit fassen der VDV und knapp 30 weitere Verbände ihre Verbesserungsvorschläge in einer „Gleisanschluss-Charta“ zusammen. Im Frühjahr soll sie der Politik übergeben werden.

Aber selbst im ohnehin schon umweltfreundlichen Transport über die Schiene schlummert noch Klimaschutz-Potenzial. Es kann durch den intelligenten Ausbau der Infrastruktur gehoben werden. Auch dafür dient die Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal als Beispiel: Seit 1945 ist die südliche Anbindung von Blankenstein über die „Höllentalbahn“ ins bayerische Hof unterbrochen. Auf ihrem Weg vom Rundholz-Umschlaglager im tschechischen Aš über Saalfeld nach Blankenstein müssen die Güterzüge einen über 200 Kilometer weiten Umweg nehmen. Auf direktem Weg wären es nur 62 Kilometer. Wie der VDV auch in seinem Reaktivierungsprogramm anregt, das in Kürze veröffentlicht wird, müsste dafür zwischen Blankenstein und Marxgrün ein Gleisabschnitt wieder reaktiviert werden. Dessen Länge: fünf Kilometer.



Europaweit den öffentlichen Verkehr stärken

„Deutschland vor der Europawahl: Busse und Bahnen stärken“ lautete der Leitgedanke des diesjährigen VDV-Verbandsbeirats. VDV-Präsident Ingo Wortmann (Foto) forderte beim Thema Klimaschutz und Luftreinhaltung im städtischen Verkehr ein einheitliches europaweites Maßnahmenpaket: „Die Bevölkerung erwartet, dass wir Lösungen finden.“ Neben der europäischen Eisenbahnpolitik ging es um die Rolle des ÖPNV zwischen Daseinsvorsorge, Umweltschutz und Wettbewerb sowie um die Digitalisierung der Schiene. „Für Europa ist die Bahn das ideale Verkehrsmittel“, sagte Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr. Veraltete Regelwerke, nationale Egoismen und technische Systeme, die zwischen Nachbarstaaten nicht kompatibel sind, seien jedoch Hemmnisse im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr.

Digitalisierung der Schiene forcieren

Auf einem der Podien diskutierten Vertreter der Politik und der EU-Kommission mit VDV-Vizepräsident Joachim Berends darüber, welche Vorteile die Digitalisierung dem System Schiene bringt. Berends mahnte an, dass der Masterplan Schienengüterverkehr „nicht zerredet werden darf“. Die Digitalisierung energischer anzugehen, forderte beispielsweise Matthias Gastel, Sprecher für Bahnpolitik bei der Bundestagsfraktion der Grünen: „Wir stehen bestenfalls am Anfang.“



VDV-Präsident Ingo Wortmann forderte europaweite Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung.

Plusbus sammelt Punkte in der Fläche

Höhere Mathematik für Mobilität in ländlichen Regionen: Das Zeichen „+“ macht den Linienbus zum „Plusbus“. Der fährt nicht nur sporadisch, sondern im leicht merkbaren Taktfahrplan sieben Tage die Woche, und er bietet gute Anschlüsse von und zum Schienennahverkehr. 70 Linien bundesweit zeugen vom neuen Ansatz für einen attraktiven ÖPNV auch dort, wo nur wenige Menschen leben.

18

PROZENT

mehr Fahrgäste verzeichnet der Mitteldeutsche Verkehrsverbund in seinen Plusbus-Linien.

Der Plusbus steht für gute Verknüpfungen mit dem Regionalverkehr auf der Schiene.

Markenzeichen der Fahrzeuge ist die Werbung in eigener Sache. Eine bunte, stilisierte Landschaft steht für die Region.

Die Startphase war die Zeit der Skeptiker: Drei, vielleicht fünf Prozent mehr Fahrgäste – das war die bescheidene Erwartungshaltung, als die Verkehrsgesellschaft Bad Belzig, heute Teil der Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH, im

Dezember 2014 Plusbus-Linien im Hohen Fläming südlich von Potsdam und der Stadt Brandenburg einzurichten begann. Es waren die ersten im Land Brandenburg: Zwischen der kleinen Kreisstadt Bad Belzig und den beiden Städten verkehren die Linien 580 und 581 seitdem vom frühen Morgen bis in den Abend werktags im Stundentakt. Ein – etwas dünneres – Angebot gibt es auch am Wochenende. Zuvor hatte in der stillen Region eigentlich nur noch, wie so häufig, der Schülerverkehr den Fahrplan diktiert – und in den Schulferien fuhr gar kein Bus mehr.

Die Skeptiker sollten nicht bestätigt werden. Schon im Jahr 2015 erzielten die Plusbusse zweistellige, teils üppig an die 50 Prozent heranreichende Zuwächse bei den Fahrgästen. Und im Jahr 2016 brachte das Produkt erstmals ein dickes Plus auch in der Bilanz – ein Ergebnis von über einer Million Euro. Das freute nicht nur Geschäftsführer Hans-Jürgen Hennig, der alsbald in der Region den Beinamen „Mr. Plusbus“ verliehen bekam: „Unser Aufgabenträger, der Landkreis Potsdam-Mittelmark, war bereit, für Plusbus zehn Prozent mehr Zuschuss zu zahlen. Nun haben wir das Geld gar nicht gebraucht.“

Dafür hatte Hennig mit seiner Mannschaft auch ordentlich getrommelt: Vor dem Start wurden die Bürger intensiv befragt, wie sie sich ein optimales Busangebot vorstellten. Und zur Premiere wurde jeder Haushalt in den Dörfern und Städten entlang der Linienwege per Postwurf-Sendung über den neuen Nahverkehr informiert: „Nicht platte Werbung, sondern runde Information mit Fahrplänen, Preisen und allem Drum und Dran.“ Zu Letzterem zählt die Ausstattung der Busflotte mit WLAN: Unterwegs surfen die Fahrgäste, an den Endhaltestellen dann die Fahrer. Mobile Werbung gibt es in eigener Sache. Eine Mediengestalterin hat eine bunte, stilisierte Landschaft entworfen, die nun als großflächiges Markenzeichen auf die Fahrzeuge geklebt wird. Hans-Jürgen Hennig: „Wir werben für unser Produkt, für unseren Auftritt in der Region. Das ist uns mehr wert als ein paar Euro aus Werbeeinnahmen.“

Der Taktfahrplan lockt verstärkt viele Pendler an, beispielsweise jene, die von Potsdam, Brandenburg oder Bad Belzig mit dem Regionalexpress zur Arbeit fahren und bislang für die Anreise zum Bahnhof nur das eigene Auto kannten. „Mit dem Stundentakt und den Abfahrten bis in den Abend hinein →





„Der Landkreis Potsdam-Mittelmark war bereit, für Plusbus zehn Prozent mehr zu bezahlen. Nun haben wir das Geld gar nicht gebraucht.“

Hans-Jürgen Hennig,
Geschäftsführer Regiobus Potsdam Mittelmark

bieten wir nun Alternativen“, sagt „Mr. Plusbus“. Die letzten Busse fahren derzeit gegen 20 Uhr vor den Bahnhöfen ab zurück in den Landkreis – und das mit einer Garantie: Wenn der Zug Verspätung hat, ist der Bus nicht weg, auch wenn er – was schon vorgekommen ist – mal 30, 40 Minuten warten muss.

Lob von der Ministerin

Den ersten Plusbus-Linien sind inzwischen nicht nur im Hohen Fläming weitere gefolgt. Der Erfolg macht Hans-Jürgen Hennig mutig: „Wir möchten den ÖPNV auf der Straße zu einem System mit Anschlüssen und Umsteigeverbindungen verknüpfen, das den Mobilitätsanforderungen von Jung und Alt bestens genügt.“ Volles Lob auch von Kathrin Schneider, Brandenburgs Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung: Das Plusbus-Konzept sei „ein guter Baustein, der sich zu einer stabilen Säule des öffentlichen Nahverkehrs in Brandenburg entwickeln kann. Gut verknüpfte Fahrpläne von Bussen und Bahnen bringen steigende Fahrgastzahlen und weniger Individualverkehr. Das ist das, was wir erreichen wollen.“

Bahnhof Bad Belzig: Wie hier erleichtern auch an anderen Verknüpfungspunkten die abgestimmten Fahrpläne den Umstieg zwischen dem Plusbus und dem Regionalverkehr auf der Schiene.



Pluspunkte sammelt der Plusbus auch bei den Verkehrsunternehmen. Susanne Henckel, Chefin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB), beobachtet das mit Freude. Aus ihrer Sicht geht es darum, „die hohe Qualität der Schiene in die Regionen zu tragen“. Von über 700 Buslinien im Bundesland Brandenburg erfüllen zwar gerade 17 die Markenkriterien des Plusbus, „doch bei diesen Linien verzeichnen wir Jahr für Jahr Fahrgastzuwächse. Das ist nicht nur eine Erfolgsstory, sondern mit steigenden Ticketeinnahmen wächst auch ständig der Anteil der Nutzerfinanzierung an diesem Angebot.“

Während sich die VBB-Geschäftsführerin eine Verdoppelung der Plusbus-Linien im Lande innerhalb der nächsten zwei Jahre vorstellen kann, sieht sie naturgemäß auch das Finanzierungsthema: „Nicht alle Landkreise als Aufgabenträger für den Busverkehr können sich die Angebotsausweitungen für den Plusbus leisten, und auch etliche Kollegen in den Verkehrsunternehmen sind da eher in einer Wartehaltung.“ Um den ÖPNV in der Fläche zu fördern, hat das Land Brandenburg eine Verwaltungsvorschrift erlassen – die „VVPlusbus“. Den Betreibern winkt ein Zuschuss von 40 Cent pro Bus-Kilometer, wenn die Kriterien der regelmäßigen „taktvollen“ Bedienung erfüllt sind. Darüber wacht auch der VBB, der letztlich über



Mit wachsenden Fahrgastzahlen steigen die Einnahmen aus dem Ticketverkauf – und damit der nutzerfinanzierte Anteil am Plusbus-Angebot.

die Aufnahme in die Plusbus-Marke entscheidet und die Nutzung des Logos mit dem Plus-Zeichen auf den Fahrzeugen und an den Haltestellen erlaubt. Und der dann auch dafür sorgt, dass bei der Einnahmeaufteilung im Verbund „etwas ankommt“ bei den Busunternehmen.

Neue Qualität im ÖPNV

In mehreren Bundesländern entstehen immer neue Plusbus-Linien. Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) hat die Marke im Dezember 2013 gegründet. Parallel zum Start der S-Bahn Mitteldeutschland wurden 26 vertaktete und mit dem Schienenverkehr verzahnte Buslinien eingeführt – ein neues Qualitätsniveau des ÖPNV in Westsachsen, im Süden Sachsen-Anhalts und in Ostthüringen. Mitentscheidend dafür war auch hier eine Umfrage bei einigen Tausend Haushalten. Sie brachte die klare Erkenntnis: Für ein attraktives Linienbus-Angebot gibt es eine gute Nachfrage. Tatsächlich: Der MDV registriert mit dem Plusbus ein Fahrgastplus von 18 Prozent. Zum Fünf-Jahres-Jubiläum im vergangenen Dezember gab es schon 36 Linien, und neue Pläne gibt es reichlich. „Ich freue mich, dass das Plusbus-Konzept im MDV-Raum von Erfolg gekrönt ist und sich immer mehr Verkehrsgesellschaften zur Einführung des Systems entschließen“, erklärte Steffen Lehmann, Geschäftsführer des MDV, zur Fünf-Jahres-Bilanz. Seine Vision: ein Plusbus-Netz für ganz Sachsen und, wie das heute so schön heißt: „zeitnah realisiert“.

Naturgemäß lag das Augenmerk zunächst darauf, den Netzen innerhalb der Verbünde neue Attraktivität zu verschaffen. Doch mittlerweile



denken die Planer über Verbund- und Landesgrenzen hinweg. Aktuelles Beispiel: Die Buslinie 800, die Cottbus im südlichen Brandenburg über Spremberg mit dem sächsischen Hoyerswerda verbindet. Seit Jahresbeginn wird sie unter der Marke Plusbus, gefahren von DB Regio Bus Ost – werktags im Stundentakt, am Wochenende alle zwei Stunden. Das bedeutet 3.500 zusätzliche Buskilometer pro Jahr auf rund 50 Kilometern Linie zwischen dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und dem VBB.

➔ Weitere Informationen:
www.plusbus-deutschland.de

„Nicht alle Landkreise können sich die Angebotsausweitungen für den Plusbus leisten, und auch die Verkehrsunternehmen sind eher in Wartehaltung.“



Susanne Henckel,
Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB)

Mehr E-Busse für die Städte

Einzelne Linien werden nach und nach komplett elektrisch, die Modellvielfalt wächst, und deutsche Hersteller versuchen, gegenüber ausländischen Wettbewerbern Boden gut zu machen: Der Markt für Batteriebusse und Ladeinfrastruktur gewinnt weiter an Dynamik. Und das Thema emissionsfreier ÖPNV in den Städten erhält zunehmend Aufmerksamkeit – angesichts internationaler Verpflichtungen zum Klimaschutz, drohender Diesel-Fahrverbote und der bisweilen hitzig geführten Grenzwertdiskussion um saubere Luft in den Städten. Das spiegelte sich auf der zehnten VDV-E-Bus-Konferenz und der angegliederten Fachmesse „ElekBu“ in Berlin wider.



In kleinen Schritten wird jetzt auch in Deutschland das Busfahren elektrisch: Bundesweit sind derzeit knapp hundert E-Busse unterwegs. Die kommunalen Verkehrsunternehmen haben weitere 90 bestellt, für 630 liegen Förderbescheide des Bundes vor. Es tut sich also etwas bei den alternativen Antrieben. Insgesamt rollten im vergangenen Jahr mehr als 700 Batterie-, Plug-In-, Hybrid-, Brennstoffzellen- und Oberleitungsbusse durch die Städte – rund ein Drittel mehr als 2017. „In den vergangenen zehn Jahren ist die Elektromobilität ein gutes Stück vorangekommen“, bilanzierte Guido Beermann, Staatssekretär im Bundesministe-

rium für Verkehr und digitale Infrastruktur, in seiner Eröffnungsrede auf der VDV-Konferenz „Elektrobusse – Markt der Zukunft“. Bei der weiteren Elektrifizierung des ÖPNV auf der Straße und „angesichts von 55.000 Bussen stehen wir aber vor einer gewaltigen Aufgabe“. Joachim Flasbarth, Staatssekretär im Bundesumweltministerium, zeigte sich jedoch zuversichtlich, dass die Aufgabe zu bewältigen sei. Innerhalb eines Jahrzehnts hätten sich E-Busse von einem kleinen Marktsegment zu einem wichtigen Baustein entwickelt, um die Ziele beim Klimaschutz zu erreichen und die Grenzwerte bei der Luftreinhaltung einzuhalten. „Wir



Diskussion (v. l. n. r.): Martin Schmitz (VDV), Ulf Middelberg (Leipziger Verkehrsbetriebe), Axel Volkery (EU), Paul Hemkentokrax (Aktiv Bus Flensburg), VDV-Präsident Ingo Wortmann und Staatssekretär Guido Beermann (BMVI)



Staatssekretär Jochen Flasbarth (o.) aus dem Bundesumweltministerium ist zuversichtlich, dass die Elektrifizierung des ÖPNV auf der Straße in zehn Jahren abgeschlossen sein wird.

sollten es schaffen, die Elektrifizierung der ÖPNV-Busflotte in Deutschland in den nächsten zehn Jahren abgeschlossen zu haben“, so Flasbarth.

„Marathon auf den Himalaya“

Torsten Mareck (BVG) verglich die Größe des Vorhabens, bis 2030 mit Bussen komplett emissionsfrei durch Berlin zu fahren, mit einem „Marathon auf

den Himalaya“. In die Hauptstadt kommen bis August 30 neue E-Busse. Nach und nach folgen weitere Fahrzeuge bis 2021, danach etwa 180 neue Batteriefahrzeuge pro Jahr. Mit dem E-Bus wird vieles anders. Die bald in größeren Stückzahlen anrollenden E-Busse stellen auch andere Verkehrsunternehmen vor zahlreiche praktische Herausforderungen. In Betriebshöfen und Werkstätten ändern sich Abläufe und Equipment. Mitarbeiter müssen für den Umgang mit der noch jungen Technologie ausgebildet oder geschult werden. „Wir reden nicht nur über eine Antriebswende, sondern über einen Systemwechsel“,

erläutert Martin Schmitz, Geschäftsführer Technik beim VDV: „Das ist ein großer Schritt, der vor uns liegt.“

Jede Stadt hat ihre eigene Herausforderung

Welche Strategien und Lösungen die Verkehrsunternehmen verfolgen, berichteten Vertreter aus Flensburg, Mainz, Göttingen, Mannheim, Wiesbaden, Braunschweig und Osnabrück sowie aus Metropolen wie Köln und Leipzig. In München und Hamburg entstehen beispielsweise komplett neue Betriebshöfe für E-Busse. Andernorts werden Werkstätten umgerüstet und Betriebshöfe fit für die E-Busse gemacht. In kleineren Städten, in denen es keine Straßenbahn und damit auch nicht das besondere Strom-Know-how im Verkehrsunternehmen gibt, stellen sich weitere →

i VDV-KONFERENZ ELEKTROBUSSE IN DER ZEHNTEN AUFLAGE

Die zehnte Auflage der VDV Konferenz „Elektrobusse – Markt der Zukunft!“ und die angegliederte „ElekBu“ endeten erneut mit einem Rekord bei den Besucher- und Ausstellerzahlen. Mehr als 600 Teilnehmer, 60 Unternehmen und elf präsentierte Fahrzeuge machten die Fachmesse in Berlin zur größten Veranstaltung ihrer Art in Europa. Zum Vergleich: Zur Erstauflage der Konferenz kamen vor neun Jahren 100 Teilnehmer. Organisiert werden Konferenz und Messe von der VDV-Akademie, den DEVK Versicherungen und dem Forum für Verkehr und Logistik.

Fragen: Wie kommt genug Strom auf den Betriebshof? Wo und wie groß wird die Ladeinfrastruktur aufgebaut, auch für das „Nachzapfen“ unterwegs? Wie kann dafür Platz geschaffen werden? Jede Linie ist anders – wie viel Leistung müssen die Batterien der Fahrzeuge bringen? Hinzu kommt, dass mit den im Vergleich zum Diesel deutlich teureren E-Bussen der Kostendeckungsgrad der Unternehmen sinkt.

EU will verbindliche Quoten festlegen

Die Sorge um die Wirtschaftlichkeit treibt die Branche um. Auf Unverständnis stoßen dabei Vorgaben der EU-Kommission, die bis 2025 verbindliche Quoten festlegen will, um schnell und in großer Stückzahl „saubere“ Fahrzeuge zu beschaffen (Clean Vehicles Richtlinie). „Diese Richtlinie ist am Ende ein Konjunkturprogramm für Dieselbusse“, erläuterte VDV-Prä-

sident Ingo Wortmann: „Das ist genau das Gegenteil dessen, was man erreichen möchte.“ Es gebe keine serienreifen E-Busse von der Stange. Die Busse mit alternativen Antrieben seien noch nicht so ausgereift und zuverlässig, dass die Beschaffung über eine feste Quote vorgegeben werden sollte. „Deshalb werden die Verkehrsunternehmen jetzt erst noch Dieselbusse einkaufen, bevor die Richtlinie gilt“, sagte Wortmann. Der Vertreter der EU-Kommission, Axel Volkery, wie auch Staatssekretär Beermann signalisierten Gesprächsbereitschaft, damit die Richtlinie im deutschen ÖPNV wirtschaftlich vernünftig umgesetzt werden kann. Ingo Wortmann, im „Hauptberuf“ Chef der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), hofft, dass Anfang der 2020er-Jahre zumindest wirtschaftlich zu betreibende Solo-E-Busse zur Verfügung stehen. „Bei Gelenkbussen sehe ich das noch nicht.“

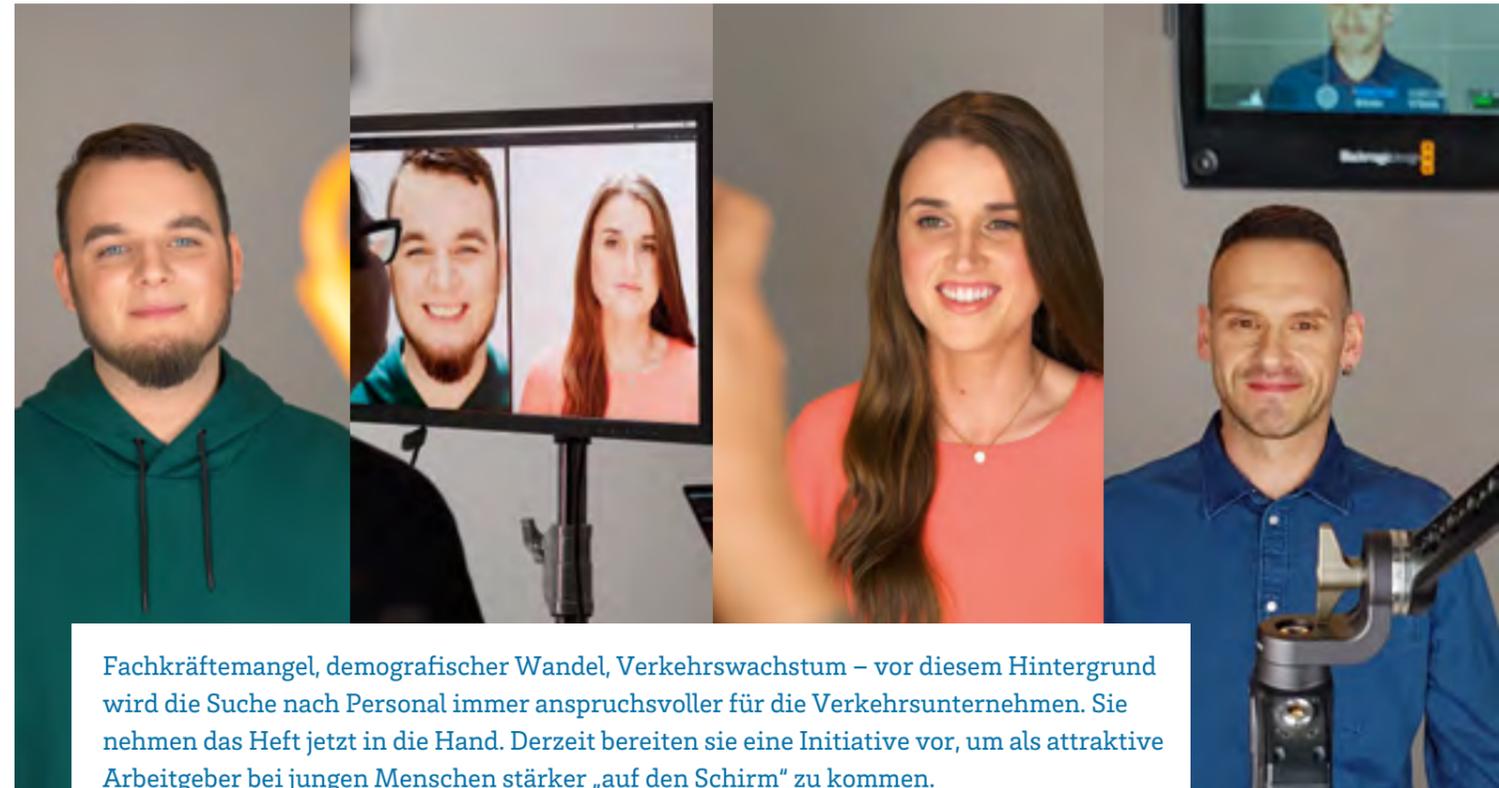


EBUS AWARDS VERLIEHEN

Den Auftakt zur E-Bus-Konferenz und zur Fachmesse „ElekBu“ bildete am Abend vor der Eröffnung die Verleihung der Ebus Awards. Für besonderes Engagement zur Förderung der Elektrobuse wurde in diesem Jahr VDL Bus & Coach in der Kategorie Hersteller ausgezeichnet. Als Zulieferer von Antrieben erhielt ZF Friedrichshafen ebenso einen Preis wie Heliox als Anbieter von Ladeinfrastruktur. Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein bekamen den Preis für ihr E-Bus-Marketing und die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) für ihre erfolgreiche Erprobung von Fahrzeugen. Für ihr besonderes persönliches Engagement wurden KVB-Vorstand Jörn Schwarze und Dr. Stephan Rolfes (Stadtwerke Osnabrück) mit einem Ebus Award geehrt. Der Ebus Award wurde zum vierten Mal gemeinsam von VDV, dem Forum Verkehr und Logistik und der DEVK verliehen.



Die Branche zeigt Gesicht



Fachkräftemangel, demografischer Wandel, Verkehrswachstum – vor diesem Hintergrund wird die Suche nach Personal immer anspruchsvoller für die Verkehrsunternehmen. Sie nehmen das Heft jetzt in die Hand. Derzeit bereiten sie eine Initiative vor, um als attraktive Arbeitgeber bei jungen Menschen stärker „auf den Schirm“ zu kommen.

Kevin lernt Lokführer bei der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein. Sandra betreut die IT der Leipziger Verkehrsbetriebe. Und René fährt Busse in Dresden. Was die drei neben ihrer beruflichen Kompetenz in der Verkehrsbranche gemeinsam haben, sind ihre Model-Qualitäten. Die haben sie beim Fotoshooting unter Beweis gestellt. Kevin, Sandra und René (Foto v. l. n. r.) zeigten als Erste Gesicht für eine Initiative, mit der die Verkehrsbranche selbst Gesicht zeigen will. „Wir haben uns bewusst für echte Mitarbeiter entschieden, um authentisch und nah mit unseren Zielgruppen zu kommunizieren“, berichtet Lisa Gadomski von der Arbeitgeberinitiative. Ziel der Kampagne ist es, Interesse an Verkehrsberufen zu wecken, das Image der Branche durch Informationen zu verbessern und die Unternehmen dabei zu unterstützen, Personal zu gewinnen.

Onlineplattform soll die Personalsuche erleichtern

Im Rahmen einer Roadshow durch fünf große Städte wurden den Vertretern von Verkehrsunternehmen das Konzept

und erste Tools vorgestellt. Die Arbeitgeberinitiative hat drei Säulen: den „Marktplatz“, ein Webportal mit Stellenmarkt und eine Kampagne. Der Start des Webportals und der Kampagne sind für Mai geplant. Bereits seit Mitte Januar ist der Marktplatz online – ein exklusives Portal für VDV-Mitglieder, das über ein Login zugänglich ist. Auf der Plattform werden Tools bereitgestellt, um Mitarbeiter zu gewinnen. „Es ist ein lebendiges Portal, das wir kontinuierlich ausbauen“, erläutert Rafel Wedemeyer. Zusammen mit Lisa Gadomski arbeitet er daran, die Attraktivität der Verkehrsunternehmen als Arbeitgeber stärker herauszustellen.

Aktuell bietet der Marktplatz Tools zur Gestaltung von Stellenanzeigen, kostenlose Pakete zur betrieblichen Gesundheitsförderung inklusive Beratungen und Trainings vor Ort sowie Fotos, Filme, Plakate und Werbevorfalgen zum Download. Hinzu kommen Hilfsmittel, um Stellenangebote der Verkehrsunternehmen im Internet sichtbarer zu machen. Im April wird dieser Bereich weiter ausgebaut.



Netzwerke: Frauen mischen die Branche auf

Wie lassen sich mehr Mädchen für technische Berufe in den Verkehrsbetrieben begeistern? Warum steigen dort so wenige Frauen in Führungspositionen auf? Und wie steht es um die Chancengleichheit? Fragen, die nicht nur angesichts des Fachkräftemangels drängen. Denn die Mobilität der Zukunft verlangt Visionen und daher auch einen weiblichen Blick auf die Dinge. Mit eigenen Netzwerken treiben erfolgreiche Frauen nun die Mobilitätsbranche voran. „VDV Das Magazin“ stellt die beiden prominentesten Netzwerke vor.

Starke Eisenbahnerinnen“ nennen sich die Frauen, die seit 2016 unter dem Dach der „Allianz pro Schiene“ ein eigenes Netzwerk bilden. Es ist zugleich das am besten besuchte innerhalb der Allianz und für alle weiblichen Mitglieder offen. Ihm gehören Geschäftsführerinnen und leitende Mitarbeiterinnen aus allen Unternehmensbereichen an sowie Frauenbeauftragte aus den Unternehmen. Etwa 40 Vertreterinnen kommen einmal pro Quartal in Berlin zusammen, um über wichtige Mobilitätsthemen aus weiblicher Sicht zu sprechen.

Gegründet hat das Netzwerk die damalige Bombardier-Managerin Susanne Kortendick: Auf der Innotrans 2016 stellte die heutige Ehrenvorsitzende den Zusammenschluss erstmals der Öffentlichkeit vor. Anlass für die Gründung: Damals wie heute zählt die Eisenbahnbranche zu den klassischen Männerdomänen. Eine Statistik des europäischen Eisenbahnverbandes CER zeigt: In vielen Ländern der Europäischen Union beträgt der Anteil der weiblichen Beschäftigten durchschnittlich nur rund 20 Prozent.

Mit diesem Zustand gibt sich das Frauennetzwerk der „Allianz pro Schiene“ nicht zufrieden. Um Mädchen für MINT-Berufe zu interessieren, Frauen in den Eisenbahnbetrieben zu fördern und die Chancengleichheit etwa bei der Karriereplanung zu stützen, pflegt das Netzwerk den Austausch mit Unternehmen – darunter große Hersteller –, führt Gespräche mit Behörden, Ministerien, Verbänden und anderen Netzwerken und baut die Zusammenarbeit mit Universitäten aus. Aktuell ist eine Ringvorlesung an der TU Dresden in Vorbereitung. Darin werden die vielen beruflichen Möglichkeiten für Frauen in der Bahnbranche vorgestellt.



” Die Wirtschaft braucht Frauen mit Visionen, die mit ihrem Mut und ihrer Kreativität die Mobilitätsbranche gestalten und voranbringen.

Carmen Maria Parrino,
Sprecherin des Frauennetzwerks von „Allianz pro Schiene“ und Vorsitzende der Geschäftsführung der Abellio Rail Mitteldeutschland

Weibliche Vorbilder rückt die „Allianz pro Schiene“ mit dem „Innovationspreis Mobilitätsgestalterin“ in den Vordergrund. Denn, so die Sprecherin des Frauennetzwerks Carmen Maria Parrino: „Die Wirtschaft braucht Frauen mit Visionen, die mit ihrem Mut und ihrer Kreativität die Mobilitätsbranche gestalten und voranbringen.“

„Allianz pro Schiene“ kürt Mobilitätsgestalterinnen

Mobilität neu denken: Darauf zielt der „Innovationspreis Mobilitätsgestalterin“, den die „Allianz pro Schiene“ im September 2019 bereits zum zweiten Mal vergibt. Im Rampenlicht stehen innovative Frauen, die nach Ansicht der Jury neue Mobilitätskonzepte und praxistaugliche Innovationen für den Alltag entwickelt haben. Das Frauennetzwerk der „Allianz pro Schiene“ nimmt die Vorschläge bis zum 30. Juni 2019 auf seiner Website entgegen. Eine hochkarätig besetzte Jury fällt die Entscheidung. 2018 wurde der Innovationspreis erstmals auf der Innotrans verliehen. Preise gab es unter anderem für eine Erfindung, die den Energiebedarf von Lokomotiven im Standbetrieb senkt, und für eine Idee zum besseren Schutz von Arbeitenden vor Schweißrauch und Strahlung in den Werkshallen.

„Women in Mobility“ sichtbar machen

Einen etwas anderen Ansatz verfolgen die „Women in Mobility“ (WiM). Getreu dem Motto „meet. network. change“ engagieren sich aktuell an die 700 Netzwerkerinnen für eine bessere Sichtbarkeit von Frauen in der gesamten Mobilitätsbranche – auf Führungs- und Projektleitungsebene, aber auch als Referentinnen auf Konferenzen und als Expertinnen in Fachmedien. Ausdrücklich willkommen

” Frauen besitzen die Gabe, komplex, weitsichtig und uneitel über den eigenen Tellerrand hinaus zu denken.

Coco Heger-Mehnert,
Mitbegründerin von „Women in Mobility“ und Projektmanagerin Digitalisierung/Trendforschung beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

sind Mitarbeiterinnen, Gründerinnen, Wissenschaftlerinnen und Studentinnen, die sich mit Mobilitätsthemen befassen. Zugleich streben die WiM einen größeren Einfluss auf die Entwicklung der Mobilitätsbranche an. Denn, so Mitbegründerin Coco Heger-Mehnert: „Mobilität muss in vielen Bereichen neu gedacht werden. Die Digitalisierung bietet eine riesige Chance zur Entwicklung einer umweltfreundlicheren, kundenzentrierteren und nachhaltigen Mobilität.“ Seit der Gründung von WiM im Jahr 2015 netzwerken die Frauen intensiv auf Social-Media-Plattformen wie Facebook, LinkedIn, Xing und Twitter. Zudem treffen sich Gruppen – sogenannte Hubs – in Berlin/Brandenburg, Köln, München und seit Jahresbeginn 2019 auch in Hamburg. „Frauen besitzen die Gabe, komplex, weitsichtig und uneitel über ihren Tellerrand hinaus zu denken“, sagt Coco Heger-Mehnert. „Außerdem schätzen sie fachliche Diskussionen.“ In diesem Sinne freuen sich die WiM auf Verstärkung.



Weitere Informationen:
www.allianz-pro-schiene.de/frauennetzwerk
www.womeninmobility.de

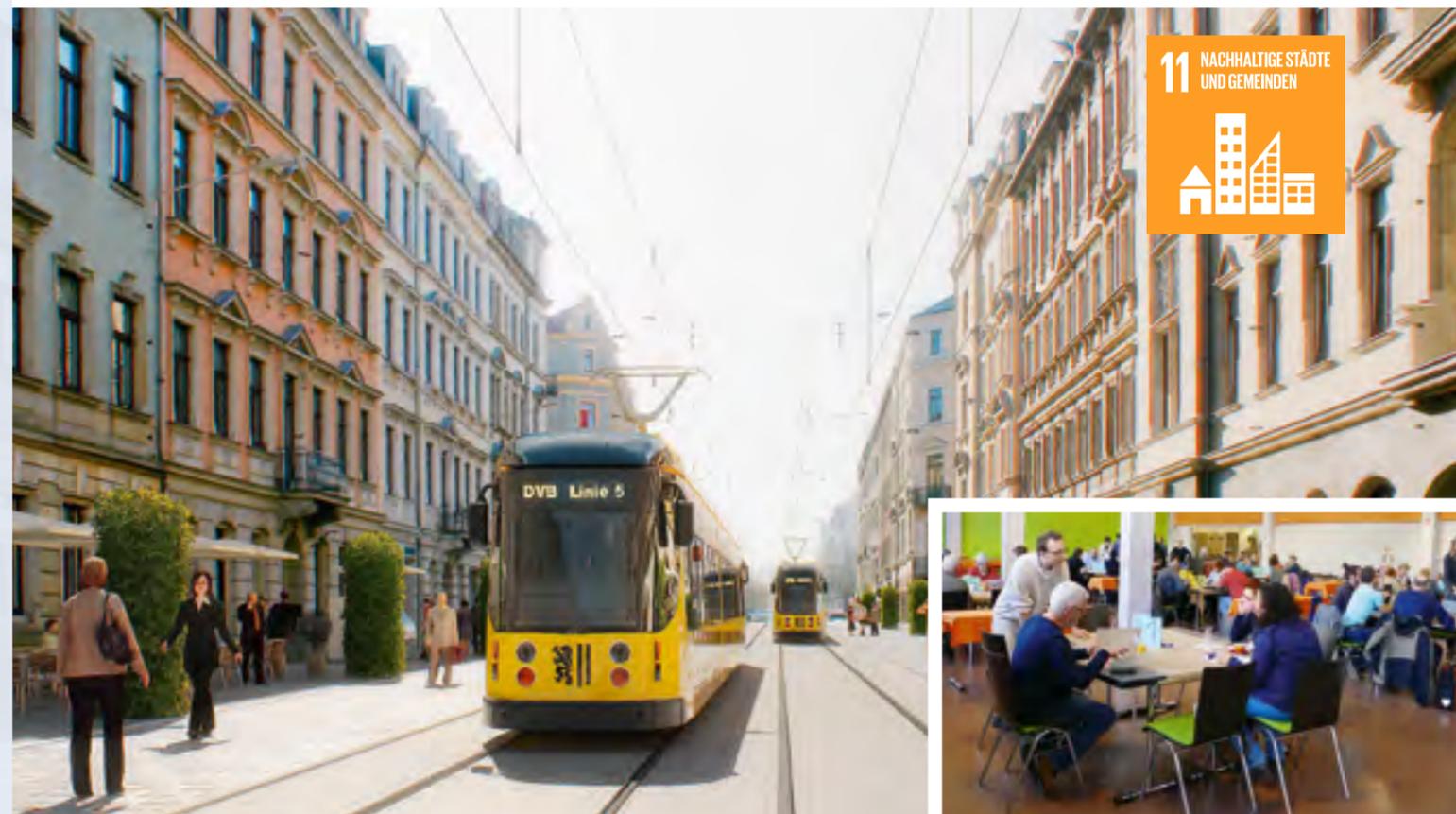
Vielfältig im Einsatz für mehr Nachhaltigkeit

In unterschiedlichen Bereichen setzen sich in ganz Deutschland Verkehrsunternehmen dafür ein, die globalen Ziele für Nachhaltigkeit zu erreichen – die Sustainable Development Goals (SDGs). „VDV Das Magazin“ stellt in einer dreiteiligen Serie verschiedene Aktivitäten vor. In dieser letzten Folge schauen wir nach Bremen, Dresden, Nürnberg, Frankfurt am Main und nach Darmstadt.

„VDV Das Magazin“ stellt auf den folgenden Seiten die unterschiedlichen Aktivitäten verschiedener Verkehrsunternehmen zu diesen neun SDGs vor.

i DRESDEN: DVB UNTERSTÜTZEN DAS PROJEKT „NACHHALTIGE JOHANNSTADT“

Wie kann ein dichtbesiedelter, citynaher Stadtteil bis 2025 besonders klimafreundlich und lebenswert gestaltet werden? Dazu sammeln die Dresdner Erfahrungen in ihrem vom Bundesumweltministerium geförderten Projekt „Nachhaltige Johannstadt 2025“. In den Handlungsfeldern Wohnen, Konsum/Ernährung und Mobilität werden die etwa 25.000 Einwohner im Stadtteil motiviert, ihr Alltagshandeln klimafreundlicher zu gestalten – etwa auf Ökostrom umzustellen, Lebensmittelabfälle zu reduzieren sowie Wege zu vermeiden oder zu verkürzen und sie auf möglichst umweltfreundliche Art und Weise zurückzulegen. An dieser Stelle kommen die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) als Experten für die Nahmobilität und als örtliche Unterstützer des Projekts ins Spiel. Um möglichst viele Bewohner zu erreichen, sind unter anderem Beteiligungen vor Ort und – wichtig für den interkulturell geprägten Stadtteil – ein mehrsprachiger Internetauftritt geplant. Der Auftakt zum Projekt im Februar in Form eines World Cafés (siehe kleines Foto) brachte erste Anregungen für Maßnahmen, die Schritt für Schritt zu einem gemeinsamen Aktionsplan zusammengeführt werden. Im Bereich Mobilität ging es dabei unter anderem um Tempo 30, sichere Fußwege und Zebrastreifen, um Platz zum Radfahren und -abstellen und um ordentliche Schulwege, die Elterntaxis vermeiden. Natürlich wurden durchaus auch kontrovers die Pläne diskutiert, die zahlreichen Busse im Stadtteil durch eine Straßenbahnlinie abzulösen (siehe Visualisierung). In der zweiten Projektphase ab Oktober 2019 sollen verschiedene Teile des Aktionsplans bis zum Projektende 2022 modellhaft umgesetzt werden.



11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN

i BREMEN: BSAG STÄRKT DIE IDENTIFIKATION MIT DEM BERUF UND DEM UNTERNEHMEN

Ein wesentlicher Baustein bei der Personalentwicklung der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) ist, die Kompetenzen von Mitarbeitern aufzubauen und zu erhalten. Denn diese sollen schließlich langfristig beschäftigt werden und leistungsfähig bleiben. Ein neues Förderkonzept richtet sich speziell an ausgebildete Fachkräfte im Fahrbetrieb. Ziel ist unter anderem, ihre Persönlichkeit und ihre Identifikation mit ihren Aufgaben im Fahrdienst zu stärken. Im Mittelpunkt steht dabei der Gedanke, wie Gesundheit und Wohlbefinden erlangt beziehungsweise ausgebaut werden können (Salutogenese). Mit dem Gefühl von Zugehörigkeit zum Unternehmen und Zusammenhalt am Arbeitsplatz sowie der Gewissheit, einer sinnvollen Tätigkeit nachzugehen, soll die Zufriedenheit gestärkt und idealerweise das gesundheitliche Befinden gefördert werden – und damit auch die Bindung ans Unternehmen. Darüber hinaus bietet die BSAG Chancen für Arbeitssuchende und Arbeitslose, wenn sie bestimmte gesundheitliche Voraussetzungen und ausreichende Deutschkenntnisse mitbringen sowie ein kundenorientiertes Verhalten zeigen. In Zusammenarbeit mit dem Bremer Jobcenter bietet das Verkehrsunternehmen eine Qualifizierung in den drei Bereichen Fahrgastservice und Ticketprüfung, Busfahrer sowie Fahrdienstvorbereitung inklusive einer Mischstätigkeit in den Bereichen an. In den vergangenen drei Jahren haben 99 Teilnehmer diese Qualifizierung genutzt. Nach erfolgreichem Abschluss wurden 83 Prozent von ihnen übernommen.

4 HOCHWERTIGE BILDUNG

i VAG NÜRNBERG: HERSTELLER MÜSSEN LANGFRISTIG ERSATZTEILE LIEFERN KÖNNEN

Schienenfahrzeuge sind 30, manchmal bis zu 40 Jahre im Einsatz. Der langen Lebensdauer stehen immer kürzere technische Innovationszyklen gegenüber – etwa bei elektronischen Bauteilen. Sind bestimmte Ersatzteile veraltet oder werden sie nicht mehr hergestellt, sprechen die Einkäufer in den Verkehrsunternehmen von „Obsoleszenz“. Die wiederum stellt die Fachpersonal der Instandhaltung vor besondere Aufgaben, denn es gilt, adäquaten Ersatz zu beschaffen. Das ist ein kostspieliges und zeitaufwendiges Unterfangen. Das Risiko, dass ein Teil der Flotte vorübergehend stillgelegt werden muss und hohe Investitionen für ein Redesign notwendig sind, steigt immens. Deshalb gehen Verkehrsunternehmen dazu über, sich schon bei der Beschaffung bestimmter Waren und Güter langfristig die Ersatzteilversorgung vom Hersteller zusichern zu lassen. Bei der VAG Nürnberg ist das Thema Obsoleszenz-Management inzwischen für alle Fahrzeugbeschaffungen ein relevantes Vergabekriterium. Bei den neuen U-Bahnen (Foto) hat das Verkehrsunternehmen die Anbieter bereits in der Ausschreibungsphase dazu verpflichtet, zusammen mit dem Angebot ihre Kompetenz auf diesem Gebiet darzustellen und zu zeigen, wie ein Konzept für die Überwachung und die langfristige Verfügbarkeit der verbauten Komponenten umgesetzt werden kann. Außerdem muss der Hersteller einen Obsoleszenz-Beauftragten benennen. Er setzt die Anforderungen um und gibt als Bindeglied zum Betreiber frühzeitig Bescheid, wenn Abkündigungen bei Ersatzteilen drohen. In regelmäßigen Runden werden gemeinsam mit der VAG Nürnberg notwendige Gegenmaßnahmen festgelegt. Zudem betreiben die Franken zusammen mit über 30 anderen Betreibern (zum Beispiel Deutsche Bahn, Schweizerische Bundesbahnen und Berliner Verkehrsbetriebe) ein europaweites Austauschportal. Abkündigungen können dort samt Dokumentation eingestellt werden, und die Nutzer unterstützen sich gegenseitig mit Lösungsvorschlägen oder können mit eigenen Restbeständen behilflich sein.

www.obsolescence-management.net

12 VERANTWORTUNGSVOLLER KONSUM

17 PARTNERSCHAFTEN, UM DIE ZIELE ZU ERREICHEN



i FRANKFURT: LEISTUNG DES ÖPNV-SYSTEMS ZU ÜBERSCHAUBAREN KOSTEN AUSBAUEN

Viele große Städte in Deutschland und ihre urbanen Umgebungen wachsen. Das bedeutet mehr Arbeitsplätze, mehr Einwohner, oftmals mehr Pendler. Die Ansprüche an Mobilität steigen damit stetig. Zusätzlich verstärkt die Zunahme des Online-Handels den Logistikverkehr. Beides zusammen erhöht das Verkehrsaufkommen und verschlechtert die Luftqualität. Das gilt auch in Frankfurt am Main. Welche Antworten kann der ÖPNV in dieser Situation anbieten? Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) hat dafür ein Weiterentwicklungskonzept erarbeitet. Mit ihm soll die Leistungsfähigkeit des bestehenden Systems zu finanzierbaren Kosten gesteigert werden. Erfolgversprechend erscheint die Einführung längerer Zugeinheiten. Vorhandene Züge, sowohl Straßenbahnen wie auch U-Bahnen, sollen kurzfristig mittels eines weiteren Fahrzeugteils (Mittelwagen) verlängert werden, um dem wachsenden Fahrgastaufkommen gerecht zu werden. Eine weitere Innovation, die die VGF in Frankfurt erprobt, ist die Logistiktram (Foto). Sie soll in den Schwachverkehrszeiten sogenannte Microdepots im Stadtgebiet beliefern, von denen aus anschließend insbesondere Waren aus dem Online-Versand mit Fahrradkurierern zu den Kunden transportiert werden.

i DARMSTADT: HEAG MOBILIO SEIT VIELEN JAHREN ZU 100 PROZENT MIT ÖKOSTROM UNTERWEGS

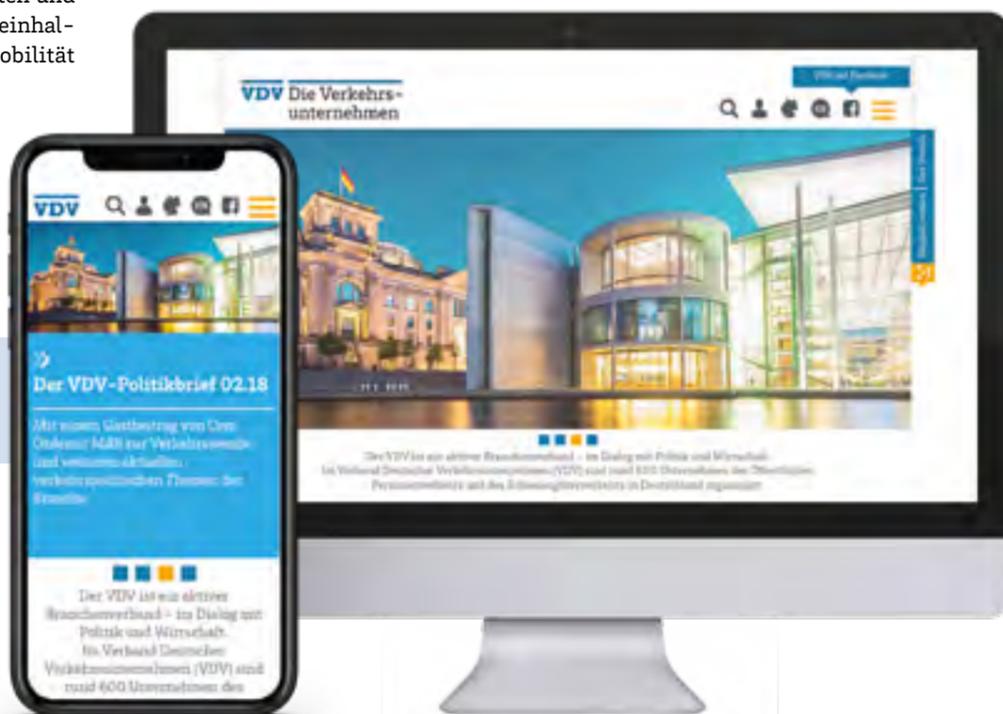
Als eines der ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland hatte Heag Mobilo bereits 2008 den Bedarf an Fahrstrom auf klimaneutralen Ökostrom aus regenerativen Energiequellen umgestellt. Ziel der Darmstädter war und ist es, den CO₂-Ausstoß des Unternehmens möglichst gering zu halten. So bezieht Heag Mobilo seit 2010 ausschließlich Ökostrom – auch für sämtliche Betriebsanlagen. Geheizt wird seit 2012 zudem ausschließlich mit klimaneutralem Erdgas. Auch seinen Energieverbrauch will das Unternehmen reduzieren. So speisen die Straßenbahnen ihre Bremsenergie zurück ins Fahrstromnetz ein. Um den Bedarf an Heizenergie zu senken, wurden auch Fassaden und Dächer der Betriebshöfe umfassend saniert. Um weitere Einsparpotenziale aufzuzeigen, unterzieht sich Heag Mobilo jedes Jahr einem Energieaudit – statt wie vorgeschrieben alle vier Jahre. Darüber hinaus unterstützt der Verkehrskonzern andere Unternehmen bei der Erzeugung regenerativer Energien: Die Photovoltaik-Anlage auf der Abstellhalle gehört zu den größten in Darmstadt; eine zweite Anlage findet sich auf dem Dach des Depots Kranichstein.



Am 25. September 2015 verabschiedeten 193 Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen in New York die „Agenda 2030“ für nachhaltige Entwicklung. Die hier abgebildeten 17 Ziele (Sustainable Development Goals – SDGs) sowie 169 Unterziele konkretisieren die Agenda. Insgesamt ergibt sich ein Orientierungsrahmen für eine weltweite nachhaltige Entwicklung bis zum Jahr 2030.

VDV mit neuem Auftritt im Netz

Der VDV hat einen neuen Internetauftritt: Das moderne Design und die neue Struktur sollen dem Nutzer helfen, sich einfach und schnell einen Überblick über die aktuellen Themen in der Verkehrsbranche zu verschaffen. Fakten und Meinungen gibt es etwa zu Luftreinhaltung, Verkehrswende, Elektromobilität und zu Fachkräften in der Verkehrsbranche. Eine Übersicht der Initiativen und Kampagnen ist ebenso bequem abrufbar wie die VDV-Positionen sowie Termine und Informationen zu den jeweiligen Veranstaltungen.



➔ Besuchen Sie uns unter: www.vdv.de

„Talente im ÖPNV“: Kandidaten gesucht

Im Rahmen der nächsten VDV-Jahrestagung vom 17. bis 19. Juni in Mannheim werden wieder „Talente im ÖPNV“ geehrt. Gesucht werden Menschen, die im ÖPNV arbeiten und mit herausragenden Leistungen oder einem nicht alltäglichen Engagement auf sich aufmerksam gemacht haben. Dabei sind die Kriterien offen: Die Kandidaten müssen sich nicht zwangsläufig im Verkehrswesen in besonderer Weise eingesetzt haben, sondern können dies auch ehrenamtlich und in ihrer Freizeit getan haben. Seit 2012 würdigt der VDV dieses Engagement jährlich mit einem Ehrenpreis.

➔ Vorschläge bitte per E-Mail an: boehne@vdv.de



Talente im ÖPNV 2018: VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff (r.) mit den beiden Preisträgern Klaus Berg (l.) und Jaroslav Miernik (M.)

Fahrgastrekord bei schwächerem Wachstum

Im vergangenen Jahr haben erneut mehr Menschen den Öffentlichen Personenverkehr genutzt als im Vorjahr. 10,4 Milliarden Kunden stiegen in Busse und Bahnen. Damit sorgten sie im 21. Jahr in Folge für einen Fahrgastrekord. Allerdings fiel der Zuwachs mit einem Plus von 0,6 Prozent deutlich geringer aus als zuletzt.

Bus- und Bahnfahren liegt im Trend. „Das hat nicht nur etwas damit zu tun, dass Autofahren immer teurer, langsamer und stressiger wird“, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann bei der Vorstellung der ÖPNV-Bilanz 2018. Im Schnitt fährt jeder Bürger jährlich 138 Mal mit Bus oder Bahn. Der ÖPNV entwickelt sich in Deutschland zunehmend zum Rückgrat der Mobilität für viele Bevölkerungsgruppen. 43 Prozent der ÖPNV-Kunden finden sich dabei in den 20 größten deutschen Städten. „Schneller, effizienter, günstiger und umweltschonender als mit Bus oder Bahn kann man in den Metropolen nicht unterwegs sein“, so Ingo Wortmann: „Daher muss es oberste Priorität der Politik, der Kommunen und der Verkehrsunternehmen sein, die Qualität des ÖPNV weiter zu steigern und damit immer mehr Menschen zum Umstieg zu bewegen.“

Allerdings zeigt sich immer deutlicher, dass der ÖPNV vielfach an seine Kapazitätsgrenzen stößt. „Vor allem der zunehmende Modernisierungs- und Ausbaubedarf der Infrastrukturen ist ein Hemmnis für weiteres Wachstum“, sagte der VDV-Präsident. Mit Blick auf die umwelt- und klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor, die gerade in den Städten und Ballungsräumen nur über ÖPNV-Wachstum zu erreichen sind, forderte er zeitnahe Finanzierungslösungen. Für die Erneuerung von Strecken, Haltestellen und Bahnhöfen im städtischen ÖPNV fehlen nach seinen Worten inzwischen rund fünf Milliarden Euro.

ÖPNV-Fahrgäste* in Deutschland (2009–2018)



Quelle: VDV-Statistik | Stand: 2/2019 | *Unternehmensfahrten | ¹ vorläufig

Modellstadt für Mobilität

Die internationale ÖPNV-Branche hat ein neues Leitbild: „Mobility as a Service“, kurz MaaS genannt. Hamburg will das sogar regierungsamtlich voranbringen – als „Modellstadt“ für nachhaltige, integrierte und vor allem attraktive Mobilität ohne Auto. Die Anfänge sind gemacht.

**80.000
FAHRTEN**

haben die E-Autos aus der Flotte von Ioki Hamburg im vergangenen Jahr seit dem Start im Juli zurückgelegt.



Barrierefrei und mit Elektroantrieb: Die Großraumlimousinen von Ioki rollen nach der Bestellung per App lautlos vor. Rollstühle nehmen sie problemlos auf. Bis zu sechs Fahrgäste finden bequem Platz.



S-Bahnhof Elbgaustraße, im Westen Hamburgs. Unablässig dröhnt der Autoverkehr unter der Eisenbahnbrücke hindurch. Doch dann kommt Kasimir. Eine Limousine, wie sie in London als Großraumtaxi unterwegs ist. Sie rollt nahezu lautlos heran: Kasimir fährt mit Elektroantrieb, hat sechs Sitze, nimmt Kinderwagen, Rollstühle und großes Gepäck mühelos auf.

Mit 20 dieser Fahrzeuge – sie haben internationale Vornamen statt nüchterner Ordnungsnummern – proben die Deutsche Bahn-Tochter „Ioki“ und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) seit Juli vergangenen Jahres in den Stadtteilen Lurup und Osdorf ein innovatives On-Demand-Shuttle-Angebot. Der zunächst für ein halbes Jahr vorgesehene Test wurde noch vor Jahresfrist bis Ende 2020 verlängert – wegen der großen Nachfrage. Per Bestellung via Smartphone-App und mit Hilfe von Algorithmen werden rund um die Uhr Fahrtwünsche zur schicken, komfortablen Mobilitätsdienstleistung individuell koordiniert: auf Kurzstrecken zum Einkaufen, zu den vier S-Bahn-Stationen sowie zentralen Bushaltestellen im Bedienungsbereich oder umgekehrt bis vor die Haustür. Und das zum Verkehrsverbund-Tarif, ohne Aufpreis.

Nahverkehr bis vor die Haustür

Rund 60.000 Menschen leben in den Quartieren mit einer Siedlungsstruktur von großen Wohnblöcken bis hin zu stillen Villenstraßen. Mehr als 80.000 Fahrten haben die E-Autos im vergangenen Jahr absolviert. Die Nachfrage ist groß, die Flotte dauernd im Einsatz. „Mehr Mobilität mit weniger Verkehr: Das wollen wir mit ‚Ioki Hamburg‘ ermöglichen“, beschreibt Berthold Huber das Projekt. Er ist Personenverkehrsvorstand der Deutschen Bahn. Und VHH-Chef Jan Görnemann sagt: „Der Nahverkehr kommt jetzt auf Wunsch bis vor die Haustür: ein neues, innovatives Verkehrsangebot.“

In Hamburg ist dies der erste Praxistest von neuartiger Mobilität. Weitere, andere werden folgen. Die Elbmétropole ist 2021 Schauplatz des alljährlichen internationalen ITS-Kongresses (Intelligent Transport Systems). Politik und Verkehrsbranche

wollen dann als „Modellstadt“ vielfältig zeigen, wie die Digitalisierung dem ÖPNV neue Attraktivität und Akzeptanz verschafft. „Das ist bei allen Innovationen für die Mobilität stets das Ziel“, erklärt Henrik Falk, Chef der Hamburger Hochbahn: „Wir wollen die intelligente Vernetzung aller Verkehrsangebote, um das private Auto zumindest in den Innenstädten weithin überflüssig zu machen.“ Die Hamburger Politik hat dafür eine eigene ITS-Strategie im Rahmen des Senatsprogramms „Digitale Stadt“ entwickelt. Darin heißt es: „Im öffentlichen Personenverkehr wird das Angebot erfolgreich sein, das den Kunden einen unkomplizierten und möglichst einfachen Zugang zur Mobilität bietet und sich in das gesamte Mobilitätsangebot sinnvoll integriert.“

Angebote für die „letzte Meile“ hinter dem ÖPNV

Die Kombination von ÖPNV und individuellen Anschlussfahrten hat die Hochbahn schon länger zum Alltagsangebot gemacht. „Switchh“ – mit den zwei H aus dem örtlichen Autokennzeichen – verknüpft als Mobilitätsplattform an stark frequentierten S- und U-Bahn-Stationen diverse Car-Sharing- und Mietrad-Anbieter für die „letzte Meile“ hinter dem ÖPNV. Nachdem die ersten Switchh-Punkte citynah eingerichtet worden sind, erreicht die kombinierte Angebotsvielfalt nun auch Wohnquartiere. Für „MaaS“ geht es weiter: Im April steigt der Volkswagen-Konzern mit „Moia“ groß ein. Vorerst 500 komfortabel ausgestattete Kleinbusse sollen Ride Sharing-Mobilität auf gehobenem Niveau unter dem Preis eines Taxis anbieten – für Autofahrer, die sich das Umsteigen in den ÖPNV gar nicht vorstellen können.

Für ein nachfrageorientiertes Mobilitätsangebot wird auch das autonome Fahren als Chance gesehen. Auf der S-Bahn-Strecke nach Hamburg-Bergedorf soll bald digitale Leit- und Sicherungstechnik zeigen, was heute schon geht. Im Stadtverkehr ist „Heat“ das Testprogramm der Hochbahn: Der Name steht für Hamburg Electric Autonomous Transportation. Kleinbusse sollen in der Hafencity, elektronisch lückenlos überwacht, mit Spitzentempo 50 einen knapp vier Kilometer langen Rundkurs mit sechs Haltestellen absolvieren – und das spätestens zur ITS 2021 möglichst ohne Fahrer.

Mut mit Abo auf Lebenszeit belohnt



Duisburg-Bruckhausen, Ende Januar: Ein Bus der Linie 905 fährt Schlangenlinien und gerät auf die Gegenfahrbahn. Der Fahrer ist bewusstlos. Mutig greift ein Kunde ein und geht ans Steuer des außer Kontrolle geratenen Fahrzeugs. Er stoppt den Bus – und verlässt danach unerkannt den Ort des Geschehens.

Die Polizei und die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) wollten es dabei nicht bewenden lassen. Sie machten sich auf die Suche nach dem unbekanntem Helden, um sich zu bedanken. Der meldete sich schließlich. Muhammet Özhan (Foto M.) heißt der Bus-Retter, der wohl Schlimmeres verhinderte. Den Mut und das vorbildliche Handeln des Duisburgers hat das Verkehrsunternehmen mit einem Nahverkehrs-Abo auf Lebenszeit belohnt. Pierre Scharping (Foto l.) und Axel Prasch (r.) von der DVG überreichten das Dankeschön. Für Muhammet Özhan ist seine Tat „keine große Sache. Ich würde immer wieder so handeln.“ Fahrgäste kamen bei dem Zwischenfall nicht zu Schaden. Der Busfahrer konnte das Krankenhaus bald danach wieder verlassen.

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

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

Redaktion VDV:

Lars Wagner (V.i.S.d.P.),
Leiter Kommunikation und Pressesprecher
Rahime Algan,
Leiterin Öffentlichkeitsarbeit, stellv. Pressesprecherin

Anschrift der Redaktion:

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

Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.),
Ulla Rettig

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Projektleitung und Anzeigen:

Meike Jochens (AD HOC PR, Gütersloh),
Tel. 0 52 41/90 39-15 | jochens@adhocpr.de

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2019

Termin

2. bis 3. Mai 2019

16. Marktplatzveranstaltung DSLV/VDV in Siegburg

In den „Siegburger Gesprächen“ wird wieder über die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnen und Speditionen diskutiert. Wie wichtig diese Kooperation für Verkehrsverlagerungen auf die Schiene ist, zeigen Best-Practice-Beispiele.

→ www.vdv.de/termine.aspx



Termin

22. bis 23. Mai 2019

Autonomes Fahren im Öffentlichen Verkehr in Berlin

Auf dem vierten VDV-Zukunftskongress geht es um die Einbindung des hochautomatisierten Fahrens in die Strategie des Öffentlichen Verkehrs und um die Anpassung der Rahmenbedingungen.

→ www.vdv.de/termine.aspx



Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Anfang Mai 2019.

Bildnachweise:

Titelmotiv: istockphoto.com/Bene_A

Abellio (21); Arbeitgeberinitiative (2, 19); Markus Bollen (16, 17, 18); BSAG/Tristan Vankann (22); DB Cargo/Oliver Lang (4/5); Deutsche Bahn (28/29); DVG (30); Fotolia/elizaliv (20, 21); Fotolia/Fiedels (13, 14); Fotolia/Mario Hagen (12/13); Fotolia/Thomas Otto (30); Fotolia/Peter Tetzlaff (30); Heag Mobilo (25); iStockphoto.com/Meinzahn (27); Eberhard Krummheuer (14, 15); Tanja Marotzke/BME (10, 11); Regiobus Potsdam Mittelmark (2, 12, 13, 14); Siemens/Martin Anger (23); VBB/Die Hoffotografen GmbH Berlin (15); VDV (10, 26); VDV/Michael Fahrig (3, 11); VGF (24); Virtual-architects.net/Damien Jdanoff (22/23); VRR (21); Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal (2, 6/7, 8, 9)

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

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



9-12 JUNE

STOCKHOLM 2019

GLOBAL PUBLIC
TRANSPORT SUMMIT

Register Now !

Reasons to Attend

- ✓ All public transport modes are covered.
- ✓ Network and exchange ideas with public transport professionals from across the world.
- ✓ Hear the views of ministers, CEOs, leading operators, industries and visionaries.
- ✓ Discover the latest innovations and products at the Exhibition with over 350 exhibitors from over 35 countries.
- ✓ Stockholm, a region with world class public transport and excellent business opportunities.

www.uitpsummit.org



Local host





SOLARIS

RICHTUNG >
Urbino electric

Solaris im neuen Gewand

www.solarisbus.com