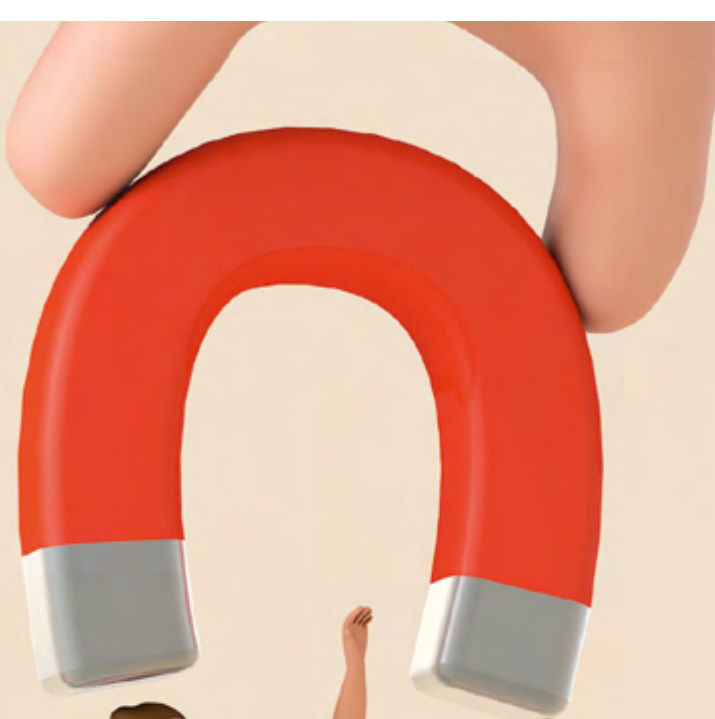


VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 02 | 2023



Angespannte Lage auf dem Arbeitsmarkt:

Personal gewinnen und halten – aber wie?

Seite 6

Deutschland-Ticket: Politik
drängt auf mehr Digitalisierung

Seite 16

Lieblinge am Lenkrad: Gesucht
werden Geschichten aus dem Bus

Seite 21

Fördergelder: Wie eine NE-Bahn
mit wenig relativ viel erreicht

Seite 26



Zu wenig Personal und zu wenig Politik gefährden die Verkehrswende



Das Thema „Personal“ ist eines unserer wichtigsten des laufenden Jahres – wenn nicht sogar des Jahrzehnts. Falls der Mangel beim Fahrpersonal die Verkehrswende ausbremst, wird der Sektor seine Klimaschutzziele nicht erreichen können. Der demografische Wandel trifft die Wirtschaft und damit auch die Verkehrsunternehmen mit voller Wucht. In unseren Betrieben werden wir bis 2030 durchschnittlich 25 Prozent unseres Personals altersbedingt ersetzen müssen. Schon jetzt wird der Fahrbetrieb beeinträchtigt, wofür die aktuelle VDV-Personalumsfrage Zahlen liefert. Sinkende Bewerberzahlen treffen auf einen wachsenden Personalbedarf: Das ist das Spannungsfeld, in dem auch wir uns bewegen. Welche Strategien und Antworten unsere Branche entgegensetzt, erfahren Sie in dieser Ausgabe von „VDV Das Magazin“. Denn das Thema „Personal“ birgt schon jetzt – und in den kommenden Jahren erst recht – eines der größten Geschäftsrisiken in sich, die auf die Branche zukommen.

Das Ministerium kürzlich vorlegte, zementiert eine rückwärtsgewandte Verkehrspolitik – das Gegenteil einer fortschrittlichen Verkehrspolitik, die die Zukunft gestaltet. Statt die nötigen Rahmenbedingungen für mehr klimafreundlichen Güter- und Personenverkehr auf der Schiene zu verbessern, lehnen sich die Verantwortlichen zurück und tun so, als wäre alles unveränderbar. Das Gegenteil ist der Fall: Es ist die Aufgabe der verantwortlichen politischen Akteure, die Verkehrspolitik in diesem Land aktiv zu gestalten. Es geht darum, den Verkehrssektor entsprechend aufzustellen, damit die Klimaschutzziele erreicht werden. Es geht *nicht* darum, den Status Quo zu manifestieren und zu verwalten. Wenn die Prognose zu der Erkenntnis kommt, dass die Ziele der Verkehrswende Gefahr laufen, nicht erreicht zu werden, kann das nur bedeuten: Es muss stärker gegengesteuert werden. Dazu braucht es mehr politischen Gestaltungswillen und weniger Trendprognosen.

Ungemach droht auf lange Sicht aber auch von anderer Seite. Die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“, die das Bundesverkehrsmini-

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial

Zu wenig Personal und Politik gefährden die Verkehrswende.

4 VDV im Bild

Mobilität und Klimaschutz: Alles steht und fällt mit dem Personal.

6 Titelseite

KVB wirbt mit Kita-Plätzen um mehr Personal.

10 Titelseite

VDV-Personalausschuss-Chef Harald Kraus: „Wir arbeiten nicht nach dem Prinzip ‚hire and fire‘“.

12 Titelseite

1. VDV-Fachkräftekonferenz: „Mitarbeitergewinnung ohne Mitarbeiterbindung bringt nichts.“

14 Aus dem Verband

Kupferbrammen und Fertigwaren wechseln auf die Schiene.

16 Aus dem Verband

Deutschland-Ticket forciert die Digitalisierung.

20 Aktuell

Deutschland-Ticket beschlossen/ J. Schilling wechselt zu DB Regio

21 Aus dem Verband

Busgeschichten: Deutschland sucht Lieblinge am Lenkrad.

22 Aus dem Verband

Güterbahn nimmt Fahrt auf.

26 Unterwegs im Netz

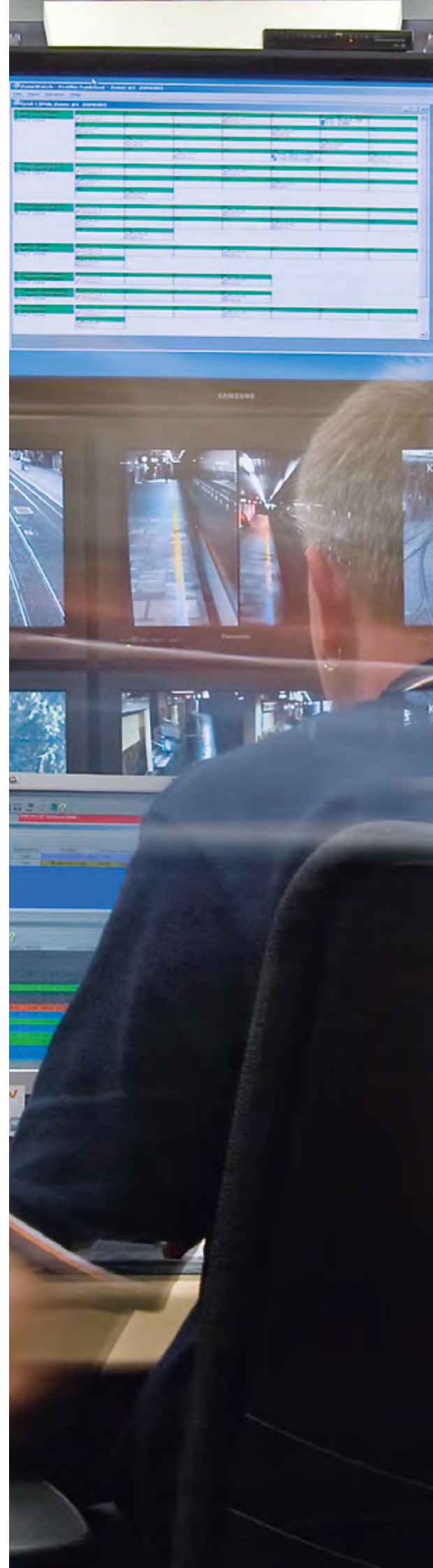
Infrastruktur von NE-Bahnen: „Die Fördermittel waren wie ein Befreiungsschlag.“

30 Zu guter Letzt

Friedensbotschaft auf der Schiene

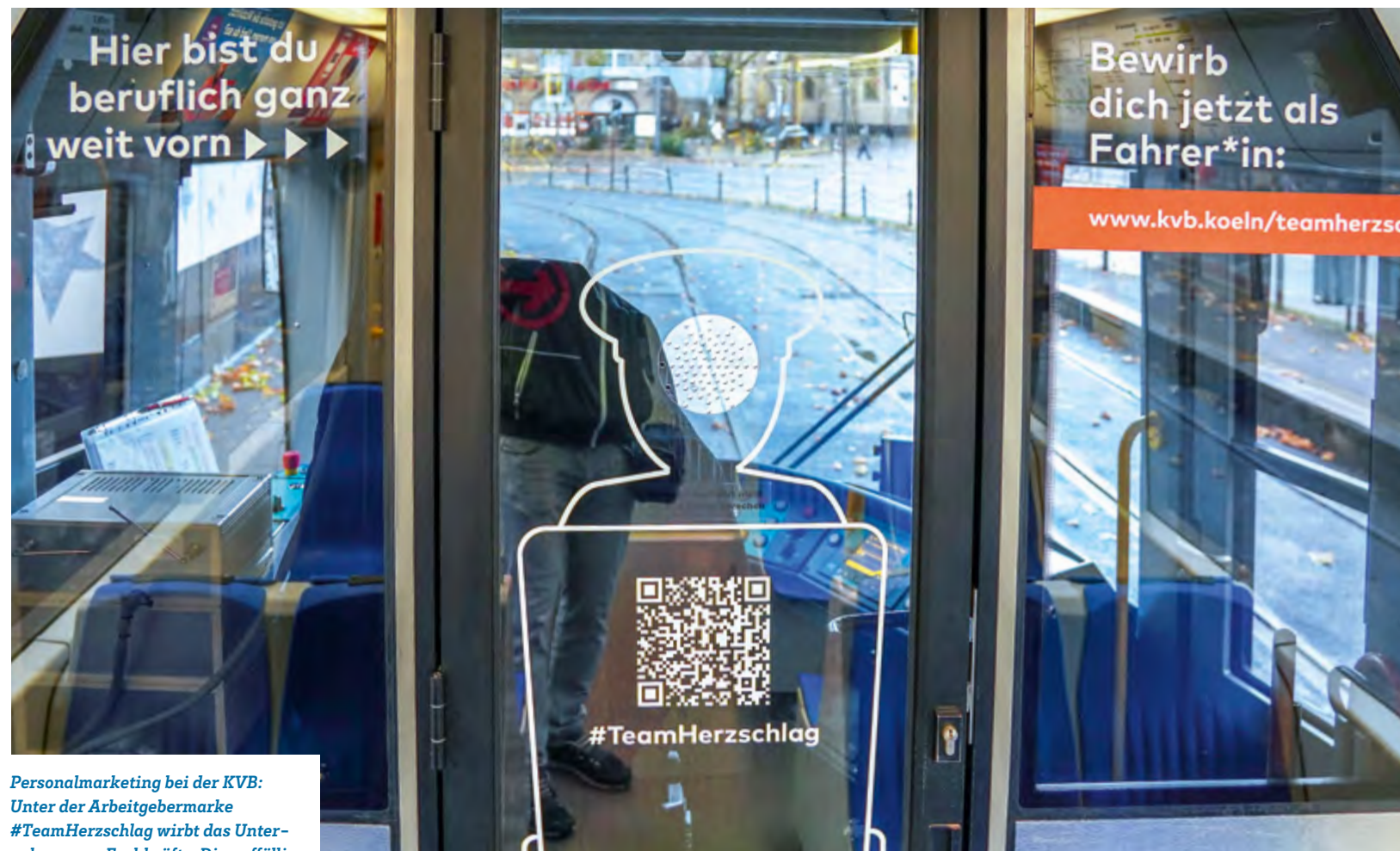


VDV Das Magazin
auch online unter:
www.vdv-dasmagazin.de



Mobilität und Klimaschutz: Alles steht und fällt mit dem Personal

Ausgefallene Fahrten bei Bussen und Bahnen, gekürzte Fahrpläne: In einigen Städten und Regionen hat sich zuletzt die ohnehin schon angespannte Personalsituation bei den Verkehrsunternehmen durch ungewöhnlich hohe Krankenstände verschärft. Einmal mehr wird deutlich: Ein qualitativ hochwertiger, sicher verfügbarer ÖPNV steht und fällt mit gut qualifizierten und ausreichend vorhandenen Mitarbeitenden. Die Branche sieht in den kommenden Jahren großen Herausforderungen entgegen. Neben der finanziellen Ausstattung des öffentlichen Verkehrs durch Bund und Länder wird das Thema Personal darüber mitentscheiden, ob der Verkehrssektor seine Klimaschutzziele bis 2030 erreichen kann. Schon jetzt gefährdet der Personalengpass das bestehende Angebot von Bussen und Bahnen. Derzeit arbeiten mehr als 300.000 Menschen in den vielfältigen Berufen der Verkehrsbranche – etwa die Hälfte davon im öffentlichen Personenverkehr. Allein 100.000 Busfahrerinnen und Busfahrer, davon 45.000 bei den vom VDV vertretenen Unternehmen, halten das Land mobil. Mehr als die Hälfte von ihnen ist älter als 50 Jahre. Dennoch gibt es positive Signale: Die Unternehmen stellen verstärkt ein und verzeichnen ein gestiegenes Interesse an den Verkehrsberufen. Wie die Branche gegen den Personal-mangel anarbeitet und den Generationswechsel gestaltet, aber auch, wo die Politik handeln muss, erfahren Sie auf den folgenden Seiten.



Personalmarketing bei der KVB: Unter der Arbeitgebermarke #TeamHerzschlag wirbt das Unternehmen um Fachkräfte. Die auffällig gestaltete „Recruitingbahn“ (u.) trägt das Thema durch die Domstadt.



Mit Kita-Plätzen zum Klimaschutz in Köln

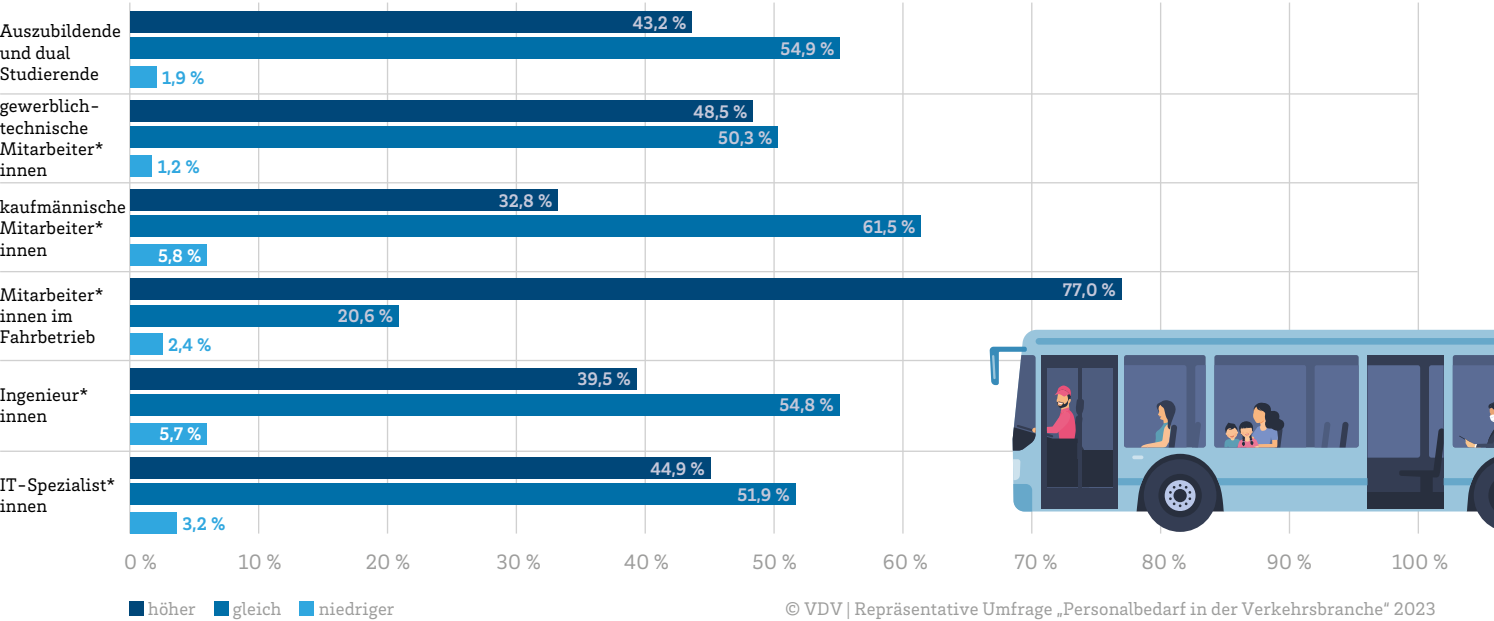
Auf der immer dringlicher werdenden Suche nach Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern steigen die Verkehrsunternehmen stärker in das Personalmarketing ein. Die Betreiber des ÖPNV üben sich darin, im Wettbewerb um Beschäftigte als starke Arbeitgebermarke im Arbeitnehmermarkt aufzutreten. Denn aus den Anbietern von Arbeitsstellen sind längst Bewerber um Kräfte nachgewachsen geworden. Neben einem strategischen Umdenken erfordert das weit mehr als freundliche Ansprache mit flotten Sprüchen, zeigt das Beispiel der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB).

Zum Beginn des Industriezeitalters war es ganz selbstverständlich: Die großen Fabriken und Betriebe bauten reichlich Wohnraum für die dringend gebrauchten Heerscharen an Arbeitskräften, damit in ihren großen Werken und Zechen die Öfen nicht ausgingen und die Räder nicht stillstanden. Mehr als 100 Jahre später ist auch die KVB mit ähnlicher Motivation unter die Bauherren gegangen. Am Hermeskeiler Platz im südwestlichen Stadtteil Sülz, unmittelbar an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 9, geht ein besonderer Gebäudekomplex seiner Fertigstellung entgegen. Ein moderner, mit Sonnenstrom versorgter Neubau, der ebenfalls helfen soll, dass die Räder nicht stillstehen: Hier entstehen 41 unterschiedlich große Wohnungen ausschließlich für KVB-Beschäftigte und ihre Familien.

Realisiert werden sie von der Wohnungsbau-Schwester im Stadtwerkekonzern der Domstadt.

„Unser Ziel ist es, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern attraktiven Wohnraum zu bezahlbaren Konditionen zur Verfügung zu stellen. Im Wettbewerb mit anderen Unternehmen stellt dies angesichts der Wohnungsknappheit in Köln einen großen Vorteil dar“, sagt Pamela Winkelmann. Sie ist die Bereichsleiterin Personalmanagement der KVB, und sie hat den tiefgreifenden Wandel in der Personalbeschaffung mit eigener Erfahrung durchlaufen: „Als ich mich selbst vor vielen Jahren erstmals beworben habe, ging das noch ganz klassisch: Bewerbung auf eine Stellenausschreibung, Vorstellungsgespräch – und dann warten, bis →

Prognose: Wie schätzen Sie den Personalbedarf Ihres Unternehmens in den nachfolgenden Bereichen bis 2030 im Vergleich zu 2022 ein?



die Zusage kam. Da habe ich mich dann riesig gefreut.“ Heute müsse man als „Personaler“ zusehen, dass man Bewerberinnen und Bewerber für das Unternehmen begeistere, damit sie überhaupt einsteigen mögen.

Die zentrale Frage in solchen Gesprächen sei weniger die nach den Fähigkeiten und Erfahrungen der umworbenen potenziellen Beschäftigten als die nach den Leistungen des Unternehmens. Da kann die KVB am Hermeskeiler Platz in Sülz noch einmal zusätzlich zum Wohnungsangebot punkten: Im Neubau wird auch eine Tagesstätte eröffnet mit immerhin 28 Plätzen für die kleinen Kinder von KVB-Mitarbeitenden. Der besondere Clou: Den Mitgliedsbeitrag im Trägerverein, der Elterninitiative „Simsalabim“ e. V., und einen Investitionskostenzuschuss übernimmt das Verkehrsunternehmen. Und die Öffnungszeiten der Kita berücksichtigen zumindest im Ansatz, dass insbesondere Mitarbeitende im Fahrdienst kaum zu Büroarbeitszeiten unterwegs sind.

Wie zahlreiche andere Verkehrsunternehmen muss auch die KVB derzeit eine angespannte

Personallage mit ungewöhnlich hohem Krankenstand insbesondere beim Fahrpersonal verkraften. Und das ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, da Busse und Bahnen in der Domstadt für das vergangene Jahr mit 236,1 Millionen ein Fahrgastplus von 37,5 Prozent gegenüber dem Coronajahr 2021 erreicht hatten. „Die aktuelle Betriebsqualität entspricht weder den Erwartungen unserer Kunden noch unseren eigenen Ansprüchen“, bedauert die KVB-Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks. Wie bei vielen anderen musste das Fahrplanangebot auch in Köln reduziert werden. Laut der aktuellen VDV-Branchenumfrage ist jedes zweite ÖPNV-Unternehmen in dieser Situation und musste zumindest zeitweise den Betrieb einschränken.

Deshalb hat die KVB ihre Anstrengungen zur Gewinnung von Fahrpersonal intensiviert: Aktivitäten auf Stellenbörsen, vereinfachte Bewerbungsmöglichkeiten, Online-Anzeigen über die verschiedenen sozialen Plattformen. Seit November wirbt zudem das „#TeamHerzschlag“ als die neue Arbeitgebermarke darum, bei der KVB anzufangen – „mit Herzblut und Tradition“, um die Millionenstadt in das multimodale Zeitalter zu bringen. Eine „Recruitingbahn“ in besonderer Gestaltung macht bei ihren Fahrten im Netz darauf aufmerksam. In vielen Bahnen wurden die gläsernen Rückwände der Fahrerstände zur Werbefläche mit dem Spruch hinter dem Fahrersitz: „Hier bist du beruflich ganz weit vorn.“ Mit spürbarer Resonanz: Nachdem im vergangenen Jahr 61 neue Stadtbahnfahrerinnen und

-fahrer eingestellt worden sind, sind in diesem Jahr die Ausbildungskapazitäten in den Fahrschulen auf 103 angehende Kolleginnen und Kollegen erhöht worden.

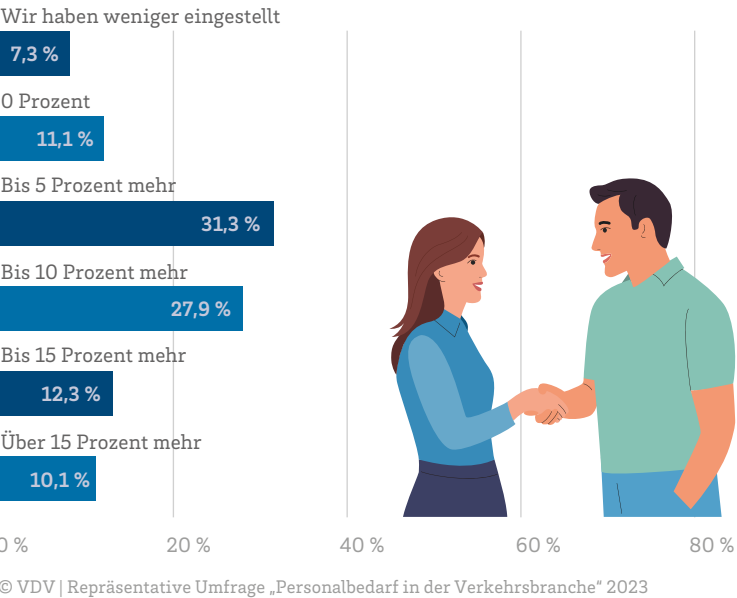
Mit #TeamHerzschlag rüstet sich die Arbeitgeberin KVB zudem für die drohenden Personalprobleme der nächsten Jahre, wenn die Babyboomer in Rente gehen. Allein im Fahrdienst des ÖPNV müssen bundesweit jedes Jahr bis zu 8.000 Menschen gewonnen werden, um das altersbedingte Ausscheiden von Personal aufzufangen, sagen Branchenerhebungen. Insgesamt werden laut VDV-Personalumfrage rund 80.000 Beschäftigte bei den Unternehmen bis 2030 den Ruhestand erreichen, etwa ein Viertel des gesamten Personals. Bei der KVB geht die Suche nach neuen Leuten quer durch alle Arbeitsgebiete. So sind neben Fahrerinnen und Fahrern für Busse und Bahnen Mitarbeitende in vielen technischen und handwerklichen Berufen gefragt, aber auch IT-Fachleute und Führungskräfte-Nachwuchs. „Wir wollen uns als attraktiver Arbeitgeber positionieren mit dem gemeinsamen Ziel, Köln und Klimaschutz voranzubringen“, sagt Pamela Winkelmann.

„Als Branche stellen wir uns der neuen Realität des Arbeitnehmermarktes, des Generationenwechsels, der Arbeitsflexibilisierung, der tiefgreifenden Digitalisierung“, erklärt Harald Kraus, Vorsitzender des VDV-Personalausschusses und Arbeitsdirektor der DSW21 Dortmunder Stadtwerke (siehe Interview Seite 10). Im Jahr 2022 hat sich die Personallage bei den befragten Unternehmen gegenüber dem Vorjahr zugespitzt. 61,6 Prozent gaben an, dass der Bedarf an Arbeitskräften zugenommen hat, bei 17 Prozent sogar stark. Immerhin fast 40 Prozent der Unternehmen stellen ein gesteigertes Interesse an der Branche fest, und mehr als jeder zweite Verkehrsbetrieb verzeichnet

eine gleichbleibende oder höhere Zahl an Bewerbungen. Attraktiv sind die Chancen für den Berufs- oder Quereinstieg: Auf dem Stellenmarkt der VDV-Arbeitgeberinitiative waren zuletzt mehr als 10.000 Angebote abrufbar. Mit welchen Maßnahmen die Branche dem Arbeitskräftemangel entgegenwirkt, erfahren Sie im Interview auf den folgenden Seiten.

Weitere infos dazu finden Sie unter:
www.vdv.de/vdv-personalumfrage
www.in-dir-steckt-zukunft.de

Bitte um Schätzung: Wie viel mehr Personal haben Sie 2022 im Vergleich zu 2021 eingestellt?



„Unser Ziel ist es, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern attraktiven Wohnraum zu bezahlbaren Konditionen zur Verfügung zu stellen.“

Pamela Winkelmann,
Bereichsleiterin Personalmanagement bei den
Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB)

ANZEIGE



Elektromobilität ganzheitlich gedacht!

Die Einführung von Elektrobusen stellt Sie vor viele Herausforderungen.

e MOBILE – die integrierte Elektromobilitäts-Suite von INIT – bietet Ihnen die notwendige Unterstützung und deckt alle spezifischen Anforderungen von Elektrobusen ab.

- e Simulation & e Planung
- e Betriebs- & e Lademanagement
- e Analyse & e Reporting
- e Betriebssteuerung & e Reichweitenprognose

„Wir arbeiten nicht nach dem Prinzip ‚hire and fire‘“



Wer die Situation bei den Fachkräften heute als heftig empfindet, werde in einigen Jahren wehmütig zurückblicken, sagt Harald Kraus.

Der Arbeitskräftemangel hat sich zum größten Risiko für die Geschäftsentwicklung der Verkehrsunternehmen entwickelt. Was die Branche entgegensetzt, erläutert Harald Kraus, Vorsitzender des VDV-Personalausschusses und Arbeitsdirektor der DSW21 Dortmunder Stadtwerke, im Gespräch mit „VDV Das Magazin“.

Herr Kraus, in einigen Städten und Regionen hat sich zuletzt die ohnehin schon angespannte Personalsituation bei den Verkehrsunternehmen durch ungewöhnlich hohe Krankenstände von über 20 Prozent verschärft. Worauf führen Sie das zurück?

» **Harald Kraus:** Eine so hohe Zahl hatten wir noch nie. Sogar auf dem Höhepunkt der Coronapandemie hatten wir sehr geringe Fehlzeiten, und wir haben es geschafft, den ÖPNV am Laufen zu halten – was wir sicherlich auch

der hohen Identifikation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu verdanken haben. In dieser Zeit haben wir mit Masken und Selbsttests agiert. Unser Personal scheint sich damit gut aufgehoben gefühlt zu haben. Trotzdem war die Anspannung vorhanden, während Corona unseren Auftrag zur Daseinsvorsorge zu erfüllen. Jetzt gehen die Infektionszahlen zurück, aber bei den Menschen zeigen sich die Folgen dieser Daueranspannung.

Im vergangenen Jahr musste die Hälfte der Verkehrsunternehmen personalbedingt ihr Angebot einschränken. Trotzdem haben Sie zuletzt an anderer Stelle gesagt, dass wir beim Thema Personal gerade „goldene Zeiten“ erleben. Wie meinen Sie das?

» Durchaus provokativ. Denn wer glaubt, dass unsere Personalsituation schon jetzt heftig ist, wird 2030 mit viel Wehmut auf das Jahr 2023 zurückblicken. Der Arbeitskräftemangel wird sich in den kommenden Jahren spürbar verschärfen. Wenn wir nicht jetzt die Weichen richtig stellen, droht der wichtige Beitrag des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs zur Verkehrswende und zum Klimaschutz auszufallen.

Wie konnte es zu dieser angespannten Personalsituation kommen?

» Nachdem wir jahrelang dem politischen Auftrag zu sparen nachgekommen sind, liegt nun mit Blick auf die Verkehrswende und unseren Beitrag zum Klimaschutz ein Wachstumskurs vor uns. Seit Mitte der 1990er-Jahre stehen in der Branche die Zeichen auf Liberalisierung und Wettbewerb. Infolge der Sparmaßnahmen haben die Verkehrsunternehmen gelernt, ihre Prozesse immer weiter zu verschlanken – und das sozialverträglich. Mit immer weniger Menschen bieten wir trotzdem einen guten ÖPNV an.

Welche Rolle spielt der demografische Wandel?

» Nun stehen wir zudem vor der Herausforderung, dass

in den kommenden Jahren viele Beschäftigte in den Ruhestand gehen, während sich der Arbeitskräftemangel verschärft. Allein die Beschäftigten zu ersetzen, die altersbedingt ausscheiden, ist schon eine sehr große Herausforderung. Hinzu kommen die zusätzlichen Kräfte, die wir benötigen, um die Mehrverkehre, die die Verkehrswende mit sich bringt, zu bewältigen.

Was tut die Branche, um die akute Situation zu lösen?

» Im großen Stil einstellen: Laut VDV-Personalumfrage haben 80 Prozent der Unternehmen 2022 mehr eingestellt als im Vorjahr. Dabei verzeichnen wir teilweise auch ein größeres Interesse an den Verkehrsberufen. Aktuell sprechen wir verstärkt unsere Ruheständler an, ob sie nicht einige Stunden hinter dem Steuer übernehmen und so helfen können, Verkehrsspitzen aufzufangen. Für Fahrdienste bei den Straßenbahnen versuchen wir, Studierende zu gewinnen. In den Städten machen wir damit gute Erfahrungen. Zudem wollen wir mehr Frauen in die Verkehrsunternehmen holen. Dabei können uns attraktive Teilzeitangebote helfen. Und nicht zuletzt bietet die Arbeitgeberinitiative des VDV zahlreiche Angebote für die Branche und die Arbeitssuchenden wie die Plattform www.in-dir-steckt-zukunft.de.

Was planen Sie über diese kurzfristigen Maßnahmen hinaus?

» Um uns die Fachkräfte vor allem im Fahrbetrieb für die Zukunft zu sichern, wollen wir verstärkt in die Ausbildung investieren. Die duale Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb und zum Berufskraftfahrer ist dabei eine wesentliche Stütze. Zusätzlich wird es immer notwendiger, im nahen Ausland nach Arbeitskräften zu suchen und die Möglichkeiten zu nutzen, die uns das novellierte Fachkräfteeinwanderungsgesetz bieten wird.

Mitarbeitende, die gewonnen werden, müssen aber auch gehalten werden. Wie soll die Arbeit bei den Verkehrsunternehmen attraktiver werden?

» Modernere Dienstpläne, die wir gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretungen erarbeiten, spielen dabei eine Schlüsselrolle. Es geht um den Abschied von geteilten Diensten und der Flexibilisierung der traditionellen 6:2-Aufteilung, bei der sechs Tage am Stück gearbeitet wird und zwei Tage frei sind. Natürlich soll auch die Bezahlung gut sein. Die muss aber auch finanziert werden. Das alles wird jedoch nicht ausreichen, um den Personalbedarf zu decken. Die Politik ist ebenfalls gefordert, ihren Beitrag zu leisten.

Inwiefern?

» Um Fahrpersonal zu gewinnen und zu integrieren, müssen bürokratische und fachliche Hürden abgebaut werden, zum Beispiel bei den Führerscheinen und beim Mindestalter. Der VDV schlägt vor, die gesetzlich geregelten Pflichtstunden beim Führerschein Klasse D so zu flexibilisieren, dass die angehenden Busfahrerinnen und Busfahrer früher ihre Prüfung ablegen können – sobald es ihre theoretischen und praktischen Fähigkeiten erlauben. Mit dem Führerschein Klasse D sollte das Busfahren unabhängig von der Länge der Linie auch ab einem Alter von 21 statt bisher 24 Jahren erlaubt sein. Davon versprechen wir uns einen zusätzlichen Anreiz, in einen Fahrberuf zu gehen.

Die Anhebung des Mindestlohns hat den Druck im Wettbewerb um die Arbeitskräfte erhöht – besonders mit Blick auf die Berufseinsteiger. Nun sind auch Logistik- und Plattformunternehmen wie Getränkeliiefersdienste zu Konkurrenten der Verkehrsbranche geworden. Wie wollen Sie sich abgrenzen?

» Wir sollten als Branche unsere Vorzüge und unsere Attraktivität als Arbeitgeber noch stärker herausstellen: Bei uns gibt es Betriebsrenten. Bei uns werden Überstunden bezahlt. Wir haben bestimmte Werte und bieten eine sinnstiftende Arbeit für das Gemeinwohl und die Daseinsvorsorge. Kurz gesagt: Wir arbeiten für die Menschen. Dabei sind wir ortsgebunden, sicher und zukunftsgerichtet. Und wir sind eine Branche, die nicht nach dem Prinzip „hire and fire“ arbeitet.

Neben dem Personalengpass zählt zu den Geschäftsrisiken der Branche, dass sich die Qualität der Bewerber in den vergangenen Jahren verschlechtert hat. Das haben laut VDV-Personalumfrage drei Viertel der Unternehmen festgestellt.

» Das ist richtig. Auch daran merken wir, dass die Zahl der Bewerbungen insgesamt deutlich zurückgegangen ist. Zwar wächst angesichts der demografischen Entwicklung und des Wandels zu einem Arbeitnehmermarkt die Herausforderung, Personal zu gewinnen. Aber wir stellen weiterhin nur Menschen ein, die unseren Qualitätsanforderungen nach wie vor gerecht werden. Es ist keine Option,

die Qualität des Personals abzusinken. Darunter würde die Kommunikation mit den Fahrgästen und der Leitstelle leiden – besonders bei Störungen – und am Ende vielleicht sogar die Sicherheit. Die fachlichen Kompetenzen und die notwendigen Sprachkenntnisse müssen gewährleistet sein.

„Moderne Dienstpläne spielen eine Schlüsselrolle. Es geht um den Abschied von geteilten Diensten und um Flexibilisierung.“

Harald Kraus, Vorsitzender des VDV-Personalausschusses

„Mitarbeitergewinnung ohne Mitarbeiterbindung bringt nichts“

Michael Weber-Wernz, Geschäftsführer der VDV-Akademie, formulierte es bündig: „Mitarbeitergewinnung ohne Mitarbeiterbindung bringt nichts.“ Aber wie? Darüber diskutierten Personalerinnen und Personaler aus den Verkehrsbetrieben im Rahmen der mit 120 Teilnehmenden ausverkauften VDV-Fachkräftekonferenz – einem neuen Veranstaltungsformat der VDV-Akademie und der VDV-Arbeitgeberinitiative. Laut VDV gehen in der Branche rund 80.000 Beschäftigte – die Babyboomer – bis 2030 altersbedingt in den Ruhestand. Und die Bus- und Bahnunternehmen haben in dieser Altersgruppe einen besonders hohen Anteil von Mitarbeitenden, weil die Betriebe jahrelang wegen politischer Sparvorgaben kaum Nachwuchs einstellen konnten. Die Hoffnungen der Branche ruhen nun auch auf dem novellierten Fachkräfteeinwanderungsgesetz, ebenso wie auf der Digitalisierung. Ohne digitale Transformation gebe es keinen wirtschaftlich nachhaltigen ökologischen Wandel, erläuterte Dr. Oliver Stettes vom Institut der Deutschen Wirtschaft IW: „Der Digitalisierungsprozess bei alternden Belegschaften ist eine riesige Herausforderung.“ Einen höheren Stellenwert von digitalem Grundwissen in der Allgemein- und der beruflichen Bildung forderte Dr. Roman Jaich (Verdi): „Wir sollten mit dieser Frage nicht erst in der Ausbildung und im Berufsleben anfangen.“

Neben einem Blick auf die aktuellen Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt ging es vor allem darum, wie Arbeitspotenziale erschlossen und wie der Anteil verschiedener Bevölkerungsgruppen und Alters-

stufen, die einer Erwerbstätigkeit nachgehen können oder wollen, erhöht werden kann. Zudem erörterten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, welche Bedeutung die Aus- und Weiterbildung dabei hat, Personal zu gewinnen, und welche Anforderungen eine sich verändernde Arbeitswelt an die Qualifizierung stellt.

Da sich das Thema Personal zu einem der größten Geschäftsrisiken entwickelt hat, gewinnt der Erfahrungsaustausch innerhalb der Verkehrsbranche an Bedeutung. Den Fachkräftemangel thematisiert die VDV-Akademie dieses Jahr bei weiteren Veranstaltungen. Am 13. und 14. Juni treffen sich Fachleute aus den Verkehrsunternehmen, den Gewerkschaften, der Wissenschaft und der Bildung zur VDV-Bildungskonferenz in Frankfurt am Main, um zu diskutieren, wie die Branche vor dem Hintergrund bildungspolitischer Entwicklungen agieren kann. Ein Forum für Austausch und Vernetzung bietet auch der VDV-Personalkongress, der vom 13. bis 15. September in Bonn stattfindet.



Um die digitale Transformation in der Personalarbeit dreht sich die Folge 79 des Podcasts „Nächster Halt“
www.vdv-akademie.de/podcast



Im Gespräch: VDV-Akademie-Geschäftsführer Michael Weber-Wernz (Foto l., l.) und Dr. Oliver Stettes (Institut der Deutschen Wirtschaft IW)

Podium: Harald Kraus (DSW21), Anja Wenmakers (Stadtwerke Bonn), Markus Müller (Bundesministerium für Arbeit und Soziales) und Moderator Sascha Hingst (v. l.)



Scannen und Bus-Geschichte erzählen

Lieblings Busfahrerⁱⁿ gesucht!

Wir suchen Ihre Bus-Geschichte.

Jetzt erzählen und nominieren:

lieblingsbusfahrerIn.de



Kupferbrammen und Fertigwaren wechseln auf die Schiene

5.000

TONNEN

Kupferbrammen der Schwermetall Halbzeugwerk GmbH wurden 2022 auf die Schiene verlagert.

„Mehr Güter auf die Schiene“ – das Netzwerk Zukunft Einzelwagenverkehr ist weiter gewachsen: Für einen Testlauf im kombinierten Verkehr haben sich die Unternehmen Ejot, Kühne + Nagel und die Kreisbahn Siegen-Wittgenstein zusammengetan. 36 Paletten mit 19 Tonnen Fertigware von Ejot wurden im Dezember vom Container-Terminal Südwestfalen auf zwei Wechselbrücken per Bahn nach Österreich transportiert. Das entspricht fünf Prozent vom regulären Transport. Bisher erfolgte der Transport ausschließlich per Lkw. Die Niederlassung von Kühne + Nagel in Haiger hat den Transport organisiert. Von der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein wurde DB Cargo mit dem Bahntransport von Kreuztal nach Graz beauftragt. „Eine Teilverlagerung unserer Transporte auf die Schiene könnte einen erheblichen Beitrag dazu leisten, die Emissionen zu reduzieren“, sagt Sebastian Böttcher, strategischer Einkäufer für Transport und Logistik bei Ejot: „Unterm Strich

ist es wichtig, eine gute Balance aus erzeugten Emissionen, Laufzeit und Transportkosten zu finden.“ Für Christian Betschen, Geschäftsführer der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein, ist dieser Test aus unterschiedlichen Gründen sehr reizvoll: „Dass Erzeugnisse aus Wittgenstein von einem Spediteur aus dem Lahn-Dill-Kreis über das Container-Terminal Südwestfalen transportiert werden, zeigt, dass immer mehr Unternehmen im Dreiländereck das Container-Terminal bei ihren Logistikkentscheidungen mit im Blick haben.“

Bereits seit Februar 2022 laufen Verkehre der Schwermetall Halbzeugwerk GmbH & Co. KG über die Schiene – reibungslos und ohne Unterbrechung. Zusammen mit DB Cargo und der EVS Euregio Verkehrsschienenetz GmbH wurde ein Konzept für den Transport von Kupferbrammen von Stolberg im Rheinland ins schwäbische Vöhringen entwickelt. „Wo zuvor vier Lkw mehrere hundert Kilometer durch Deutschland gefahren sind, wird jetzt lediglich



Ware aus Wittgenstein für Österreich (l.): Den Testlauf mit zwei Wechselbrücken trieben Christian Betschen (Kreisbahn Siegen-Wittgenstein), Sebastian Böttcher (Ejot Holding), Philipp Scherer und Martin Velten (beide Kühne + Nagel, oben v. l.) voran.

Bereits seit mehr als einem Jahr werden Kupferbrammen der Schwermetall Halbzeugwerk GmbH über die Schiene transportiert (Foto u.).



noch ein Lkw im Pendel auf der kurzen Strecke zwischen Gießerei und Ladestraße für den Umschlag benötigt“, erläutert EVS-Geschäftsführer Thomas Fürpeil. Im Jahr 2022 wurden so mehr als 5.000 Tonnen Kupferbrammen nachhaltig auf die Schiene verlagert. Da das Unternehmen Schwermetall Halbzeugwerk keinen eigenen Gleisanschluss hat, müssen die Kupferbrammen außerhalb der Gießerei vom Lkw auf die Schiene umgeschlagen werden. Hierfür wird die Ladestraße der Vereinigten Schotterwerke in Stolberg genutzt. Mit einer Zuladung von mehr als 70 Tonnen spart ein einziger Güterwagen den Einsatz von vier Lkw auf der Langstrecke ein. Zukünftig plant die Schwermetall Halbzeugwerk GmbH & Co. KG, die Mengen zu erhöhen.



Mehr Infos dazu:

www.vdv.de/netzwerk-einzelwagen-intermodal

GEMEINSAM FÜR EINE FAIRE UND NACHHALTIGE ÖFFENTLICHE BESCHAFFUNG!



- Gütezeichen finden und vergleichen
- Bundesweite kommunale Praxisbeispiele
- Strategie verfolgen und Beschaffung auswerten
- Rechtliche und thematische Grundlagen
- Zertifizierte Unternehmen
- Expertise zu zahlreichen Produktgruppen



Weitere Informationen:

www.kompass-nachhaltigkeit.de

**ENGAGEMENT
GLOBAL**
Service für Entwicklungsinitiativen



mit ihrer

SERVICESTELLE
KOMMUNEN IN DER EINEN WELT

im Auftrag des

 Bundesministerium für
wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung

in Kooperation mit

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



Im rasanten Tempo geht es für die Branche Richtung Deutschland-Ticket. Auf dem VDV-Digitalgipfel verdeutlichte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff (r.) im Gespräch mit Moderator Dr. Till Ackermann nachdrücklich, welch hohen Stellenwert die Politik dem Thema Digitalisierung bei der Einführung des Flatrate-Tickets beimisst.

Deutschland-Ticket drängt zu mehr Digitalisierung

Mit der bevorstehenden Einführung des bundesweiten Nahverkehrstickets hat die Politik den Digitalisierungsdruck auf die Branche erhöht. Bund und Länder fordern von Verkehrsunternehmen und -verbünden, die digitale Transformation des ÖPNV zu beschleunigen. Das sorgte auf dem VDV-Digitalgipfel für reichlich aktuellen Gesprächs- und Diskussionsstoff. Mit enormem Tempo wird unterdessen der Start des bundesweit gültigen Flatrate-Angebots vorbereitet.

Mehr Wachstum im Personen- und Güterverkehr, bessere Services und effizientere Prozesse im Hintergrund: Der Schlüssel dazu liegt in der Digitalisierung. Was das Deutschland-Ticket und dessen Digitalität anbelangt, lässt Dr. Volker Wissing wenig Raum zu Interpretation. Der Bundesminister für Digitales und Verkehr hat zuletzt wiederholt betont, welch hohen Stellenwert er bei der Einführung des bundesweit gültigen Nahverkehrstickets dem Thema Digitalisierung beimisst. „Es kommt jetzt Schub rein. Wir sollten es nutzen“, sagte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff auf dem dritten VDV-Digitalgipfel und bekräftigte die Ziele der Branche, Fahrgäste zu gewinnen und CO₂ einzusparen. „Dies ist jetzt die Gelegenheit, auf ‚vorwärts‘ zu stellen und zu überlegen, wie jeder das attraktivste digitale Produkt anbieten kann“, nahm Oliver Wolff die Branche in die Pflicht. Schließlich sei es wünschenswert, wenn sich Prozesse vereinfachen, etwa bei der Handhabung von Abos. Für viele, gerade kleinere Unternehmen sei das unstreitig ein Kraftakt, doch: „Ich glaube, dass das ein Beispiel ist, wie wir durch mehr Qualität bei der Digitalisierung mehr Kundinnen und Kunden auf diesen Kanal bringen können – und müssen.“

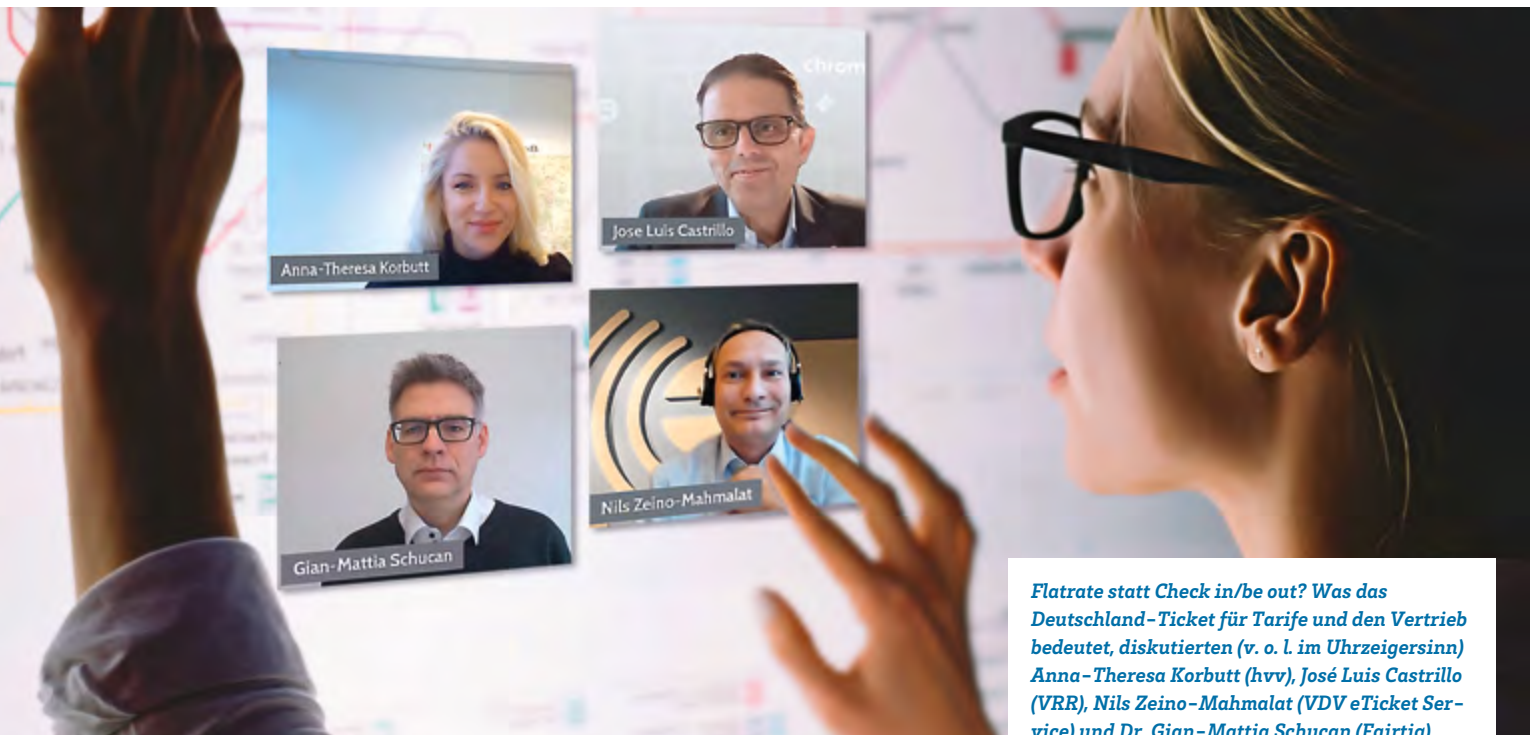
Drittel der Unternehmen im Digital-Dilemma

Die Branche steht dabei auch für ein Dickicht an Tarifen, Tickets und Apps. Hinzu kommt ein digitales Dilemma: Etwa ein Drittel der Verkehrsunternehmen und -verbünde bietet ihren Fahrgästen noch gar keine elektronische Ticketlösung an, vor allem in ländlichen Regionen. Besonders dort drängt nun die Zeit bis zum Vorverkaufsstart des Deutschland-Tickets am 3. April und dem offiziellen Einführungstermin am 1. Mai. „Das ist ein wahnsinniger Rückenwind – leider mit Orkan-

stärke“, sagte Nils Zeino-Mahmalat, Geschäftsführer des VDV eTicket Service (ETS), der die Verkehrsunternehmen und -verbünde bei der Umsetzung von elektronischen Ticket-Angeboten unterstützt. Eine „gewisse Asymmetrie“, so Zeino-Mahmalat, sei dabei mit Blick auf den Digitalisierungsstand der Branche nicht von der Hand zu weisen. In Regionen, in denen es bereits seit Jahren Tickets auf Chipkarten und Smartphones gibt, sind die technischen Anpassungen für das Deutschland-Ticket überschaubar. Schwieriger dagegen ist es, eben jene Unternehmen ohne digitale Lösungen an Bord des E-Ticketsystems zu holen. „Das ist eine gigantische Herausforderung von der Menge und der Zeit her.“ Hinzu kommt der Mangel an Ressourcen und IT-Fachkräften.

Auch im Hinblick auf die Tarifvereinfachung kommt nun Bewegung hinein. Weil es ihr Auftrag gewesen sei, die Nutzerfinanzierung der Tarife hochzuhalten, habe die Branche bei der Vereinheitlichung der Tarife „alte Zöpfe nicht abgeschnitten“, räumte José Luis Castrillo, Vorstand des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) ein. Dazu ist „das Deutschland-Ticket ein starker Impuls“.

Ausgegeben wird das Ticket zum Preis von 49 Euro digital, entweder auf dem Smartphone oder auf einer Chipkarte. Als Jobticket kostet es 34,30 Euro. Dabei bezuschusst der Arbeitgeber das Ticket mit mindestens 25 Prozent, Bund und Länder geben einen weiteren Abschlag von fünf Prozent. Mit dem Verkauf allein ist es jedoch bei Weitem nicht getan. Damit die digitalen Tickets bundesweit kontrolliert, zurückgegeben oder etwa bei Verlust gesperrt werden können, müssen sie standardisiert sein und sich mit allen Komponenten in →



Flatrate statt Check in/be out? Was das Deutschland-Ticket für Tarife und den Vertrieb bedeutet, diskutierten (v. o. l. im Uhrzeigersinn) Anna-Theresa Korbitt (hvv), José Luis Castrillo (VRR), Nils Zeino-Mahmalat (VDV eTicket Service) und Dr. Gian-Mattia Schucan (Fairtig).

den Ticketingsystemen austauschen können. Nur so ist gewährleistet, dass das Prüfgerät bei einer Kontrolle in Süddeutschland auch ein in Norddeutschland verkauftes Ticket als gültig erkennt.

Dass gerade der öffentliche Verkehr bei der Digitalisierung „noch einige ordentliche Schuppen drauflegen“ müsse, hatte zu Beginn des Digitalgipfels Tabea Rößner (Bündnis 90/Grüne) angemahnt. Die digitale Transformation des Sektors sei, so die Vorsitzende des Bundestagsausschusses für Digitales, „entscheidend für eine nutzerfreundliche und maßgeschneiderte Mobilität, was entscheidend ist für die Verkehrswende und die Erreichung unserer Klimaziele“. Das Deutschland-Ticket sieht sie als „guten Startschuss“, allerdings müsse das zuständige Bundesressort alle Hebel in Bewegung setzen, dass es im Frühjahr losgeht.

„Ich hatte den Eindruck, wir wären kurz davor, in Deutschland flächendeckend ‚Check in/be out‘ auszurollen, wenn es das Deutschland-Ticket nicht geben würde. Jetzt haben wir ein digitales Flatrate-Ticket“, schmunzelte Dr. Till Ackermann, Bereichsleiter Volkswirtschaft und Business Development beim VDV und Moderator der Veranstaltung.

Ein derartiges Check in/be out ermöglicht zum Beispiel der vor einem Jahr eingeführte E-Tarif „eezy.nrw“: einchecken, losfahren, Luftlinie zahlen. Zusätzlich zur bundesweiten Flatrate setzt der VRR wei-

ter auf dieses NRW-weite System und werde es weiterentwickeln, kündigte Vorstand José Luis Castrillo an. Dabei berichtete er von positiven Erfahrungen. Allerdings steht die digitale Transformation des ÖPNV für weitaus mehr als Ticketlösungen: nämlich auch für integrierte Mobilitätsplattformen, flächendeckende Fahrgastzählungen, Verbindungsinfos in Echtzeit, effiziente Aufteilung der Einnahmen, einen einfachen Zugang zu Bussen und Bahnen sowie leistungsgerechte und automatisierte Fahrpreise.

Wie Unternehmen sich und ihre Abläufe betrieblich weiter digitalisieren können, stand neben Fahrgastthemen ebenso im Fokus des VDV-Gipfels wie die Digitalisierung der Logistik und des Schienengüterverkehrs. Hier gebe es bei der digitalen Vernetzung zwischen Verladern und Güterbahnen erheblichen Nachholbedarf, sagte VDV-Vizepräsident Joachim Berends. Im Schienengüterverkehr sei der Aufbau einer gemeinsamen digitalen Plattform nicht so einfach.

Zudem wurde über die digitale Transformation unterschiedlich großer Unternehmen diskutiert. Wie die Hürden Organisation, Architektur der Systeme sowie Kultur zu nehmen sind, erklärte Jonas Rashedi, Autor des Buches „Das datengetriebene Unternehmen“. Auf dem Weg dorthin befinden sich seit 2018 die Berliner Verkehrsbetriebe BVG, wie Dr. Henry Widera, CIO und Bereichsleitung Informations- und Vertriebstechnologie, erläuterte. „Die Transformation zu einem datengetriebenen Unternehmen braucht einen strategischen Rahmen und kulturellen Wandel.“ Dazu gehören der Aufbau von entsprechendem Know-How

innerhalb des Unternehmens sowie die fachübergreifende Vernetzung. Um die bereits erzielten Erfolge und den datengetriebenen Ansatz auf die gesamte BVG mit ihren 16.000 Mitarbeitenden zu übertragen, bleibe jedoch „noch viel zu tun“. Daten seien eines von fünf Handlungsfeldern in der aktuellen IT-Strategie „Vision 2025 – nachhaltig digital“. Welches Zielbild einer datengetriebenen Organisation weiterverfolgt werden soll, müsse ebenso noch beantwortet werden wie die Frage nach der Verantwortung für den Wert von Daten.

Deutschland-Ticket vereinfacht die Tarife

Als digital besser aufgestellt, auch hinsichtlich der Ausstattung mit IT-Fachkräften, gelten die größeren Player im Verkehrsmarkt ohnehin – so auch der Hamburger Verkehrsverbund (hvv). Seit zwei Jahren arbeitet Anna-Theresa Korbitt in der Geschäftsführung. Beim Thema Digitalisierung hält sie gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen das Tempo hoch. „In einem sehr radikalen, jedoch verträglichen Ansatz“, so die hvv-Geschäftsführerin, stellt der Verkehrsverbund seine Vertriebslogiken und die Systeme um, um sich fit für die Anforderungen des Deutschland-Tickets zu machen. Denn das Flatrate-Ticket vereinfacht die Tariflandschaft in und um Hamburg maßgeblich: Aus historisch gewachsenen 70 Fahrkartenpreisen für unterschiedliche Zielgruppen und verschiedene Geltungsbereiche wird ein einheitliches Angebot. „Für uns ist sicher, dass es ein ganz großes Potenzial für eine Neukundengewinnung gibt. Die Kunden wollen eine total einfache, zentrale Lösung – mit einer Logik wie bei Netflix oder Amazon.“ Demnächst soll im hvv in einer App mit wenigen Klicks das Deutschland-Ticket erhältlich sein – als Barcode sofort verfügbar, direkt in einer mobilen Umgebung, ohne manuelle Prozesse

im Hintergrund, mit den gängigen Bezahlfunktionen und der Möglichkeit, mit dem Abo zu pausieren. Dafür kann das Abo an- und ausgeknipst werden. „Wir haben nicht nur das Deutschland-Ticket drin, sondern auch unsere Mobilitätswelt von morgen mit allen intermodalen Produkten“, erklärte die hvv-Chefin. Und wer das alles nicht will, kein Smartphone hat – wie Kinder, die noch keins haben sollen – und weniger digitalaffine Menschen? „Wir sprechen auch über moderne Chipkarten-Lösungen.“ Basis soll „Account-Based-Ticketing“ sein: digitale „Schließfächer“ in der Cloud, in denen alle Informationen aufbewahrt werden und zu denen die Chipkarte der Schlüssel ist. VDV eTicket Service-Geschäftsführer Nils Zeino-Mahmalat weist auf die deutschlandweite Perspektive hin: „Eine Chipkarte ist dann interoperabel, wenn sie überall funktioniert.“ Der deutschlandweite eTicket-Standard prüft diese zukünftige Ergänzung.

Ist das Deutschland-Ticket denn nun ein Digitalisierungstreiber oder -hemmer? „Uns hat es noch einmal einen enormen Schub gegeben“, berichtete Anna-Theresa Korbitt: „Wir haben unheimlich kreativ sein müssen.“ Die Entwickler und die beteiligten Verkehrsunternehmen „erfinden sich gerade neu und agieren wie Start-ups, um dieses neue Denken möglich zu machen“. Die hvv-Chefin hofft, dass sich dieser Spirit auch in anderen Teilen Deutschlands ebenso wiederfindet: „Weil es der Schub ist, den unsere Branche so dringend braucht.“

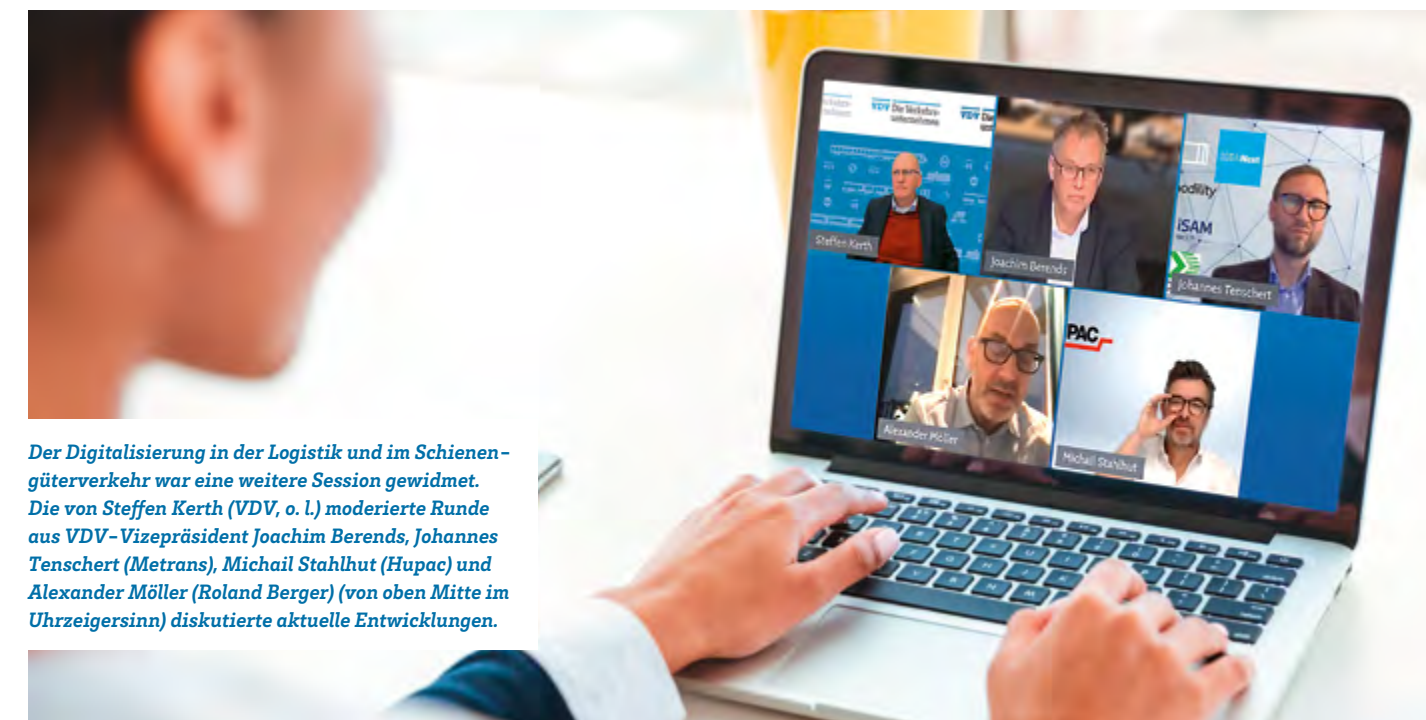
„Weil es der Schub ist, den unsere Branche so dringend braucht.“

Anna-Theresa Korbitt, Geschäftsführerin des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv), zu den Auswirkungen des Deutschland-Tickets



„Die Transformation zu einem datengetriebenen Unternehmen braucht einen strategischen Rahmen und kulturellen Wandel.“

Dr. Henry Widera, CIO und Bereichsleitung Informations- und Vertriebstechnologie bei der BVG



Der Digitalisierung in der Logistik und im Schienengüterverkehr war eine weitere Session gewidmet. Die von Steffen Kerth (VDV, o. l.) moderierte Runde aus VDV-Vizepräsident Joachim Berends, Johannes Tenschert (Metrans), Michael Stahlhut (Hupac) und Alexander Möller (Roland Berger) (von oben Mitte im Uhrzeigersinn) diskutierte aktuelle Entwicklungen.

Bundestag beschließt Finanzierung des Deutschland-Tickets

Der Bundestag hat den Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Damit hat auch das Deutschland-Ticket vom Parlament grünes Licht bekommen: Ab 1. Mai kann der ÖPNV im gesamten Bundesgebiet für 49 Euro im Monat genutzt werden. „Heute machen wir Schluss mit kompliziert und anstrengend“, sagte Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing in der Debatte. „Es ist ein erster wichtiger Schritt auf dem langen Weg zur Verkehrswende“, erklärte Oliver Krischer, NRW-Verkehrsminister und Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz. „Wir sind noch lange nicht fertig.“ Zum Einführungspreis von 49 Euro soll das Deutschland-Ticket in einem digitalen und monatlich kündbaren Abonnement erhältlich sein. Für 2023 bis 2025 stellt der Bund jährlich 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung, um Einnahmeausfälle bei den Verkehrsunternehmen zur Hälfte auszugleichen. Für die andere Hälfte kommen die Länder auf. Dem Gesetz muss Ende März noch der Bundesrat zustimmen.

Unterdessen arbeiten die Verkehrsunternehmen und Verbünde weiter mit Hochdruck an der Umsetzung des Deutschland-Tickets, das ab dem 3. April bundesweit verkauft wird. Auf dem Weg dorthin ist die Digitalisierung und die bundesweite Harmonisierung der Vertriebs- und Kontrollinfrastrukturen ein wesentliches Projekt. Denn das Ticket soll ausschließlich digital – also per Smartphone und Chipkarte – angeboten werden. Jedes Ticket muss überall kontrollierbar sein. Dafür ist eine deutschlandweite Koordination nötig, weil die digitalen Voraussetzungen vor Ort sehr unterschiedlich sind. „Wir stehen



allen Verkehrsunternehmen und Verbünden, die Hilfe benötigen, gerne als Ansprechpartner und unterstützend zur Seite“, sagt Nils Zeino-Mahmalat, Geschäftsführer des VDV eTicket Service. Der VDV eTicket Service hat dafür einen ausführlichen Leitfaden entwickelt und bietet aktive Unterstützung bei der digitalen Transformation für die Verkehrsunternehmen und Verbünde an, die bislang noch keine geeignete digitale Infrastruktur vorhalten.

Den Leitfaden des eTicket Service zur Einführung des digitalen Deutschland-Tickets gibt es hier zum Download: www.eticket-deutschland.de/deutschlandticket

Jan Schilling übernimmt das neue Vorstandsressort Marketing bei DB Regio

Nach rund sechs Jahren als Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV verlässt Jan Schilling (43, Foto) den VDV. Ab 1. April übernimmt der promovierte Jurist das neue Vorstandsressort Marketing bei DB Regio. VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff gratulierte und freute sich, „dass Jan Schilling in anderer entscheidender Position der Branche erhalten bleibt“. Jan Schilling habe „sich vor allem in den letzten Jahren durch seine sehr gute Arbeit beim Corona-Rettungsschirm und beim 9-Euro- beziehungsweise beim Deutschland-Ticket zu Recht in der Branche und in der Politik einen guten Ruf erworben“, so Oliver Wolff. „Auch in neuer Funktion werde ich dem VDV natürlich weiter verbunden bleiben“, versprach Jan Schilling und bedankte sich bei allen Kolleginnen und Kollegen, den VDV-Mitgliedern und nicht zuletzt bei Oliver Wolff und dem VDV-Vorstand dafür, dass ihm die Gelegenheit gegeben wurde, diese berufliche Chance kurzfristig zu ergreifen. „Als Marketing-Vorstand der DB Regio wird Jan Schilling die aktuellen Herausforderungen im ÖPNV-Markt wesentlich mitgestalten sowie Innovation und Digitalisierung für die Alltagsmobilität verkehrsträgerübergreifend weiter vorantreiben – immer mit dem Ziel, unseren Fahrgästen noch attraktivere Angebote für den klimafreundlichen öffentlichen Nahverkehr zu machen“, sagte Dr. Richard Lutz als Aufsichtsrats-Chef von DB Regio.

ben“, versprach Jan Schilling und bedankte sich bei allen Kolleginnen und Kollegen, den VDV-Mitgliedern und nicht zuletzt bei Oliver Wolff und dem VDV-Vorstand dafür, dass ihm die Gelegenheit gegeben wurde, diese berufliche Chance kurzfristig zu ergreifen. „Als Marketing-Vorstand der DB Regio wird Jan Schilling die aktuellen Herausforderungen im ÖPNV-Markt wesentlich mitgestalten sowie Innovation und Digitalisierung für die Alltagsmobilität verkehrsträgerübergreifend weiter vorantreiben – immer mit dem Ziel, unseren Fahrgästen noch attraktivere Angebote für den klimafreundlichen öffentlichen Nahverkehr zu machen“, sagte Dr. Richard Lutz als Aufsichtsrats-Chef von DB Regio.



Deutschland sucht Lieblinge am Lenkrad

Der Bus gilt als das Rückgrat des ÖPNV. Und die etwa 100.000 Busfahrerinnen und Busfahrer in Deutschland, allein 45.000 bei den VDV-Mitgliedsunternehmen, sind diejenigen, die dieses Rückgrat kräftigen und in Bewegung halten. Eine Brancheninitiative will das stärker ins öffentliche Bewusstsein rücken – und den Menschen, die in diesem für das Gemeinwohl wichtigen Beruf arbeiten, Anerkennung zollen. Denn die meisten Geschichten und Erlebnisse, bei denen diese Heldinnen und Helden des Alltags im Mittelpunkt stehen, sind unerzählt. Deshalb wird in den kommenden Monaten Deutschlands LieblingsbusfahrerIn und -fahrer gesucht. Ab dem 17. April sind ÖPNV-Fahrgäste aufgerufen, eine besondere Begebenheit oder eine schöne Erinnerung rund um eine Busfahrt einzusenden und so ihren persönlichen Liebling

am Lenkrad vorzuschlagen. Ins Leben gerufen wurde der Wettbewerb um die besten Busgeschichten vom Fahrgastverband Pro Bahn, dem Branchenverband VDV, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) und der DB Regio Bus als größter Anbieterin im deutschen Busverkehr. Die Initiatoren laden alle Busunternehmen herzlich ein, die Suche nach den Busgeschichten vor Ort zu bewerben – und somit die öffentliche Aufmerksamkeit stärker auf das eigene Fahrpersonal zu lenken und so zu helfen, das Image des ganzen Berufsbilds zu verbessern. „Alltagshelden auf der Schiene haben schon seit mehr als zehn Jahren ihren Ehrenpreis“, sagt VDV-Vizepräsident Werner Overkamp mit Blick auf den von der Allianz pro Schiene ausgerichteten Wettbewerb „Eisenbahner mit Herz“. „Es wurde dringend Zeit, dass es so etwas auch für

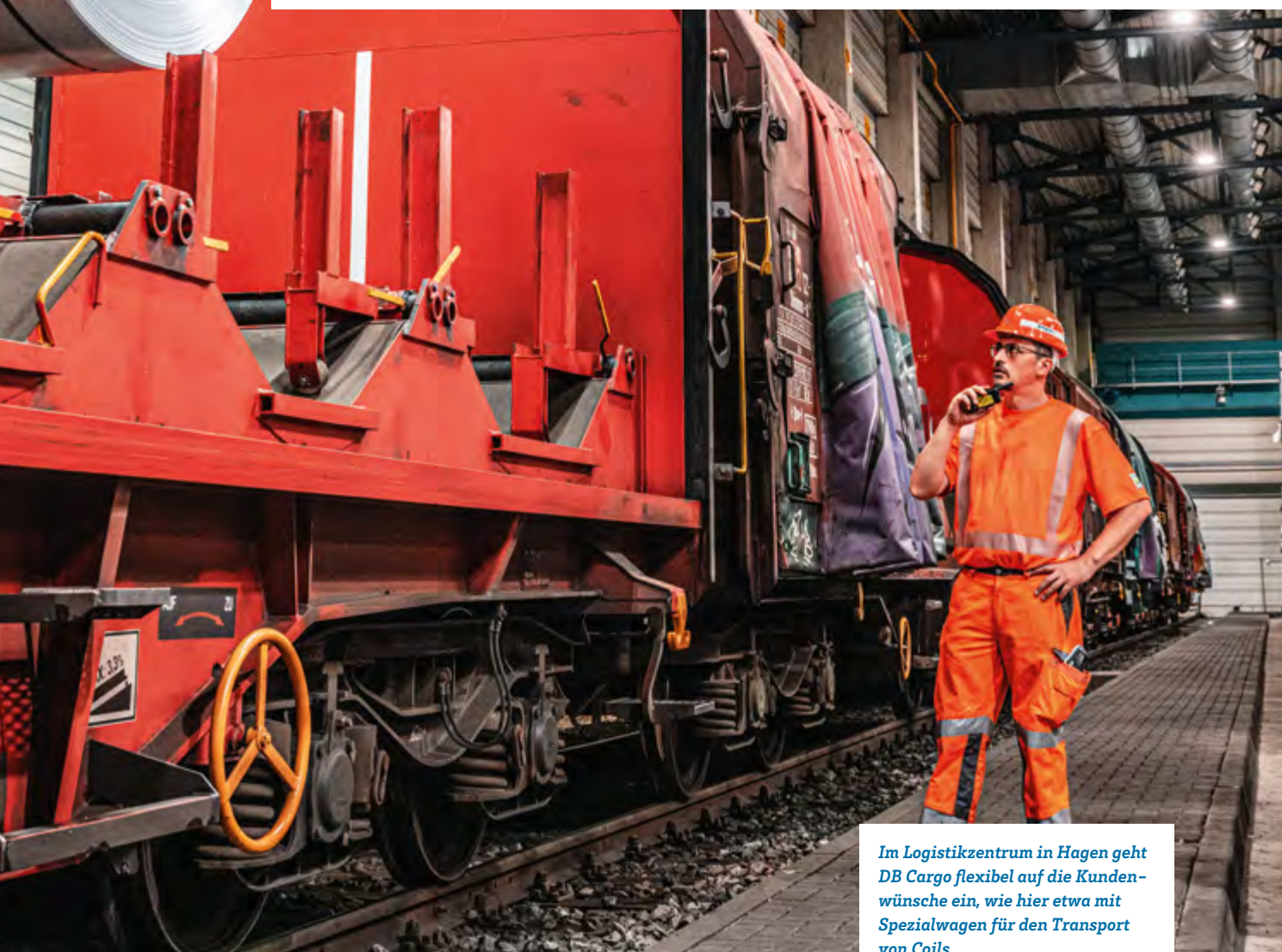
unsere Busfahrerinnen und Busfahrer gibt. Uns geht es um Wertschätzung für ihre Arbeit.“ **Vorschläge können bis zum 30. Juni eingereicht werden.** Spätere Einsendungen gelten für das Folgejahr. Eine Jury wählt die bewegendsten Geschichten aus und kürt die Sieger. Voraussichtlich Anfang September werden die Gewinnerinnen und Gewinner in Berlin geehrt. Die Verkehrsunternehmen können helfen, den Wettbewerb bekannt zu machen. Dafür sind im Partnerbereich der Aktionswebseite Ansprechpartner aufgeführt. Außerdem steht kostenloses Werbematerial zum Download bereit.



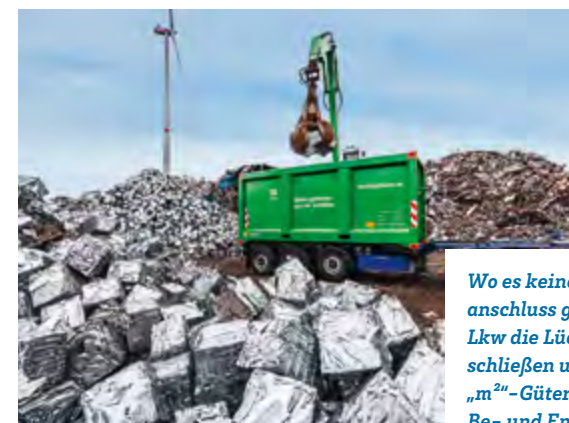
Mehr Infos dazu:
www.lieblingsbusfahrerIn.de

Güterbahn nimmt Fahrt auf

Seit Jahrzehnten heißt es: Güter gehören auf die Schiene. Nun endlich verzeichnet die Branche bescheidene Transportzuwächse und hofft auf einen anhaltenden Trend. Doch den Unternehmen ist klar: Für das anvisierte Ziel von 25 Prozent Anteil in einem insgesamt wachsenden Markt bis 2030 muss der Schienengüterverkehr bessere Angebote entwickeln, digitaler werden und wettbewerbsfähige Verlässlichkeit erreichen. Dazu wird auch anhaltende politische Unterstützung eingefordert.



Im Logistikzentrum in Hagen geht DB Cargo flexibel auf die Kundenwünsche ein, wie hier etwa mit Spezialwagen für den Transport von Coils.



Wo es keinen eigenen Gleisanschluss gibt, kann der Lkw die Lücke zur Schiene schließen und die Module der „m²“-Güterwagen (r.) zur Be- und Entladung anliefern.



Das abschätzige Urteil ist immer wieder schnell gefällt: Die Güterbahn sei langsam, umständlich, unflexibel. Joachim Berends, VDV-Vizepräsident und Chef der Bentheimer Eisenbahn, ist gleichwohl vorsichtig optimistisch: Es sei Bewegung in den Markt gekommen, und das Wachstum werde es erleichtern, die im Prinzip unumstrittenen Potenziale für klimaneutralen Bahntransport zu realisieren: „Der Schienenverkehr muss und wird liefern.“

Allenthalben werden von der Branche neues Denken, dichtere Netzwerke und Kooperationen, technische Innovationen und – nicht zuletzt – eine umfassende Digitalisierung gefordert. Das diesjährige „Forum Schienengüterverkehr“ des Bundesverbands Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik und des VDV Anfang Februar in Berlin bot dazu eine breit gefächerte Bestandsaufnahme. Es war auch ein Zusammentreffen von eher verhaltenen Skeptikern und zupackenden Machern mit dem Klimaschutz im Blick. Zu tun gibt es reichlich, weiß Joachim Berends. Und er mahnte: „Wir müssen noch stärker in eine aktive Rolle kommen, um das Ziel von 25 Prozent Marktanteil in diesem Jahrzehnt zu erreichen.“



„Die Umstiege zwischen erster und letzter Meile auf der Straße und der Bahnstrecke dazwischen müssen einfacher werden.“

Joachim Berends,
VDV-Vizepräsident und
Vorstand der Bentheimer Eisenbahn

Zu den ausbaufähigen Erfolgsgeschichten der Güterbahn zählt allen voran der Kombinierte Verkehr. Ein Wachstumsmarkt mit großen Potenzialen in der Verbindung von Schienen- und Straßenlogistik. Doch verbesserungsfähig ist auch dieses Geschäft. „Die Umstiege zwischen erster und letzter Meile auf der Straße und der Bahnstrecke dazwischen müssen einfacher werden“, fordert Joachim Berends. Ein konkretes Beispiel: Sattelaufleger fahren selten Bahn, weil 90 Prozent der Fahrzeuge nicht kranbar sind. Das bedeutet: Anders als Container und Wechselbrücken können sie in den Terminals nicht zügig am Krangeschirr vom Zug auf den Lkw und umgekehrt wechseln. Die Branche verfügt bereits über alternative Umschlaglösungen für die Auflieger, die aber nicht großflächig umgesetzt wurden. Beispielsweise hat die Güterbahn TX Logistik eine stählerne Plattform entwickeln lassen, mit der das nicht kranbare Straßenfahrzeug einfach und sicher auf den Bahntaschenwagen gehoben wird. Eine kostengünstige Innovation, die dem Schienenverkehr und Spediteuren eine verbindende Lösung bietet.

Hohen Schienenanteil beim Stahl ausbauen

Maßgeschneiderte Kooperation bestimmt auch die Partnerschaft zwischen dem Stahlkonzern Salzgitter und DB Cargo. Fabian Gerdes, Logistikchef bei der Konzerntochter Salzgitter Flachstahl: „Wir sind heute mit einem Bahnanteil von circa 80 Prozent am Modal Split schon sehr gut unterwegs, wollen aber noch mehr. Unser Ziel ist es, den Lkw-Anteil in der Outbound-Logistik auf unter 15 Prozent zu senken.“ Fabian Gerdes befindet sich mitten in der „Transformation zum grünen Stahl“. Die Industrie ist auf dem Weg zur Dekarbonisierung der Produktion von der Rohstoffanlieferung bis zur Transportlogistik für →



Kooperation nach Maß: Carolina Lasse (DB Cargo) und Fabian Gerdes (Salzgitter Flachstahl) arbeiten mit daran, den 80-prozentigen Bahnanteil des Unternehmens beim Stahltransport weiter auszubauen.

die fertigen Produkte. Der neue „Stahlkreislauf“ mit CO₂-armen, ressourcenschonenden Energie- und Materialkreisläufen: „Wir etablieren in Kooperation mit Kunden, Lieferanten und weiteren Partnern geschlossene Wertströme und Wertschöpfungsketten.“ Es gehe darum, einmal der Natur entnommene Ressourcen möglichst lange in der wirtschaftlichen Verwendung zu halten und dadurch die zusätzliche Zufuhr endlicher Ressourcen in den Wirtschaftskreislauf zu minimieren. Schrott als wertvolles Abfallprodukt für die Stahlkochtöpfe ist so ein klassisches Beispiel.

**80
PROZENT**

beträgt der Bahnanteil bei der Salzgitter Flachstahl – das Unternehmen will noch mehr.

An dem neuen Stahlkreislauf ist DB Cargo vielfach beteiligt. Angefangen beim „Rocktainer Ore“, dem klassischen Großcontainer für Eisenerz, der in Doppelwagen mit jeweils 138 Tonnen Ladevolumen zum Einsatz kommt. Das seit drei Jahrzehnten bewährte Transportmittel wurde in den letzten Jahren für das spezifische Ladegut und zudem lauftechnisch angepasst; so rollen die

Ganzzüge nunmehr mit 120 statt 100 Stundenkilometern von den Seehäfen zu den Stahlstandorten. Neu ist ein Güterwagensystem mit dem Produktnamen „m²“ für die spezifischen Anforderungen des Kunden Salzgitter. Das Fahrzeugkonzept greift den Gedanken der „Containerisierung“ auf: Es trennt Ladegefäß und

Tragwagen und ist damit wie im klassischen kombinierten Verkehr einsetzbar – auf der Bahn wie auf dem Lkw. Für Salzgitter Stahl sind völlig verschiedene Behälter unterwegs: von offenen Kleincontainern für die Einsammlung von Schrott auf Lagerplätzen weitab von Schienenstrecken bis hin zu Spezialisten für Coils, den tonnenschweren Bandstahlrollen. „Wie ein Lego-Bausatz“, beschreibt Carolina Lasse vom Produktmanagement bei DB Cargo: Die standardisierten Aufbauten können modular zusammengesetzt werden. „Wir können dann den Güterwagen gemäß den jeweiligen Kunden- und Branchenbedürfnissen individuell nach Maß anfertigen – passgenau und mit kurzem zeitlichen Vorlauf.“ Nach der aktuellen Vorserie will die DB mit ihrem modularen Konstruktionskonzept in großem Stil in das Wagenladungsgeschäft mit Einzelwagen und Wagengruppen einsteigen. In jenen Geschäftszweig also, den viele Bahnen bereits aufgegeben haben, weil sie im Wettbewerb mit dem Lkw wenig erfolgreich sind. „DB Cargo verfügt als erster Wagenhalter über eine europäische Typzulassung für ein gesamtes Wagensystem für den Einzelwagenverkehr“, stellt Carolina Lasse nicht ohne Stolz fest.

Einzelwagen erschließen sich Potenziale

Auch in der Schweiz werden die Potenziale des Einzelwagenverkehrs gesehen. ChemOil Logistics ist eine Speditionsfirma unter dem Dach der SBB Cargo Inter-

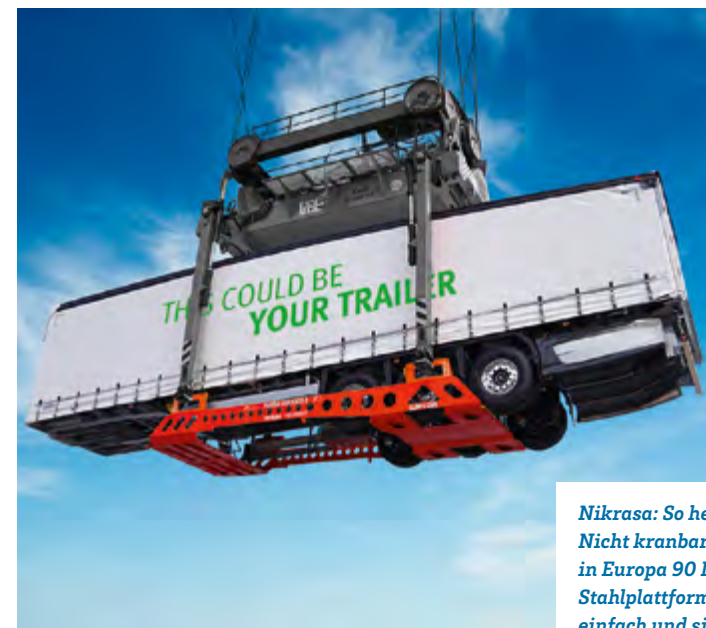
national – eine in der Schienenbranche ungewöhnliche Kombination, wie Pascal Jenni von der Güterbahn und Claus Rütten von ChemOil berichten. Die seit gut einem Jahrzehnt funktionierende Arbeitsteilung für die europäische Chemieindustrie ist anders aufgebaut als der übliche Wagenladungsverkehr mit bedarfsorientierten Zugleistungen: ChemOil fährt stattdessen Linienzüge nach festem Fahrplan zwischen Nordsee und Mittelmeer, unterstützt durch lokale Partner. Der Kapitaleinsatz wird dabei flach gehalten: SBB Cargo ist „nur“ Traktionär mit 130 Lokomotiven ohne eigene Güterwagen, und ChemOil vermarktet ebenfalls seine Kapazitäten ohne eigenen Wagenpark.

Dr. Christoph Hemsch von der Deutschen Post DHL berichtet, dass sein Unternehmen mit mehr als 50 Zügen pro Woche sechs Prozent der Pakete auf der Schiene befördere, „vor allem auf langen Transportrelationen“. Gerade am Wochenende sei die Bahn eine sehr gute Alternative zum Lkw, um die Wochenruhezzeiten der Fahrer zu ermöglichen. Hupac-Chef Michail Stahlhut sieht allerdings „tägliche Mängel bei der Infrastruktur“, die „disruptive Effekte in der Qualität und Kapazität“ erzeugen. Er fordert einen „Performanceruck“ bei allen Beteiligten. Zudem benötigen Kunden „eine einfache Tür in den kombinierten Verkehr“.

Wo immer Partnerschaften zwischen Bahnen und Wirtschaft neu entstehen, spielt die Digitalisierung vielfältig eine Rolle. Vertriebs- und Zugsteuerungs-

prozesse kommen nicht ohne Rechneinsatz aus. Und die digitale Vernetzung über Schnittstellen und Plattformen mit Kunden und Dienstleistern soll die Güterbahnen effizient und erfolgreich machen – oder, wie es DB Cargo-Chefin Sigrid Nikutta immer wieder gerne auf den Punkt bringt: „Wir machen Schienentransporte so einfach wie Online-Shopping.“ Zudem schreitet die Automatisierung von Rangierbahnhöfen voran, und nun hoffen die Unternehmen auf die europaweite Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) für die Güterwagen – eine nicht einfach zu stemmende Milliardeninvestition.

VDV-Vizepräsident Joachim Berends wünscht sich, dass die Bundesregierung „Druck auf Brüssel“ macht, um für die Umrüstung der Wagenflotten auf die DAK die Fördertöpfe der EU anzuzapfen. Für das Ziel, den Marktanteil der Schiene auf 25 Prozent zu bringen, müsse der Bund aber auch eigene Finanzierungsentscheidungen auf den Weg bringen: „Vor allem die Fortführung der Trassenpreisförderung und die Richtlinie zur Förderung des Einzelwagenverkehrs sind aus Branchensicht dabei von zentraler Bedeutung.“ Und nicht nur das: Der Schienengüterverkehr brauche vor allem bessere Rahmenbedingungen, von der Planungsbeschleunigung über die schnelle Beseitigung von Engpässen im Netz und die Sicherung der Streckenkapazitäten für Güterzüge bis hin zum Ausbau von Gleisanschlüssen. Joachim Berends: „Wir brauchen das politische Engagement für die klimafreundliche Schiene. Die Zeit wird immer knapper.“



Nikrasa: So heißt die Lösung von TX Logistik. Nicht kranbare Sattelaufleger – und das sind in Europa 90 Prozent – können mithilfe einer Stahlplattform zwischen Straße und Schiene einfach und sicher umgeschlagen werden.



20

PROZENT

ihrer Gleislänge konnte die mkb mit SGFFG-Fördermitteln in Höhe von 5,1 Millionen Euro bereits sanieren.

„Die Fördermittel waren wie ein Befreiungsschlag“

Verkehrswege kosten viel Geld – beim Bau und in der Instandhaltung. Anders als die Transporteure auf der Straße sollen die Bahnen ihre Wegkosten vollständig selbst tragen. Nicht nur das verzerrt den Wettbewerb spürbar. Chronisch unterfinanziert ist vor allem die Infrastruktur der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Die ihnen zugedachten Fördertöpfe von Bund und Ländern reichen bei Weitem nicht aus, um den Sanierungs- und Modernisierungstau nur annähernd zu beheben. Doch auch mit dem sprichwörtlichen Tropfen auf dem heißen Stein können die meist kleineren Güterbahnen viel bewegen – wie die in Ostwestfalen ansässige Mindener Kreisbahnen GmbH (mkb).

Es ist ein langes Wort, das seine sinnvolle Wirkung im Kleinen entfaltet: Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG). Die damit verbundenen Fördermittel haben so mancher Nichtbundeseigenen Güterbahn neue Möglichkeiten eröffnet, in ihr Schienennetz zu investieren. Gefördert werden vorrangig Investitionen in den Ersatz und Erhalt, aber auch den Aus- und Neubau von überwiegend für den Güterverkehr genutzten Strecken und Verladeeinrichtungen der NE-Bahnen. Voraussetzung ist, dass die Infrastrukturen für alle Eisenbahnen zugänglich – also öffentlich – sind.

Im Vergleich zu den Milliardensummen, mit denen die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur gefördert wird, nehmen sich die Summen, die den NE-Bahnen zugedacht sind, verschwindend gering aus. Wie wichtig diese Zuschüsse für die überwiegend kleineren Unternehmen dennoch sind, zeigt ein Beispiel aus dem nordöstlichsten Zipfel Nordrhein-Westfalens. Unweit der Hauptstrecke zwischen Bielefeld und Hannover und in der Nähe des Industriehafens schlägt das Herz der Mindener Kreisbahnen GmbH (mkb). Seine Herzkammern sind ein Verwaltungsgebäude, eine Werkstatt für Busse und Schienenfahrzeuge, Abstellhallen sowie ein Gleisfeld für Güterzüge mit einer Länge bis zu 740 Metern. Rund um diesen Betriebsmittelpunkt erstreckt sich ein 40 Kilometer langes Schienennetz mit einer Gleislänge von insgesamt etwas mehr als 50 Kilometern in den Kreis

Minden-Lübbecke. Hier betreibt die mkb mit ihren vier leistungsstarken Dieselloks regionalen Schienengüterverkehr. Und nicht nur das: Für den deutschlandweiten Fernverkehr unter anderem nach Bremerhaven und Hamburg zählen drei moderne Zweikraftloks vom Typ Siemens Vectron Dual Mode zum Fuhrpark. Auf der Langstrecke fahren sie elektrisch, auf nicht elektrifizierten Strecken beziehungsweise der ersten und letzten Meile ohne jede Leistungseinbuße mit Dieselantrieb. Bei Bedarf werden weitere Loks angemietet.

„Kein Jahr zu früh“ sei die Förderung durch das SGFFG für die mkb gekommen, sagen Wolfgang Kramer, Leiter Technik, Einkauf und Infrastruktur sowie Jens Foppe, Leiter des Bereichs Geschäftsentwicklung: „Das war wie ein Befreiungsschlag.“ Der Bund und das Land NRW haben der mkb zwischen 2015 und 2021 Zuschüsse von knapp 5,1 Millionen Euro bereitgestellt – verteilt auf 3,3 Millionen aus dem SGFFG und 1,75 Millionen Euro aus der Landesförderung. Mit dem Geld hat die Sanierung der Schienenwege bei der mkb an Schwung gewonnen, und der Zustand des Bestandsnetzes wurde verbessert. Mittlerweile konnten zehn Weichen und fast zehn Kilometer Gleise saniert werden, was etwa einem Fünftel der gesamten Gleislänge entspricht. Sichtbarer, wenngleich bescheidener Erfolg: Die Schutzhaltsignale mit dem roten Rechteck auf weißem Grund (Sh2), die dem Lokpersonal die Weiterfahrt auf ➔

Eine der sieben mkb-Lokomotiven ist die G 1000 BB von Vossloh. Hier rangiert das Fahrzeug mit der Betriebsnummer V 21 auf dem Gleisfeld am Betriebsgelände.



Sanierte Infrastruktur: Auf den Gleisanlagen nahe der mkb-Zentrale, die Güterzügen bis zu einer Länge von 740 Metern Platz bieten, wurden Steuerungen (l.) und teils mehr als 40 Jahre alte Schwellen erneuert (r.).



maroden Gleisen verbieten, gehören im mkb-Netz überwiegend der Vergangenheit an. Ohne die Fördermittel hätte wohl knapp die Hälfte der vorhandenen Gleislänge betrieblich gesperrt werden müssen. So kann das Unternehmen jetzt seine Transportleistungen für die regionale Wirtschaft aufrechterhalten. Das erspart der Umgebung unzählige Lkw-Fahrten. Ganz allgemein kann laut VDV ein Güterzug bis zu 52 Lkw ersetzen.

Für NE-Bahnen eine existenzielle Hilfe

In Minden wird das SGFFG somit als existenziell gesehen – eine Einschätzung, die andere Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen teilen dürften. Seitdem es die Förderung gibt, gehört die mkb jedes Jahr zu den Antragstellern. „Ausgesprochen aufwendig“ sei es, die Bundesmittel zu beantragen. Eine Vereinfachung des Verfahrens und eine schnellere Bearbeitung seien wünschenswert. Über 60 Seiten kämen pro Antrag an das Eisenbahnbundesamt schnell zusammen, berichten die mkb-Fachleute. Bürokratischer Aufwand, der sich jedoch lohnen kann. Denn werden die Fördermittel aus dem SGFFG bewilligt, muss nur noch rund ein Zehntel der Investitionssumme selbst getragen werden. Möglich macht das die Kofinanzierung durch das Land. Nordrhein-Westfalen gehört zu den wenigen „Aufstockern“, die die 50-prozen-

tige SGFFG-Förderung des Bundes um weitere 40 Prozent erhöhen. In den Jahren 2018 bis 2022 hat NRW mehr als 100 Maßnahmen von 22 Nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit rund 28 Millionen Euro bezuschusst.

Ende vergangenen Jahres drohte diesem Zuschuss der Rotstift. Nachdem im ersten Ansatz des Landeshaushalts für 2023 vorgesehen war, die Mittel trotz deutlicher Überzeichnung um fünf Millionen auf sieben Millionen Euro zu kürzen, wurden nach einem Hinweis des VDV an die Fraktionen der schwarz-grünen Landesregierung auch für das laufende Jahr wieder zwölf Millionen Euro eingeplant. „Hintergrund der geplanten Kürzung war der stockende Mittelabfluss“, erklärt Volker Wente, Geschäftsführer VDV Nordrhein-Westfalen: „Dafür waren weder das Land noch die Verkehrsunternehmen verantwortlich. Ursache war, dass der Bund die SGFFG-Fördermittel erst kurz vor Weihnachten ausgereicht hatte.“ Da der Bund seine Baukostenzuschüsse für NE-Bahnen um 17,5 Millionen auf 42,5 Millionen Euro erhöhen will, wird sich der VDV NRW dafür stark machen, dass die Kofinanzierung des Landes künftig im gleichen Maße steigt.

„An diesem Ast sollte die Politik auf keinen Fall sägen“, betont auch mkb-Mann Jens Foppe. Zwar ist die mkb an-

gesichts der für NE-Bahnen spärlich tröpfelnden Fördermittel noch weit davon entfernt, an Aus- und Neubaumaßnahmen zu denken. Aber immerhin können sie mit den Investitionen ihr Netz erhalten und die Qualität ihres Betriebs sichern. Diese Transportleistungen nutzt beispielsweise seit über 15 Jahren auch die Berentzen-Gruppe. Bis zu dreimal täglich pendeln jeweils bis zu vier Güterwagen zwischen dem Mindener Werk des Spirituosenherstellers und dem mkb-Bahnhof Minden Friedrich-Wilhelm-Straße. Abends wird der aus den Gruppen zusammengestellte Güterzug in das Zentrallager des Logistikers „Nosta“ im 20 Kilometer entfernten Stadthagen überführt. Möglich machen es eigene Gleisanschlüsse.

Förderung ermöglicht Getreidetransport

Weiterer Verkehrsschwerpunkt ist die Anbindung von Häfen rund um die Weser und den Mittellandkanal, die sich in Minden kreuzen. In den Jahren 2015 bis 2020 konnte eine Anschlussbahn zum Mischfutterwerk der Agravis-Gruppe wieder in Betrieb genommen werden, über die vor dem Krieg gegen die Ukraine pro Jahr rund 20.000 Tonnen Getreide transportiert wurden. Zuletzt brachen die Mengen zwar ein. Es ist aber erkennbar, dass die Volumina seit 2023 über andere Wege nach Ostwestfalen-Lippe zurückkommen.

Auch auf dem Mindener Stadtgebiet bedient die mkb Hafenanlagen. Der Weg vom zentralen Bahnhof Minden Friedrich-Wilhelm-Straße dorthin führt über die mehrteilige Weserbrücke, deren Hauptbrückenbauwerk noch aus 1898, dem Eröffnungsjahr der mkb, stammt. Bei dem Bauwerk sind Brückenbalken zu erneuern, die ein bestimmtes Fräsprofil benötigen. Das macht den Austausch aufwendig.



MKB: BUS- UND SCHIENENGÜTERVERKEHR FÜR DEN KREIS MINDEN-LÜBBECKE

Die mkb-Unternehmensgruppe besteht aus der Mindener Kreisbahnen GmbH und der MKB-MühlenkreisBus GmbH – zwei eigenständige Unternehmen. Dabei betreibt die Mindener Kreisbahnen GmbH Eisenbahngüterverkehr, stellt die Infrastruktur bereit und übernimmt übergeordnete administrative Aufgaben der Unternehmensgruppe. Als 100-prozentige Tochtergesellschaft bietet die MKB-MühlenkreisBus mit rund 120 Bussen ÖPNV-Leistungen im Kreis Minden-Lübbecke. Der Sitz beider Unternehmen befindet sich in einem Mindener Gewerbegebiet unweit des Industriehafens und des DB-Güterbahnhofs. Der Omnibusbetrieb verfügt zudem über Standorte in Petershagen und Lübbecke.

Mehr Infos: www.mkb.de

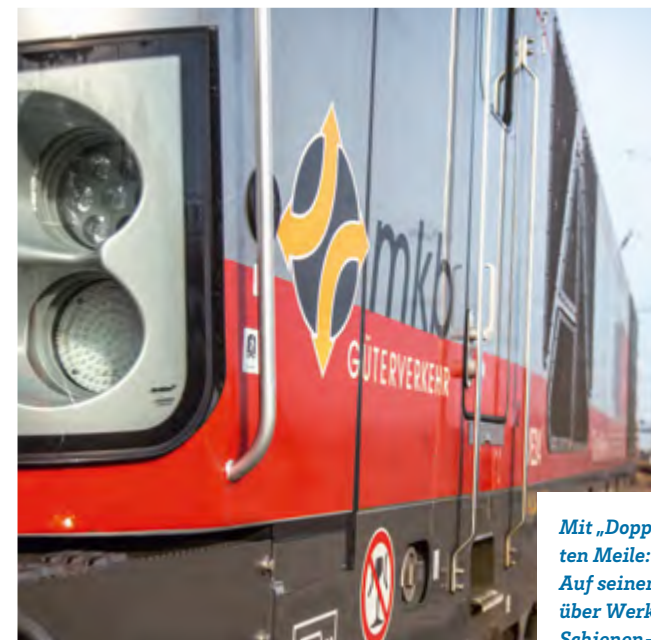
Auch dafür werden die Fördermittel benötigt. Für eventuelle Arbeiten am Brückenbauwerk selbst ist dagegen auf absehbare Zeit kein Geld da. Etwas neidisch schielen die Mindener dann schon auf den Wettbewerber Lkw – und wie er die für ihn zum Teil kostenlos vorgehaltene Infrastruktur nutzt: Vor knapp zehn Jahren sind an der nahegelegenen Autobahn 2 die beiden Raststätten Lipperland Nord und Süd in Betrieb genommen worden. Fernfahrer können dort kostenlos parken. Eisenbahnunternehmen wie die mkb, die ohnehin für jeden Meter befahrener Gleisanlagen Nutzungsentgelte an die Betreiber der Schienenwege entrichten, müssen dagegen zusätzlich für die Abstellgleise Miete zum Beispiel an DB Netz berappen. Nur ein weiteres Beispiel für die Ungleichheiten und Verzerrungen im Wettbewerb zwischen Schiene und Straße, die nicht nur die beiden mkb-Fachleute Wolfgang Kramer und Jens Foppe „wurmten“: „Würde hierzulande die Eisenbahninfrastruktur annähernd wie die der Straße behandelt, das wäre schon traumhaft.“



SCHIENENGÜTERFERNVERKEHRSNETZFÖRDERUNGSGESETZ (SGFFG)

Mit dem Inkrafttreten des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) stellte der Bund 2013 erstmals einen Betrag zur Förderung der Infrastruktur öffentlicher Nichtbundeseigener Eisenbahnen bereit – damals 25 Millionen Euro. Zu 50 Prozent werden Investitionen in die Schienenwege öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen bezuschusst, die dem Schienengüterfernverkehr dienen – für den Ersatz, Neu- und Ausbau. Im Gegenzug wird das geförderte Unternehmen verpflichtet, den geförderten Schienenweg

während der technisch möglichen und üblichen Nutzungszeit der ersetzten Anlage betriebsbereit vorzuhalten. Mit der Förderquote von 50 Prozent bleibt das SGFFG deutlich hinter der tatsächlichen Förderquote von Ersatzinvestitionen bundeseigener Unternehmen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) zurück. Von der Konzeption her ist die Bundesförderung auf eine Kofinanzierung der Länder ausgerichtet. Bislang stellen jedoch nur wenige Bundesländer Mittel zur Kofinanzierung bereit.



Mit „Doppelherz“ auf der Strecke und der letzten Meile: ein Vectron Dual Mode der mkb (l.). Auf seinem Gelände verfügt das Unternehmen über Werkstatthallen und eine Tankstelle für Schienen- und Straßenfahrzeuge (r.).



Friedensbotschaft auf der Schiene

Seit mehr als einem Jahr führt Russland seinen Angriffskrieg gegen die Ukraine. Die Welt hat sich seitdem nachhaltig verändert. Schon früh zeigte die Güterbahn TX Logistik Flagge und beklebte eine Vectron-Lok mit einer deutlichen Botschaft als Zeichen der Hoffnung: „Friedensbewegung. Auf das höchste Gut Europas und der Welt“ – „Peace Movement. For the greatest good(s) in Europe and the world.“ Aktuell ist die „weiße Taube“, wie sie genannt wird, regelmäßig auf der Strecke zwischen Köln und Curtici in Rumänien unterwegs.



Termin

9.–12. Mai 2023
transport logistic
2023, München



Alle zwei Jahre findet die transport logistic in München statt – eine der bedeutendsten Messen für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management. Begleitet wird sie von einer hochkarätigen Konferenz. Der VDV wird mit einem Gemeinschaftsstand dabei sein.

→ <https://transportlogistic.de>

Termin

1.–2. Juni 2023
19. Siegburger
Marktplatz-
veranstaltung von
DSL und VDV



In den „Siegburger Kooperationsgesprächen“ wird über die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnen und Speditionen diskutiert. Beispiele belegen, wie wichtig diese Kooperation für Verkehrsverlagerungen ist.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx

Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Anfang Mai 2023.

Unser Online-Magazin finden Sie unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

Die VDV VerbandsApp gibt es unter:

→ app.vdv.de

Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

Facebook: www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

Twitter: twitter.com/VDV_Verband

Als berufliches Netzwerk nutzen wir LinkedIn:

LinkedIn: 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, Internet: www.vdv.de

Redaktion VDV:

Lars Wagner (V.i.S.d.P.),
Leiter Geschäftsbereich Strategie & Kommunikation |
Pressesprecher
Eike Arnold,
Leiter Interne Kommunikation und
stellv. Pressesprecher
Rahime Algan,
Leiterin Online-Kommunikation und
Öffentlichkeitsarbeit

Anschrift der Redaktion:

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

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

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

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadata 2023

Bildnachweise:

Titelmotiv: AdobeStock/ink drop

AD HOC PR/Lars Haberl (2, 16, 18, 19, 26–29); AD HOC PR/Stefan Temme (12); AdobeStock/AboutLife (5); AdobeStock/BullRun (2, 18); AdobeStock/EwaStudio (16/17); AdobeStock/leehoung (30); AdobeStock/Iyudinka (8, 9); AdobeStock/metadataflow (5); AdobeStock/MKS (2, 21); AdobeStock/New Africa (16); AdobeStock/thatzpic (30); BVG (16, 18); DB Cargo (23/24); Deutsche Bahn AG/Daniel Korbach (23); Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus (22); Peter Doemoetoer (12); DSW21/Claudia Posern (10); D-Ticket/VDV; Shutterstock/Barth-Fotografie/frantic00/Kamenetskiy Konstantin (20); Kölner Verkehrs-Betriebe (2, 6, 8); MoBiel GmbH/Tony Melvin (4); Rhein-Neckar-Verkehr GmbH/Nikola Neven Haubner (4); Shutterstock/Dean Drobot (19); TX Logistik (25, 30); VDV (2, 3, 14/15, 20, 23)

„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.



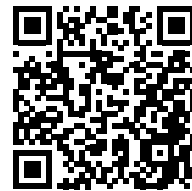
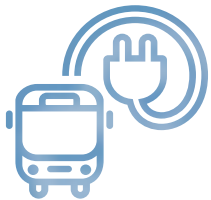
SOLARIS
A CAF GROUP COMPANY



URBINO 18 hydrogen

Wir ändern das Gesicht
des ÖPNV





14. VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse

 **Zukunftskongress Autonomes Fahren**

27.–28. März 2023 · Estrel Hotel Berlin

**EBUS meets
Autonomes Fahren**



VDV Die Verkehrs-
unternehmen

DEVK

NOW
NOW-GMBH.DE

Medienpartner

DER NAHVERKEHR

www.ebuskonferenz.de