

Die neue *Normalität*

Einnahmen-Einbruch im Nahverkehr:
Branche liefert unter schwierigen Bedingungen

Seite 6

Mobilitätswende: Hamburg hat
sich auf den Weg gemacht

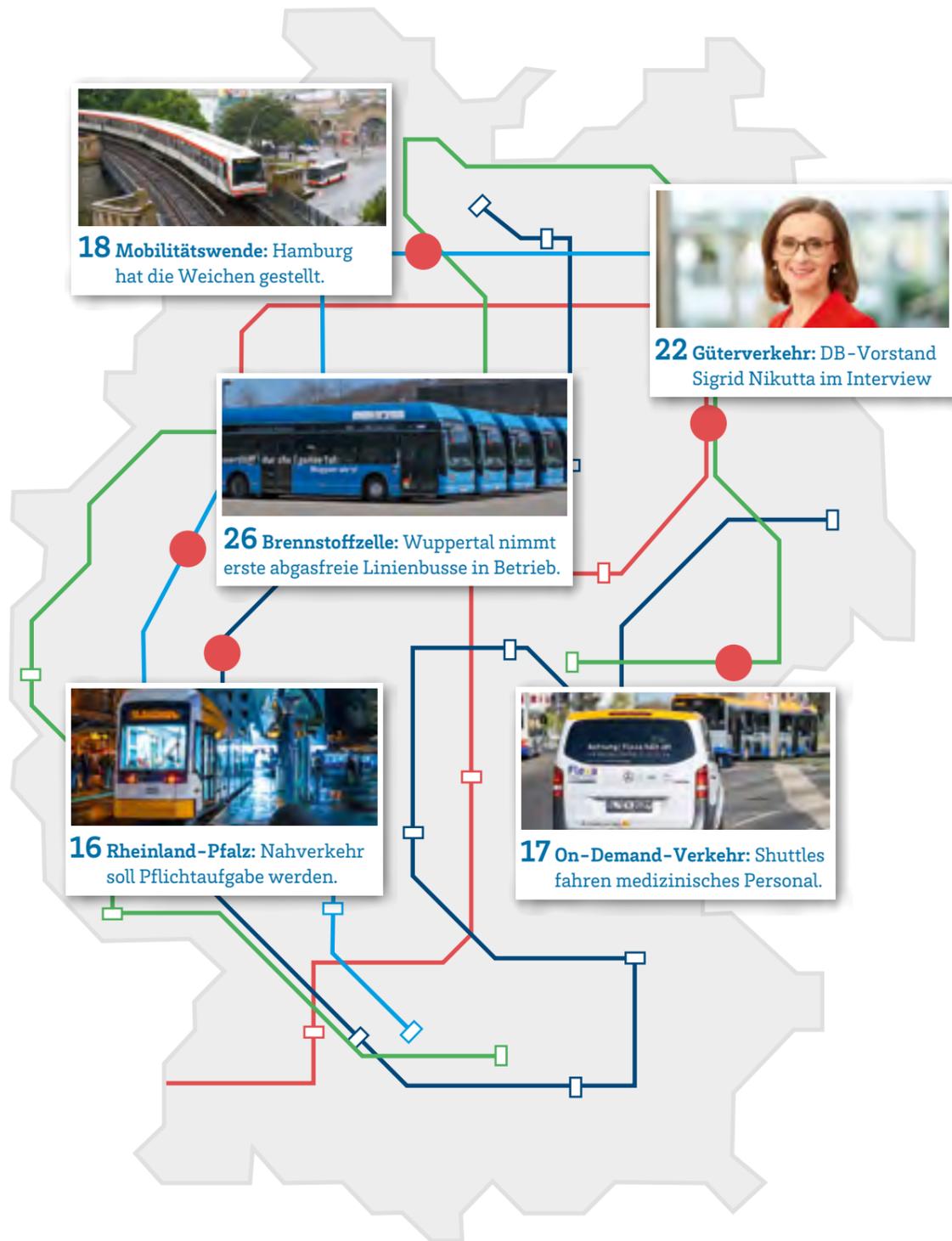
Seite 18

Güterverkehr: DB-Vorstand
Sigrid Nikutta im Interview

Seite 22

Brennstoffzelle: In Wuppertal
fahren die ersten Busse abgasfrei

Seite 26



Vertrauen schaffen in der neuen Normalität



Das Coronavirus wird unseren Alltag noch viele Monate bestimmen. Zur neuen Normalität gehören Abstand halten, Menschenansammlungen meiden und Mund-Nasen-Schutz tragen. Im öffentlichen Personenverkehr steht diese neue Normalität aktuell im Zeichen von weniger Fahrgästen und wegbrechenden Einnahmen. Diese Krise zu bewältigen, erfordert von uns allen – den Menschen in den Verkehrsunternehmen und in der Politik – eine enorme, in dieser Form nie dagewesene Kraftanstrengung.

Bund und Länder versuchen, die schlimmsten Auswirkungen der Krise mit milliardenschweren Maßnahmenpaketen abzumildern und der Wirtschaft wieder auf die Beine zu helfen. Auch die Verkehrsunternehmen benötigen einen Rettungsschirm. Von daher begrüßen wir den gemeinsamen Vorschlag aller Landesverkehrsminister, für den Nahverkehr einen Rettungsschirm von mindestens fünf Milliarden Euro aufzuspannen.

Die Unternehmen im Personen- und Güterverkehr haben unter Beweis gestellt, dass in puncto Daseinsvorsorge auf sie Verlass ist. Während viele Menschen zu Hause bleiben mussten, waren unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahr- und Reinigungsdienst, in den Werkstätten, im Service, in den Leitstellen und Verwaltungen und in den anderen Bereichen da. Sie haben einen stabilen Betrieb gewährleistet – für alle,

die auf uns angewiesen sind und auf die unsere Gesellschaft angewiesen ist. Während sich an den geschlossenen Grenzen die Lkw stauten, hat der Güterverkehr auf der Schiene seinen Beitrag geleistet, die Versorgungssicherheit aufrechtzuerhalten.

Angesichts der Bedrohung durch das Virus sind die Menschen jedoch verunsichert. Die Verkehrsunternehmen setzen der Infektionsgefahr verkürzte Reinigungsintervalle, Desinfektionen, Trennscheiben zum Fahrpersonal, Informationen und – wenn möglich – ein höheres Platzangebot entgegen. Wir müssen weiterhin alles tun, damit die Menschen wieder mit gutem Gefühl einsteigen und die Fahrgastzahlen auf das Niveau vor der Pandemie steigen – und darüber hinaus. Denn eine weitere unsichtbare Bedrohung lässt sich nicht mit Abstand, Hygiene und Impfstoff eindämmen: Der Klimawandel legt keine Pause ein. Auch in Zeiten von Corona können mehr Autos in den Städten keine Alternative zu Bussen und Bahnen sein. Deshalb müssen wir den Weg zur Verkehrswende, den wir vor der Krise erfolgreich eingeschlagen haben, konsequent weitergehen.

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial

Vertrauen schaffen in der neuen Normalität

4 VDV im Bild

Wuppertal: Schwebbahn-Fahrzeug trägt Mundschutz.

6 Titelstory

In die Spur zurückfinden

Seite 9:

Drei Fragen zum Güterverkehr an VDV-Vizepräsident J. Berends

12 Aus dem Verband

Die VDV-Akademie setzt verstärkt auf digitale Lernangebote.

15 Aus dem Verband

Claudia Güsken im Interview: „Lernen ist ein sozialer Prozess“

16 Aktuell

Rheinland-Pfalz: Landtag will das Nahverkehrsgesetz novellieren.

17 Aktuell

On-Demand-Angebote unterwegs im Dienst am Gemeinwohl

18 Hintergrund

Wie Hamburg die Zahl der Fahrgäste um 50 Prozent steigern will.

22 Hintergrund

DB-Vorstand Sigrid Nikutta: „Die Menschen können sich auf den Schienengüterverkehr verlassen.“

24 Meldungen

VDV baut digitale Angebote aus.

26 Unterwegs im Netz

Brennstoffzellen-Antrieb: Krasser Stoff für saubere Busse

30 Termine

VDV-Jahrestagung findet vom 15. bis 19. Juni digital statt.



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



Wahrzeichen will's wuppen

Maskenpflicht im ÖPNV, da geht die Wuppertaler Schwebbahn mit gutem Beispiel voran. Mit aufgeklebter Mund-Nasen-Bedeckung versieht das Fahrzeug Nummer 29 seinen Dienst. Selbstgenäht mutet die muntere Optik der Folie an. Rote Pünktchen tragen den optimistischen Slogan: „Wuppen wir's“. Augenzwinkernd erinnert das Verkehrsunternehmen WSW mobil daran, dass die Gesundheit von Fahrgästen sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein ernstes Thema ist und oberste Priorität hat. Was die Verkehrsunternehmen im Allgemeinen in Sachen Corona und die Wuppertaler im Besonderen bei der Einführung ihrer Brennstoffzellen-Busse wuppen, erfahren Sie unter anderem auf den folgenden Seiten dieser Ausgabe.

In die Spur zurückfinden



Am ehesten wird das Virus über Tröpfchen von Mensch zu Mensch übertragen, seltener über Oberflächen. Mit verkürzten Reinigungsintervallen treten die Verkehrsunternehmen einer möglichen Ansteckungsgefahr im ÖPNV entgegen. Auch in Halle/Saale werden alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge der Halleschen Verkehrs AG (HAVAG) täglich gründlich gereinigt und desinfiziert – vor allem Kontaktflächen wie Haltestangen, Griffe, Lenkräder und Fahrkartenautomaten.

Das Coronavirus bestimmt die neue Normalität im ÖPNV. Jetzt geht es darum, die wirtschaftlichen Schäden zu begrenzen, Fahrgäste zurückzugewinnen und die vor der Krise eingeleitete Verkehrswende voranzutreiben.

So gut wie möglich Abstand halten, Mund-Nasen-Bedeckung tragen, Hygiene-Regeln rigoros befolgen und größere Menschenansammlungen meiden: Nachdem die Maßnahmen zur Eindämmung des Virus gelockert und der Betrieb von Bussen und Bahnen wieder hochgefahren wurde, ist die neue Normalität unter Corona-Bedingungen im ÖPNV angekommen.

Für die Fahrgäste sind die Neuerungen gut sichtbar. Abtrennungen zu Busfahrerinnen und Busfahrern, deutliche Hygienehinweise, aber auch Maßnahmen im Hintergrund wie verkürzte Reinigungsintervalle und Desinfektionen von Fahrzeugen oder separierte Schichten in Leitstellen und Werkstätten dienen dem Infektionsschutz. Alles mittlerweile gelebter Alltag in Zeiten der Pandemie. Mit deren wirtschaftlichen Auswirkungen haben die Verkehrsunternehmen jedoch noch auf unbestimmte Zeit zu kämpfen. Klar ist: Nachdem die Fahrgastzahlen im ÖPNV mehr als 20 Jahre lang kontinuierlich gestiegen sind – im Jahr 2019 nutzten 10,4 Milliarden Menschen Busse und Bahnen – ist der Einbruch da.

Bei einer langsamen Rückkehr zur Normalität, die vor allem nach den Sommer-

ferien an Dynamik gewinnt, hätten die Verkehrsunternehmen bis Jahresende einen Verlust von etwa fünf Milliarden Euro zu verkraften, so ein Szenario des VDV. Sollte die Normalisierung länger dauern und sollten Abo-Kunden vermehrt auf Kulanzregelungen zurückgreifen, kalkuliert die Branche den Verlust auf etwa sieben Milliarden Euro. Größenordnungen, die die Verkehrsunternehmen ohne Unterstützung nicht auffangen können. Von daher begrüßt der VDV den gemeinsamen Vorschlag aller Landesverkehrsminister an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, einen Rettungsschirm für den Nahverkehr von mindestens fünf Milliarden Euro aufzuspannen. „Jetzt kommt es darauf an, die Branche so mit finanziellen Mitteln auszustatten, dass sie ihre systemrelevante Funktion – die nachhaltige Aufrechterhaltung eines guten und ausreichenden Angebots – gewährleisten kann“, betont VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.

Die finanzielle Lage der Verkehrsunternehmen und der Verbände bezeichnet der VDV-Hauptgeschäftsführer als „zunehmend dramatisch“. Seit Beginn der Krise hielten Busse und Bahnen im Schnitt 80 Prozent des regulären →



Die Trennscheibe zwischen Kunde und Fahrpersonal gehört jetzt öfter zum Bild in Bussen – wie hier beim Bielefelder Verkehrsunternehmen Mobiel. Dort dauert der Einbau in die 125 Fahrzeuge fünf Wochen. In nachgerüsteten Bussen werden wieder Vordertüren zum Einstieg geöffnet und Tickets verkauft.

26. Februar
Erste bestätigte SARS-CoV-2-Infektionen

3. März
Krisenstab von BMI und BMG beschließt Exportverbot von medizinischer Schutzausrüstung

9. März
Täglicher Anstieg der Infektionszahlen zwischen 20 % und 46 %. Verdopplungszeiträume liegen zwischen zwei und mehr als drei Tagen.

11. März
Die Bundeskanzlerin verkündet die Strategie: Tempo der Virus-Ausbreitung verlangsamen, Gesundheitssystem arbeitsfähig halten. Und gibt die Empfehlung, Großveranstaltungen mit mehr als 1.000 Besuchern abzusagen.

Ab 13. März
VDV richtet für Mitglieder eine Infoseite ein:
www.vdv.de/coronavirus

14. März
Spielstopp der Fußball-Bundesliga

Seit 16. März
Schulen, Universitäten und Kindergärten geschlossen

Ab 16. März
sinken die prozentualen Zuwächse auf Werte zwischen 15 % und 36 %. Infektionen verdoppelten sich etwa alle 2,5 bis 4,5 Tage.

16. März
Fahrgastrückgang 60 % bis 90 %. ÖPNV fährt Grundangebot.

17. März
Kulanzregelungen werden erarbeitet und angewendet.

Ab 23. März
liegt der Anstieg zwischen 11 % und 18 %. Verdopplungszeiträume etwas über fünf Tagen

Ab 23. März
Bundesweites Versammlungsverbot. Restaurants etc. geschlossen. Menschen müssen 1,5 Meter Abstand halten.

Seit 30. März
Reisewarnung des Auswärtigen Amtes für die meisten Auslandsreisen

Ab 1. April
VDV kommuniziert zu verheerenden Folgen für die Branche.

2. April
Bildungsbox eröffnet: Beschäftigte der VDV-Unternehmen machen kostenlos eLearning.

6. April
Verdopplungszeitraum bei etwas mehr als zwölf Tagen

9. April
VDV veröffentlicht Positionspapier „Betrieblicher Hochlauf“ und kommuniziert: Vorbereitungszeit nötig, gestaffelter Schulstart.

aussetzungen vorgelegen hätten, hat die Branche so gut wie keine Kurzarbeit angemeldet und so die Bundeskasse geschont.

So viel Daseinsvorsorge und Systemrelevanz haben ihren Preis. Auf der Basis von Rückmeldungen aus den Verkehrsunternehmen und Verbänden geht der VDV davon aus, dass die Branche im März und April monatlich bis zu einer Milliarde Euro an Fahrgeldeinnahmen verloren hat. Zu den hohen Einnahmeausfällen haben auch die Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit von Fahrpersonal und Fahrgästen beigetragen: Da der vordere Einstieg in Linienebussen geschlossen wurde, entfielen der Ticketverkauf beim Fahrer und die Kontrollen. Als auf Wunsch der Politik der Betrieb auf das volle Angebot wieder hochlief, konnten auch eventuelle temporäre Kosteneinsparungen nicht mehr gegengebuht werden. Ohne entsprechenden Ausgleich auch künftiger Verluste besteht das Risiko, dass die Branche das Verkehrsangebot kürzen muss und ihren Beitrag zum Klimaschutz nicht gewährleisten kann.

Die Auswirkungen sind gravierend, die Situation so nie dagewesen: Im März und April verzeichneten die Verkehrsunternehmen im ländlichen Raum, wo hauptsächlich Schüler den ÖPNV nutzen, 90 Prozent und in den Städten zwischen 60 und 80 Prozent weniger Fahrgäste. Je länger die Einschränkungen dauerten, desto häufiger waren neben dem Verkauf von Einzelfahrscheinen auch die Zeitkarten beziehungsweise Abos von Kündigungen betroffen. Kulanzregelungen werden erarbeitet und angewendet.

Auch die Güterbahnen leiden massiv – an wegbrechenden Aufträgen. Zwar gibt es vielversprechende und medienwirksame Neuverkehre mit Nudeln und Hygieneartikeln, aber diese können den Verlust an Transporten etwa durch den →

Angebots aufrecht – bei maximal 30 Prozent des sonst üblichen Fahrgastaufkommens. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hatten die Liquiditätsgengpässe zwischenzeitlich existenzbedrohende Ausmaße angenommen. Während in Absprache mit den Bundesländern und den Aufgabenträgern das SPNV-Angebot im März um rund neun Prozent und im April um fast ein Viertel reduziert wurde, blieb es in einigen Bundesländern auf dem Vorkrisen-Niveau. Da die Fahrkartenverkäufe zurückgegangen sind und Fahrgeldeinnahmen aus der Einnahmeaufteilung der Verkehrsverbände beziehungsweise der Tarifkooperation mit der

Deutschen Bahn gesunken sind, fehlen den Verkehrsunternehmen akut die Mittel – bei weiterlaufenden Kosten ohne Gegenfinanzierung der Finanzlücke.

Kaum Kurzarbeit in der Branche

Auch im städtischen Nahverkehr wurde im Schulerschluss mit den Aufgabenträgern das Angebot im März um rund zwölf und im April um rund 20 Prozent zurückgefahren. „Die ÖPNV- und SPNV-Unternehmen haben auch auf ausdrücklichen Wunsch der Politik von Beginn der Epidemie an in sehr hohem Maße das Verkehrsangebot weiter aufrechterhalten, damit die Menschen, die Mobilität benötigen, an ihren Arbeitsplatz kommen konnten und das ganze Land weiter in Bewegung blieb“, sagt Oliver Wolff: „Gleichzeitig haben wir mit dem umfassenden Fahrplanangebot ganz überwiegend auch für ausreichende Abstände zwischen den Fahrgästen Sorge tragen können.“ Obwohl die nötigen Vor-

„Die finanzielle Lage von Verkehrsunternehmen und Verbänden ist zunehmend dramatisch.“

Oliver Wolff,
VDV-Hauptgeschäftsführer



DREI FRAGEN AN Joachim Berends, VDV-Vizepräsident für den Bereich Schienengüterverkehr

Herr Berends, während des Lockdowns hat der Schienengüterverkehr (SGV) seine Stärken und seine Systemrelevanz unter Beweis gestellt. Was muss die Branche jetzt tun, damit der SGV auch nach Corona nachhaltig davon profitiert?

» **Joachim Berends:** Der SGV konnte in der Coronakrise nicht nur ein-drucksvoll unter Beweis stellen, dass er systemrelevant ist, sondern auch, dass er äußerst flexibel auf die kurzfristigen Anforderungen des Marktes reagiert. Ohne den SGV wäre Europa bei der Versorgung der Menschen in schwieriges Fahrwasser geraten – ist es doch gelungen, die Grenzschie-ßungen und langwierigen Abfertigungen mit einem leistungsfähigen SGV zu kompensieren und die Versorgung der Bevölkerungen so sicherzustellen. Die Eisenbahn kann mit ihrer Leistungsfähigkeit und als klimafreundlichstes Landverkehrsmittel eine nachhaltige Entwicklung im Bereich der schienenaffinen Güter bewirken. Ein guter Vertrieb, der das bei den Kundenkontakten weiter forciert, ist neben einer weiterhin zuverlässigen und qualitativen Transport- und Logistikleistung erforderlich. Wir müssen alle Maßnahmen im Rahmen des Masterplans und des Programms „Zukunft Schienengüterverkehr“ national wie international konsequent umsetzen, damit die weitere positive Entwicklung gelingt. Tue Gutes und rede darüber: Das sollten wir jetzt gemeinsam voranbringen.

Wie können Warenguppen, die bisher als nicht sonderlich schienenaffin galten – zum Beispiel Lebensmittel – dauerhaft für den SGV gewonnen werden?

» Nur der weiterhin konsequente Ausbau der Schieneninfrastruktur wird der Leistungsfähigkeit der Schiene zugutekommen. Daneben müssen auch wir uns in unseren Prozessen den Anforderungen des Marktes stellen. Die jetzt aufgezeigten Chancen, neue Produkte für unseren Schienengüterverkehr zu gewinnen, müssen konsequent auch durch gezielte staatliche Maßnahmen wie der weiteren Reduktion der Schienenmaut auch auf Strecken der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, aber auch durch die Freistellung des Sektors bei der EEG-Umlage erreicht werden. Eine Besserstellung des Sektors Schienengüterverkehr aufgrund seiner Klimafreundlichkeit, die Verbesserung der Produktivität, erhebliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur und Digitalisierung sowie die Befreiung von überdimensionierten staatlichen Kostenbelastungen schaffen die Entwicklungspotenziale für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr.

Wie kann die Politik den Schienengüterverkehr jetzt stützen?

» Die Politik sollte ihren Worten Taten folgen lassen. Das geschieht zum Teil schon durch erste Förderprogramme oder die Halbierung der Schienenmaut. Aber auch die Digitale Automatische Kupplung und eine konsequente Politik der Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist das Gebot der Stunde. Dafür müssen auch konsequente Umschichtungen im Haushalt vorgenommen werden, die dieses Ziel vollständig erkennen lassen. Hier gilt jetzt für alle, die politische Verantwortung tragen: Wir tun, was wir sagen, und wir sagen, was wir tun. Und das ist das Erreichen des Ziels, bis 2030 den Marktanteil der Schiene auf 25 Prozent deutlich zu erhöhen.

Ab 20. April (Ostermontag)
Verdopplungszeitraum auf mehr als 25 Tage erhöht

Ab 20. April
VDV erstellt Plakatvorlagen und Video zu Maskenpflicht und Abstandhalten zum Schulstart.

23. April
VDV kommuniziert detaillierte finanzielle Folgen, erarbeitet Lösungsvorschläge für Politik.

27. April
ÖPNV-Hochlauf erfolgt ab 27. April mit Aufnahme des Schulbetriebs.

Mai
Schrittweise Wiederaufnahme des Schulbetriebs

Ab Mai
Langsam steigende Fahrgastzahlen bis zu 40 Prozent des Vor-Pandemie-Niveaus

Mitte Mai
Landesverkehrsminister unterstützen VDV-Lösungsvorschläge zu den finanziellen Ausgleichszahlungen seitens des Bundes.

Mitte Mai
Länder unterstützen und finanzieren die vom VDV vorgeschlagene Aufklärungs- und Imagekampagne pro ÖPNV.

15.–19. Juni
VDV - Jahrestagung wird digital ausgerichtet, vdv.de/jahrestagung

Ab September/ Oktober
Geplante Genehmigung von ersten Großveranstaltungen



„Die Verkehrswende bleibt das unter allen Umständen zu erreichende Ziel im Mobilitätssektor.“

Ingo Wortmann, VDV-Präsident

Produktionsstopp in der Autoindustrie nicht wettmachen. „Nach unseren Berechnungen fehlen der Branche coronabedingt bereits rund 900 Millionen Euro“, berichtet Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahn. Dabei wird der Schienengüterverkehr in der Krise seiner zentralen Rolle, zuverlässig Lebensmittel, Rohstoffe und andere Güter zu liefern, gerecht. Gleichzeitig leistet er einen

Beitrag, die internationale Ausbreitung des Coronavirus einzudämmen. Denn im Schienengüterverkehr werden große Volumina im Vergleich zum Lkw von einer sehr kleinen Anzahl Personen transportiert.

Vorschläge zur Sicherung der Liquidität

Vor diesem Hintergrund hat die Branche Bund und Ländern eine Reihe von Vorschlägen gemacht, wie die Liquidität im öffentlichen Personenverkehr sowie im Schienengüterverkehr gesichert und die Unternehmen wirtschaftlich stabilisiert werden können (siehe Infografik). Für den Personennahverkehr sehen die Konzepte unter anderem eine Öffnung, Aufstockung und Vorabzahlung der Regionalisierungsmittel vor. Auch die ungekürzte Weiterzahlung der Bestellerentgelte wird empfohlen. Für den Schienengüterverkehr wird ein Stabilitätsfonds oder auch eine zeitlich befristete Aufstockung der Trassenpreisförderung von zurzeit 47 auf bis zu 100 Prozent vorgeschlagen. Zudem könnte den

Im April machten VDV, Allianz pro Schiene, BAG-SPNV, BDO, Mofair, NEE und VPI diese gemeinsamen Vorschläge.

Eisenbahn-Unternehmen dadurch geholfen werden, Belastungen durch Energiesteuern und Umlagen auszugleichen.

Neben den wirtschaftlichen Auswirkungen steht die Branche vor weiteren Herausforderungen – einer Image- und Vertrauenskrise. Der werden die Verkehrsunternehmen und der VDV kurzfristig mit einer Aufklärungskampagne entgegentreten. Noch im Mai riet die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, keine öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen und auf Reisen – auch innerhalb Deutschlands – zu verzichten. Dem gegenüber stehen Erkenntnisse aus Österreich. Die Epidemiologen der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) konnten einem Medienbericht zufolge keine Ansteckungen im öffentlichen Verkehr und in Geschäften nachweisen. Allerdings seien solche Infektionen schwer aufzuspüren und die Erkenntnisse nur bedingt auf Deutschland übertragbar. „Die Verkehrsunternehmen tun alles Notwendige, um die Fahrzeuge häufig und angemessen zu reinigen“, erläutert VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolf: „Wenn die Fahrgäste sich entsprechend der Anforderungen des Robert-Koch-Institutes verhalten – also Abstand sowie Hygieneregeln einhalten, Mund-Nasen-Bedeckung tragen –, dann ist der ÖPNV kein Ort mit erhöhtem Infektionsrisiko.“ Letztlich haben es die Fahrgäste bis zu einem gewissen Punkt selbst in der Hand: sich in

den Fahrzeugen verteilen, mehr Zeit einplanen und nicht kurz vor Abfahrt zur Haltestelle kommen. Bei den Bahnen gilt: Es müssen nicht alle in den ersten oder letzten Wagen einsteigen. Im Schüler- und Berufsverkehr muss die Nachfrage weiterhin umsichtig gesteuert werden, um die Auslastung des ÖPNV in Spitzenzeiten besser zu verteilen. Die Entscheidung der Behörden, mit einem rollierenden Unterricht die Schulen schrittweise zu öffnen, leisteten dazu ebenso einen Beitrag wie Arbeitgeber und Pendler, die weiterhin auf das Arbeiten von zu Hause oder flexible Arbeitszeiten setzen.

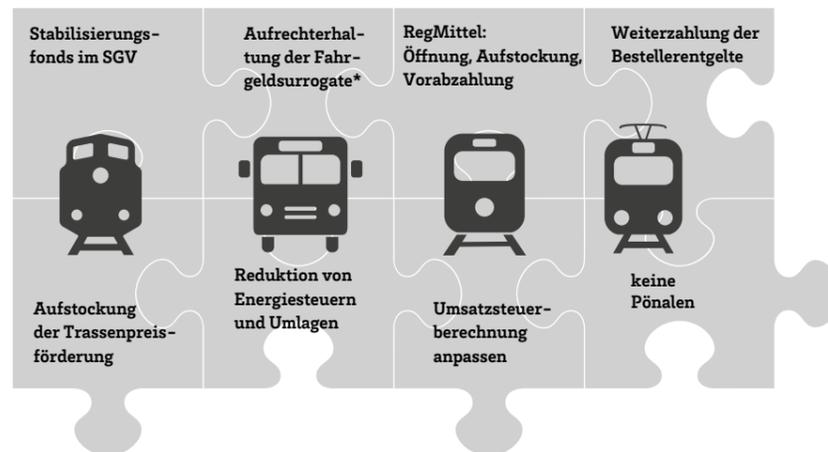
Im Kampf gegen das Virus und die Pandemie-Folgen für die Wirtschaft und die Arbeitsplätze sind die Themen Klimaschutz und Verkehrswende auf der politischen Agenda vorerst nach hinten gerutscht. „Die Verkehrswende bleibt das unter allen Umständen zu erreichende Ziel im Mobilitätssektor“, bekräftigt VDV-Präsident Ingo Wortmann. Denn während und nach der Coronakrise dürfen die langfristigen Ziele der Klima- und Verkehrspolitik nicht aus dem Blick geraten. Wenn in den kommenden Wochen über Konjunkturmaßnahmen geredet wird, müssen für diese Klimafreundlichkeit und Nachhaltigkeit ein entscheidendes Merkmal sein. Denn die Auswirkungen der Klimakrise dürften voraussichtlich noch schwerwiegender sein als die der Coronakrise.



Im Nah- und Fernverkehr (Foto o.) sind die Fahrgastzahlen eingebrochen. In allen Bundesländern ist das Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung im ÖPNV Pflicht (Foto u.). Gleiches gilt in den Fernverkehrs- und Regionalzügen der Deutschen Bahn.



ÖPNV UND GÜTERVERKEHR: LIQUIDITÄT SICHERN UND UNTERNEHMEN STABILISIEREN



* Ausgleichszahlungen, die den Unternehmen des ÖPNV für den Ausfall von Beförderungsentgelten zustehen.

ANZEIGE

Kontaktlos bezahlen. Abstand halten.

Bank- und Kreditkarten ersetzen Bargeld.

Abstand halten ist das Gebot der Stunde – auch im ÖPNV. Dazu leisten moderne Ticketinglösungen einen sinnvollen Beitrag. Insbesondere entlasten sie Fahrer vom kontaktintensiven Bargeldhandling. Mit Bank- oder Kreditkarten erwerben Fahrgäste nach dem EMV-Verfahren schnell und vor allem sicher ihre Fahrscheine. So werden Hygienemaßnahmen eingehalten, Kontakte minimiert und auch die Einstiegszeiten beschleunigt.

The Future of Mobility

sales@initse.com | www.initse.com

INIT Group

„Wir setzen auf das Digitale Lernen“

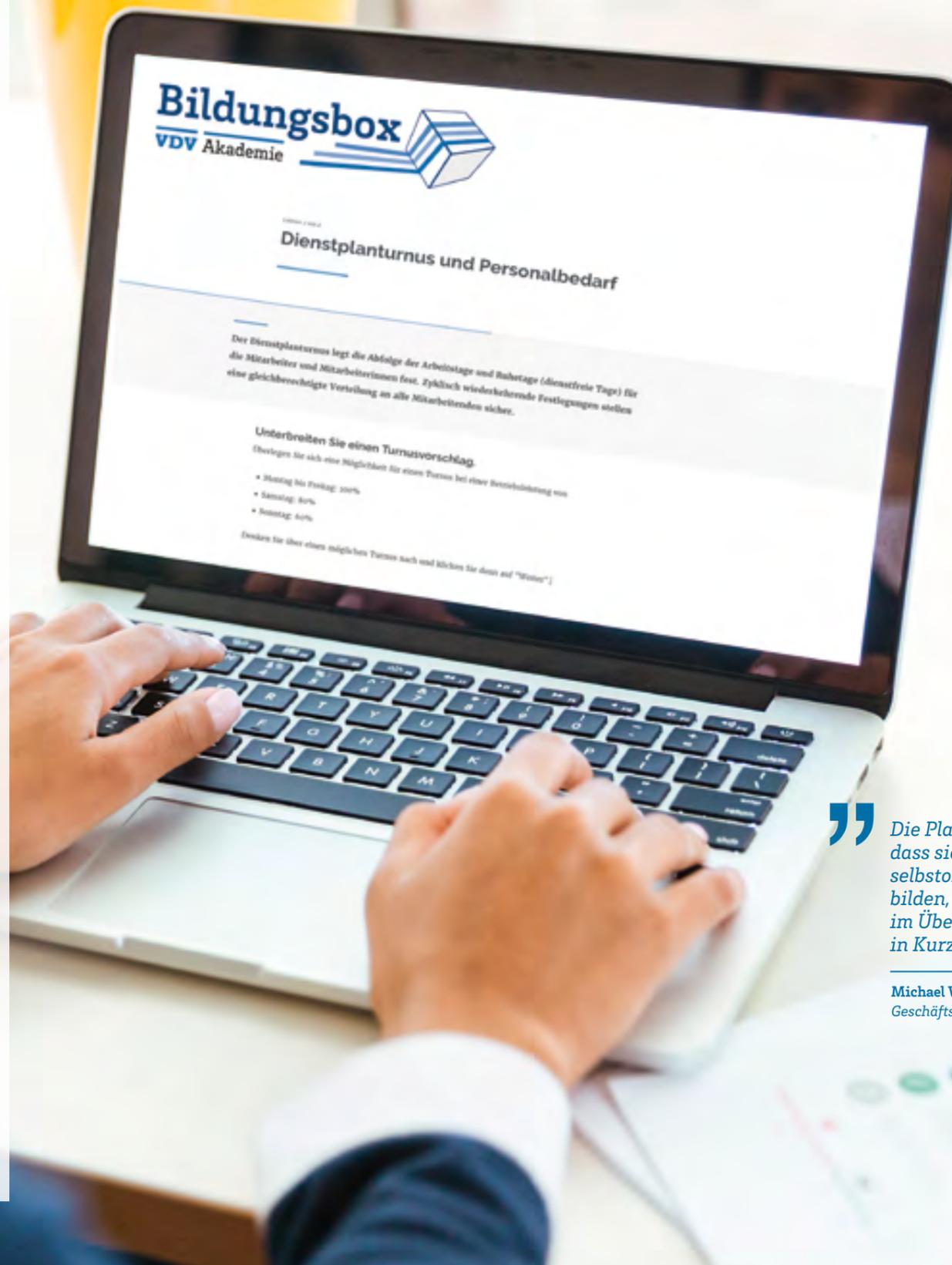
Die Coronakrise als Chance begreifen und „geschenkte“ Zeit zur beruflichen Fortbildung sinnvoll nutzen: Diese Möglichkeit bietet die VDV-Akademie allen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in der Mobilitätsbranche. Zahlreiche Informations- und Lernangebote stehen in der „Bildungsbox“ zur Verfügung: digital und ohne Kosten.

Abstand halten und soziale Distanz lauten die Gebote der Stunde. Auch für die Qualifizierung im Beruf gilt: Das Lernen in Gruppen und mit Lehrpersonal findet nur eingeschränkt statt – wenn überhaupt. Parallel zum Präsenzlernen kommen in der beruflichen Bildung seit Jahren verstärkt digitale Lernangebote zum Einsatz. Aktuell gewinnt diese Entwicklung ähnlich wie der allgemeine Trend zur Digitalisierung zusätzlich an Schub. „Was im Moment in den Unternehmen passiert, wird deutliche Auswirkungen auf die Arbeit der Zukunft haben“, ist sich Michael Weber-Wernz, Geschäftsführer der VDV-Akademie, sicher.

Die VDV-Akademie hat kurzfristig reagiert und ihre Online-Angebote ausgebaut. Für die Zeit in der Coronakrise können sich alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsbranche kostenfrei mit der „Bildungsbox“ fortbilden. Seit Anfang April ist das Angebot online. „Die Plattform dient dazu, dass sich Menschen selbstorganisiert weiterbilden, die im Homeoffice, im Überstundenabbau oder in Kurzarbeit sind“, erläutert Michael Weber-Wernz: „Wir verstehen das Angebot als Service für die Verkehrsunternehmen und ihre Beschäftigten.“

Die Inhalte der Bildungsbox sind dabei so vielfältig wie die Branche selbst: Betrieb und Technik, Qualität und Recht, Marketing und Vertrieb, Gesundheit und Sicherheit, Personal

und Bildung sowie Innovation und Zukunft sind die sechs Kategorien, die zur Auswahl stehen. Das gebündelte Wissen ist in abwechslungsreichen Formaten aufbereitet: Videos, Podcasts, Web-Based-Trainings, Webinare, Powerpoint-Präsentationen und Experten-Talks. Damit beim selbstständigen Lernen Spaß und Interaktivität nicht auf der Strecke bleiben, können Nutzer ihr Wissen in Fragespielen prüfen, beispielsweise zur Verkehrsplanung oder zum Personenbeförderungsgesetz. Hinzu kommen Lernvideos und Trainings auf der E-Learning-Plattform KnowHow@ÖV („VDV Das Magazin“ berichtete) sowie Mitschnitte von Vorträgen, die in den vergangenen drei Jahren bei Veranstaltungen der VDV-Akademie und des VDV entstanden sind und die bis dahin nur Lehrgangsteilnehmern in der Bibliothek des Lernnetzes – ein digitales Lernportal – zur Verfügung standen. Viele digitale Inhalte steuern auch Unternehmen und Bildungseinrichtungen bei. Dieser breite Unterstützerkreis fördert die Bildungsbox und die Idee dahinter von Anbeginn. „Wir würden uns freuen, wenn möglichst viele Kolleginnen und Kollegen in den Unternehmen dieses Angebot ausprobieren“, sagt Michael Weber-Wernz. Es richtet sich unter anderem an Personal im Fahrdienst, im Service und in Werkstätten sowie an unterschiedliche Profile wie Ingenieurs- und Technikberufe sowie Betriebsleitungen. →



„Die Plattform dient dazu, dass sich Menschen selbstorganisiert weiterbilden, die im Homeoffice, im Überstundenabbau oder in Kurzarbeit sind.“

Michael Weber-Wernz,
Geschäftsführer der VDV-Akademie



Seit ihrem Start Anfang April wurde die Bildungsbox nach und nach um weitere Angebote ergänzt – etwa Themen aus dem Fortbildungsgesetz für Berufskraftfahrer und Seminare von verschiedenen Fahrlehrern für Kolleginnen und Kollegen im Busfahrdienst. „Hier können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vielleicht auf eine ganz andere Art und Weise Themen kennenlernen, die für ihre Qualifizierung notwendig sind – allerdings ohne Prüfungen und Zertifikate.“

Der Geschäftsführer der VDV-Akademie wertet die positiven Reaktionen aus den Personalabteilungen der Verkehrsunternehmen und die Nutzerzahlen im April und Mai als Bestätigung für den eingeschlagenen, digitalen Kurs. „Wir sehen das als finanzielles und ide-

elles Investment in die Zukunft der VDV-Akademie.“ Seit ihrem Start hatte die Bildungsbox 25.000 Klicks. Besonderer Beliebtheit erfreuen sich – neben den Interview-Formaten Digi-Talk und Podcast – Lernangebote aus den Kategorien „Betrieb und Technik“, aber auch Angebote aus dem Themenbereich Mitarbeitergesundheit wie etwa zu Resilienz. Digitale Bildungsangebote werden in nächster Zeit als „Assistenzsysteme“ für etablierte Formate des Lernens und der Qualifizierung an Bedeutung gewinnen. Auch in Zukunft wird praxisnahes Wissen, das durch Trainerinnen und Trainer sowie durch Lehrkräfte vor Ort vermittelt wird, seinen hohen Stellenwert behalten. Unabhängig davon will die VDV-Akademie ihren Weg, Lerninhalte zunehmend zu digitalisieren, konsequent weiterverfolgen. „Im Moment sind Angebote wie die Bildungsbox für uns eine Art Experimentierfeld, auf dem wir Erfahrungen sammeln“, erläutert Michael Weber-Wernz. Denn neben der „analogen“ VDV-Akademie, wie sie sich in der Branche einen Namen als Bildungsträger gemacht hat, steht der Aufbau einer Digitalen Mobilitätsakademie (DMA) an. „Dann werden wir noch viel mehr an digitalen Lerninhalten und Funktionen bieten“, stellt Weber-Wernz in Aussicht. Startklar soll die DMA in der zweiten Hälfte des Jahres 2021 sein – dann aber nicht mit kostenlosen Lerninhalten, sondern als Bezahlmodell.

Zeitlich und örtlich ungebunden lernen

Während Präsenzveranstaltungen beziehungsweise die Präsenzlehre in der Coronakrise schwierig oder nicht umsetzbar sind, bietet Digitales Lernen eine Reihe von Vorteilen. „Wer online lernt, ist zeitlich und örtlich ungebunden. Lernende können sich in viel größerem Maße selbst organisieren, als das beim Präsenzlernen der Fall ist“, erläutert Michael Weber-Wernz. Zudem leiste E-Learning einen Beitrag, Bildung zu demokratisieren: „Die Inhalte erreichen über das Netz viel mehr Menschen.“

Die zuletzt stark gestiegene Nachfrage nach digitalen Lerninhalten trifft die VDV-Akademie nicht unvorbereitet. In den vergangenen Jahren hat sich die Bildungstochter des VDV bei ihren Lehrgängen und Veranstaltungen umfangreiches Know-how erarbeitet. Entstanden ist ein Fundus aus Inhalten sowie vielfältigen Kompetenzen und Qualifikationen, der über die Bildungsbox nun ohne Zugangsbeschränkungen, Registrierung und Gebühren einem breiten Nutzerkreis zugänglich ist. „Wir haben ein niedrighwelliges Angebot geschaffen und Inhalte öffentlich gemacht, die normalerweise Geld kosten“, erläutert Michael Weber-Wernz. Diese Inhalte waren zuvor nur einem begrenzten Nutzerkreis über das Online-Lernnetz der VDV-Akademie angeboten worden. „Insbesondere auch die Unternehmen, die

selbst keine E-Learning-Inhalte für ihre Beschäftigten entwickeln oder auf solche zugreifen können, sind dankbar für solche digitalen Bildungs- und Informationsangebote.“



Weitere Informationen finden Sie unter:
www.vdv-akademie.de/bildungsbox

„Wir verstehen das Angebot als Service für die Verkehrsunternehmen und ihre Beschäftigten.“

Michael Weber-Wernz,
Geschäftsführer der VDV-Akademie

„Lernen ist auch ein sozialer Prozess“

Welche Bedeutung das digitale Lernen unter den aktuellen Bedingungen und künftig für die Verkehrsunternehmen hat, erläutert Claudia Güsken (Foto). Sie ist Vorständin Personal und Betrieb bei der Hamburger Hochbahn AG und leitet den VDV-Personalausschuss.



Frau Güsken, wie arbeiten Sie unter Corona-Bedingungen?

» **Claudia Güsken:** Ich wechsele zwischen Homeoffice und Büro hin und her. Als Vorständin Personal und Betrieb leite ich den Krisenstab, der seit Wochen bereichsübergreifend und dezentral arbeitet – unter anderem per Videokonferenz und mit mobilen Endgeräten. Allerdings fehlt mir dabei schon der persönliche Kontakt zu den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Wie organisieren Sie und Ihre Kolleginnen und Kollegen aus dem VDV-Personalausschuss die Mitarbeiterführung auf Distanz?

» Führung auf Distanz ist für unsere Führungskräfte in vielerlei Hinsicht eine neue Herausforderung – von der Ausstattung mit IT-Equipment bis hin zu neuen Kommunikationsformen. Aus meiner Sicht ist dabei ein wesentlicher Erfolgsfaktor, auch Führungskräften im Umgang mit digitalen Medien und beim Führen auf Distanz Sicherheit zu geben – etwa durch Schulungsangebote. Schließlich kommt es darauf an, auch in Phasen der Unsicherheit Orientierung zu vermitteln, klare Erwartungen zu formulieren und gleichzeitig ein offenes Ohr für die Sorgen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu haben. Basis hierfür ist Vertrauen, damit die Zusammenarbeit auch in herausfordernden Zeiten gelingen kann.

Welche Rolle spielen bei der Hamburger Hochbahn AG die digitalen Lernangebote zur beruflichen Bildung?

» Dank der digitalen Medien bleiben wir momentan handlungsfähig. Neben den virtuellen Austauschmöglichkeiten kommt es mehr denn je auch auf onlinebasierte Lernangebote an. Mit ihnen können wir trotz Kontakteinschränkungen schnell und flexibel unser Wissen und unsere Kompetenzen erweitern. Wie gut das Online-Lernen gelingt, hängt jedoch auch von der digitalen Reife des Unternehmens ab – technologisch und kulturell.

Die Coronakrise ist irgendwann zu Ende. Wie geht es dann weiter?

» E-Learning ist eine große Chance. Für die Zukunft geht es für uns darum, die richtigen Schlüsse aus den Lernerfahrungen zu ziehen und auch in Nicht-Krisenzeiten das analoge mit dem digitalen Lernen gut zu verbinden. Ausgewählte In-

halte, neues Fachwissen, Hintergrundinformationen können sehr gut online vermittelt werden. Gleichzeitig ist Lernen auch ein sozialer Prozess, und Themen wie die Kommunikation mit Kunden, Mitarbeitergespräche etc. sollten auch in Verbindung mit persönlichem Kontakt trainiert werden.

Welche Erfahrungen machen die Hamburger Hochbahn AG und andere VDV-Unternehmen mit E-Learning?

» Bei der Hochbahn merken wir, dass E-Learning kein Selbstläufer ist, insbesondere im Fahrdienst mit Schichtarbeit. Wie andere Verkehrsunternehmen auch befinden wir uns mitten in einem Wandel der Lernkultur. Gut in diesen Wandel passt die Bildungsbox der VDV-Akademie. Sie hat ein vielfältiges Angebot, das selbstorganisiertes Lernen ermöglicht.

Was wünschen Sie sich von der Politik, damit die berufliche Bildung digitaler wird?

» Es ist erforderlich, weiter verstärkt die Digitalisierung in beruflichen Bildungseinrichtungen zu fördern und finanziell zu unterstützen. Das bedeutet nicht nur, IT-Equipment bereitzustellen, sondern auch die Lehr- und Lernprozesse strukturiert und kontinuierlich anzupassen.

Was wünschen Sie sich von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern?

» Neugier und Lust auf die neuen Formate und Angebote! Immer mehr Menschen haben Zugang zu digitalen Lerninhalten. Wer sich darauf einlässt, entdeckt eine Menge neuer Möglichkeiten. Dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem Weg zu digitalen Veränderungen ihren Blick stärker auf diese Chancen richten, ist einer meiner großen Wünsche.



Rheinland-Pfalz: Nahverkehr soll Pflichtaufgabe werden

Als erstes Bundesland könnte Rheinland-Pfalz den Nahverkehr zur kommunalen Pflichtaufgabe machen – zunächst im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit. Stufenweise soll das bis 2022/23 umgesetzt werden. So sieht es die Novelle des Nahverkehrsgesetzes vor, das die Landesregierung auf den Weg gebracht hat. Während der Schülerverkehr für die Kommunen und der Schienenpersonennahverkehr für das Land schon jetzt zu den Pflichtaufgaben zählen, ist der kommunale Busverkehr im ÖPNV eine freiwillige Aufgabe. Voraussichtlich im November soll das Gesetz verabschiedet werden. Es soll den landesweiten Nahverkehr mit Bus-

sen, Trams und Eisenbahnen neu regeln. Mit dem Landesnahverkehrsplan, in dem die künftigen Mindeststandards festgelegt werden, wird ein attraktiver Nahverkehr gestaltet und finanziert. Das käme auch dem ländlichen Raum zugute – etwa durch eine bessere Anbindung, Taktung und eine intelligentere Verknüpfung von Bus und Bahn. Dazu plant Rheinland-Pfalz, die Organisation des Nahverkehrs zu verändern, indem unter anderem zwei neue Zweckverbände „Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz“ geschaffen werden. Derzeit ist der Nahverkehr auf der Straße und der Schiene organisatorisch getrennt.

DREI FRAGEN AN



Was das neue Gesetz für den Nahverkehr in Rheinland-Pfalz bedeuten würde, erläutert Marie-Theres Wölki (Foto), Geschäftsführerin der VDV-Landesgruppe Südwest, im Gespräch mit „VDV Das Magazin“.

Frau Wölki, warum braucht Rheinland-Pfalz ein neues Nahverkehrsgesetz?

» Marie-Theres Wölki: Das derzeitige Nahverkehrsgesetz stammt aus dem Jahr 1995. Es passt nicht mehr in die heutige Zeit und zu den aktuellen Anforderungen an die Mobilität. Außerdem bildet es nicht ab, welche Möglichkeiten die Digitalisierung dem Verkehrsbereich bietet. Im Moment können Städte und Kommunen ein ÖPNV-Angebot vor Ort auf freiwilliger Basis unterhalten – wie etwa ein Freibad. Wenn der ÖPNV sukzessive zur Pflichtaufgabe wird, wäre das ein echtes Stück Nahverkehrsgeschichte und würde die Mobilitätswende im Land ein Stück weiter voranbringen.

Wie sieht der Weg zum neuen Gesetz aus?

» Im Moment läuft das Anhörungsverfahren, in das auch der VDV die Sicht und die Vorschläge der Verkehrsunternehmen einbringt. Nach der Verabschiedung des Gesetzes, voraussichtlich im Herbst, werden konkrete Standards und Projekte festgeschrieben, wie die Pflichtaufgabe ÖPNV erfüllt werden muss. Dafür erstellen das Land und die Aufgabenträger einen Landesnahverkehrsplan – also ein Konzept für ein verkehrsträgerübergreifendes, landesweit attraktives Gesamtangebot.

Was verspricht sich die Verkehrsbranche von der Gesetzesnovelle?

» Durch die Einführung der Pflichtaufgabe ist das Land in der Verpflichtung, entsprechende finanzielle Mittel den Kommunen bereitzustellen. Wie und in welcher Höhe diese Mittel ausgezahlt werden sollen, steht leider noch nicht fest. Darüber hinaus erhoffen wir uns, dass mit dem neuen Gesetz die Finanzierungsströme transparenter werden. Ziel ist es, einen attraktiven Nahverkehr aus einem Guss anzubieten, von dem am Ende die Kundinnen und Kunden profitieren. Dafür setzt sich die VDV-Landesgruppe Südwest schon lange ein.



Im Dienst am Gemeinwohl

Besonderer Service in besonderen Zeiten für besonders geforderte Menschen: Wertvolle Dienste konnten in den vergangenen Wochen On-Demand-Shuttles den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Gesundheitswesen sowie in anderen systemrelevanten Berufen erweisen – teilweise sogar kostenlos. Um die vielen Helfer und Helferinnen in den Krankenhäusern zu unterstützen, riefen beispielsweise die Leipziger Verkehrsbetriebe die Aktion „Flexa für Helden“ ins Leben. Vier Wochen lang konnten Beschäftigte der fünf großen Leipziger Krankenhäuser eine direkte Fahrt mit den „Flexa“-Bussen zu ihrem Arbeitsplatz und zurück nach Hause buchen – zum Verbundtarif und von jedem Punkt im Stadtgebiet aus. Besonders entgegen kam das Angebot denjenigen, die bis spät abends gearbeitet haben. Täglich zwischen 22 bis 4 Uhr stand „Flexa für Helden“ zur Verfügung. Auch woanders konnten die Anbieter von Bedarfsdiensten punkten. In der Hauptstadt war der Berkönig – das Sammel-

taxi-Angebot der BVG – für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Gesundheitswesen kostenlos unterwegs. Vor allem Personal in Nachtschichten sollten es einfacher haben, zur Arbeit und nach Hause zu kommen.

In Hamburg stellte Ioki – ein On-Demand-Service der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) und der DB-Tochter Ioki – sicher, dass Beschäftigte in systemrelevanten Berufen flexibel mobil sein konnten. Es gab einen kostenlosen Shuttleservice für das Personal von Arztpraxen und Pflegeeinrichtungen sowie tagsüber für Patientinnen und Patienten der Praxen in den Stadtteilen Lurup und Osdorf. Zudem stellte die DB-Tochter im Rahmen der Aktion „Ioki Cares“ bis Ende Mai Städten, Kommunen, Gemeinden, Verkehrsunternehmen, sozialen Einrichtungen, Hilfsorganisationen und Vereinen in Deutschland ihre On-Demand-Plattform unentgeltlich zur Verfügung.

ANZEIGE



Analyse der Straßen- und Stadtbahnsysteme in Europa aus technischer und wirtschaftlicher Sicht



Seit Mitte der 1980er-Jahre sind im Rahmen der „Renaissance der Straßenbahn“ zahlreiche neue Straßen- und Stadtbahnsysteme entstanden. Ebenso wurden die bestehenden Systeme modernisiert und ausgebaut. Dieses Buch fasst die aktuelle Marktsituation in den einzelnen Staaten eines west- und mitteleuropäischen Betrachtungsgebiets zusammen und zeigt Unterschiede zwischen regionalen Entwicklungen auf. Erfolgsfaktoren für den Bau und Betrieb von Straßen- und Stadtbahnsystemen werden identifiziert und anhand von Fallbeispielen veranschaulicht.

Unter der Bezeichnung „Hamburg-Takt“ entsteht in der Hansestadt ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot aus bewährten Verkehrsträgern wie U-, S-Bahn und Bussen sowie innovativen On-Demand-Shuttles und Sharing-Möglichkeiten.



Hamburg auf dem Weg zur Mobilitätswende

50 Kilometer neue S- und U-Bahnlinien, 750 emissionsfreie Busse, 600 zusätzliche Haltestellen, mindestens alle fünf Minuten ein öffentliches Verkehrsangebot nahe jeder Haustür: So will die Freie und Hansestadt Hamburg die Mobilitätswende ansteuern – mit dem „Hamburg-Takt“ schnell, umweltfreundlich und möglichst ohne individuelle Autofahrten. Auf vielen Linien ist der frische Wind schon im Fahrplan spürbar, und für Großprojekte des Schienenschnellverkehrs sind die Weichen gestellt.

Die örtlichen Medien griffen in ihren Schlagzeilen schon zur „Revolution“, die Verantwortlichen aus der Politik sprachen eher vornehm vom „Paradigmenwechsel“, die Verkehrsunternehmen von der „Angebotsoffensive“. Was sie alle meinen, beschreibt Hamburgs Verkehrssenator Michael Westhagemann überschaubar in drei Sätzen: „Wir wollen die Straßen entlasten und die Luft reinhalten. Das geht nur, wenn wir den Hamburgerinnen und Hamburgern Angebote machen, die es ihnen erleichtern, das eigene Auto stehen zu lassen. Deshalb erweitern wir mit aller Kraft den Bus- und Bahnverkehr und setzen zusätzlich auf neue Mobilitätsformen.“

Busse machen den Anfang

Neu ist beispielsweise die Buslinie X 3 der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH). Sie startet am U-Bahnhof Meißberg nahe der Hafencity, schlängelt sich durch die Innenstadt und nimmt dann geradlinig Kurs auf die westlichen Vororte Lurup, Osdorf und Schenefeld. Fahrzeit von Endhaltestelle zu Endhaltestelle:

gut 30 Minuten. Trotz der für die Millionenmetropole attraktiven Fahrzeit ist die X 3 ein zeitliches Provisorium: Sie soll die bislang vom ÖPNV nicht sonderlich verwöhnten Stadtteile besser bedienen – so lange, bis die seit Jahrzehnten diskutierte und nun beschlossene neue S-Bahnlinie S 32 in Betrieb geht. Das wird auch noch bis ins nächste Jahrzehnt dauern, doch Raimund Brodehl sieht die Expressbuslinie als einen sinnvollen Anfang für die Mobilitätswende. Der Abteilungsleiter Verkehrspolitik in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, dem „Verkehrsministerium“ des Bundeslandes Hamburg, erklärt: „Für den attraktiven und klimaneutralen Nahverkehr betreiben wir seit mehr als 100 Jahren unser Schnellbahnnetz mit U- und S-Bahnen. Dieses Netz auszubauen, ist ein unverzichtbarer Baustein für den Klimaschutz. Aber Großprojekte brauchen ihre Zeit, bis sie realisiert sind. Deshalb müssen wir zunächst im ÖPNV-Angebot auf der Straße die Effizienz und damit die Attraktivität steigern. Dafür sind unsere neuen X-Buslinien ein gutes Beispiel.“ →

50

PROZENT

Um diesen Wert soll in Hamburg die Zahl der Fahrgäste von Bus und Bahn erhöht werden. Ziel ist es, den ÖPNV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl auf 30 Prozent zu steigern.



Zukunft des Nahverkehrs in Hamburg: Die Visualisierungen zeigen die Trasse der S 4 an der Station Pulverhof (l.) sowie die voll automatische U 5 (r.), bei der Bahnsteigtüren für die Sicherheit der Fahrgäste sorgen.

Im Mittelpunkt der Planungen für die Schiene stehen zwei ambitionierte Projekte mit zwei neuen Linien: die neue S-Bahn S 4 und die U-Bahn U 5. Die S 4 soll von Altona aus über den Citytunnel den Hauptbahnhof erreichen, dann nordöstlich parallel zur bestehenden Fernbahn Hamburg – Lübeck hinter Rahlstedt die Landesgrenze zu Schleswig-Holstein passieren, um über Ahrensburg und Bargteheide nach Bad Oldesloe zu fahren, die Kreisstadt des benachbarten Kreises Stormarn. Ein 1,8 Milliarden-Euro-Projekt, auf dessen Finanzierung sich Bund, Schleswig-Holstein, Hamburg und die Deutsche Bahn Ende November 2019 geeinigt haben und bei dem der Bund über 80 Prozent der Kosten übernimmt. Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher sagte bei der Unterzeichnung des Finanzierungsabkommens: „Die zukünftige S 4 schafft eine schnelle und komfortable Schienenverbindung für bis zu 250.000 Bürgerinnen und Bürger in Hamburg und Schleswig-Holstein. Dies entlastet den Straßenverkehr und verbessert die Mobilität für alle.“

Pro Werktag rechnet Raimund Brodehl mit 97.000 Fahrgästen zwischen Altona und Bad Oldesloe. Viele von ihnen seien Pendler, die die S 4 ungeduldig erwarten. Sie werde die derzeitige Regionalbahnver-

bindung ersetzen, die im Mischbetrieb mit Fern- und Güterverkehr störungsanfällig sei. „Dieser Verkehr wird erheblich zunehmen, wenn in einigen Jahren die unterirdische Fehmarnbelt-Querung zwischen Dänemark und Schleswig-Holstein

fertiggestellt ist. Das ist einer der entscheidenden Treiber für unser Projekt.“ Der Wegfall der Regionalbahnlinie RB 81 schaffe zudem mehr Kapazität im überlasteten Hamburger Hauptbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr, da die S 4 die bestehenden S-Bahn-Gleise 1 bis 4 mit nutzen werde. Damit würden Bahnsteige in der großen Halle für andere Züge frei. Neben den Pendlerströmen aus dem Umland bietet die bis Ahrensburg im Zehn-Minuten-Takt auf eigenen Gleisen geplante Linie auch dem Hamburger Nordosten gute Verbindungen mit vier neuen Haltepunkten im Stadtgebiet. Ein weiterer zusätzlicher Stopp ist in Ahrensburg West vorgesehen. Baubeginn ist spätestens im nächsten Jahr geplant, die Fertigstellung in Hamburg bereits 2025, auf der Gesamtstrecke bis 2027.

Hamburgs erste vollautomatische Linie

Neben Plänen, die U 4 an beiden Endpunkten zu verlängern, kommt auch die U 5 als kompletter Neubau in konkretere Stadien. Ein erster, sechs Kilometer langer Abschnitt als „U 5 Ost“ zwischen dem Stadtteil Bramfeld im Nordosten und der Büromeile City Nord befindet sich bereits im Planfeststellungsverfahren, das – so Brodehl – bis zum Jahresende abgeschlossen sein soll. Die weitere Linienführung ist südwärts bis zum Hauptbahnhof geplant, dann westlich der Außenalster wieder nord- und westwärts mit Stopps unter anderem am Universitätsklinikum, Hagenbecks Tierpark und an der Endhaltestelle Arenen. Zahlreiche Verknüpfungspunkte im Schnellbahn- und im Busnetz schaffen viele Umsteigemöglichkeiten. Die U 5 wird die erste vollautomatisch betriebene Linie im Hamburger Netz, mit Bahnsteigtüren an den Haltestellen, mit Zugfolgen zu Spitzenzeiten von 90 Sekunden. „Die Finanzierung ist nach dem Votum der Bürgerschaft gesichert, offen ist noch, welchen

Kostenanteil der Bund übernimmt“, berichtet Brodehl. Für den ersten Abschnitt der U 5 liegen die Kosten nach jetzigem Stand ebenfalls bei 1,8 Milliarden Euro.

Politik und Verkehrsunternehmen der Freien und Hansestadt haben sich in den vergangenen beiden Jahren entschieden, die Mobilitätswende bereits jetzt nach und nach in vielen kleinen Schritten herbeizuführen. „Die großen Infrastrukturen der Schiene stehen uns kaum vor 2030 zur Verfügung, nur der Bus hilft uns kurzfristig, und der hat große Potenziale“, betont Henrik Falk, Chef der Hamburger Hochbahn, immer wieder. Der „Hamburg-Takt“ ist der Versuch, diese Chancen zu nutzen – mit einem radikalen Umdenken in den Verkehrsunternehmen – weg von der bisher gängigen Nachfrageorientierung, hin zu einer Angebotsorientierung. In mehreren „Angebotsoffensiven“ bauen die Unternehmen den ÖPNV aus – statt der am Bedarf angepassten Erhöhung der Verkehrsleistung um nur 1,2 Prozent im Jahr derzeit gleich um sechs Prozent. Falk: „Wenn wir mit dem Auto konkurrieren wollen, brauchen wir zunächst hohe Takt-dichten, ein weit verästertes Liniennetz und viel mehr Haltestellen.“ Das bedeutet, dass Hochbahn und VHH statt der für ihre bisherige Auslastung eigentlich benötigten 200 zusätzlichen Busse gleich 750 beschaffen werden. Damit können sie häufiger fahren, und ihre Kunden müssen an der Haltestelle und beim Umsteigen weniger lang warten. Neue Busprodukte wie der X-Bus oder der Quartierbus werden Bestandteile des optimierten ÖPNV-Angebotes. Taktverdichtungen natürlich auch auf dem bisherigen Schienennetz: U-Bahnen alle zwei Minuten, S-Bahnen im Fünf-Minuten-Takt.

Mehr und mehr kommen für den attraktiven ÖPNV auch innovative Mobilitätsangebote ins Spiel. Schon Realität ist in Hamburg der



Fünf Meter lang und elektrisch angetrieben: Das ist der Minibus für das Hochbahn-Projekt HEAT in der Hafencity. Ab Mitte des Jahres können Fahrgäste einsteigen.

On-Demand-Dienst der Deutsche Bahn-Tochter Ioki. Mit Elektro-Großraumtaxi erfolgreich in den Stadtteilen Lurup und Osdorf getestet, hat Anbieter VHH nun auch die Industriegebiete in Billbrook ins Angebot aufgenommen: Dort können insbesondere Pendler die letzte Meile zur Arbeit oder den ersten Weg von der Firma zurück zur Haltestelle mit dem per App bestellten Sammeltaxi zurücklegen, für einen Euro Aufpreis zum Verbundticket. Zum ITS-Weltkongress („Intelligent Traffic Systems“) im Oktober 2021 plant Hamburg, noch mehr konkurrenzfähigen Zukunfts-ÖPNV zu bieten: die vollautomatische S-Bahn nach Bergedorf, und in der Hafencity will die Hochbahn im Projekt HEAT (Hamburg Electric Autonomous Transport) den ersten selbstfahrenden Bus im Stadtverkehr mitschwimmen lassen.



Vorstellung der U 5-Ausbaupläne im Dezember: Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher (3. v. r.) mit den Geschäftsführern der Verkehrsunternehmen Tobias Haack (HADAG), Kay Uwe Arnecke (S-Bahn Hamburg), Henrik Falk (Hamburger Hochbahn), Dietrich Hartmann (HVV) und Toralf Müller (VHH) (v. l. n. r.).



„Die Finanzierung ist nach dem Votum der Bürgerschaft gesichert. Offen ist noch, welchen Kostenanteil der Bund übernimmt.“

Raimund Brodehl,
Abteilungsleiter Verkehrspolitik in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg zu den Kosten von 1,8 Milliarden Euro für den ersten Abschnitt der U 5



„Die Menschen können sich auf den Schienengüterverkehr verlassen“

Seit Beginn des Jahres ist Dr. Sigrid Nikutta (Foto) bei der Deutschen Bahn „Vorstand Güterverkehr“ und als Vorstandsvorsitzende verantwortlich für DB Cargo. Zur aktuellen Lage des Güterverkehrs auf der Schiene und zu ihren Plänen beantwortete die ehemalige Chefin der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) die Fragen von „VDV Das Magazin“.

Frau Dr. Nikutta, zunächst eine persönliche Frage: Wie sieht unter den aktuellen Bedingungen Ihr Arbeitsalltag aus? Wie läuft das Management auf Distanz?

» **Dr. Sigrid Nikutta:** Ich bin nach wie vor gern nah am Ort des Geschehens und mache mir dort selbst ein Bild von der Lage. In den vergangenen Wochen habe ich zum Beispiel den Rangierbahnhof in Seddin oder den Rostocker Hafen besucht. Durch meine Doppelfunktion – Konzernvorstand und Chef von DB Cargo – habe ich Büros in Berlin und Mainz. Und das sind auch die Adressen, die ich auch jetzt in der Regel morgens ansteuere. „Management auf Distanz“ ist für uns bei DB Cargo Alltag, schließlich sind wir in 17 Ländern mit fast 30.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aktiv.

Die Corona-Pandemie setzt dem Schienengüterverkehr stark zu. Wie ist die Lage bei DB Cargo?

» Klar, auch wir spüren die Auswirkungen. Im Ganzzugverkehr haben wir starke Einbußen bei den Zügen von und zu den Automobilwerken und den Stahlfabriken. Dort wurde ja gar nicht mehr oder deutlich weniger produziert. Im Einzelwagenverkehr und im Kombinierten Verkehr sieht es hingegen erfreulicher aus, dort halten wir bis heute unser Netzwerk stabil. Allerdings hat sich dort die Auslastung deutlich verringert. Wir kompensieren das zum Teil mit Neuverkehren und gewinnen damit auch neue Kunden für die umweltfreundliche Schiene.

Ihre Botschaft lautet: „Wir fahren alles.“ Vereinzelt Neuverkehre wie Lebensmittel aus Italien und Hygieneartikel stehen eingebrochenen Volumina der Industrie gegenüber. Wie kann der Schienengüterverkehr

wieder hochgefahren beziehungsweise ausgebaut werden?

» Wir sind bereit: Unsere Konzepte für das Hochfahren stehen. Sobald die Wirtschaft wieder produziert, können wir schnell reagieren und wieder mehr Transporte fahren. In jeder Krise

„ *Ganz wichtig ist mir, dass wir auch neue Angebote machen und nicht nur auf die Nachfrage reagieren.*

Dr. Sigrid Nikutta,
DB-Vorstand Güterverkehr

liegt auch eine Chance: Wir haben in den letzten Wochen viele Dinge transportiert, die wir lange nicht auf der Schiene gesehen haben. Und wir arbeiten hart daran, dass das so bleibt. In der Zwischenzeit bereiten wir uns weiter auf das Wachstum im Schienengüterverkehr vor. Beispielsweise stellen wir unverändert neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein.

Derzeit profitiert der Kombinierte Verkehr von aktuellen Transportproblemen auf der Straße – verursacht durch geschlossene Grenzen. Wie könnte der KV die jetzige Situation nachhaltig und dauerhaft für sich nutzen?

» Der KV ist einer der stärksten Wachstumsmärkte. Speziell bei den Transporten von Lebensmitteln zeigen wir gerade, wie leistungsfähig wir im KV sind. Und wir haben viele weitere Ideen, wie wir hier noch stärker werden: Ende des Jahres bieten wir die ersten Verbindungen „KV im Einzelwagenverkehr“ an, und zwar im Nachtsprung zwischen den großen Wirtschaftszentren. Ganz wichtig ist mir, dass wir auch neue Angebote machen und nicht nur auf die Nachfrage reagieren. Wir schließen in

Zukunft Kunden ohne Gleisanschluss über den KV an unser Netzwerk im Einzelwagenverkehr an. Dazu braucht es aber auch weitere Anreize, um Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Allerdings wird dem Schienengüterverkehr häufig mangelnde Qualität nachgesagt. Was tut die DB, um das Image des SGV aufzupolieren?

» Indem wir liefern – jederzeit und grenzüberschreitend! Wir beweisen gerade, dass sich die Menschen auf den Schienengüterverkehr verlassen können. Das kommt auch in der Öffentlichkeit mehr und mehr an. Und die Fakten zeigen es auch: Unsere Kundenzufriedenheit steigt enorm. Bei der Pünktlichkeit liegen wir über unserem selbstgesteckten Ziel. Das ist ein Ansporn für die Zukunft. Wir sind auf dem richtigen Weg.

Inwiefern bringt die Pandemie die digitale Transformation bei DB Cargo voran? Und wie könnte die oft diskutierte Digitalisierung im SGV angesichts der Lage den lange erwarteten Schub bekommen?

» Bei der digitalen Transformation haben wir schon weit vor Corona mächtig Fahrt aufgenommen. Wir legen gerade den Endspurt bei der Ausstattung unserer Güterwagen mit GPS und Telematik ein. Bis zum Jahresende haben wir das geschafft. Auch beim Verfolgen der Sendung hat sich eine Menge getan. Auf unserem neuen Portal Link-2Rail haben unsere Kunden alle Daten und Services im Blick, die für sie wichtig sind. Hier fließen heute schon bis zu 1,8 Millionen GPS-Daten unserer intelligenten Güterwagen täglich in den Track&Trace-Service. Kunden können so den kompletten Transportweg noch präziser und transparenter nachverfolgen. Hier setzen wir echte Maßstäbe im Schienengüterverkehr.

VDV forciert den Ausbau seiner digitalen Angebote

Neben der Bildungsbox (siehe Beitrag Seite 12) treibt der VDV den Ausbau seiner digitalen Angebote an mehreren Stellen voran. „Unsere Veranstaltungen und vor allem die für einen Branchen- und Fachverband wichtige inhaltliche Arbeit unserer Gremien versuchen wir in dieser Zeit weitestgehend zu digitalisieren“, sagt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Der persönliche Austausch sei dabei durch nichts zu ersetzen, müsse aber aktuell auf Basis digitaler Lösungen organisiert werden. Unter anderem wird derzeit geplant, die ursprünglich für Juni angesetzte und als Präsenzveranstaltung abgesagte VDV-Jahrestagung sowie die Pressekonferenz ins Internet zu verlegen.

Derzeit erhalten die Verkehrsunternehmen an verschiedenen Stellen vom VDV digitale Unterstützung. „Unsere Unternehmen und wir können viele neue Formen und Formate der digitalen Zusammenarbeit testen und gemeinsam entwickeln“, erläutert Oliver Wolff. So stellt beispielsweise die Arbeitgeberinitiative des VDV Tipps und Regeln zum Thema Homeoffice, digitale Beratungen und die dazugehörige Konferenz-Software zur Verfügung. Über Webinare werden per Videochat unter anderem Informationen zum Recruiting vermittelt. Hintergrund ist, dass Bewerbungsverfahren zunehmend digitaler werden – von der klassischen Bewerbung über das Gespräch per Video oder Telefon bis hin zur Einarbeitung über die Cloud. Die Arbeitgeberinitiative unterstützt dabei mit Praxisbeispielen und Softwarelösungen für Online-Bewerbungen.

An die Unternehmen richten sich zum Beispiel auch täglich aktualisierte branchenspezifische Informationen zur Corona-Pandemie – zu finden im Mitgliederbereich unter vdv.de. Dort gibt es

neben den bundesweiten Entwicklungen allgemeine Fakten, Hinweise und behördliche Anordnungen zum Umgang mit dem Virus im ÖPNV und im Eisenbahnverkehr. Täglich werden dort Infos zur betrieblichen Situation gebündelt. Entstanden ist ein Überblick, wie sich die Rahmenbedingungen für das Angebot von Bussen und Bahnen geändert haben. Hinterlegt sind zudem die Handlungsempfehlungen des VDV, wie mit der Pandemie umzugehen ist, und Vorschläge etwa zum betrieblichen Hochlauf. Im Portal können auch die Hygieneregeln und Hinweise auf die Tragepflicht von Mund-Nasen-Bedeckung heruntergeladen werden, um sie in den Fahrzeugen und Stationen auszuhängen. Mitte Mai verzeichnete das Portal insgesamt 11.000 Seitenaufrufe und rund 8.000 Visits.

Für die Wiederaufnahme des Schulbetriebs hatte der VDV seinen Mitgliedsunternehmen einen animierten Erklärfilm zur Verfügung gestellt. Er richtet sich vorwiegend an Schülerinnen und Schüler und enthält Tipps, welches Verhalten in Bussen und Bahnen sowie an Haltestellen empfehlenswert ist. Zahlreiche Mitgliedsunternehmen haben dieses digitale Unterstützungsangebot genutzt, teils individualisiert mit eigenem Logo. Über Youtube und eingebunden auf den Netzpräsenzen der Unternehmen und über ihre Social-Media-Kanäle wurde der Clip bis Mitte Mai schätzungsweise 100.000 Mal aufgerufen.



Jubiläum unter etwas anderen Bedingungen

In Nordfriesland steht ein besonderer Geburtstag an: Am 13. Juli vor 125 Jahren startete der Eisenbahnbetrieb zwischen Niebüll und dem Hafentätchen Dagebüll. Von dort legen die Fähren nach Amrum und Föhr ab. Heute gehört die 14 Kilometer lange Strecke zum Netz der Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (neg). In den Sommermonaten bringt das Verkehrsunternehmen Reisende umsteigefrei zum Anleger nach Dagebüll Mole (Foto). Dafür werden in Niebüll Intercity-Kurswagen an die Nahverkehrstriebzüge der neg gekoppelt. Am 29. und 30. August will die neg das Streckenjubiläum feiern, kann dies aber wegen der Corona-Einschränkungen nicht so wie geplant. Auf dem Programm stehen auf alle Fälle Sonderfahrten mit dem neuen „Akku-Flirt“ – einem Nahverkehrstriebwagen mit Batterieantrieb. Auch Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther hat seinen Besuch angekündigt.

VDV entwickelt Datendrehscheibe für den Güterverkehr auf der Schiene

Für den Schienengüterverkehr entwickelt der VDV mit einer Reihe von Partnern eine Datendrehscheibe. Ihr Name: Rail Freight Data Hub. „Die Plattform befindet sich auf dem Weg zur Marktreife“, berichtet Hans-Steffen Kerth, der VDV-Koordinator für die Sparte Schienengüterverkehr. Die Anwendung setzt an den Schnittstellen der unterschiedlichen Beteiligten im Schienengüterverkehr an. Ziel ist es, mit Hilfe von Daten eine effektive Transportkette zu gewährleisten, um Transporteure beziehungsweise Logistikern und ihren Kunden leistungsfähige Prozesse zu garantieren.

Hintergrund ist, dass auch in der Verkehrsbranche zunehmend Daten gesammelt und ausgewertet werden. Im umweltfreundlichen und systemrelevanten Schienengüterverkehr lassen sich durch die Digitalisierung erhebliche Effizienzpotenziale heben – eine Einschätzung, die auch im Masterplan Schienengüterverkehr Einzug gefunden hat. Nach Ansicht des VDV lässt der Informationsfluss zwischen den Akteuren des Schienengüterverkehrs – Güterbahnen, Wagenhalter, Bahnindustrie sowie Herstellern und Betreibern von Infrastruktur – oft zu wünschen übrig. Dies betrifft insbesondere Prozesse der Transportvorbereitung und -durchführung, der Ressourcennutzung und Beauftragung, der

Instandhaltung sowie den Austausch von notwendigen Daten. „Das funktioniert in einer Transportkette jedoch nur mit geeigneten Datenstandards“, erläutert Hans-Steffen Kerth. „Rail Freight Data Hub soll künftig den Austausch sektorweit ermöglichen.“



Wie in anderen Logistikbereichen bereits üblich, sollen digitale Standards die Transportketten auch im Schienengüterverkehr effektiver machen.



Krasser Stoff für saubere Busse

Auf der Suche nach klimaneutraler Mobilität diskutieren Politik, Wirtschaft und Wissenschaft die Potenziale von Wasserstoff-Antrieben. Etliche Verkehrsunternehmen sind schon weiter – und probieren neue Technologien aus. Zum Beispiel in Wuppertal: Zehn Brennstoffzellenbusse stehen vor dem fahrplanmäßigen Einsatz. Der für sie benötigte Wasserstoff kommt kostengünstig aus dem Verbund der Wuppertaler Stadtwerke (WSW).

Seine Teststrecke hat Werkstattchef Adolf Bergmann gewissermaßen vor der Haustür. Kaum einen Kilometer vom Betriebshof Nächstebreck der Nahverkehrstochter WSW mobil im Wuppertaler Osten entfernt, beginnt die Wittener Straße. Zügig, geradlinig und immer bergauf überwindet sie auf gut zwei Kilometern stramme hundert Höhenmeter. Bergmanns „A 330“ macht dem gleichnamigen Airbus alle Ehre und stürmt die Steigung fast so kraftvoll wie der Flieger die Startbahn – der blaue Bus hebt aber, natürlich, nicht ab. Außerdem hinterlässt er keine klimaschädlichen Abgaswolken. Und die Bergprüfung geht ohne brüllende Triebwerke. An Bord ist nicht viel mehr als das Singen der Reifen auf dem Asphalt zu hören. Denn der Renner im WSW-Blau mit der Typenbezeichnung A 330 aus der belgischen Omnibusschmiede Van Hool ist ein E-Bus mit Brennstoffzellen-Antrieb.

Es ist ein rollendes Kraftwerk, das da saubere Mobilität für den ÖPNV liefert. In der Brennstoffzelle von der Größe eines Reisekoffers im Heck des Fahrzeugs entsteht in einer chemischen Reaktion aus hochverdichtetem, flüssigen Wasserstoff und dem Sauerstoff der Umgebungsluft der Strom für den Elektromotor des Busses. Vom bisher üblichen, zweiachsigen und zwölf Meter langen Dieselbus ist der A 330 rein äußerlich nur durch eine kaum auffällige Lage von Dachaufbauten zu unterscheiden. Dort sind wesentliche Komponenten untergebracht: die Wasserstoff-Drucktanks, die Fahrzeugbatterie, ein komplexes Klimasystem: Damit der High-Tech-Busantrieb klaglos funktioniert, muss das System an heißen wie an kalten Tagen eine konstante Betriebstemperatur haben. „Da gehört ganz viel Digitalisierung dazu“, sagt Adolf Bergmann fast schon feierlich. Zum Beispiel für den permanenten Datenfluss von der Brennstoffzelle via Internet zum Hersteller in Kanada. Oder für die Rückgewinnung von Strom, die so genannte „Rekuperation“, in der Lithium-Batterie bei den Fahrten zu Tal. Der Werkstattchef hat sich in den letzten Jahren intensiv in den Strukturwandel vom Dieselbus zum E-Bus

eingearbeitet – mit solch wachsender Begeisterung, dass er selbst seinen Ruhestand verschoben hat, um weiterzusehen, „wohin die Reise geht“.

Das Projekt „H2-W-Wasserstoffmobilität für Wuppertal“ hat viel mit der Wittener Straße und ähnlichen Strecken zu tun. Die spezielle Topografie der Schwebbahn-Stadt bringt es mit sich, dass von den Zentren an den Ufern der Wupper aus die dicht besiedelten Höhen meist nur über steile Straßen zu erreichen sind. Projektleiter Andreas Meyer: „Wie viele andere Verkehrsbetriebe haben wir uns zunächst mit Batteriebussen beschäftigt. Doch zeigte sich schnell, dass diese Antriebstechnologie für unsere Infrastruktur mit ausgeprägten Steigungstrecken noch keine überzeugenden Lösungen bieten kann.“ Nach Berechnungen von WSW mobil würden Batterie-Ladungen wegen der vielen Bergfahrten im anspruchsvollen Liniennetz gerade mal für rund 150 Tageskilometer reichen. Die täglichen Bus-Umläufe erreichen aber im Schnitt über 300 Kilometer. Meyer: „Da Wasserstoff-Antriebe bis zu 350 Kilometer Tagesleistung mit einer Tankfüllung versprechen, fiel schnell die Entscheidung für unser Projekt H2-W.“

Wasserstoff aus eigener Produktion

Während mancherorts die fehlende oder teure Versorgung mit Wasserstoff das Aus für H2-Projekte im ÖPNV bedeutet, haben die Wuppertaler dafür eine maßgeschneiderte Lösung. WSW mobil setzt auf Wasserstoff aus eigener Produktion. In einem Müllheizkraftwerk des zum Stadtwerkeverbund gehörenden Schwesterbetriebs AWG Abfallwirtschaftsgesellschaft wird durch die Verbrennung „biogener“ Abfälle – Abfälle tierischer oder pflanzlicher Herkunft – kostengünstig und umweltfreundlich elektrischer Strom gewonnen. In Zeiten schwacher Nachfrage im Versorgungsnetz wird mit dieser Energie im Elektrolyse-Verfahren aus Wasser der Wasserstoff für die Brennstoffzellen im Bus gewonnen. Am Kraftwerk entsteht auch →



Steil hinauf müssen die WSW-Busse in Wuppertal. Auf den Steigungsstrecken (Foto l.) erweist sich der Brennstoffzellen- gegenüber dem Batterieantrieb momentan als leistungsfähigere Alternative.

Blick unter die Haube (Foto o.): Mit ihrer Antriebstechnik sind die Wasserstoffbusse nicht nur besonders klimafreundlich, sondern auch leiser als herkömmliche Busse.

noch die Tankstelle, bei der der Kraftstoff nicht in Litern, sondern in Kilogramm gemessen wird. Die Tagesration für einen Bus-Umlauf liegt bei 30 Kilogramm, geladen ist sie innerhalb einer Viertelstunde per Zapfpistole, nicht viel anders als an der Dieseltankstelle.

Die Methode, mit Strom Wasserstoff zu erzeugen, wird häufig als unwirtschaftlich beschrieben. Nicht so in Wuppertal, denn dort wird das „Eigenstromprivileg“ ausgenutzt. Das ist eine Regelung des „Erneuerbare-Energien-Gesetzes“ (EEG): Wer grünen Strom für den Eigenbedarf produziert, muss keine EEG-Umlage bezahlen. Projektleiter Meyer: „Die Möglichkeit der Sektorenkopplung zwischen Abfallwirtschaft und Verkehrsbetrieb unter dem Stadtwerke-Dach hat für uns den Einstieg in den Betrieb von Wasserstoffbussen entscheidend erleichtert.“ Das Modell fand Anerkennung in der Branche und wurde mit dem Stadtwerke-Award des Verbandes kommunaler Unternehmen (VKU) ausgezeichnet.

Ein finanzieller Kraftakt bleibt das Projekt gleichwohl. Rund zwölf Millionen Euro veranschlagen die Stadtwerke für den Bau der Wasserstoffproduktionsanlage am Heizkraftwerk und für den Kauf von zehn Bussen, von denen jeder rund

650.000 Euro kostet. Aber es gibt Fördertöpfe bei Bund, Land NRW und der EU im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie. Ulrich Jaeger, Geschäftsführer der WSW mobil: „Für Wuppertal und die WSW mobil ist die Brennstoffzellen-Technologie ideal, um einen emissionsfreien Personennahverkehr zu realisieren. Ohne die öffentliche Förderung sind solche Projekte aktuell noch nicht wirtschaftlich. Aber Politik und Verkehrsbetriebe in NRW können auf diese Weise Vorreiter für einen grünen ÖPNV sein.“

Regionalverkehr Köln (RVK) als Partner

Bei der Beschaffung der ersten zehn Busse hat sich WSW mobil mit dem Busbetreiber Regionalverkehr Köln (RVK) zusammen getan, der 35 Busse desselben Typs beim Hersteller in Belgien orderte. Mit der Sammelbestellung konnten Preisvorteile erzielt werden. Das nutzen beide Unternehmen auch bei einem weiteren Einkauf: Der polnische Buslieferant Solaris soll für Wuppertal noch einmal zehn und für Köln 15 Fahrzeuge vom Typ „Urbino“ bauen. Der RVK hat für sein ausgedehntes Netz mit lang laufenden Linien frühzeitig auf Brennstoffzellen-Technologie gesetzt und ist dabei, größter Wasserstoffbus-Betreiber in Europa zu werden. Bei der Treibstoffbeschaffung geht man andere Wege als an der Wupper und kauft Wasserstoff bei der chemischen Industrie

am Rhein – wo er vielfach in Produktionsprozessen ein Neben- oder Abfallprodukt ist. Auch die Rhein-Neckar-Verkehr (rnv) will für die Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen mit der Bestellung von 40 Brennstoffzellenbussen in ein 100 Millionen Euro schweres „Modellprojekt Wasserstoff“ einsteigen.

Batteriebus oder Brennstoffzelle: Die deutschen Verkehrsbetriebe warten auf die noch nicht verabschiedete Wasserstoff-Strategie des Bundes. Derweil gehen sie die Frage zunehmend technologieoffen an. „Während für die Städte der batterieelektrische E-Bus derzeit in aller Munde ist, könnte für längere Umläufe der Wasserstoffbus

eine Alternative sein“, erläutert Werner Overkamp, VDV-Vizepräsident und Chef der Stadtwerke Oberhausen. Allerdings fehlten bislang die flächendeckende Tankinfrastruktur und die Wasserstoffversorgung bis zur Tankstelle. Hinzu komme: „Die Brennstoffzellenbusse sind gegenwärtig teurer in der Anschaffung als batterieelektrische Busse, können aber als Gesamtsystem bei entsprechender Förderung ihren Kostennachteil kompensieren.“ Klimaschutz bedeuten sie allemal. In Wuppertal wird die Botschaft auf jedem Heck der blauen Busse in weißen Lettern verkündet, dass er kein Gramm Kohlendioxid ausstößt: „Krasser Stoff. 285 PS/0 g CO₂“.



„Für Wuppertal und die WSW mobil ist die Technologie ideal, um einen emissionsfreien Personennahverkehr zu realisieren.“

Ulrich Jaeger, Geschäftsführer WSW mobil



Die ersten fünf Brennstoffzellenbusse kamen Anfang des Jahres zu WSW mobil. Durch den Einsatz der insgesamt zehn Fahrzeuge dieses Typs können fast 700 Tonnen CO₂ pro Jahr im Vergleich zu Dieselbussen eingespart werden.



6. und 7. Oktober 2020
2. BME/VDV-Gleisanschluss-Konferenz in Leipzig



Die Konferenz wird sich unter anderem damit beschäftigen, wie der Stand bei der Umsetzung der Gleisanschluss-Charta ist.
→ www.vdv.de/termine.aspx

27. bis 30. April 2021
Innotrans 2021 in Berlin



Die internationale Leitmesse für Verkehrstechnik wird auf 2021 verschoben. Dazu hatte sich die Messe Berlin in Abstimmung mit den Gründungsverbänden und Marktführern entschieden. Das Motto lautet nach wie vor „The Future of Mobility“.
→ www.vdv.de/termine.aspx

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Ende Juli 2020.

Unser Online-Magazin finden Sie unter:
→ www.vdv-dasmagazin.de
Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:
f www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen
t twitter.com/VDV_Verband

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
Eike Arnold,
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

Realisierung, Text und Redaktion:
AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.),
Christian Jung

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 2020

Bildnachweise:
iStock/Xsandra (Titelmotiv)
DB Netz AG (20); Deutsche Bahn AG (2, 22); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (11); Stephan F. Dinges (2, 16); Hamburger Hochbahn AG/David Goltz (15); Hamburger Hochbahn AG (20/21); moBiel/Thorsten Ulonska (8); Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (25); picture alliance/Hendrik Schmidt (6-7); picture alliance/Christoph Soeder (11); Jan-Niklas Pries/Senatskanzlei Hamburg (21); Stadtwerke Leipzig GmbH/Eric Kemnitz (2, 17); stock.adobe/Connect world (25); stock.adobe/industrieblick (30); stock.adobe/Thomas Otto (30); stock.adobe/j-mel (24); shutterstock/Bjoern Wylezich (18); shutterstock/Dean Drobot (12); shutterstock/fizkes (14); VDV Akademie (13); VDV (2, 3, 8, 9, 10); WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH/Stefan Tesche-Hasenbach (2, 4-5, 26-29)

„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

Helfen Sie mit, die Ausbreitung des Coronavirus einzudämmen.

Das können Sie für die **Gesundheit** aller Fahrgäste in Bus und Bahn tun!



Bitte tragen Sie einen Mund-Nasen-Schutz. Dieser darf auch selbstgenäht sein.



Helfen Sie mit: Besonders während des Berufs- und Schülerverkehrs können die Fahrzeuge voller sein. Fahren Sie früher oder später, wenn Sie die Möglichkeit dazu haben.

Halten Sie sich bitte an die allgemeinen Hygienehinweise



Husten oder Niesen Sie in die Ellenbeuge! Auch wenn Sie einen Mund-Nasen-Schutz tragen! Wenden Sie sich beim Husten und Niesen von anderen Personen ab.



Berühren Sie so wenig wie möglich im/am Bus bzw. in der Bahn oder tragen Sie Handschuhe.



Halten Sie die Hände möglichst von Ihrem Gesicht fern.



Waschen Sie sich regelmäßig und gründlich die Hände mit Wasser und Seife (mindestens 20 Sekunden).

Gute Fahrt und bleiben Sie gesund!

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Internetseite:
www.vdv.de/coronavirus-info

#GemeinsamGegenCorona

VDV Die Verkehrsunternehmen

Jetzt loslernen!



Mehr als

60 digitale Medien

Ein kostenfreier Service
während der Corona-Krise