Schutzgebühr: 3,20 Euro

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 04 | 2022

VDV-Klimakampagne gestartet:

Felix Neureuther ist Botschafter des ÖPNV

Seite 6

Weltleitmesse: InnoTrans zieht die Verkehrsbranche nach Berlin

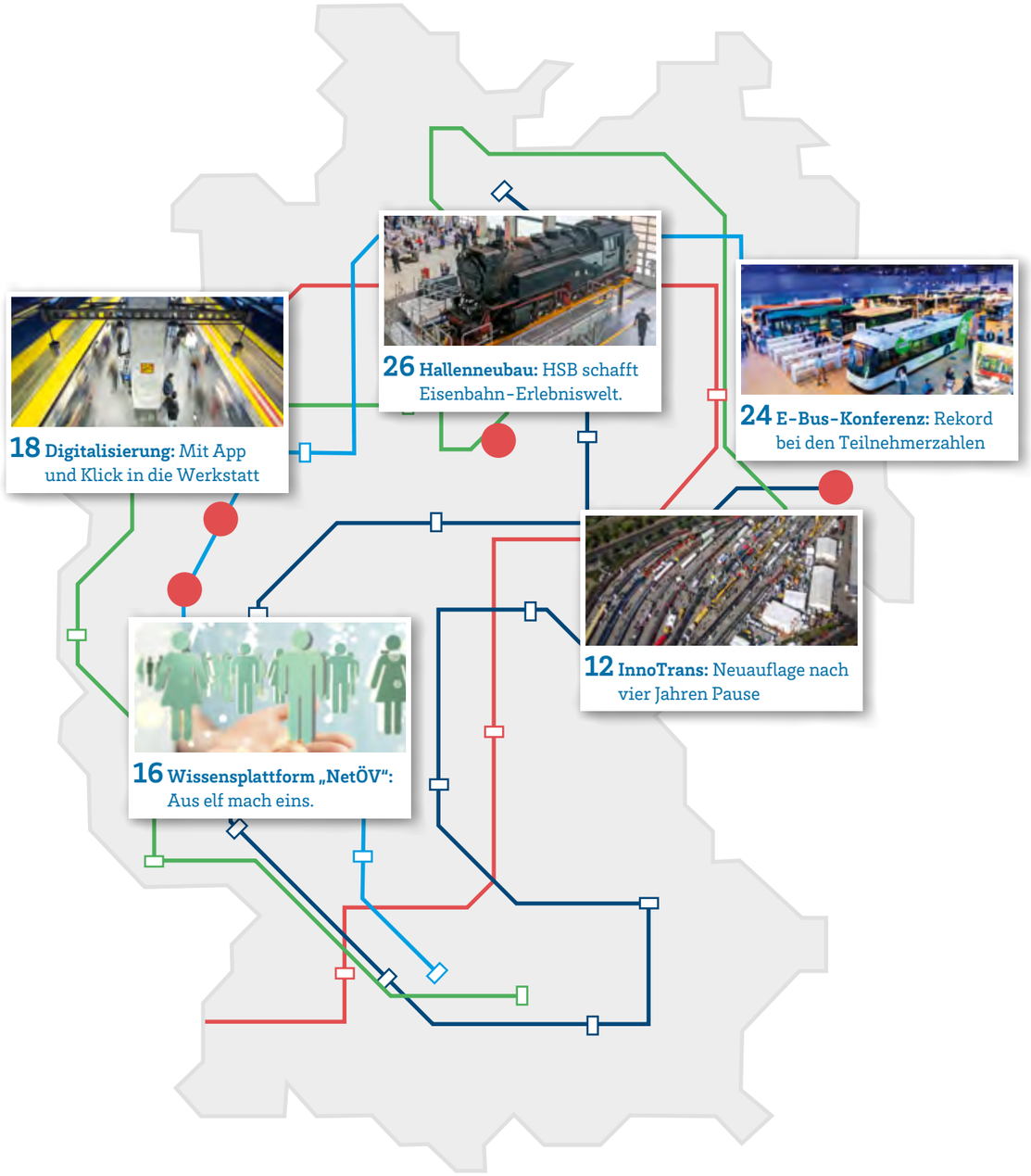
Seite 12

Wasserstoff: Schiene eignet sich als Alternative zu Pipelines

Seite 22

Werkstattneubau: Wernigerodes Fitnessstudio für Dampfveteranen

Seite 26



VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial
Die aktuellen Erfolge dürfen nicht verpuffen.

4 VDV im Bild
VDV-Jahrestagung: nach zwei Jahren Pause ein Wiedersehen

6 Titelstory
VDV-Kampagne rückt Mobilität und Klimaschutz in den Fokus.

10 Aktuell
9-Euro-Ticket brachte Verlagerung und 1,8 Mio. Tonnen weniger CO_2.

12 Aktuell
Weltleitmesse InnoTrans: Ein „Endlich wieder!“ liegt in der Luft.

Seite 14: VDV und seine Partner wieder mit Gemeinschaftsstand vertreten

16 Aus dem Verband
Projekt „NetÖV“ vernetzt Weiterbildungsplattformen.

18 Hintergrund
Bei der Instandhaltung setzt die Ruhrbahn auf Digitalisierung.

21 Aktuell
Standardisierte Bewertung : neue Maßstäbe jetzt in Kraft

22 Aktuell
Wasserstoff-Transport: Güterzüge können Pipelines ergänzen.

24 Aus dem Verband
VDV-Elektrobuskonferenz: Stromer sind weiter im Kommen.

26 Unterwegs im Netz
Harzer Schmalspurbahnen nehmen neue Dampflokwerkstatt in Betrieb.

30 Zu guter Letzt
Wie die „ZDF Heute-Show“ dem 9-Euro-Ticket nachtrauert.

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

Die aktuellen Erfolge **dürfen nicht verpuffen**

Das 9-Euro-Ticket war ein Riesenerfolg und hat seine gewünschte Wirkung erzielt: Viele sind in den drei Monaten umgestiegen oder haben Busse und Bahnen sogar neu entdeckt. Preis und Angebot sind zwei untrennbar miteinander verbundene Größen. Einmal mehr haben wir gesehen: Wenn beides stimmt, nutzen die Menschen den ÖPNV – und tragen dazu bei, erhebliche Mengen an CO_2 einzusparen. Es lohnt also, sich Gedanken über eine Fortsetzung zu machen, damit die bisher erreichten Erfolge nicht verpuffen. Denn wenn das 9-Euro-Ticket lediglich als neues, schönes Sommermärchen im kollektiven Gedächtnis bleibt, haben wir mittel- bis langfristig nichts für die Mobilitätswende gewonnen. Deswegen muss die Politik schon sehr bald eine Nachfolgeregelung finden.

Der Erfolg hat ebenfalls gezeigt, wo die Leistungsgrenzen des Systems liegen. Zu den politischen Baustellen, die dringend abgeschlossen werden müssen, gehört deshalb die im Koalitionsvertrag vereinbarte und für das laufende Jahr angekündigte Erhöhung der Regionalisierungsmittel.

Sollte die ausbleiben und keine Anschlussregelung für das 9-Euro-Ticket gefunden werden, drohen flächendeckende Tariferhöhungen und die Abbestellungen von ÖPNV-Leistungen – nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass auch die Verkehrsunternehmen mit den stark gestiegenen Energiekosten klarkommen müssen. Und schon jetzt zeichnet sich ab: Die Pandemie ist noch nicht zu Ende, und wir benötigen für 2023 erneut einen Rettungsschirm.

Nahverkehr ist Ländersache, aber wir reden beim ÖPNV über ein wichtiges Instrument für den Klimaschutz. Und beim Klimaschutz steht der Bund in der Pflicht. Wann und zu welchem Preis die Nachfolgeregelung für das 9-Euro-Ticket startet, ist nun Verhandlungssache von Bund und Ländern: Beide Seiten sind am Zug.

Herzlichst Ihr

Oliver Wolff

Wiedersehen nach zwei Jahren Pause

„Endlich wieder VDV-Jahrestagung“: Das werden sich so manche der rund 800 Teilnehmenden gedacht haben. Auf Einladung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds und des VDV trafen sich Branche, Politik, Wirtschaft und Verbände nach zweijähriger Coronapause wieder zu einer Jahrestagung in Präsenz. Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing, Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir, Grünen-Chefin Ricarda Lang, Journalist Markus Lanz, Moderatorin Catherine Vogel, das Tigerpalast Varieté Frankfurt: Sie alle und viele mehr sorgten in Frankfurt für einen interessanten fachlichen Austausch und für gute Unterhaltung. Zur nächsten Jahrestagung vom 21. bis 23. Juni 2023 laden die Leipziger Verkehrsbetriebe und der VDV nach Leipzig ein – und freuen sich schon jetzt auf ihre Gäste.

Mobilität und Klimaschutz ins Bewusstsein rücken

Wenn der ÖPNV attraktiv ist, wollen die Menschen Bus und Bahn fahren. Den Schwung aus dem Sommer nutzen der VDV und „Deutschland mobil 2030" nun für eine neue Kampagne. Sie betont die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs beim Klimaschutz. Prominente Unterstützung kommt von Ex-Skirennprofi Felix Neureuther.

Die Natur ist seine Leidenschaft, und für Nachhaltigkeit setzt er sich schon seit Jahren ein. „Wenn man so viel Zeit in der Natur verbringt wie ich und wenn man sieht, wie sich die Natur aufgrund des Klimawandels verändert, dann macht es etwas mit dir", sagte Felix Neureuther im August beim Gespräch mit der FAZ. Der dreifache Familienvater wünscht sich, dass seine Kinder die Natur genauso genießen können wie die Generationen zuvor. Seit Kurzem setzt sich Felix Neureuther auch dafür ein, Busse und Bahnen stärker zu nutzen – als prominentes Gesicht der frisch gestarteten VDV-Klimakampagne. „Wir müssen unser Leben verändern. Ich glaube, dass jeder mit seinen Möglichkeiten einen Teil dazu beitragen kann", bekräftigt er in einem Video auf der Webseite von #BesserWeiter. Mal das Fahrrad nehmen oder den ÖPNV: „Da sollten wir mit einer Vorbildwirkung auch für die ganz Kleinen vorangehen."

Das gewachsene Interesse der Menschen gilt es nun zu nutzen, um den öffentlichen Verkehr wieder stärker als Problemlöser für die Erreichung der Klimaschutzziele in Deutschland zu positionieren.

Oliver Wolff,
VDV-Hauptgeschäftsführer

Gedanken um nachhaltige Zukunft machen

Der Garmisch-Partenkirchener nimmt, so oft es geht, die Bahn, vor allem für Geschäftsreisen. An seinen letzten Inlandsflug kann er sich nicht mehr erinnern. Und er schaut sich nach eigenen Worten mittlerweile genau an, wofür er Werbung macht. Im Rahmen der VDV-Kampagne wird Felix Neureuther als Forderer und Förderer der klimafreundlichen Mobilität auftreten. „Ich möchte die Entscheidungsträger dazu motivieren, sich auch weiterhin Gedanken über eine nachhaltige Zukunft zu machen und richtig Gas zu geben", beschreibt er seine Rolle als „Botschafter" für den ÖPNV. Mit diesem Auftrag ist er deutschlandweit unterwegs, um gelungene Beispiele für einen attraktiven öffentlichen Verkehr vorzustellen. Aber auch Defizite und Nachholbedarf sollen thematisiert werden. Zudem motiviert der frühere Sportprofi die Menschen, sich über ihr Mobilitätsverhalten Gedanken zu machen und immer mehr Wege möglichst klimaschonend zurückzulegen - in gewissem Sinne klimamobil. Dabei komme es auf jede Fahrt an. Das muss nicht bedeuten, von jetzt auf gleich komplett aufs Auto zu verzichten. Auch aus dem Familienleben der Neureuthers sei das Auto nicht wegzudenken. →

Die Botschaft lautet: Jeder kann seinen Beitrag leisten und Verantwortung übernehmen, wenn es um so zentrale Themen wie Klimaschutz und nachhaltige Mobilität geht.

Anja Schmieder,
Leiterin Kampagnen-Management bei „Deutschland mobil 2030"

Vielmehr zählen kleine Schritte in die richtige Richtung, die sich in Summe bemerkbar machen. „Ich will die Leute dazu motivieren, in Bus und Bahn einzusteigen und nicht jede Strecke von A nach B mit dem Auto zurückzulegen", erklärt Felix Neureuther: „Ich glaube, da kann man wirklich sehr, sehr viel bewirken." Wie sich der Autoverkehr in seiner Heimat Garmisch-Partenkirchen auswirkt, beobachtet der 38-Jährige nahezu täglich. Zahlreiche Menschen besuchen den Touristenort per Pkw. Die Folge: viel Stau. Busse und Bahnen können jedoch dabei helfen, diese Verkehrssituation zu entzerren.

Im Sommer erlebten die öffentlichen Verkehrsmittel einen wahren Fahrgastansturm. Und nicht nur das: Wohl selten gab es eine größere Aufmerksamkeit für den ÖPNV. Viele Menschen probierten Busse und Bahnen neu aus, und die Fahrgastzahlen erreichten das Vor-Corona-Niveau. „Das gewachsene Interesse der Menschen gilt es nun zu nutzen, um den öffentlichen Verkehr wieder stärker als Problemlöser für die Erreichung der Klimaschutzziele in Deutschland zu positionieren", betont VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Denn Klimaschutz und Mobilität sind untrennbar miteinander verbunden. „Die Klimakampagne ist auf insgesamt drei Jahre angelegt und teilt sich in drei Phasen", erläutert Anja Schmieder, Leiterin Kampagnen-Management bei „Deutschland mobil 2030", das Konzept. Seit dem Start im Sommer steht zunächst im Mittelpunkt, welche Rolle Busse und Bahnen spielen, um die Mobilitätswende und die Klimaziele zu erreichen. Anfang kommenden Jahres startet Phase zwei, in der die Leistungen des öffentlichen Verkehrs im Mittelpunkt stehen. Dabei dreht sich die Kommunikation um Erfolge der Verkehrsunternehmen auf ihrem Weg, den Zugang zum System zu vereinfachen sowie den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen, zu vernetzen und zu modernisieren. Die Kommunikation der Leistungen will den Investitionsbedarf aufzeigen, für den Bund und Länder die notwendigen Grundlagen für eine verlässliche Finanzierung schaffen müssen. Dabei richtet sie sich aber nicht nur an die Politik, sondern auch an alle Interessensgruppen rund um den ÖPNV und die gesamte Öffentlichkeit. Alle Aktivitäten münden 2024 in das „Jahr der Klimamobilität": mit Aktionen, Events und Wettbewerben. Die finale Stufe der Kampagne richtet sich an alle Menschen mit ihren individuellen Mobilitätsentscheidungen. Kampagnenmanagerin Anja Schmieder: „Die Botschaft lautet: Jeder kann seinen Beitrag leisten und Verantwortung übernehmen, wenn es um so zentrale Themen wie Klimaschutz und nachhaltige Mobilität geht."

Weitere Infos zur Kampagne finden Sie unter:
www.besserweiter.de

ANZEIGE

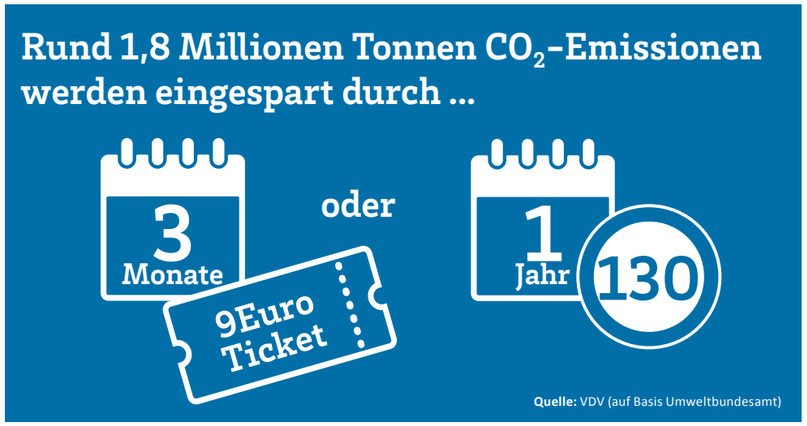
JUVE AWARDS 2021
Kanzlei des Jahres
für Regulierte Industrien

Rechtsverkehr auf Schiene und Straße: Machen wir mit links.

Ihre Ziele sind unser Antrieb. Seit vielen Jahren navigieren wir Akteure im Verkehrssektor durch das Geflecht von Recht und Regulierung. Mit tiefgreifendem Sektorwissen und dem richtigen Gespür für gleichsam nachhaltige wie umsetzbare Konzepte beraten wir Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Infrastrukturbetreiber und Energieversorger zu allen Aspekten rund um SPNV, ÖPNV, Verkehrswende und Digitalisierung.

OrthKluth
orthkluth.com

9-Euro-Ticket kam den Menschen und dem Klima zugute



52 Millionen verkaufte Fahrscheine seit Ende Mai, zehn Millionen Abonnentinnen und Abonnenten, die das vergünstigte Ticket drei Monate lang automatisch erhalten haben, 17 Prozent Umsteiger auf den ÖPNV, und so viele Tonnen vermiedenes CO_2, wie ein Jahr Tempolimit auf den Autobahnen bringen würde: Der VDV bilanziert das 9-Euro-Ticket als vollen Erfolg. „Alle verantwortlichen Akteure sollten daher jetzt zügig über die Fortsetzung und Weiterentwicklung eines solchen Angebots entscheiden", appellierte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff an die Politik in Bund und Ländern. Zudem schlug er vor, den September zu nutzen, um eine für die Verkehrsunternehmen wirtschaftliche und für die Fahrgäste attraktive Lösung zu erarbeiten. Gemeinsam mit Verkehrsministerinnen und -ministern aus vier Bundesländern hatte der VDV Ende August die Ergebnisse seiner bundesweiten Marktforschung vorgestellt, die den dreimonatigen Aktionszeitraum begleitete. Belegt wird ein Verlagerungseffekt: Zehn Prozent der Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket ersetzten eine Fahrt, die sonst mit dem Auto gemacht worden wäre. Aus anderen Verkehrsmitteln stiegen 17 Prozent auf den ÖPNV um. Jeder fünfte Käufer war ein Neukunde, der den ÖPNV sonst nicht genutzt hat. 27 Prozent waren „aktivierte Kundinnen und Kunden", die zuvor seltener als einmal im Monat mit Bussen und Bahnen fuhren. Mit diesen Effekten leistete das 9-Euro-Ticket auch einen Beitrag zum Klimaschutz. Einer Hochrechnung des VDV zufolge wurden 1,8 Millionen Tonnen CO_2 eingespart.

Beim Kauf des Tickets war der Hauptgrund für 69 Prozent der günstige Preis. Der spielt für Neukunden (56 Prozent) und aktivierte Kunden (66 Prozent) jedoch eine deutlich geringere Rolle als für Bestandskunden (76 Prozent). Zweitwichtigster Kaufgrund war für 43 Prozent der Verzicht auf Autofahrten. Als Hauptgründe gegen einen Kauf nannten Befragte ohne 9-Euro-Ticket fehlende Nutzungsanlässe (37 Prozent), die Vorliebe für das Auto (35 Prozent) und umständliche Verbindungen (33 Prozent).

Ablesbar sind in den Ergebnissen auch Unterschiede zwischen Stadt und Land. Ein unzureichendes ÖPNV-Angebot wird als Grund dafür genannt, dass in ländlichen und strukturschwächeren Regionen der Anteil der 9-Euro-Ticket-Besitzer nur halb so hoch war wie in städtischen Regionen. Dennoch: „Die Menschen wollen den öffentlichen Nahverkehr, wenn das Ticket einfach und verständlich sowie überall flexibel nutzbar ist", sagte Dr. Maike Schaefer, Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz der Länder. Die Bremer Senatorin für Mobilität fordert Lösungen, die den Nah- und Regionalverkehr in urbanen und ländlichen Räumen ausbauen und stärken. Stellvertretend für ihre Kolleginnen und Kollegen aus den Ländern nimmt sie dabei den Bund in die Pflicht. „Das ist nur auf Basis einer langfristig gesicherten Finanzierungsgrundlage möglich, die den ÖPNV auf Dauer leistungsfähig und für alle bezahlbar macht."

Weitere Infos finden Sie unter:
www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket

UNPASSENDE DIENST-BEKLEIDUNG ?
NICHT MIT UNS !
WWW.VIERKE.DE
VIERKE
CORPORATE FASHION

INNOTRANS IN ZAHLEN

- **2.770** Aussteller aus 56 Ländern (2018: 3.000 Aussteller aus 60 Ländern)
- Rund **200.000** m² Brutto-Ausstellungsfläche
- **42** Messehallen
- Frei- und Gleisgelände mit über **100** Fahrzeugen
- Mehr als **zwöf** Busse im Bus-Display mit dem Rundkurs im Sommergarten
- Besucher 2018: **153.000**

Ein „Endlich wieder!“ liegt in der Luft

Klimawandel, Inflation, Krieg in der Ukraine, Spannungen zwischen den Großmächten: So kompliziert die Weltlage auch ist, die Schienenbranche ist bereit zum internationalen Austausch im großen Stil. Nach einer vierjährigen Pause trifft sich die Branche wieder in Berlin auf der InnoTrans – der weltweit größten Messe für Verkehrstechnik.

Besuchermagnet Eisenbahntechnik: Vor vier Jahren strömten mehr als 150.000 Menschen zur InnoTrans auf das Gelände der Messe Berlin.

Gerade im Licht der aktuellen Themen ist der Austausch bei persönlichen Treffen wichtiger denn je. Das zeigen auch die Anmeldezahlen der diesjährigen InnoTrans, die vom 20. bis 23. September auf dem Berliner Messegelände stattfindet. Nach einer vierjährigen unfreiwilligen Pause liegt ein „Endlich wieder!“ in der Luft: „Die Stimmung könnte nicht besser sein“, sagt Direktorin Kerstin Schulz von der Messe Berlin GmbH: „Für die gesamte Messe- und Eventbranche waren die letzten Jahre eine herausfordernde Zeit und auch für uns alles andere als ‚business as usual‘.“

Vier Jahre nach der bisher letzten „Weltleitmesse der Verkehrstechnik“, wie sie sich selbst bezeichnet, kommen die Eckdaten fast wieder an die Rekordwerte von 2018 heran. „Wir sind zu 96 Prozent ausgebucht“, freut sich Kerstin Schulz. Zusätzlichen wettergeschützten Platz bietet die neue Halle „Hub 27“. Dank dieser Halle und wegen des „Fernbleibens einiger Aussteller“ konnten im August noch vereinzelt Flächen gebucht werden. „Tatsächlich haben alle russischen und belarussischen Unternehmen ihre Beteiligung an der InnoTrans zurückgezogen.“ Wie ist es mit China? Zwar würden auch einige chinesische Unternehmen nicht kommen, weil sie „abhängig von ihrem Standort in China durch die Pandemie eingeschränkt“ seien. Viele chinesische Unternehmen, darunter das weltgrößte Eisenbahnunternehmen CRRC, nehmen Kerstin Schulz zufolge aber an der InnoTrans teil.

> *Die Stimmung könnte nicht besser sein. Wir sind zu 96 Prozent ausgebucht.*
>
> **Kerstin Schulz,**
> *Direktorin InnoTrans*

Track is back – die Schiene ist zurück

Gerade der Schienenverkehr nimmt eine Schlüsselstellung bei der Lösung vieler nationaler und internationaler Herausforderungen ein. Er ist unentbehrlich, um die Klimaziele zu erreichen, und weniger energieintensiv als andere Verkehrsarten. US-Präsident Joe Biden hat das erkannt und für die Vereinigten Staaten gar eine „zweite große Eisenbahn-Revolution“ ausgerufen. Ihre Umsetzung dürfte der Mobilitätsindustrie weltweit einen Auftragsschub geben, wie der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) betont.
Die Beliebtheit der InnoTrans mit immer neuen Besucherrekorden bis zur Pandemie hat gezeigt, wie wichtig eine Messe als internationaler Treffpunkt ist, um diese Aufgaben anzusprechen und zu lösen. „Auf der InnoTrans zeigen die Aussteller ihre Innovationen, die zu Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Vernetzung der Verkehrsträger beitragen“, sagt Messedirektorin Kerstin Schulz: „Wasserstoff- und Batterieantrieb sowie Elektrobusse oder auch ergänzende Mobilitätsdienstleistungen sind einige Schlagworte dazu.“

Neben den alternativen Antrieben für Bus und Bahn geht es bei den Ausstellern schwerpunktmäßig aber auch um Ausbau und Wartung der Infrastruktur, wofür aktuell gerade in Deutschland massiver Bedarf besteht, aber auch um Cyber Security, die für die Bahn als essenziellen Teil der Grundversorgung eine be- →

sondere Bedeutung hat. Nachdem hierzulande das 9-Euro-Ticket bewiesen hat, dass es möglich ist, die Dienstleistungen im öffentlichen Nahverkehr zeitnah zu digitalisieren, spielt der weitere Ausbau der Digitalisierung bei ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen eine große Rolle – Stichwort: Mobility as a Service (MaaS). Mit dem neuen Messebereich Mobility+ trägt die InnoTrans 2022 diesem Trend Rechnung. Das Spektrum reicht von Ausstellern aus den Bereichen Shared Mobility über Mobility Apps, mit denen sich Nutzerinnen und Nutzer informieren sowie buchen und bezahlen können, bis hin zu Technology-Lösungen wie On-Demand-Fahrsystemen oder Flugobjekten wie Drohnen. Auch Lösungen zur Fahrvermittlung für die erste und letzte Meile wie Anbieter von Ride-Pooling sind vertreten. Digitaler werden soll auch der Schienengüterverkehr. Er steht zwar weniger im Fokus der Öffentlichkeit, seine Bedeutung zur Verkehrswende und damit für eine klimagerechte Mobilität kann aber gar nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Die InnoTrans ist schon längst nicht mehr nur Ausstellung und Präsentation der Leistungsfähigkeit der Wirtschaft, sondern bietet auch ein umfangreiches Rahmenprogramm mit der InnoTrans Convention. Die ersten Akzente für das Motto der Eröffnung „The Future of Mobility in times of climate change" setzt schon die Eröffnungsveranstaltung mit Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing und der EU-Kommissarin für Verkehr, Adina Valean.
Als Schwerpunkte nennt Direktorin Kerstin Schulz „neue Verkehrsmittel und -wege wie bei der Hyperloop Conference", Gespräche und Vorträge zu einem Transportmittel, das sich in den vergangenen Jahren aus der futuristischen Nische immer mehr in Richtung Praxisnähe bewegt hat. Weitere Schwerpunktthemen bei den Ausstellern sind - neben den übergeordneten Zielen der Branche wie Klimaschutz, Verkehrswende, Digitalisierung und Nachhaltigkeit - der technische Wandel hin zu alternativen Antrieben sowie Cyber Security, 5 G, ergänzende Mobilitätsdienstleistungen sowie Infrastrukturausbau und -unterhaltung. Hinzu kommen die Digitalisierung in allen Bereichen, Data Sharing, Nachhaltigkeit, Wiederverwertung, Recruiting, Klimaschutz, Verkehrswende und Güterwagen der Zukunft.

Bewerbungen im Schnelldurchgang

Da der allgemeine Fachkräftemangel auch im Mobilitätssektor überdeutlich zu spüren ist, sind Personalthemen ein wichtiger Bereich, wie zum Beispiel der Eurailpress Career Boost: „Ein neues ungewöhnliches Format, in dem sich zum ersten Mal Bewerberinnen und Bewerber in kurzen Pitches den Unternehmen vorstellen", berichtet Kerstin Schulz. Auch die traditionellen Formate wie der Rail Leaders' Summit sind mit hochkarätigen Teilnehmern vertreten.

Die Podiumsdiskussionen und Expertenrunden beleuchten Mobilität in allen Facetten. Im Zentrum stehen die täglichen Dialog-Foren. Schwerpunkte sind zum Beispiel die Automatisierung des Schienenverkehrs und 5 G in der Mobilität. Zahlreiche Vorträge thematisieren die Verkehrswende. So widmet sich das Public Transport Forum dem Thema „Innovative Strategien für das Gelingen der Verkehrswende – Mobilitätsmarkt zwischen Vision und Wirklichkeit", und das Thema des DB Innovation Forums ist „Starke und digitalisierte Bahnen ermöglichen eine nachhaltige Mobilität – Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa." Die Convention wird live im Internet übertragen. Außerdem wird es wieder das International Bus Forum zur Elektromobilität geben.

Trotz oder gerade wegen der aktuellen Herausforderungen gibt sich die Messe Berlin optimistisch, dass die diesjährige InnoTrans ein Erfolg wird. InnoTrans-Direktorin Kerstin Schulz: „Am 20. September geht es endlich los, und wir freuen uns auf die Weltpremieren und neuen Produkte und Services, die Aussteller und Fachbesucher, die wir alle so sehr vermisst haben."

Bus Display (Foto, l.): Im Sommergarten sind auf einem 500 Meter langen Rundkurs E-Busse im Betrieb zu sehen. In ihren 42 Messehallen widmet sich die InnoTrans fünf großen Themenbereichen – wie dem Tunnelbau (r.).

Einen Überblick über alle Veranstaltungen gibt die neue Online-Plattform InnoTrans Plus
plus.innotrans.de

VDV UND SEINE PARTNER WIEDER MIT GEMEINSCHAFTSSTAND AUF DER INNOTRANS

Der VDV ist wieder mit einem Gemeinschaftsstand auf der InnoTrans vertreten. Die Koordinaten lauten: Halle 2.2, Stand 410. In diesem Jahr zeigt sich der Stand seinen Besucherinnen und Besuchern in neuer Optik. Auf der Aktionsbühne werden Neuigkeiten aus der Branche in Fachvorträgen kurzweilig vorgestellt – unter anderem vom VDV eTicket Service zu den Updates von (((etiCORE und Motics, der VDV-Arbeitgeberinitiative und dem Forum Verkehr und Logistik/DEVK. Zu sehen gibt es außerdem „DiVA" - die digitale VDV-Akademie. Der Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen (VDEF) zeigt, wie Drohnen in der Eisenbahninfrastruktur angewendet werden können. Neben Neuigkeiten der Smart Ticketing Alliance wird der aktuelle Stand bei Mobility inside vorgestellt. Die FH Aachen präsentiert „Samira" – die Rückfahrkamera für Rangierarbeiten. Zu den insgesamt 16 Ausstellenden am VDV-Gemeinschaftsstand gehören außerdem der DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF), die DVV Media Group, GS1 Germany, KSV - Kompetenz für Schienengebundene Verkehre, Tex Rail Training, die MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft, das Research Center Railways (RCR) der RWTH Aachen, die Stadtwerke Tübingen, die Westfälische Lokomotiv-Fabrik Karl Reuschling und Zusi Bahnsimulatoren.

Weitere Infos unter:
www.vdv.de/innotrans

ANZEIGE

VDV Akademie beka
VDV Die Verkehrsunternehmen

VDV-Marketingkongress
Mehr Leistung, mehr Kunden, mehr bewegen:
ÖPNV-Marketing in Zeiten der Transformation

21./22. November 2022
Berlin · Hotel Dorint am Kurfürstendamm
www.vdv.de/marketingkongress

Weiterbildungs- und Wissensplattform „NetÖV“:

Aus elf mach eins

Nur mit ausreichend Personal wird die Mobilitätswende gelingen. Schon jetzt benötigen die Verkehrsunternehmen Mitarbeitende, die sich schnell in Themen einarbeiten – etwa nach einem Quereinstieg. Damit das Fachwissen nachhaltig bei den Menschen ankommt, vernetzt das Forschungsprojekt „NetÖV“ verschiedene Wissens- und Weiterbildungsangebote auf einer gemeinsamen Plattform.

Auf www.in-dir-steckt-zukunft.de, dem Jobportal der Verkehrsunternehmen, sind derzeit 11.000 Stellen frei: Der Bedarf an Mitarbeitenden ist also riesig und die Vielfalt an beruflichen Möglichkeiten enorm. In mehr als 70 Berufen suchen die Verkehrsunternehmen derzeit Personal. Die Zeit drängt: Von den 151.000 Beschäftigten allein im ÖPNV scheiden 74.000 bis 2030 altersbedingt aus. Diese Stellen müssen ebenso neu besetzt werden wie die zusätzlichen Arbeitsplätze, die die Mobilitätswende mit sich bringt. Aber nur auf jede fünfte Stelle rücken Auszubildende nach.

Bei der Weiterbildung und der Bereitstellung von Wissen will nun auch „NetÖV“ die Personalabteilungen in der Branche und alle, die am Thema Lernen interessiert sind, mit einem ergänzenden Ansatz unterstützen. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Projekt (siehe Infokasten) verbindet elf Plattformen von acht namhaften Weiterbildungsanbietern miteinander. „Mit ‚NetÖV‘ entsteht ein Werkzeug, das einen schnellen Überblick über die Weiterbildungsmöglichkeiten der Branche bietet“, erklärt Projektleiterin Stefanie Menke von der VDV-Akademie. Die Akademie koordiniert einen Verbund aus sieben Partnern. Der Kreis setzt sich zusammen aus den Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, aus der Wissenschaft und Weiterbildung sowie aus Verkehrsunternehmen und -verbünden. Zudem wird „NetÖV“ mit dem InnoVET-Projekt „UpTrain“, das ein triales Weiterbildungsmodell für den öffentlichen Verkehr entwickelt *(„VDV Das Magazin“ 2/2021 berichtete)*, und der Digitalen VDV-Akademie (DiVA) vernetzt.

E-Mobilität, autonomes Fahren, Digitalisierung und dabei das normale Bus- und Bahngeschäft bei steigenden Nutzerzahlen aufrechterhalten: Der rasante Wandel in der Verkehrsbranche erfordert gezielte Weiterbildung – und stellt Personalabteilungen wie Beschäftigte vor große Herausforderungen. „Um die in der Kürze der Zeit zu bewältigen, ist die Vernetzung von Branchenwissen und die Sichtbarkeit von Expertise wertvoller denn je“, berichtet Stefanie Menke. Bis Ende dieses Jahres soll ein Prototyp von „NetÖV“ stehen, den wohlwollende Anwenderinnen und Anwender („friendly user“) zu Testzwecken und zum Austausch mit dem Entwicklungsteam nutzen können. In ihrer Vollversion soll die neue Plattform spätestens zum Sommer 2024 zur Verfügung stehen.

Beim Lernen kommt es jedoch nicht nur auf den Wissenstransfer, sondern auch auf den sozialen Austausch und die informelle Bildung an. Deshalb wird neben einem Empfehlungssystem auch ein Netzwerk aus Expertinnen und Experten aufgebaut. Für die schnelle Weitergabe von Informationen oder Musterlösungen können die Nutzenden innerhalb von „NetÖV“ darauf gezielt zugreifen. „Dadurch entsteht ein sehr hoher Praxisbezug“, ist sich die Projektleiterin sicher: „Aus Lernenden werden perspektivisch selbst Fachleute.“ Auf diesem Weg sollen alle Beschäftigen in der Mobilitätsbranche einen leichteren Zugang zu Weiterbildungsangeboten erhalten.

Wer lernen will, kann somit die berufliche Weiterentwicklung selbst in die Hand nehmen. Algorithmen helfen dabei, Weiterbildungsangebote zu finden, die zum individuellen Bedarf passen – als Web Based Training, Lehrgang oder Video. Ähnlich wie beim Einkauf im Internet soll das Empfehlungssystem dabei unterstützen. „Der Bedarf an passgenauer Weiterbildung in den Verkehrsunternehmen wächst ganz deutlich“, beobachtet Stefanie Menke: „Der Fachkräftemangel, der demografische Wandel und die Digitalisierung der Arbeitswelt werden dafür sorgen, dass das auch in den kommenden Jahren so weitergeht.“

> *„Mit „NetÖV“ entsteht ein Werkzeug, das einen schnellen Überblick über die Weiterbildungsmöglichkeiten der Branche bietet.“*
>
> **Stefanie Menke,** *Projektleiterin bei der VDV-Akademie*

Wertvolle Vorarbeit hatte die VDV-Akademie bereits mit dem Aufbau des Portals „KnowHow@ÖV“ geleistet. Seit April 2020 haben darauf 70.000 Nutzerinnen und Nutzer über eine halbe Million Mal zugegriffen. Auf Deutsch und seit Kurzem auch auf Englisch sind dort Wissens- und Lernangebote zur Verkehrsbranche sowie das in VDV-Schriften und -Mitteilungen gesammelte Branchenwissen für alle kostenlos abrufbar. „‚KnowHow@ÖV‘ wird zum Einstiegsportal von ‚NetÖV‘ umgewandelt“, kündigt Stefanie Menke an: „Es wird das technische Herz der vernetzten Plattformen.“ Wer beim Aufbau von „NetÖV“ dabei sein will, ist willkommen. Das Projekt sucht Testpersonen, die bei der Entwicklung mithelfen wollen.

Weitere Infos unter:
www.netoev.de

INNOVATIONSWETTBEWERB „INVITE“

„NetÖV“ ist eines von 35 Projekten, die vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen des Innovationswettbewerbs „INVITE“ gefördert werden. Damit soll die Suche nach passenden Weiterbildungsangeboten unterstützt, die Nutzerorientierung von Weiterbildungsplattformen gestärkt und das Angebot KI-unterstützter Weiterbildungsangebote vergrößert werden. Für den Wettbewerb stellt das BMBF Mittel in Höhe von 88 Millionen Euro zur Verfügung. Am Ende, so das Ziel, soll dann eine nationale Weiterbildungsplattform entstehen.

GEFÖRDERT VOM

Bundesministerium für Bildung und Forschung

bibb Bundesinstitut für Berufsbildung

Bei der Ruhrbahn wurde die bestehende EDV auf Windows-Basis mit mobilen Apple-Rechnern verknüpft.

Mit App und Klick in die Werkstatt

Vom Klemmbrett zum Computer. Mit der App arbeiten, statt Papier zu produzieren: Bei der Ruhrbahn, dem Nahverkehrsunternehmen der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr, kommt die Digitalisierung in der Instandhaltung einen großen Schritt weiter. Bürokratisch anmutende Prozesse werden mithilfe hoch spezialisierter Rechnerunterstützung abgeschafft. Die Arbeit wird einfacher und effizienter.

Diktieren statt tippen, schreiben schon gar nicht mehr: Bei der Ruhrbahn hat sich der Arbeitsalltag der Technikerinnen und Techniker in der Instandhaltung grundlegend verändert. Ganz gleich, ob sie im Tunnel die Weiche einer U-Bahnstrecke auf ihre sichere Funktion prüfen oder ob sie dem Ärgernis eines defekten Fahrkartenautomaten auf der Spur sind: Sie haben einen ständigen, ziemlich kompetenten Begleiter, der ihnen per Spracheingabe willig zu Diensten ist. Denn auf ihre Touren gehen sie mit ihrem Tablet. Dessen Kameraoptik mit Scanner ermöglicht es, mit einem Klick eindeutig zu identifizieren, welches technische Gerät aus dem Betriebsalltag gerade zu überprüfen ist. Und über das eingebaute Mikrofon wird die Fehleranalyse Wort für Wort registriert. Bei Bedarf wird sie an die Arbeitsvorbereitung der Werkstätten weitergeleitet. Nicht nur als Nachricht, sondern als fertige Schadensmeldung, die gleich in die unternehmensinterne Software eingeht. So können dann am Schreibtisch über den PC die weiteren Schritte, insbesondere der Reparaturauftrag, schon eingeleitet werden, während das technische Personal noch unterwegs auf seiner Prüfrunde ist.

„Wir haben drei Bereiche ausgewählt, in denen wir in Pilotprojekten die neuen Verfahren testen“, erläutert Projektleiter Bernd Duchatz. So sind die Mitarbeiten-

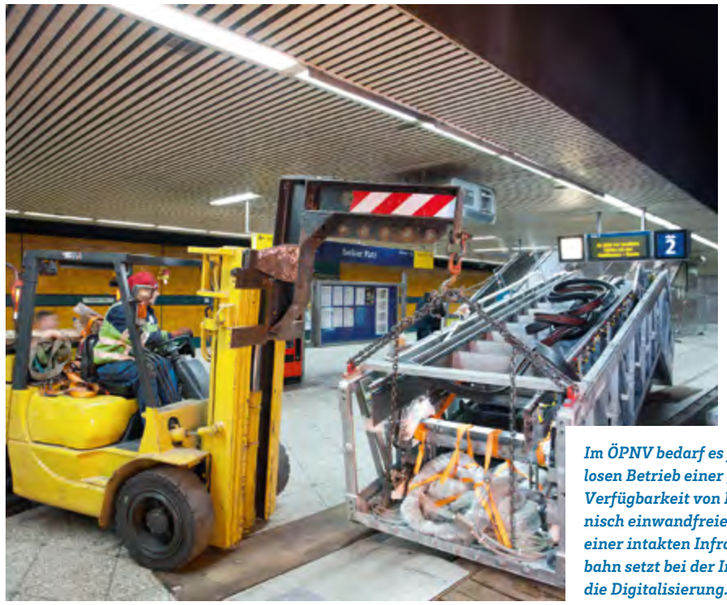
den der Zugsicherungstechnik und der Werkstatt für die Vertriebstechnik - wie etwa für die Ticket-Verkaufsautomaten - mit 16 iPads ausgestattet worden. Mit von der Partie ist darüber hinaus die Materialwirtschaft, noch im erweiterten Testbetrieb mit fünf Smartphones. Die eine oder andere Anwendung fehle noch, und man weiß auch schon, dass nicht alle Wünsche erfüllt werden können. Gleichwohl: Der Wareneingangsprozess beginne jetzt mit dem Fotografieren des Lieferscheins, und die Daten gehen dann gleich ins hausinterne SAP-System.

Kontakt zwischen „draußen“ und „drinnen“

Besonderer Clou: die Scanner-Erweiterung. Mit einem Smartphone-Zusatz können im Lager auch Bestände erfasst werden, die nicht unmittelbar vor der Linse des Handys liegen. Die Verknüpfung der bestehenden EDV-Organisation auf klassischer Windows-Basis mit den intelligenten mobilen Möglichkeiten von Apple-Endgeräten ist das Werk des Münchner Softwareentwicklers „Membrain“, der unter anderem auf Prozesse der mobilen Instandhaltung spezialisiert ist. Entwickelt wurde eine App, die die Verbindung zwischen den Endgeräten draußen im Betrieb und der komplexen Bürokommunikation herstellt. Und zwar über Technik und Materialwirtschaft hinaus bis hin zu zukünftig denkbaren Anwendungsfällen im Controlling, Personalwesen oder in der Finanzbuchhaltung. Eine erhebliche Arbeitserleichterung: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort im Netz der Ruhrbahn können mit wenigen Klicks und weithin intuitiv ihre Informationen im Unternehmen an die richtigen Stellen weitergeben.

> *Aus den bisherigen Erfahrungen wissen wir jetzt, dass es wichtig ist, die Kolleginnen und Kollegen an die neuen Aufgaben heranzuführen. Wir wollen und müssen Begeisterung wecken.*
>
> **Bernd Duchatz,**
> *IT-Projektleiter bei der Ruhrbahn*

Im Verkehrsunternehmen ist man mit den Digitalisierungsschritten schon jetzt zufrieden. Lukas Stuchlik, Abteilungsleiter „Strategische IT“: „Bereits die erste Version der App ist gut geworden, alle Funktionen wurden wunschgemäß umgesetzt. Der mobile Datenaustausch mit dem Hintergrundsystem im Unternehmen war für uns absolutes Neuland.“ Jörg Lamers, Bereichsleiter „Telematik und Prozesstechnik“, ergänzt: „In unserer Digitalisierungsstrategie ist es ökonomisch sinnvoll und wichtig, dass Gleiches – also alle bei der Ruhrbahn integrierten SAP-Prozesse von der Auftragseröffnung in der Instandhaltung bis zur Kostenabrechnung im Controlling – auch durch *eine* integrierte mobile Plattform miteinander verbunden werden kann. Standardisierung und Kollaboration ist hierbei in Zeiten knapper öffentlicher Haushalte der Schlüssel zu einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen IT.“ →



Im ÖPNV bedarf es für einen reibungslosen Betrieb einer größtmöglichen Verfügbarkeit von Fahrzeugen im technisch einwandfreien Zustand sowie einer intakten Infrastruktur. Die Ruhrbahn setzt bei der Instandhaltung auf die Digitalisierung.

Bestandsaufnahme per Smartphone: Der Bereich Materialwirtschaft befindet sich im erweiterten Testbetrieb.

Im täglichen Prüfeinsatz sei es hilfreich, dass die App den Dialog mit dem Rechner vereinfachend auf das Maß herunterbricht, das das Personal vor Ort für seine Arbeit braucht. Viele Arbeitsschritte starten mit einem Klick auf Schaltflächen, die auf dem PC genauso aussehen wie auf den mobilen Endgeräten – also kein Umdenken zwischen den zwei Rechnerwelten erfordern. Was insbesondere für Kontrollgänge in den U-Bahntunnels nicht unwesentlich ist: Die App funktioniert auch offline ohne Internetzugang. „Diese Offline-Funktion war uns naturgemäß sehr wichtig", erklärt Stefan Eichholz, Informatik-Experte der Ruhrbahn-Softwaresysteme, „damit die Mitarbeiter auch in entlegenen Winkeln des Netzes stets Kontakt behalten." Und den Informationsfluss für ihre Kontrolltätigkeit: Vielfach sind in der App bereits Daten enthalten, die auf einen Blick zeigen, ob eine technische Komponente korrekt funktioniert: „Da sind die zulässigen Standardwerte schon im System hinterlegbar. Wenn die Abweichungen zu groß sind, kann vom System automatisch ein Reparaturauftrag aufgegeben werden."

Auch für die Branche eine Menge erreicht

Die Umstellung auf die App hat bei den Mitarbeitenden allerdings nicht nur Zustimmung ausgelöst. Bernd Duchatz beschreibt die Skepsis: „Einige befürchteten, dass sie nun über den direkten Draht ins Unternehmen einer permanenten Überwachung ausgesetzt sind." Mit einer Rahmenbetriebsvereinbarung zum Einsatz der IT-Systeme der Ruhrbahn wurde die Leistungs- und Verhaltenskontrolle kategorisch ausgeschlossen. „Sie wäre damit auch arbeitsrechtlich in keiner Weise verwendbar", erklärt der Projektleiter. Das Unternehmen vertraue seinen Beschäftigten und wolle dieses auch umgekehrt beim Personal erreichen. Vielleicht sei bei der Vorbereitung des Changemanagements zu wenig Zeit für Aufklärung und Argumente investiert worden – ein Erfahrungs- und Lernprozess. Darüber hinaus sei über die Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsbetrieben in Sachen Digitalisierung in den Gremien und Gruppen des VDV „eine Menge für die Hintergrundsysteme in den Unternehmen erreicht" worden – etwa über die Entwicklungsanforderungen. Die Unternehmen seien nicht nur gut vernetzt, sondern hätten als gemeinsame Stimme der Branche im Dialog mit den Software-Anbietern die Programme in vielen Einzelpunkten auf die spezifischen Bedürfnisse der ÖPNV-Unternehmen ausrichten können. So wurden vereinfachte Eingabemöglichkeiten, Verarbeitungslogiken oder Berichtsauswertungen implementiert.

In Mülheim und Essen steht nun der nächste Digitalisierungsschritt an. Die Straßenbahn- und Stadtbahnwerkstätten sollen ebenfalls für die mobile Instandhaltung per App ausgestattet werden. „Da gibt es hohe Anforderungen", berichtet Bernd Duchatz: „Aus den bisherigen Erfahrungen wissen wir jetzt, dass es wichtig ist, die Kolleginnen und Kollegen an die neuen Aufgaben heranzuführen. Wir wollen und müssen Begeisterung wecken." Das benötige viel Fingerspitzengefühl: „Wir wollen es gemeinsam hinbekommen. Computerleute gegen Tram-Techniker – das geht gar nicht."

GVFG-Förderung von Schienenprojekten:

Jetzt gelten neue Maßstäbe

Seit Juli ist die neue „Standardisierte Bewertung" in Kraft. Damit hat die Bundesregierung ein verkehrspolitisches Thema abgearbeitet, für das sich der VDV seit langer Zeit eingesetzt hatte. Dieses Verfahren ermittelt, ob Schienen-Infrastrukturprojekte im Nahverkehr, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden, volkswirtschaftlich sinnvoll sind. Um die Wirtschaftlichkeit zu bewerten, gelten nun andere Maßstäbe. Stärker ins Gewicht fallen die Faktoren Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung und die Daseinsvorsorge. Die neue „Version 2016+" ist damit die Grundlage, um die Wirtschaftlichkeit von Bauvorhaben nach dem GVFG nachzuweisen. Dieser Nachweis ist erforderlich, um die anteilige Förderung durch den Bund zu ermöglichen. „Das ist ein wichtiger, ganz konkreter Schritt für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in den Städten und Gemeinden", sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann. Die weiterentwickelte Version bietet nun Lösungen für die zu bewertenden GVFG-Förderungen – beispielsweise für Streckenelektrifizierungen, Umsteigeanlagen oder Seilbahnen. Damit wird es einfacher, Strecken zu elektrifizieren und zu reaktivieren.

Mit den GVFG-Mitteln unterstützt der Bund Investitionen in den städtischen ÖPNV auf der Schiene. Seit 2021 stehen dafür jährlich eine Milliarde und ab 2025 zwei Milliarden Euro zur Verfügung. Ab 2026 wächst diese Summe um 1,8 Prozent jährlich. „Seit der Aufstockung des GVFG und der Erweiterung der Förderkulisse füllt sich die Liste von projektierten Vorhaben merklich", erklärt Ingo Wortmann: „Mit den neuen Bewertungsmaßstäben wird weiterer Schub reinkommen."

Die Neuerungen werden auch in einem Seminar der VDV-Akademie am 20. und 21. Oktober 2022 vorgestellt.

Die neue Verfahrensanleitung und die zugehörigen Anlagen stehen unter: *www.bmdv.bund.de/gvfg*
Infos und Anmeldungen zum Seminar:
www.vdv-akademie.de/tagungen

ANZEIGE

Rollende Pipelines
für grünen Energieträger

Wasserstoff (H_2) gilt vor allem in der Industrie als Hoffnungsträger für die Dekarbonisierung. Erst 2050 soll Deutschland über ein gut ausgebautes H_2-Leitungsnetz verfügen. Bis es so weit ist, sind Erzeuger und Verbraucher auf alternative Transportmittel angewiesen. Attraktive Lösungen, die kurzfristig funktionieren, könnte der Schienengüterverkehr bieten. Zu diesem Ergebnis kommt eine Marktuntersuchung, die DB Netz mit der Unternehmensberatung SRP Consulting durchgeführt hat.

Noch ist die Nachfrage nach Wasserstoff gering. Aber der Hochlauf wird sich in den kommenden Jahren rasant beschleunigen, um die Wirtschaft von fossilen Energieträgern unabhängig zu machen und die Klimaziele zu erreichen. Zusätzlich haben der russische Angriff auf die Ukraine und die drohende Gasknappheit die Dringlichkeit verschärft, alternative Energieträger auszubauen – samt ihrer Infrastruktur und ihrer Transportwege.

Inwiefern eignet sich die Schiene, um Pipelines beim Transport von Wasserstoff zu ergänzen? Und wie groß ist das Potenzial? Das wollten DB Netz und das Beratungsunternehmen SRP Consulting wissen. Online wurden mehr als 1.300 deutsche Unternehmen mit Gleisanschluss angeschrieben. „Es lag eine überraschend, aber erfreulich hohe Antwortbereitschaft vor. Knapp 300 Unternehmen haben an der Befragung teilgenommen und Interesse bekundet“, berichtet Dirk Rothe, bei DB Netz zuständig für Akquise und Vermarktung von Güterneuverkehren in der Region Süd. Wesentliche Erkenntnisse der Befragung: Von den Unternehmen, die geantwortet haben, verfolgt ein Viertel eine eigene Wasserstoffstrategie - überwiegend im Bereich Transport, Logistik und Güterumschlag sowie in der Metallindustrie. Fünf Prozent verarbeiten bereits Wasserstoff. Für das Jahr 2030 wird das gesamte Aufkommen von H_2-Transporten auf 1,5 Millionen Tonnen prognostiziert. Es ist davon auszugehen, dass etwa 80 Prozent davon über Pipelines befördert würden. Blieben konservativ geschätzt 300.000 Tonnen, die auf andere Verkehrsträger wie die Schiene verlagert werden könnten.

In erste Gespräche eingestiegen

Bei der bloßen Erhebung von Daten wollten es die Projektpartner nicht bewenden lassen. Zusätzlich führten sie vertiefende Gespräche mit potenziellen Wasserstoff-Erzeugern, Herstellern von Transporttechnik, Güterbahnen, Terminalbetreibern und Endverbrauchern. „Der Bedarf ist da, und das Thema wird kommen“, sagt Dirk Rothe: „Wir haben von sehr interessanten, konkreten Plänen erfahren.“ Vieles davon sei jedoch noch geheim. Was er sagen kann: Ein Energieversorger plane beispielsweise den Bau eines Elektrolyseurs zur H_2-Produktion in Norddeutschland, andere Unternehmen wollen das Gas bei energieintensiven Produktionsverfahren einsetzen.

Per Zug von der Quelle zur Senke

Vor allem in der Stahl-, Metall- und Chemieindustrie sowie bei der Herstellung von Zement, Glas und Papier kommt Wasserstoff als Alternative zu fossilen Energieträgern in Betracht. Die über ganz Deutschland verteilten Verbraucher – sogenannte „Senken“ – sowie die künftigen Hersteller oder Häfen (die „Quellen“) sind über ihre Gleisanschlüsse und zahlreiche Güterzug-Relationen schon jetzt miteinander verbunden. Verbraucher, die bisher keinen Gleisanschluss haben, können sich diesen in der Regel innerhalb von zwei bis drei Jahren legen lassen. Zwischenzeitlich können sie auf der „letzten Meile“ per Lkw mit H_2 versorgt werden.

Bislang gibt es nur vereinzelt kleinere Wasserstoffnetze, wie zum Beispiel im Ruhrgebiet und rund um Leipzig. Da das bestehende Erdgasnetz nicht gleichzeitig für H_2 genutzt werden kann und ein Neu- beziehungsweise Umbau zu einem flächendeckenden Wasserstoffnetz bis 2030 nicht zu stemmen ist, bleiben als Ergänzung zu Pipelines nur mobile Transportlösungen. „Sowohl Rotterdam als auch Brügge wollen beim Wasserstoffimport die Nummer eins in Europa werden“, erläutert Sandra Holzmann, Teamleiterin Marktentwicklung bei DB Netz. Das Schienennetz in Deutschland, Belgien und den Niederlanden ist dicht geknüpft, mit bestens angeschlossenen Nordseehäfen. Beim Weitertransport kann der Schienengüterverkehr seine bekannten Systemvorteile ausspielen – wie die Wirtschaftlichkeit über lange Strecken und die Sicherheit beim Transport von Gefahrgut. Alles bei niedrigem Energieverbrauch mit geringem CO_2-Ausstoß.

20 PROZENT

des für das Jahr 2030 auf 1,5 Millionen Tonnen prognostizierten Transportaufkommens von H_2 könnten auf andere Verkehrsträger wie die Schiene verlagert werden - konservativ geschätzt 300.000 Tonnen.

Bleibt die Frage nach der Methode. Laut Untersuchung sind die Technologien bereits verfügbar oder in ihrer Entwicklung so weit fortgeschritten, dass Pilotprojekte angeschoben und die Zulassung auf den Weg gebracht werden können. Beispielsweise lässt sich gasförmiger Wasserstoff in Spezialcontainern auf Tragwagen befördern. Außerdem können reguläre Kesselwagen genutzt werden, wenn H_2 in Trägerflüssigkeiten gelöst ist. Zum Vor- und Nachlaufprozess benötigt man hierfür zudem sogenannte Cracker, die den Wasserstoff am Zielort aus dem Trägermedium lösen und ihn nutzbar machen. „Hier sind wir im Gespräch mit Herstellern, weil die Endverbraucher wissen wollen, was die H_2-Infrastruktur insgesamt kostet“, erläutert Pascal Steidel, Referent Marktentwicklung bei DB Netz. Aktuell noch nicht umsetzbar ist der Transport von flüssigem Wasserstoff, da dieser auf minus 253 Grad heruntergekühlt und daher in speziellen Wagen transportiert werden muss.

Die ersten Endverbraucher wollen bereits in zwei bis drei Jahren über Wasserstoffverkehre beliefert werden. „Die Schiene ist die Schlüsseltransporttechnologie, die eine zeitnahe Energietransformation hin zu grünen Energieträgern ermöglicht“, stellt Dr. Hans-Christian Rabenhorst, Geschäftsführender Partner bei SRP Consulting fest. Der Hochlauf werde aber nur erfolgreich zu organisieren sein, wenn alle Marktteilnehmer ihre Kräfte bündeln. Sandra Holzmann: „Nun suchen wir uns Verbündete, um gemeinsam die nächsten Schritte zu gehen.“

Die Stromer sind im Kommen

Die Dekarbonisierung des ÖPNV kommt Schritt für Schritt voran. Die Zahl der Linienbusse mit CO_2-freiem elektrischem Antrieb ist inzwischen vierstellig und wird bis Mitte des Jahrzehnts voraussichtlich die 5.000 erreichen. Doch 30.000 Busse fehlen noch. Für eine erfolgreiche Mobilitätswende braucht die Verkehrsbranche weiter intensive politische Unterstützung – für die Finanzierung und die Setzung der rechtlichen Rahmenbedingungen.

Ingo Wortmann, VDV-Präsident und Chef der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG, sieht ein Etappenziel erreicht. „Wir können E-Busse jetzt nicht nur in den Großstädten, sondern auch flächendeckend in den Regionen zum Roll-out bringen. Schneller als wir erwartet haben, stehen uns dafür serienreife Fahrzeuge zur Verfügung“, sagte er auf der 13. VDV-Elektrobuskonferenz Mitte Juli in Berlin. Die wiederum vermeldete mit 780 Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen Rekord. Auch die Fachmesse ElekBu verzeichnete mit 70 Ausstellern und 19 Fahrzeugen neue Höchstwerte.

Ingo Wortmann mahnte jedoch die Kontinuität in der staatlichen Förderung an, die insgesamt elf Milliarden Euro bis 2030 vorsieht. Auch darüber hinaus sieht der VDV-Präsident die öffentliche Hand für den Klimaschutz im Verkehr in der Pflicht. Es gehe nicht nur um die Fahrzeugbeschaffung, sondern ebenso um den Infrastrukturausbau sowohl für die neuen Antriebstechniken als auch für die geplanten Angebotsverdichtungen für die Mobilitätswende. Und die Industrie müsse weiter an der Entwicklung der sauberen Antriebe arbeiten, etwa um die Reichweite für die Batterie-Stromer zu erhöhen. Mit aktuellen Reichweiten von etwa 200 Kilometern können mittlerweile etwa 60 Prozent der innerstädtischen Linien abgedeckt werden. Neue Fahrzeugkonzepte versprechen Reichweiten von über 300 Kilometern.

Zu den Pionieren des E-Busses im flachen Land zählt Stefan Lösel. Er ist Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim (VLP) in Mecklenburg-Vorpommern. Die VLP stellt als erstes Unternehmen im ländlichen Raum einen großen Teil der Busflotte mit 45 Fahrzeugen auf Batterieelektrik um. In einem vom Bund geförderten Forschungsprojekt wird dafür zusätzlich eine „Sektorenkopplung“ zwischen ÖPNV und Energiewirtschaft erreicht: Wenn die Busse nach dem Schülerverkehr und am verkehrsarmen Wochenende lange auf den Betriebshöfen stehen, ermöglicht die bidirektional installierte Infrastruktur eine Stromabgabe der gespeicherten erneuerbaren Energie aus den VLP-Fahrzeugen in die Versorgungsnetze. Stefan Lösel zählte aufgrund dieses Projekts zu den Gewinnern des Ebus Awards, mit dem Industrie- und Verkehrsunternehmen sowie Einzelpersönlichkeiten ausgezeichnet wurden. Die Auszeichnung gehört zu den wichtigsten nationalen ÖPNV-Umweltpreisen. Die Verleihung durch das Forum für Verkehr und Logistik fand zum fünften Mal statt. Auch Großunternehmen wie DB Regio Bus sind auf E-Bus-Kurs. Allein in den Jahren 2022 und 2023 sollen über 200 Fahrzeuge mit Batterie- oder Brennstoffzellen-Antrieb beschafft und bundesweit auf die unterschiedlichen Einsatzorte verteilt werden.

Trotz im Vergleich zu Batteriebussen höherer Betriebskosten interessieren sich Verkehrsunternehmen vor allem im ländlichen Raum auch für den mit Wasserstoff (H_2) gespeisten Brennstoffzellen-Antrieb. So widmete sich die E-Bus-Konferenz erstmals mit einem ausführlichen Themenblock dieser Technologie. Zwar überwiegt die Beschaffung von batterieelektrischen Fahrzeugen mit deutlich höheren Stückzahlen, und nur fünf Prozent der E-Busse fahren mit Brennstoffzellen, aber die Förderbescheide des Bundes für H_2-Busse gehen schon in die Hunderte. Wasserstoff gilt jedoch immer noch als knappes Gut, das kaum den Bedarf der großen Industriezweige wie Chemie und Stahl decken kann. Doch die Vorträge der E-Bus-Konferenz deuteten zumindest einen Wandel an. Der Antrieb mit Strom aus der Brennstoffzelle kann den Verkehrsunternehmen mit einer Tankfüllung, die nur wenige Minuten dauert, hohe Tages-Kilometerleistungen auch für schwierigere Umläufe etwa in bergigen Regionen verschaffen.

Der kontinuierliche Ausbau des nachhaltigen ÖPNV mit E-Bussen hängt aber allenthalben davon ab, ob der Bund seine Finanzierungspflichten erfüllt. Daniela Kluckert, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, setzt auf den „modernen und attraktiven ÖPNV“ und weiß um die Verpflichtung des Bundes, „Länder und Kommunen in die Lage zu versetzen, diese Attraktivität zu erreichen“. Bis 2030 müsse die E-Mobilität im ÖPNV im „Markthochlauf“ zu 50 Prozent erreicht sein. Die Politikerin wie auch VDV-Präsident Ingo Wortmann sprachen das Problem der zögerlichen Infrastrukturplanungen an. Der VDV-Präsident erinnerte an die Nachwendezeit. Für den Aufbau Ost habe man seinerzeit das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz geschaffen und damit die Planfeststellung von Vorhaben in „Rekordzeiten“ von neun Monaten abgewickelt. Drei Jahrzehnte später dauerten die Verfahren im Mindestmaß schon wieder zwei bis zweieinhalb Jahre. „Wir sollten zurückkehren und wieder schneller werden.“

BMDV-Staatsekretärin Daniela Kluckert überreichte den Gewinnern des Ebus Awards ihre Auszeichnungen (l.). Geehrt wurden auch die Gewinner des Studierendenwettbewerbs (r.), mit dem der VDV einen einheitlichen E-Bus-Sound suchte.

STAATSSEKRETÄRIN KLUCKERT ÜBERGIBT FÖRDERBESCHEIDE FÜR 1.200 E-BUSSE

Am Vorabend der 13. VDV-Elektrobuskonferenz übergab das Bundesministerium für Digitales und Verkehr 44 Förderbescheide im Gesamtwert von 400 Millionen Euro für 1.200 Busse an Verkehrsunternehmen – und bereitete damit einen weiteren Schritt in die CO_2-freie ÖPNV-Zukunft vor. „Nachdem bereits im April 1.700 Busse vom Bund genehmigt wurden, kommt nun eine große Zahl genau dort hinzu, wo wir sie so dringend brauchen: bei den kleinen und mittleren Verkehrsunternehmen in Deutschland“, sagte VDV-Vizepräsident Werner Overkamp: „Das ist ein starkes Signal.“

Werkstattarbeit auf dem Stand der Technik: Christoph Küster-Runge (l.) im Gespräch mit John-Pierre Hübner, der Bereichsmeister Schwere Instandhaltung ist.

Fitnessstudio für die **Dampflokveteranen**

Schwere Instandhaltung – das ist im Leben von Schienenfahrzeugen alle paar Jahre so etwas wie ein Jungbrunnen. Es ist die Hauptuntersuchung, bei der jede Lok bis zur letzten Schraube auseinandergenommen wird. Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB), Betreiber von 17 Dampfloks und 140 Kilometern Strecke, machen das jetzt in eigener Regie. Am Firmensitz in Wernigerode geht eine blitzsaubere, nagelneue Dampflokwerkstatt in Betrieb.

Rund 70 Meter lang, fast 14 Meter hoch: Als „Ufo" ist der Neubau gleich neben dem Bahnhof Wernigerode-Westerntor schon bezeichnet worden – in der auf ihre bunten Fachwerkhäuser stolzen Stadt am Nordrand des Harzes. Daneben nun ein nüchterner Industriebau, mit hochmoderner Werkstatttechnologie ausgestattet, um die Traditionen und die Erlebnisse der andernorts verflossenen Ära Dampf auf Schienen weiter erhalten zu können. So ist der Bahnbetrieb längst zum Tourismusmagnet geworden: Jeder sechste Urlaubseuro, der in der Region ausgegeben wird, ist auf die Aktivitäten auf der schmalen Gleisspur zurückzuführen. Mehr noch, so ergab eine Studie: Wer wegen der Bahn kommt, bleibt im Schnitt zwei Tage länger im Harz als andere Feriengäste.

Eine sich über zwei Etagen öffnende Fensterfront unter dem großen Schriftzug „Dampflokwerkstatt" deutet an, dass mit dem Neubau eine weitere Attraktion für die Fans der guten alten Eisenbahnzeit geschaffen wird. Es gibt Einblicke: Wer mag, kann vom nächsten Jahr an von einer Empore in der Werkstatt von oben den Monteuren und Mechanikern bei der Arbeit im Fitnessstudio für die bis zu 125 Jahre alten Dampflokveteranen zuschauen. Und um das Gebäude herum entsteht, mit finanzieller Unterstützung des Landes Sachsen-Anhalt, ein „Eisenbahn-Lern-und Erlebnisgelände", mit Informationen, Shop und Kinderspielplatz. Highlight ist eine „Wasserspiel-Lok", bei der Kinder erfahren, warum die schwarzen, schnaufenden Ungetüme immer so einen großen Durst haben.

„Viele Dinge ganz anders anpacken"

In einem entscheidenden Punkt wird aber mit Traditionen gebrochen. Klar ist zunächst, dass die Werkstatt auf dem aktuellen Stand der Technik arbeitet. „Wir werden viele Dinge ganz anders anpacken, als das bisher in der schweren Instandhaltung von Triebfahrzeugen üblich ist", sagt Christoph Küster-Runge, bei den Harzer Schmalspurbahnen (HSB) für die Fahrzeugtechnik verantwortlich und an der Entwicklung der neuen Werkstatt beteiligt. Der Maschinenbauingenieur ist mit seinen 33 Jahren bestimmt kein „alter Eisenbahner", aber der dampfenden Technik seit Kindesbeinen verbunden. Denn: „Ich bin Wernigeröder." →

Eine andere Tradition will Christoph Küster-Runge ebenfalls nicht fortführen: Die neue Werkstatthalle wird keine Erlebnisse für die Nase bieten. Während Öle und Ruß in althergebrachten Zentren der Lokomotivbearbeitung bisher für einen typischen „Duft" sorgen, wird es in Wernigerode fast schon klinisch rein zugehen. Dafür sorgt das eigens entwickelte Instandhaltungskonzept. In einem ersten Schritt findet in der bestehenden, beinahe schon 100 Jahre alten Werkstatt das sogenannte „Auswaschen" statt. Es ist eine intensive Säuberung der Maschinen, um die Spuren und den Schmutz des täglichen Betriebs weitgehend zu tilgen. Erst danach geht es in die neue Halle, mit kaltem Kessel und ohne Rauchfahne, geschoben von einer Diesellok. Die fährt die Probanden in den „Schwarzbereich" der Werkstatt. Das ist das Demontagegleis, ein Hubgleis, das per Hydraulik die Maschinen für den Teileausbau anhebt. Große Brocken wie die Dampfkessel werden per 30-Tonnen-Kran zur weiteren Bearbeitung entfernt und auf einem „Kesselwagen" transportabel gemacht. Schwarzbereich deshalb, weil das Auswaschen zuvor nunmehr beim Auseinandernehmen der Loks zwangsläufig fortgesetzt werden muss, um eine Rundum-Sauberkeit zu erreichen. Dafür gibt es hinter Glas einen Kombistand: Dort werden die Komponenten Stück für Stück in einer Spezialwaschmaschine gereinigt, bei Bedarf vom alten Lack befreit oder neu lackiert.

Dampfveteran inmitten modernster Werkstatttechnik: Die 66 Jahre alte Brockenlok 99 7238 durfte das Hubgleis im Neubau „einweihen".

Diverse Fachwerkstätten unter einem Dach

Das ist der Auftakt für das volle Programm mit diversen Stationen in unterschiedlichen Fachwerkstätten unter dem hohen Hallendach. Nach der Zerlegung bis zur letzten Schraube beginnen Ausbesserungsarbeiten in der Kesselschmiede, der Fahrwerksbearbeitung oder in der Elektrogeneratoren-Werkstatt, um nur drei von gut einem Dutzend Stationen zu nennen. In rund 4.000 Einzelteile werden die Lokomotiven zerlegt. Zum Wiederaufbau nach der Instandsetzung kommt dieses gigantische Puzzle in den „Weißbereich" der Werkstatt. Ob sich alle Teile wiederfinden? Ja, sagt Christoph Küster-Runge. Es müsse natürlich alles ordentlich bis in die Details dokumentiert und sortiert werden. „Das ist ja kein Hexenwerk, die schwere Instandhaltung, das wird schon seit Generationen so gemacht." Und übereilt wird nichts: „Wenn wir zwei Loks im Jahr hier durchziehen, dann ist das schon in Ordnung." Alle acht Jahre müssen die Triebfahrzeuge – wie alle modernen Lokomotiven auch – den Check gewissermaßen auf Herz und Nieren über sich ergehen lassen. Das ist Gesetz und dient dem Erhalt der Funktions- und Leistungsfähigkeit und natürlich der Sicherheit.

Bisher wurden die Hauptuntersuchungen der HSB-Maschinen im Dampflokwerk der Deutschen Bahn im thüringischen Meiningen durchgeführt. Per aufwändigem und spektakulärem Straßentransport auf einem Tieflader wurden die rund 70 Tonnen schweren Fahrzeuge dorthin gebracht und wieder abgeholt. Ein kompliziertes und kostspieliges Verfahren, das den Gedanken einer Inhouselösung in der HSB wachsen ließ. Die GmbH ist ein kommunales Bahnunternehmen, dessen Gesellschafter viele Kommunen und Kreise entlang der Schienenstränge im Harz sind. Sie ist mit Dampf- und Dieselbetrieb ein Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienenpersonennahverkehrs, bei dem die Bundesländer Sachsen-Anhalt und Thüringen per Verkehrsvertrag Zugleistungen bestellen.

Auf lange Sicht erhebliche Einsparungen

Mit der Zustimmung im Aufsichtsrat – Vorsitzender war bis vor Kurzem der Oberbürgermeister von Wernigerode und ist nunmehr der Landrat des Landkreises Harz – wurden die ersten Weichen für das Vorhaben gestellt. Im Herbst 2019 war Baubeginn des 15-Millionen-Euro-Projekts. Die technische Inbetriebnahme folgte im Sommer dieses Jahres, frisch ausgewaschen wurde die 66 Jahre alte „Brockenlok" 99 7238 als Allererste in den Neubau aufs Hubgleis geschoben. „Wir erwarten von der Übernahme der schweren Instandhaltung in Eigenregie auf Dauer erhebliche Kosteneinsparungen, denn die Fremdvergabe wird immer teurer", sagt Christoph Küster-Runge. Allerdings werde es eine Zeit dauern, bis man wirklich alle Schritte vor Ort ausführen könne. Zum Beispiel würde die Radsatzbearbeitung zunächst weiter an das Werk Meiningen vergeben.

Perspektivisch wird die neue Werkstatt 15 neue Arbeitsplätze schaffen, vorwiegend für Industriemechaniker. Auch für Auszubildende wird Platz sein, denn die HSB mit rund 270 Beschäftigten fördert schon seit 25 Jahren den kaufmännischen und den technischen Nachwuchs. Die Faszination Dampfeisenbahn lockt nach wie vor junge Menschen, weiß Christoph Küster-Runge: „Wir haben immer wieder Anfragen aus ganz Europa vor allem nach einer Lehrstelle möglichst in den Werkstätten." Die Azubis dürfen, wenn sie wollen, eine Zusatzausbildung zum Heizer machen. „So kommen sie schon während der Lehrjahre in den Fahrdienst und verdienen ein bisschen dazu." Viele bleiben nach der Lehre bei der HSB – entweder am erlernten Arbeitsplatz oder im Fahrdienst. Andere zieht es in die Ferne: „Gerade in Ostdeutschland gibt es noch einige Dampflokbetriebe. Da sind die Industriemechaniker von der HSB gern gesehen und heiß begehrt."

ALTERNATIVE DAMPFMACHER

Klimaschutz, Kohleausstieg und Dampflokbetrieb – wie kann das zusammenpassen? Die HSB sucht seit Längerem mit wissenschaftlicher Unterstützung der Hochschule Nordhausen nach klimafreundlichen Alternativen zum Steinkohleeinsatz. Dabei geht es nicht nur um eine saubere Antriebstechnik, sondern auch um den Erhalt des traditionellen und im Harz denkmalgeschützten Erlebnisses Dampflok mit seiner Geräuschkulisse und seinem CO_2-freien Wasserdampfausstoß. Eine erste Machbarkeitsstudie zeigte, dass ein Technologiewechsel zum Wasserstoffantrieb das Erscheinungsbild und damit den historischen Charakter des Dampfbetriebes einschneidend verändern würde. Deshalb schied diese angedachte Lösung von vornherein aus. Bei weiteren Untersuchungen mit alternativen erneuerbaren Brennstoffen kristallisierte sich der Einsatz von Pyrolysekohle als klimaneutrale Alternative heraus. Das ist ein aus Biomasse, also pflanzlichen Abfällen, in thermischer Behandlung gewonnener Brennstoff. Er könnte in Form von Briketts in den Feuerbüchsen der Loks einen Heizwert vergleichbar der Steinkohle erzeugen. In einer Folgestudie erhofft die HSB sich weitere Erkenntnisse – noch wäre dieser Weg in die Zukunft der Dampfloks viel teurer als die Energie aus der schwarzen Kohle.

Weitere Infos zum Thema:
www.hsb-wr.de

Sie nahmen die neue Werkstatt symbolisch in Betrieb (v. l. n. r.): Matthias Wagener (HSB-Geschäftsführer), Susann Arnhold-Wind (Fachbereichsleiterin beim Landkreis Harz), Uwe John (HSB-Abteilungsleiter Infrastruktur), Sven Schulze (Minister für Wirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft und Forsten des Landes Sachsen-Anhalt), Matthias Jendricke (Landrat des Landkreises Nordhausen), Peter Gaffert (Oberbürgermeister Wernigerode und HSB-Aufsichtsratsvorsitzender), John-Pierre Hübner (HSB-Bereichsmeister Schwere Instandhaltung), Prof. Dr. Armin Willingmann (Minister für Wissenschaft, Energie, Klimaschutz und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt) und Sven Haller (Staatsekretär im Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt).

Attraktion für Touristen und Fans: Ab dem kommenden Jahr bietet die Werkstatt Einblicke in die Dampflokinstandhaltung. Hier entstehen 15 neue Arbeitsplätze.

Es überdauerte nur einen Sommer: So trauerte die „ZDF Heute-Show" dem 9-Euro-Ticket nach.

Termin

6.–7. Oktober 2022
3. BME/VDV-Gleisanschluss-Konferenz, Köln
Seit der Veröffentlichung der Gleisanschluss-Charta im Jahr 2019 wurde viel erreicht. Und es sind neue Gleisanschluss-Themen hinzugekommen. Im Sommer 2023 soll eine überarbeitete Gleisanschluss-Charta erscheinen.
→ *www.vdv.de/terminservice.aspx*

Termin

21.–22. November 2022
VDV-Marketing-kongress, Berlin
Die Fahrgäste sind zurück oder entdecken Bus und Bahn neu. Noch nie wurde so intensiv über Ticketangebote diskutiert. Um ÖPNV-Marketing in Zeiten der Transformation geht es auf dem VDV-Marketingkongress.
→ *www.vdv.de/marketingkongress*

Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin" erscheint Ende Oktober 2022.

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:
www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen
twitter.com/VDV_Verband
Als berufliches Netzwerk nutzen wir 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

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

Mitarbeit:
Eberhard Krummheuer, Thomas Rietig

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 Mediadaten 2022

Bildnachweise:
Titelmotiv: Deutschland mobil 2030

AdobeStock/fefufoto (21); AdobeStock/kameraauge (30); AdobeStock/New Africa (8); AdobeStock/SergiyN (30); AdobeStock/vegefox.com (2, 16–17); Markus Bollen (2, 24, 25); Deutsche Bahn AG/Wolfgang Klee (22–23); Deutschland mobil 2030 (2, 6–7/8, 9); Michael Fahrig (4–5); Harzer Schmalspurbahnen/Dirk Bahnsen (26–27); Harzer Schmalspurbahnen /Viktoria Kühne (2, 28, 29); Messe Berlin (2, 12–15); Ruhrbahn (2, 18, 19, 20); VDV-Akademie (17); VDV (3, 7, 10, 14); ZDF/heute-show) (30)

„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**

HEAG MOBILO

Die HEAG mobilo ist der führende Mobilitätsdienstleister in Darmstadt und der Region Südhessen. Es ist das Leitunternehmen der Verkehrssparte im HEAG Konzern. Zusammen mit unseren Tochtergesellschaften engagieren wir uns für einen attraktiven und leistungsfähigen Nahverkehr mit Straßenbahnen, Bussen und On-Demand-Verkehren in der Stadt Darmstadt und der Region.

Im Rahmen einer geordneten Altersnachfolge suchen wir einen

Geschäftsführer (m/w/d)

Dieser soll mit einer weiteren Geschäftsführerin, die für den betrieblich-technischen Bereich verantwortlich ist, das Unternehmen im sich dynamisch entwickelnden Mobilitätsumfeld führen und strategisch weiterentwickeln.
Dazu zählen u.a. der offensive Ausbau des Netzes, des Leistungsangebots, die Entwicklung der Potenziale der Digitalisierung, Verbesserung der Finanzierung sowie weitere Veränderungsprozesse.

Ihre Aufgaben
- Gemeinschaftliche Leitung des Unternehmens mit mehr als 800 Beschäftigten
- Generierung von Wachstum und Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens
- Bewältigung der Veränderungsprozesse
- Enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den politisch Verantwortlichen und den Aufgabenträgern u.a. bei der Planung von baulichen Maßnahmen, bei Streckenerweiterungen sowie bei der Angebotsplanung
- Vertrauensvolle und offene Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat, den Arbeitnehmervertretern sowie den Aufsichtsbehörden
- Mitarbeit in branchenspezifischen Verbänden und Gremien

Unsere Anforderungen
- Diplom-, Master-, Bachelorabschluss oder vergleichbare Qualifikation, etwa in Wirtschaftswissenschaften
- Konzeptionelle Fähigkeiten zur Fortentwicklung des lokalen und regionalen ÖPNV
- Strategische Kompetenz und Umsetzungsstärke
- Soziale Kompetenz im Umgang mit den Mitarbeitenden und sonstigen Akteuren
- Zielorientiertes Führen und Motivieren eines Teams von zugeordneten Fachbereichsleitungen
- Ausgeprägte Kundenorientierung und Kommunikationsstärke
- Erfahrungen im Umgang mit politisch besetzten Gremien (Vertretungen der Stadt und des Landkreises) und Verwaltungsstrukturen sind von Vorteil
- Präsenz in der Region und damit ansprechbar für die Menschen vor Ort; Wohnort in Südhessen

Unser Angebot
Es erwartet Sie eine vielseitige und herausfordernde Führungsaufgabe mit strategischem Gestaltungsspielraum in einem leistungsfähigen ÖPNV-Unternehmen. Ihre aussagefähigen Bewerbungsunterlagen mit Angabe Ihrer Gehaltsvorstellung und Ihres frühesten Eintrittstermins, die wir selbstverständlich vertraulich behandeln, senden Sie bitte an die

Vorsitzende des Aufsichtsrates der HEAG mobilo GmbH
Frau Ellen Pordesch, Klappacher Str. 172, 64285 Darmstadt, E-Mail: personal-GF@heagmobilo.de
Mehr Informationen finden Sie unter www.heagmobilo.de/karriere

EIN UNTERNEHMEN DER HEAG-GRUPPE

PwC Mobility Plattform

Ihre digitale Datenplattform für systematische ÖPNV-Analysen und Steuerung des Mobilitäts-verhaltens. Einfach und schnell umsetzbar mit KI-basierter Technologie.

- Nutzungsanalyse des ÖPNVs
- Modal Split Analyse über alle Modalitäten – sowohl im ÖPNV-Netz als auch außerhalb
- Start-Ziel-Analyse
- Standortbasiertes Messaging
- sowie viele weitere Features

Weitere Informationen finden Sie unter:

pwc

© 07/2022 PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft.
Alle Rechte vorbehalten.

„PwC Legal“ bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft, die zum Netzwerk der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) gehört. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.