

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 04 | 2023

Zu wenig Personal im Güterverkehr:

Wachstumsbremsen mit neuen Ideen lösen

Seite 6

D-Ticket: Nun muss auch das
Deutschland-Angebot kommen

Seite 10

Eisenbahn: Michael Theurer zu
den weiteren Gesetzesvorhaben

Seite 14

Klimafreundlich tanken: Busse
in Oberhausen fahren mit HVO

Seite 26



Mit dem D-Angebot das D-Ticket noch attraktiver machen



Die Sommerferien stehen vor der Tür – und wir rechnen damit, dass das Deutschland-Ticket dadurch einen zusätzlichen Schub bekommt. Allmählich wächst die Auslastung in Bussen und Bahnen, und auf einigen touristisch besonders attraktiven Strecken wappnen sich die Verkehrsunternehmen für die kommenden Monate. Mit einem Ansturm wie im vergangenen Jahr beim 9-Euro-Ticket ist dabei wohl nicht zu rechnen. Klar ist jedenfalls: Nach dem Deutschland-Ticket muss nun das Deutschland-Angebot kommen. Jetzt haben wir die Chance, viele Menschen dauerhaft für Busse und Bahnen zu gewinnen. Mit dem Deutschland-Ticket, seiner wachsenden Produktfamilie sowie vielen neuen Abonnentinnen und Abonnenten können wir für dauerhaften Erfolg sorgen, wenn die Finanzierung entsprechend geregelt wird.

Unabhängig davon müssen alle Beteiligten beim Ausbau von Infrastruktur und Angebot und damit beim Klimaschutz gleich mehrere Schüppen drauflegen. Zwar sanken die Treibhausgas-Emissionen Deutschlands 2022 leicht um fast zwei Prozent. Aber um die Ziele der Bundesregierung bis 2030 zu erreichen, müssen nun pro Jahr sechs Prozent runter. Wir müssen also das Tempo verdreifachen.

Momentan liegt der Sektor Verkehr zusammen mit dem Gebäudebereich wieder über den Jahresemissionsmengen, die das von der Politik inzwischen angezählte Bundes-Klimaschutzgesetz festgelegt hat. Der Verkehr ist der einzige Sektor, der gleichzeitig sein Ziel verfehlt und einen Emissionsanstieg gegenüber dem Vorjahr verzeichnet – trotz der besonders hohen Kraftstoffpreise im Jahr 2022 und trotz des 9-Euro-Tickets.

In den Verkehrsunternehmen und vor allem in der Politik müssen alle Aufgabenlisten nun konsequent abgearbeitet werden. Um den Verkehr der Zukunft klimafreundlich zu gestalten, gilt es, die Rahmenbedingungen zu optimieren – hin zu einer besseren Verkehrsplanung und zu einer Reform des Verkehrsrechts. Wesentliche Bausteine bleiben der Ausbau der Schiene und die Stärkung des ÖPNV. Um das Deutschland-Angebot so attraktiv wie möglich zu gestalten, muss der Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV so schnell wie möglich realisiert werden.

Herzlichst Ihr

 Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Mit dem D-Angebot das D-Ticket noch attraktiver machen
- 4 VDV im Bild**
Runder Geburtstag: zehn Jahre „VDV Das Magazin“
- 6 Titelstory**
50 Prozent mehr Aufträge im Schienengüterverkehr sind drin.

- 10 Aktuell**
„Wir brauchen neben dem D-Ticket das Deutschland-Angebot.“
- 13 Aktuell**
D-Ticket als Jobticket bei Rewe: „Bieten allen Beschäftigten Benefit.“
- 14 Hintergrund**
Staatssekretär Michael Theurer zu den Eisenbahn-Gesetzesvorhaben

- 18 Aus dem Verband**
Drei Monate schnuppern in der Digitalen VDV-Akademie (DiVA)
- 20 Aus dem Verband**
UITP Summit: „Familientreffen“ mit geballter ÖPNV-Kompetenz
- 22 Aus dem Verband**
Datenschutz beim D-Ticket: Nils Zeino-Mahmalat im Interview

- 24 Aktuell**
Ruhrbahn für Markenführung mit dem German Brand Award geehrt
- 25 Aus dem Verband**
VDV-Akademie: Ruth Leyendecker folgt auf Michael Weber-Wernz.
- 26 Unterwegs im Netz**
HVO bei der STOAG: Diesibusse schonen das Klima mit Bioabfall.

- 30 Zu guter Letzt**
Begrünte Haltestellen helfen bedrohten Insektenarten.



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

A grid of 100 magazine covers for 'VDV Das Magazin'. Each cover features a different headline related to public transport, such as 'Zankapfel ESG-Umlage', 'Neues Bewusstsein schaffen', 'Die Flut und ihre Folgen', 'Infrastruktur: Politik schleift an der Finanzierung', 'NOTHALT', 'Europa: Weiter sorglos unterwegs?', 'Klares Votum', 'Vier Tage Bahn total', 'In Berlin ein Zeichen gesetzt', 'Mit der Tram im Trend', 'E-Busse: Neue Helden kommen in Fahrt', 'Was bleibt für den ÖPNV?', 'Zurück in die Bahn-Zukunft', 'Der neue Masterplan für die Verkehrsverbünde', 'Auf dem Weg in die grüne Zukunft', 'Superwahljahr: Worauf es in den Ländern verkehrspolitisch ankommt', '1.000 neue Stellen: Verkehrsunternehmen geben Flüchtlingen Startchance in den Job', 'Mit 50 weiter unter Voldampf', 'Blick in die Bahn-Zukunft', 'Jeder Griff muss sitzen', 'Schneller anfangen', 'Die Zukunft rollt an', 'Eine Plattform für alle Wege', 'Starthilfe in den Beruf', 'VDV-Umfrage zur Bundestagswahl', 'In vier Stunden von München nach Berlin', 'Sofortprogramm für saubere Luft', 'Maßnahmen für die Mobilität', 'Grünes Licht für mehr Busse und Bahnen', 'Technik von morgen kommt nach Berlin', 'Berufe mit Berufung', 'Unterwegs in die Zukunft', 'Das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts', 'Europa als Chance', 'Rennen um die besten Köpfe', 'Jetzt muss gehandelt werden', 'Grunderneuerung für die Verkehrswende', 'Tempomacher mit System', 'Kleines Land investiert ganz groß', 'Container steigen schneller um', 'Die neue Normalität', 'Kampagne #BesserWeiter gestartet', '#BesserWeiter: Promis werben für den ÖPNV', 'Trotz Corona zur Verkehrswende', 'Milliarden für die Mobilitätswende', 'Rückenwind für mehr Güter auf der Schiene', 'So tickt die Politik', 'Das Themenheft: Mobilitätswende jetzt anpacken', 'Berufe im Verkehr: Einsteigen, bitte', 'Zum großen Wurf mit kleinem Aufwand', 'Riesiger Ansturm auf 9-Euro-Ticket', 'Felix Neureuther ist Botschafter des ÖPNV', 'Die Zeit ist für ein Comeback', 'Personal gewinnen, und halten – aber wie?'

10
 VDV Das Magazin

Erster runder Geburtstag: Im April 2013 erblickte "VDV Das Magazin" das Licht der Verkehrswelt. Auch wenn auf dieser Doppelseite nur Platz für 60 Titelbilder war – mittlerweile liegt Ausgabe 62 vor Ihnen. Ab Jahrgang 2017 können Sie alle Nummern auch online nachlesen und herunterladen unter www.vdv-dasmagazin.de

50 Prozent mehr Aufträge sind drin

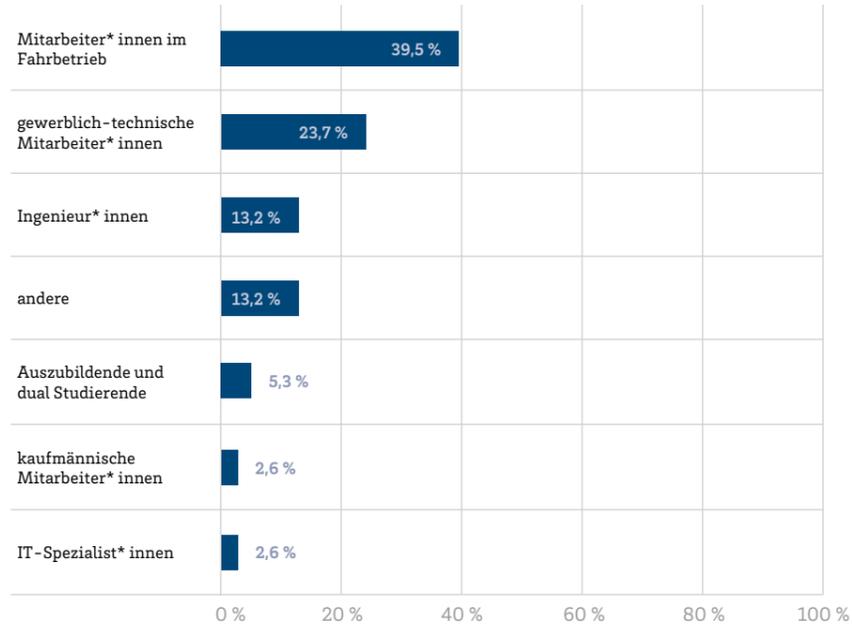
Ob der Verkehrssektor bis 2030 seine Ziele im Klimaschutz erreichen kann, hängt wesentlich vom Personal ab. Engpässe bei den Mitarbeitenden gefährden nicht nur das bestehende Angebot von Bussen und Bahnen, sondern auch das Wachstum im Schienengüterverkehr. Der VDV regt jetzt an, Kooperationen zwischen Güterbahnen weiter auszubauen und auch freie personelle Kapazitäten zwischen den Güterbahnen stärker zu teilen. Lokführerinnen und Lokführer könnten nicht nur bei Partnerunternehmen, sondern eines Tages vielleicht auch bei Wettbewerbern eingesetzt werden.

Für den Güterzug ist an der Grenze zwischen den Niederlanden und Deutschland die Fahrt erstmal zu Ende. Auf deutscher Seite fehlt eine Lokführerin oder ein Lokführer, um den Zug die letzten Kilometer an sein Ziel zu bringen. Bis die Güterbahn wieder personelle Kapazitäten frei hat oder ein spezialisierter Dienstleister mit Lokpersonal aushelfen kann, können Tage verstreichen. Am Zug passiert bis dahin nichts. „Stillstand ist teuer: Züge, die stehen, sind schlimm für alle Unternehmen“, sagt Joachim Berends, VDV-Vizepräsident und Vorstand der Bentheimer Eisenbahn. Das Beispiel ist fiktiv, könnte aber aus dem Betriebsalltag gegriffen sein. Wie wäre es, wenn sich in so einer Situation Güterbahnen wechselseitig Mitarbeitende zur Verfügung stellen? Etwa, wenn Lokpersonal durch andere Verspätungen in Hannover, Münster oder Dortmund frei wäre. Dann könnten die Kräfte in wenigen Stunden am Zug sein und tagelange Verspätungen vermeiden.

Im Rahmen des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr zur Förderung von Innovationen“ (Z-SGV) arbeitet die Bentheimer Eisenbahn mit ihren Partnern Havelländische Eisenbahn

(HVLE) sowie den Dienstleistungsunternehmen MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft und Trainbutlers zusammen mit dem Start-up Menlo 79 aus Berlin daran, dass die Überlassung von Fahrpersonal künftig unkomplizierter und digitaler wird. Ergebnis könnte dann eine Onlineplattform sein, auf denen „lokführerlose“ Güterzüge und freie personelle Kapazitäten zueinander finden. „Im Moment ist das alles noch sehr zeitintensiv und kostspielig“, sagt Gert Meenken, Betriebsleiter bei der Bentheimer Eisenbahn: „Denn für einen eventuellen Notfall muss schon weit im Vorfeld alles geregelt werden.“ Spricht das Lokpersonal die jeweilige Landessprache, hat es die Nachweise etwa für den Transport von Gefahrgut, darf es die entsprechenden Lokomotiv-Baureihen überhaupt fahren, kennt es sich mit den Sicherheitsanforderungen des jeweiligen Eisenbahnunternehmens aus? Die nationale Triebfahrzeugführer-Verordnung (TFVO) und die EU-Verordnung 2018/762 zu den Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme machen die Überlassung von Fahrpersonal zu einem aufwendigen Verfahren. Und das läuft derzeit noch auf Papier. „Der aktuelle Prozess kann uns nicht in die nächsten Jahre bringen“, erklärt Gert Meenken, „denn er passt nicht zu den Anforderungen, die der Markt an die Eisenbahnen stellt – etwa mit Blick auf mehr Flexibilität und bei der Bewältigung von kurzfristig aufkommenden Trans- →

Die Besetzung welcher ausgeschriebenen Stelle ist in Ihrem Unternehmen aktuell die größte Herausforderung?



© VDV | Repräsentative Umfrage „Personalbedarf in der Verkehrsbranche“ 2023

portieren.“ Ziel ist es, künftig alle Sicherheitsvorschriften, Bescheinigungen und Qualifikationen unkompliziert in einem System abzubilden und zu verwalten. „Wir glauben, dass dies auch für andere Unternehmen interessant ist“, erläutert Vorstand Joachim Berends. Bei der Überlassung von Fahrpersonal arbeitet die Bentheimer Eisenbahn derzeit vor allem mit am Markt etablierten festen Dienstleistungspartnern beziehungsweise mit Dienstleistungsverträgen – in der Regel für Vakanzen, die sich schon frühzeitig abzeichnen. Für Joachim Berends sind Wettbewerb und Kooperation kein Widerspruch. Als VDV-Vizepräsident wirbt er ohnehin für ein stärkeres Miteinander der Güterbahnen – nicht nur beim Thema Personal, sondern auch beim Einzelwagenverkehr, im Rahmen der Arbeitgeberinitiative und bei der Digitalisierung. Am Ende profitiere die verladende Wirtschaft und der gesamte Schienengüterverkehr: Die Fracht bleibt nicht stehen, wertvolle personelle Kapazitäten können für den umwelt- und klimafreundlichen Transport genutzt und besser ausgelastet werden. Um den Aus-



Wir erleben bei den Güterbahnen gerade die Wachstumsstory, für die wir hart gearbeitet haben.

Joachim Berends
VDV-Vizepräsident und
Vorstand der Bentheimer Eisenbahn

tausch etwa von Triebfahrzeugpersonal unkompliziert zu gestalten, hat der VDV bereits 2013 einen Mustervertrag für seine Mitgliedsunternehmen erarbeitet. Ziel ist es, bei Bedarf auf Basis einer gesicherten rechtlichen Grundlage kurzfristig einen Vertragsstandard an die Hand zu geben, mit dem die Unternehmen schnell und unbürokratisch auf sich ändernde Marktgegebenheiten reagieren können. Aktuell wird der Vertrag überprüft und gegebenenfalls angepasst. Interessierte VDV-Mitgliedsunternehmen richten ihre Anfragen bitte per E-Mail an Marcus Gersinske, Fachbereich Ressourcenmanagement Eisenbahn: gersinske@vdv.de.

„Wir erleben bei den Güterbahnen gerade die Wachstumsstory, für die wir hart gearbeitet haben“, betont Joachim Berends. Doch die Früchte dieser Arbeit seien in Gefahr. Neben bestimmten politischen Rahmenbedingungen droht vor allem der Fach- und Arbeitskräftemangel, mehr Wachstum und damit mehr Transporte auf der Schiene auszubremesen. „Die Güterbahnen könnten bis zu 50 Prozent mehr Aufträge annehmen.“

Personalbedarf steigt auch bei Güterbahnen

Wie der Personalbedarf bei den Güterbahnen in Deutschland konkret aussieht, hat der VDV durch eine Umfrage ermittelt. Etwa ein Viertel der Unternehmen gab an, dass sie im vergangenen Jahr aus personellen Gründen zeitweilig den Betrieb einschränken mussten. Bei 58 Prozent war der Personalbedarf gegenüber 2021 gestiegen, bei 13 Prozent sogar stark. Die größte Herausforderung, offene Stellen zu besetzen, sehen die Güterbahnen mit 40 Prozent dann auch beim Personal für den Fahrbetrieb (siehe Infografik).

„Wir sind mitten in der Transformation. Umso wichtiger ist es, dass wir uns mit der Politik an den Masterplan Schienengüterverkehr und dessen Aussagen zur Personalbeschaffung und -entwicklung halten“, bekräftigt der VDV-Vizepräsident. Dabei seien auch Bund und Länder gefordert, etwa bei der verkehrsträgerübergreifenden Gleichstellung der personellen Fördermaßnahmen, bei der Einführung von verpflichtenden Inhalten in der Ausbildung für Speditionskaufleute oder bei der Harmonisierung beruflicher Bildungswege. Darüber hinaus weist der VDV darauf hin, dass auch das Potenzial der frühzeitigen Verlagerung vom Lkw auf die Schiene stärker in den Blick genommen werden müsse – etwa beim Kombinierten Verkehr, der dem Schie-

nengüterverkehr kontinuierliche Wachstumsraten beschert. In den vergangenen zehn Jahren legte das Transportvolumen in diesem Bereich um 26 Prozent zu. Allein 2021 verzeichnete der Kombinierte Verkehr in Deutschland ein deutliches Plus von jeweils rund zehn Prozent in der Verkehrsmenge sowie bei der Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr. VDV-Vizepräsident Joachim Berends: „Diese Werte könnten noch erheblich steigen, wenn wir an die Aufstockung der vorgesehenen Haushaltsmittel von 150 Millionen Euro pro Jahr denken.“ Dadurch könne die vorliegende Anzahl an Projekten im Bereich Neu- und Ersatzinvestitionen bedarfsgerecht abgearbeitet werden.

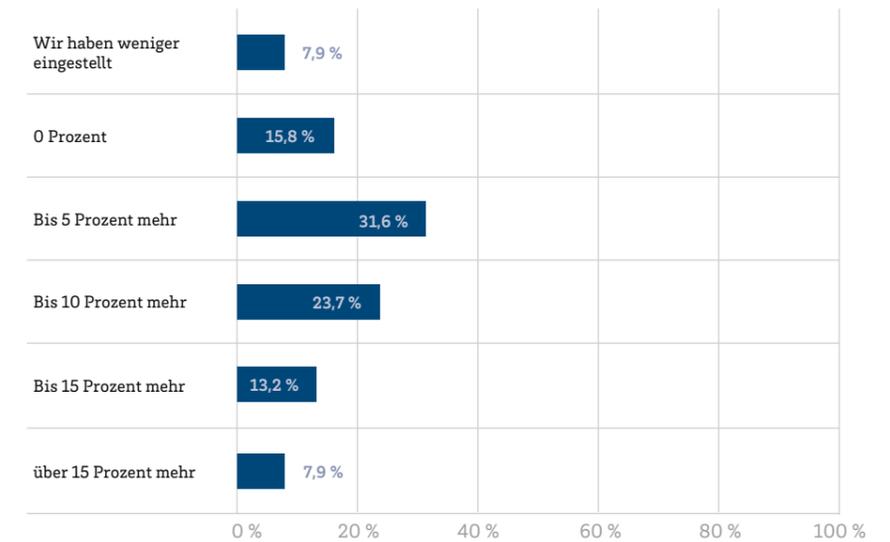
Verlader drängen auf die Schiene

Laut Bundesnetzagentur stieg die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr 2021 erheblich an und wuchs um circa 14 Prozent von 123 Milliarden auf 139 Milliarden Tonnenkilometer – bisheriger Rekord. Die positive Entwicklung bei den Güterbahnen lässt das zuletzt vorgelegte Gutachten des Bundesverkehrsministeriums laut VDV in einem fraglichen Licht erscheinen, wonach der Marktanteil bis 2050 auf nur noch 17,3 Prozent im Vergleich zu 2019 sinken wird. „Die Prognose bildet die Lage im Güterverkehrsmarkt nicht ab“, erklärt Joachim Berends: „Speditionen und die verladende Wirtschaft drängen auf die Schiene, weil sie wissen, dass die Straßen voll und die Lkw-Fahrerkabinen leer sind – und bleiben.“ Entlang der Wertschöpfungs-

fungskette fragen Händler und Verbraucher zunehmend die Ökobilanz ab – und Logistiker möchten klimafreundlichere Antworten geben. VDV-Vizepräsident Berends: „Die Wirtschaft handelt also schon. Das sollte auch von der Verkehrspolitik erkannt werden.“

Die Ergebnisse der Branchenumfrage zum Personalbedarf bei den Güterbahnen in Deutschland: www.vdv.de/sgvpersonalumfrage

Wie viel Personal haben Sie 2022 im Vergleich zu 2021 eingestellt?



© VDV | Repräsentative Umfrage „Personalbedarf in der Verkehrsbranche“ 2023

ANZEIGE

KONVEKTA
The Innovation Company.

Konvekta CO₂-Thermomanagement für den e-Bus

Energie ist Gold

- 100% emissionsfrei, 100% effizient und absolut sparsam
- Frei von chemischen Kältemitteln durch Kältemittel CO₂
- Über 2.500 Systeme in ca. 20 Bus-Modellen im täglichen Einsatz

www.konvekta.com

eco value

„Brauchen neben dem Deutschland-Ticket das Deutschland-Angebot“

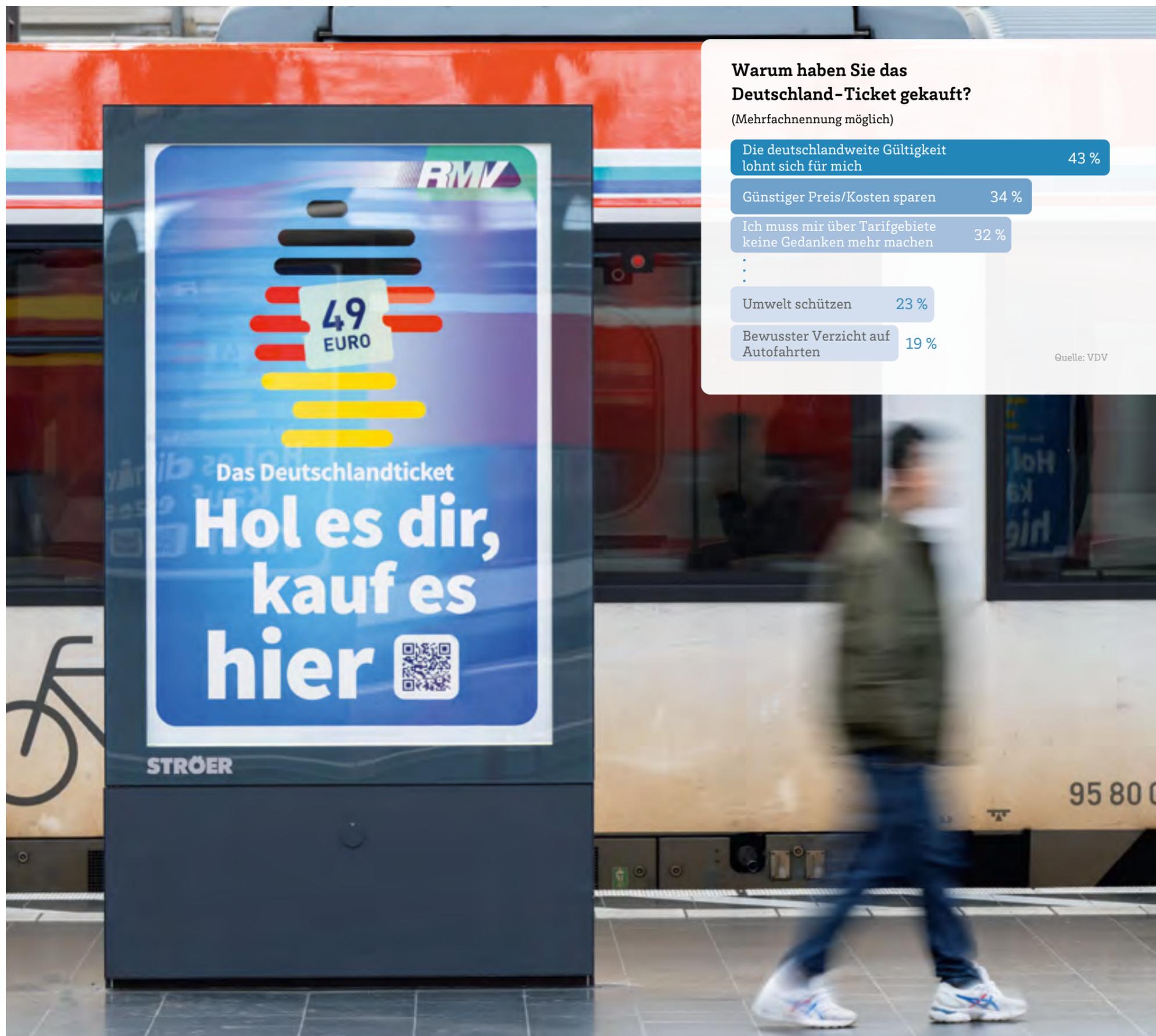
Nach den langen Mai-Wochenenden wartet die nächste Bewährungsprobe auf das Deutschland-Ticket: Die Sommerferien stehen vor der Tür. Weit über zehn Millionen Fahrgäste kauften das Ticket in den ersten zwei Monaten. Mit der steigenden Nachfrage und der wachsenden Auslastung von Bussen und Bahnen muss nun das Deutschland-Angebot im ÖPNV kommen.

Das Deutschland-Ticket erfreut sich wachsender Beliebtheit: In den ersten acht Wochen seiner Gültigkeit nutzten es bereits weit über zehn Millionen Fahrgäste - Tendenz steigend. Rund die Hälfte wechselte aus bestehenden Abos in das bundesweite ÖPNV-Angebot. Weitere 4,3 Millionen Kundinnen und Kunden (Stand: Ende Mai), die vorher beispielsweise mit Einzelfahrscheinen oder mit Monatskarten ohne Abo unterwegs waren, sind mit dem D-Ticket zu neuen Abonnentinnen und Abonnenten geworden.

Der VDV rechnet damit, dass die Zahl derjenigen, die aus ihren bestehenden Abos ins Deutschland-Ticket wechseln, in den kommenden Wochen weiter steigen wird. Unterdessen fahren wieder mehr Menschen mit Bussen und Bahnen. Schon einen Monat nach Einführung des D-Tickets war in einigen Städten das Vor-Corona-Niveau wieder erreicht. Rund 700.000

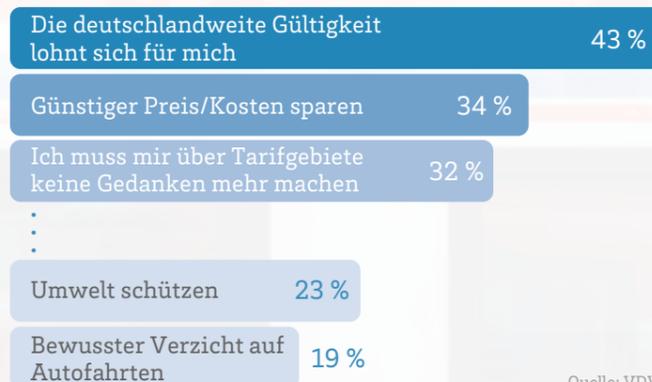
neue Kundinnen und Kunden haben den ÖPNV in der Regel bislang nicht genutzt: „Ein erstes gutes Ergebnis“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann und kündigt vor diesem Hintergrund weitere Gespräche mit Bund und Ländern über bundesweite Verbesserungen des ÖPNV-Angebots an. „Wir brauchen neben dem Deutschland-Ticket auch das Deutschland-Angebot im ÖPNV.“ Den handelnden Akteuren sei bewusst, dass das Deutschland-Ticket für viele Menschen, die kein adäquates Bus- und Bahnangebot vorfinden, alleine nicht ausreicht, um dauerhaft in den ÖPNV umzusteigen. Im nächsten Schritt müsse der Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV in die Tat umgesetzt werden – wie im Koalitionsvertrag festgehalten. Dazu gehöre auch, das Angebot von Bussen und Bahnen in den ländlichen Regionen auszubauen.

„Die bisherigen Bestellungen und Verkaufszahlen bewegen sich im von uns prognostizierten Rahmen“, erläutert Ingo Wortmann. →



Warum haben Sie das Deutschland-Ticket gekauft?

(Mehrfachnennung möglich)



Quelle: VDV



VERKEHRSUNTERNEHMEN KÖNNEN WIEDER DEN KAMPAGNENBAUKASTEN NUTZEN

Der VDV war zum Start des D-Tickets Anfang Mai davon ausgegangen, dass sich insgesamt fünf bis sechs Millionen neue Abonnentinnen und Abonnenten für das neue Angebot entscheiden werden. Laut VDV-Prognose kommen etwa elf Millionen Stammkundinnen und Stammkunden hinzu, die von ihrem Abo ins Deutschland-Ticket wechseln.

Ob die Züge vor allem im Ausflugsverkehr wieder so voll werden wie zu Zeiten des 9-Euro-Tickets im Sommer vergangenen Jahres, bleibt angesichts des veränderten Preises abzuwarten. Durch die zusätzliche Nachfrage werden Bahnen wie Busse zwar voller, Überlastungen halten sich jedoch noch in Grenzen. Wie viel mehr Verkehr durch das Deutschland-Ticket entsteht, ist derzeit noch unklar. Unter anderem nach den Gründen, sich für oder gegen das D-Ticket zu entscheiden, wurde im Rahmen einer Marktuntersuchung gefragt, die Bund, Länder und Verkehrsbranche in Auftrag gegeben haben. Ersten Ergebnissen zufolge zählen die deutschlandweite Gültigkeit, der günstige Preis und die Tatsache, dass sich die Nutzerinnen und Nutzer keine Gedanken mehr über Tarifgebiete machen müssen, zu den wichtigsten Kaufgründen (siehe Infografik S. 11). „Lohnt sich nicht für mich“ und „habe generell keinen Bedarf“ waren dagegen die wichtigsten Gründe, sich bislang gegen den Kauf eines D-Tickets zu entscheiden. Nur knapp ein Viertel der Befragten dieser Gruppe nutzt lieber andere Verkehrsmittel. Elf Prozent sagten, dass das D-Ticket zu teuer sei.

Jobticket soll Mobilitätswende treiben

Klar dürfte allerdings schon jetzt sein, dass mit dem Deutschland-Ticket vor allem Pendlerinnen und Pendler unterwegs sind, die öffentliche Verkehrsmittel ohnehin schon genutzt haben. Denn dessen Einstiegspreis von 49 Euro liegt zum Teil deutlich unter dem, was bisher für ein Monatsabo bezahlt werden musste. Starke Impulse für die Mobilitätswende versprechen sich Verkehrsunternehmen und Verbände vom D-Ticket als Jobticket. Beschäftigte können mit einem Zu-

„Schon das Deutschland-Ticket besorgt?“ Diese Frage stellt ÖPNV-Botschafter Felix Neureuther (Foto) auf zahlreichen Kanälen der aktuellen Kampagne von Bund, Ländern und Verkehrsunternehmen. Unter dem Dach „Deutschland steigt ein“ werden vor allem die rund 10,5 Millionen Menschen, die nur gelegentlich mit Bussen und Bahnen fahren, angesprochen. Etwa die Hälfte von ihnen lebt in Ballungsräumen. Ab Sommer soll auch das Deutschland-Ticket als Jobticket verstärkt beworben werden. Verkehrsunternehmen und Verbände können die im Kampagnenbaukasten zur Verfügung gestellten Medien und Maßnahmen kostenlos für ihre eigene Kommunikation nutzen. Der Baukasten ist bekannt aus vergangenen Kampagnen und wird nach wie vor rege genutzt.



schuss des Arbeitgebers für nur noch 34,30 Euro monatlich den ÖPNV bundesweit nutzen. Als erstes Großunternehmen stellte die Rewe Group ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dieses Angebot zur Verfügung (siehe Interview S. 13). Zudem könnten die Verkaufszahlen und die Nutzung des ÖPNV weiter zulegen, wenn die Bundesregierung ihre Pläne wahrmacht, das Deutschland-Ticket sozialer und familienfreundlicher zu gestalten. So wollen die Regierungsparteien unter anderem die Regelung für die Mitnahme von Kindern und Jugendlichen ab 2024 ausweiten. Bislang dürfen Kinder nur bis zu einem Alter von sechs Jahren kostenlos mitgenommen werden. Auch für Studierende soll es schon bald eine Ticketlösung geben. Dort, wo die Verkehrsverbände es ermöglichen, können Studentinnen und Studenten ihr bestehendes Semesterticket zu einem Deutschland-Ticket für 49 Euro aufwerten, wenn sie den Differenzbetrag bezahlen. Zudem soll die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV verbessert werden. In vielen Regionen muss dafür derzeit noch ein separates Ticket gekauft werden. Ebenso wird ein Angebot für ältere Menschen diskutiert. Unklar ist aus Sicht des VDV allerdings weiterhin, ob die von Bund und Ländern für das Deutschland-Ticket bereitgestellten Mittel für den ÖPNV und den Schienenpersonennahverkehr ausreichen und wie viel Geld für die vereinbarte Nachschusspflicht erforderlich wird.



Weitere Infos unter:
www.d-ticket.info



„Bieten allen Beschäftigten einen Benefit“

Mit 150.000 Mitarbeitenden zählt die Rewe Group zu den bundesweit größten Arbeitgebern. Als erstes Unternehmen hat der Handels- und Touristikkonzern mit der Deutschen Bahn einen Rahmenvertrag für das Deutschland-Ticket als vergünstigtes Jobticket geschlossen. Michael Fräßdorf, Head of Compensation & Benefits bei der Rewe Group, beantwortete die Fragen von „VDV Das Magazin“.



Wie entstand bei der Rewe Group die Idee, das D-Ticket als Jobticket anzubieten?

» **Michael Fräßdorf:** Wir haben sehr schnell vor allem im national einheitlichen Bestellprozess mit der Deutschen Bahn eine Chance gesehen: So können wir einen Mitarbeitenden-Benefit, welchen wir bisher nur an einzelnen Verwaltungsstandorten anbieten konnten, deutschlandweit für alle Beschäftigten in den Verwaltungen, den Märkten, den Reisebüros, der Produktion und der Logistik anbieten.

Was verspricht sich die Rewe Group von der Einführung des D-Tickets als Jobticket?

» Wir möchten mit diesem Angebot vor allem einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte leisten und unseren Beschäftigten in Zeiten steigender Kostenbelastungen außerdem eine zielgerichtete Unterstützung bieten.

Mit wie vielen Abos rechnen Sie?

» Grundsätzlich können rund 150.000 Mitarbeitende der Rewe Group das Deutschland-Ticket als vergünstigtes Jobticket bestellen. Bisher läuft die Nutzung gut an, für Auswertungen ist es natürlich noch etwas früh. Die Resonanz ist aber durchweg positiv.

Gab es zuvor andere Jobticket-Lösungen?

» Ja, an den Kölner Zentralverwaltungsstandorten haben wir das bisherige Jobticket angeboten, dessen Nutzbarkeit aber auf den eigenen beziehungsweise die angrenzenden Verkehrsverbände begrenzt war.

Wird für das Jobticket beziehungsweise die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel intern geworben? Gibt es Anreize?

» Ja, wir haben dazu eine große interne Kommunikationskampagne gestartet. Der Anreiz ergibt sich aus dem im Tarif vorgesehen Arbeitgeberzuschuss von 25 Prozent und

dem zusätzlichen Rabatt in Höhe von fünf Prozent auf das 49 Euro-Ticket.

Wie wurde die Entscheidung, das D-Ticket anzubieten, intern vorbereitet? Musste viel Überzeugungsarbeit geleistet werden – beim Vorstand oder vielleicht sogar bei der Mitarbeitendenvertretung?

» Ehrlich gesagt waren unsere Vorstände sofort dabei, da die Maßnahme sowohl auf die Mitarbeiterzufriedenheit als auch auf unsere Rewe Group-Nachhaltigkeitsziele einzahlt. Und die Betriebsräte haben diese freiwillige Zusatzleistung des Arbeitgebers ebenfalls mit offenen Armen aufgenommen.

Warum haben Sie sich für die DB als Partner entschieden und nicht für den örtlichen Verkehrsverbund beziehungsweise das Verkehrsunternehmen am Sitz der Zentrale?

» Die DB Vertrieb hat uns einen national einheitlichen Prozess mit reinen Online-Tickets angeboten, der für uns extrem wenig Administration bedeutet und natürlich auch deutlich nachhaltiger ist als die massenweise Produktion von Chipkarten. Uns war es wichtig, dass unser zusätzlicher Aufwand vor allem den Beschäftigten zugutekommt und nicht in die Administration fließt. Der Tarif ist ja grundsätzlich bei allen Anbietern identisch. Von daher gibt es sicher auch Verkehrsverbände, die in der Lage sind, größere Ticket-Kontingente zu vertreiben und ihren Kunden passende Prozesse anzubieten.

Was sollten Unternehmen beachten, die die Einführung des D-Tickets als Jobticket prüfen?

» Eine präzise Kostenkalkulation ist vorab schwierig, denn die Nutzungsquoten sind natürlich erstmal nur schätzbar. Trotzdem hoffen wir darauf, dass sich viele weitere Unternehmen anschließen und das Produkt Deutschland-Ticket als Jobticket ein großer Erfolg wird.



17,3

MILLIARDEN EURO

ZUSÄTZLICHE MITTEL

ETWA FÜR

REAKTIVIERUNGEN

Moderne-Schiene-Gesetz: „Entwurf wird noch dieses Jahr erstellt“

Wie geht es weiter mit den Gesetzesvorhaben der Bundesregierung rund um die Eisenbahn? Michael Theurer (Foto), Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, beantwortete die Fragen von „VDV Das Magazin“.

Herr Staatssekretär Theurer, die Vorbereitungen für eine gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft InfraGo für das Schienennetz und die Bahnhöfe der DB sind ins Stocken geraten. Bei der Finanzierung des Erhalts und der Modernisierung der Schienenwege sind noch viele Fragen offen und die erforderlichen Gesetzesänderungen noch nicht auf dem Weg. Ist der Starttermin am 1. Januar 2024 noch zu halten?

» **Michael Theurer:** Die für die Einrichtung einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft zu bearbeitenden Fragen sind komplex und erfordern eine gründliche Prüfung. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) arbeitet mit Hochdruck daran, planmäßig bis Ende des Jahres alle Aufgaben zu erfüllen. Es ist daher weiterhin realistisch, das gesetzte Zieldatum 1.1.2024 einzuhalten.

Dabei geht es ganz wesentlich darum, der Schiene in den kommenden Jahren zu mehr Kapazität und Qualität zu verhelfen, insbesondere durch die gezielte Modernisierung von sogenannten Hochleistungskorridoren: Laut Beschleunigungskommission Schiene sollen BMDV und DB Netz die Finanzierung gemeinsam auf die Beine stellen. Wie ist der Stand der Dinge?

» Die DB Netz AG hat für die ab 2024 zu sanierenden Korridorabschnitte Mehrbedarfe im Rahmen des Haushaltsaufstellungsverfahrens 2024 angemeldet. Das BMDV prüft derzeit, welche dieser Bedarfe zukünftig mit Bundesmitteln finanziert werden können. Darüber hinaus werden wir im Prozess der InfraGo die Komplexität der Finanzarchitektur reduzieren. Das ist auch hilfreich, um das Projekt der Generalsanierung der Hochleistungskorridore voranzubringen. Die Hochleistungskorridore sind als ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Qualität und Kapazität auf der Schiene zu verstehen. Daran arbeitet das BMDV ebenfalls intensiv, unter anderem durch die Novellierung des Bundes-schieneausbaugesetzes (BSWAG), den Deutschlandtakt und die Gründung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft.

Erste Etappe auf dem Weg zum Hochleistungsnetz werden nach der Fußball-EM 2024 die Erneuerung und der Ausbau der Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim sein. Das betrifft mehr als 300 Züge täglich und erfordert einen Riesenaufwand an Schienenersatzverkehr mit schätzungsweise 500 Bussen. Zudem müssen Güterverkehre umgeleitet sowie die Erreichbarkeit von kritischer Infrastruktur wie Häfen und Kraftwerken sichergestellt werden. Wäre da nicht eine

Aufteilung in zwei kürzere Bauabschnitte die bessere Wahl mit weniger Risiko gewesen?

» Die Entscheidung für die Festlegung des Bauabschnitts von Frankfurt/Main bis Mannheim hat die DB Netz AG aus betrieblichen Gründen getroffen. Eine Umleitung von Fernverkehrs- und Güterzügen kann nur in Frankfurt/Main, Mainz oder Mannheim erfolgen, jedoch nicht entlang der Riedbahn. Eine Aufteilung in zwei kürzere Bauabschnitte könnte für den Nahverkehr vorteilhaft sein, ginge aber grundsätzlich mit zusätzlichen Baurisiken und -kosten einher. Der gewählte Bauabschnitt stellt daher nach Aussage der DB Netz AG die sinnvollste Lösung dar.

Die Beschleunigungskommission Schiene, die von Ihnen geleitet wurde, empfiehlt, zwei separate Fonds für eine vereinfachte Finanzierung der Schieneninfrastruktur einzurichten. Aus dem einen Topf soll die Instandhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes finanziert werden, aus dem anderen der Aus- und Neubau. Wann ist mit der Einrichtung dieser Fonds zu rechnen?

» Die Arbeiten an einer Vereinfachung der bestehenden Finanzierungsarchitektur unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene laufen bereits. Das heißt konkret: Weniger Finanzierungsquellen und -schnittstellen sowie eine Vereinheitlichung der Förderbedingungen. Das BMDV wird dabei alle Möglichkeiten nutzen, um mit der Gründung der neuen gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft auch die Umsetzung einer einfacheren und transparenteren Finanzierungsarchitektur zu ermöglichen.

Ähnlich wie beim Ausbau erneuerbarer Energien will der Bund gesetzlich festlegen, dass der Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastruktur im „überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient“. Wie ist der Stand des Gesetzgebungsverfahrens?

» Bei Schienentrassen vergehen gut und gerne 20 Jahre von der Planung bis zur Inbetriebnahme. Ein führender Standort wie Deutschland kann sich das nicht leisten. Deshalb wollen wir mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz festlegen, dass Schienenprojekte, die im Bedarfsplan als „vordringlicher Bedarf“ oder „fest disponiert“ eingestuft sind, im überragenden öffentlichen Interesse liegen. Der Gesetzentwurf befindet sich derzeit im parlamentarischen Verfahren, das wir noch vor der Sommerpause abschließen wollen. →



Die Bundesregierung will mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz festlegen, dass bestimmte Schienenprojekte im überragenden öffentlichen Interesse liegen.

Weshalb fehlen in dieser Auswahl Projekte, die unter das GVFG fallen, wie etwa dringend benötigte S-Bahnen?

» Bedarfsplanvorhaben hat der Gesetzgeber bereits geprüft und festgestellt, dass sie für die bundesweite Grundversorgung wesentlich und damit vordringlich sind. Die GVFG-Vorhaben haben hingegen eher regionale Bedeutung und Auswirkungen. Aber auch für weitere Vorhaben sehen wir umfassende Beschleunigungsmaßnahmen vor, wie zum Beispiel Regelungen zur Einführung einer Vierjahresfrist für bestimmte Genehmigungsverfahren. Auch die Stich-

tagsregelung für die Beurteilung des Lärmschutzes bei neuen Verkehrsprognosen verbessern wir und geben wichtigen Deutschlandtakt-Maßnahmen Rückenwind, indem wir sie gesetzlich verankern.

Innerhalb der nächsten 20 Jahre soll das deutsche Schienennetz vollständig digitalisiert werden. Ohne

Fördermittel für die Ausrüstung von Neu- und Bestandsfahrzeugen mit den notwendigen digitalen Bordgeräten für das europäische Zugsicherungssystem ETCS erscheint das unrealistisch. Wann kommt das schon länger diskutierte „Moderne-Schiene-Gesetz“?

» Die digitale Leit- und Sicherungstechnik muss ganzheitlich, also infrastruktur- und fahrzeugseitig gedacht werden, weil sich dabei teilweise Funktionen der Infrastruktur auf das Fahrzeug verlagern. Das BMDV hat deshalb das Modellvorhaben im digitalen Knoten Stuttgart gestartet, das zunächst bis 2025 läuft. Aus diesem konnten im Rahmen einer Zwischenevaluierung 2022 bereits erste Erkenntnisse und Erfahrungen gewonnen werden. Als ein Ergebnis der Evaluierung wurde so beispielsweise festgestellt,

dass – unabhängig von einer Förderung durch den Bund – eine Koordinierung der Ausrüstung erforderlich ist, um Mehraufwand zu vermeiden und die Umrüstung zu beschleunigen. Hierüber besteht Konsens im gesamten Sektor. Das BMDV möchte deshalb möglichst im Juni alle Stakeholder zu einem Runden Tisch einladen, um geeignete Modelle mit dem Sektor breit zu diskutieren. Parallel sollen auf der Grundlage der Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene sowie der Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom März 2023 zum Digitalisierungspaket Schiene mit den Anmeldungen zum Bundeshaushalt 2024 und mit verschiedenen Gesetzesinitiativen die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für eine Förderung der Umrüstung von Bestandsfahrzeugen geschaffen werden. Für eine zeitliche Entzerrung sorgt aber auch die Entscheidung der DB Netz AG, vor dem Hintergrund des notwendigen mehrjährigen Vorlaufs für die Fahrzeugumrüstung bei der Generalsanierung der ersten Hochleistungskorridore ETCS Level 2 mit Signalen vorzusehen. Nach Abschluss der fachlichen Prüfung der noch offenen Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene zu gesetzlichen Änderungen wird noch in diesem Jahr der Entwurf des Moderne-Schiene-Gesetzes erstellt.

Die gleitende Langfrist-Verkehrsprognose des BMDV lässt befürchten, dass die Ziele der Verkehrswende deutlich verfehlt werden. Welche weiteren Maßnahmen über die geplante Verteilung der Investitions- und Fördermittel hinaus halten Sie noch für nötig? Und was für möglich?

» Die Langfrist-Verkehrsprognose 2040 („Basisprognose 2040“), die der Überprüfung der Bedarfspläne dient und derzeit erarbeitet wird, berücksichtigt bereits den Stand der aktuellen Diskussionen etwa bei der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 oder des Klimaschutz-Sofortprogramms. Ergebnisse werden voraussichtlich Ende dieses Jahres vorliegen. Ob im Ergebnis der Basisprognose 2040 die verkehrs- oder klimapolitischen Ziele erreicht werden können, lässt sich aktuell noch nicht sagen. Die gewonnenen Erkenntnisse werden anschließend bei der Festlegung der Prämissen eines zweiten, ambitionierteren Prognosefalls berücksichtigt. Sollten die Prognoseergebnisse eine entsprechende Lücke aufzeigen, können auf dieser Grundlage bei Bedarf zusätzlich notwendige Maßnahmen zur Erreichung der politisch beschlossenen Verlagerungsziele definiert werden.

Daneben haben sich die Koalitionspartner im März 2023 auf einen umfassenden Katalog an Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr verständigt, die auch maßgeblich die Erreichung der Ziele der Verkehrswende unterstützen werden. Dabei geht es zum Beispiel um die CO₂-Maut für Lkw, deren Einnahmen wiederum überwiegend in die Schiene fließen sollen.

Der VDV hat im vergangenen Jahr eine Liste mit 277 Projektvorschlägen zur Reaktivierung von Schienenstrecken vorgelegt. Davon sind jetzt bereits 157 Machbarkeitsstudien fertig, beauftragt oder beschlossen. Wie bewerten Sie diese schnelle, erfolgreiche Entwicklung?

» Eine hohe Anzahl von Projektvorschlägen ist für sich genommen noch keine Garantie für erfolgreiche und zukunftsfähige Streckenreaktivierungen.

Die Bundesregierung ist der Überzeugung, dass durch die Reaktivierung von Bahnstrecken Impulse für den ländlichen Raum gesetzt und Stadt-Umland-Gebiete besser erschlossen werden können. Zur Reaktivierung müssen die für die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zuständigen Länder beziehungsweise die von ihnen benannten Aufgabenträger prüfen, ob es vor Ort Bedarf für neue Verkehrsangebote gibt und wie die zu reaktivierende Strecke in ein vorhandenes Mobilitätskonzept integriert werden kann. Darüber hinaus können Streckenreaktivierungen zukunftsfähig sein, die dem Schienen-güterverkehr (SGV) oder dem Deutschlandtakt dienen.

Steht der Bund auch künftig hinter der Finanzierung dieser und weiterer Projekte?

» Zuständig für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Länder – und Kommunen – beziehungsweise die von ihnen benannten Aufgabenträger. Der Bund unterstützt die Länder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vielfältig in finanzieller Hinsicht, insbesondere über das Regionalisierungsgesetz (RegG) und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Deshalb muss die Initiative hierfür vom jeweils zuständigen Land ausgehen, der Bund fördert jedoch die Reaktivierung von Strecken mit bis zu 90 Prozent. Die GVFG-Mittel haben wir bereits angehoben und wollen sie weiter deutlich steigern. Entscheidende Voraussetzung für eine anteilige finanzielle Beteiligung des Bundes ist die Bestellung von Schienenpersonennahverkehr durch das Land beziehungsweise den zuständigen Aufgabenträger im notwendigen Umfang. Denn die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken ist nur dann sinnvoll, wenn sie zu einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene führt.

Wäre es sinnvoll, über Investitionen in die Schieneninfrastruktur hinaus auch Bundesmittel für den Betrieb auf reaktivierten Strecken bereitzustellen?

» Der Bund stellt den Ländern für solche Aufgaben über die Regionalisierungsmittel bereits reichlich Geld zur Verfügung. Im Dezember 2022 haben wir diese Mittel rückwirkend nochmal deutlich erhöht. Damit stellen wir bis 2031 zusätzliche 17,3 Milliarden Euro zur Verfügung. Zusätzlich werden ab diesem Jahr noch 1,5 Milliarden Euro für das Deutschland-Ticket zur Verfügung gestellt.

Für die Beratung über die Zukunft des ÖPNV und dessen Finanzierung ist im Koalitionsvertrag ein Ausbau- und Modernisierungspakt zwischen Bund, Ländern und Kommunen vorgesehen.

Zu den weiteren Hoffnungsträgern der Verkehrswende zählt im Schienengüterverkehr der Einzelwagen. Für die Förderung des Einzelwagensystems hat der Haushaltsausschuss des Bundestags 80 Millionen Euro genehmigt. Halten Sie diese Summe für auskömmlich, auch angesichts der Tatsache, dass DB Cargo 350 Millionen Euro für notwendig hält?

» Bereits heute leisten die Eisenbahnen einen starken Beitrag zum Klimaschutz – Schienentransporte benötigen nur 18 Prozent der Energie eines Transports auf der Straße. Der Einzelwagenverkehr ist mit einem Anteil von rund 18 Prozent ein wichtiges Rückgrat im Schienengüterverkehr, steht aufgrund der hohen Betriebskosten aber vor besonderen Herausforderungen. Daher setzen wir auf eine nachhaltige Modernisierung der Produktionskonzepte und eine verstärkte Entlastung bei den Kosten, wie es auch der Koalitionsausschuss im März 2023 beschlossen hat.

Ferner erwartet der Haushaltsausschuss vom BMDV ein Förderkonzept für den Einzelwagenverkehr. Gibt es da schon Überlegungen beziehungsweise wann ist damit zu rechnen?

» In den letzten Wochen haben intensive Gespräche mit der Branche zum konkreten Fördermodell stattgefunden, die wir als sehr konstruktiv wahrnehmen. Auf dieser Basis erfolgen nun die weiteren Abstimmungen im BMDV, mit den beteiligten Behörden und innerhalb der Bundesregierung. Wir werden dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages unser Förderkonzept im Sommer 2023 vorlegen.

Wir werden dem Haushaltsausschuss des Bundestages unser Förderkonzept für den Einzelwagenverkehr im Sommer 2023 vorlegen.



Drei Monate „DiVA“ schnuppern

Digitales Lernen für Weiterbildung und Personalentwicklung: Dabei unterstützt die VDV-Akademie die Verkehrsunternehmen und ihre Beschäftigten mit einem neuen Werkzeug. Auf der Lernplattform „DiVA“, die Abkürzung steht für Digitale VDV-Akademie, gibt es seit Kurzem eine Onlinebibliothek mit zahlreichen Angeboten. Abrufbar sind mehr als 180 Lerneinheiten zu Branchenthemen und darüber hinaus – aufgeteilt in die Kategorien ÖPNV-Wissen, Personal, erfolgreich im Team arbeiten, Persönlichkeitsentwicklung sowie (digitales) Lernen und Unterrichten.

Für ihre Mitgliedsunternehmen bietet die VDV-Akademie ein exklusives Schnupperangebot, das bis Ende des Jahres gebucht werden kann. Zu einem vergünstigten Preis besteht die Gelegenheit, die Onlinebibliothek drei Monate lang zu testen. Unternehmen können dabei 50 Lizenzen um 20 Prozent günstiger erwerben. „So können unsere Mitgliedsunternehmen das Angebot preiswert und mit nur einer kurzen Vertragsbindung ausprobieren und danach entscheiden, ob sie es auch weiterhin nutzen möchten“, erläutert Sabrina Reuther, bei der VDV-Akademie zuständig für strategische Produktentwicklung und Vertrieb.

„Digitale Lernplattformen werden als Werkzeuge für Weiterbildung und Personalentwicklung immer wichtiger“, sagt Harald Kraus, Vorsitzender des VDV-Personalausschusses und stellvertretender Vorstandsvorsitzender der VDV-Akademie: „Wir wollen die Verkehrsunternehmen auf diesem Feld stärken, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter langfristig zu entwickeln und zu binden.“ Die „DiVA“ ist eine Lernplattform aus der Branche für

die Branche – ein innovatives Angebot mit interaktiven und hochwertigen Lerninhalten, aktuellen Themen des öffentlichen Verkehrs und darüber hinaus. Das alles können sich die Verkehrsunternehmen bequem online „ins Haus“ holen. Mitarbeitende erhalten so die Möglichkeit, sich selbstständig und flexibel weiterzubilden. Vor dem Hintergrund des dringenden Bedarfs an Fachkräften, der Verkehrswende und des digitalen Wandels



stehen die Unternehmen des öffentlichen Personen- und des Schienengüterverkehrs vor der Herausforderung, das Wissen schnell und ressourcenschonend an ihre Beschäftigten zu vermitteln. Die digitalen Lerneinheiten der VDV-Akademie sind für die Verkehrsunternehmen auch einzeln erwerbbar und ab sofort auch auf der Webseite der VDV-Akademie einsehbar.

Für Rückfragen oder eine individuelle Beratung stehen Silvana Cremers, Produktmanagement DiVA, und Sabrina Reuther unter diva@vdv-akademie.de zur Verfügung.



Weitere Infos unter:
www.vdv-akademie.de/diva
www.vdv-akademie.de/lernprodukte



ÖPNV | FACHBUCH



Till Ackermann, Volker Deutsch, Emanuele Leonetti, Friedrich Pieper, Michael Rüffer, Peter Schollmeier, Reinhold Schröter

Systemwissen Städtische Schienenbahnen

1. Auflage, 06/2022
 336 Seiten, Softcover, Format: 17 x 24 cm
 Medientyp: Print inkl. Online-Version*
 Preis: EUR 54,90
 ISBN 978-3-943214-28-4

In Kooperation mit der VDV-Akademie

Das ÖPNV-Fachbuch „Systemwissen Städtische Schienenbahnen“ beschreibt die städtischen Systeme Straßenbahn und U-Bahn. Es stellt die technischen Komponenten Fahrzeuge und Infrastruktur sowie die verschiedenen Betriebsformen dar und erläutert die Zusammenhänge zwischen den unterschiedlichen Teilbereichen. Außerdem erhält die Leserschaft einen Überblick über die Grundlagen der Planung und rechtlichen Rahmenbedingungen sowie über die spezifischen Tätigkeiten bei Straßenbahnen und U-Bahnen.

Autoren aus der Praxis stellen den aktuellen Stand der Technik und Regelwerke sowie neueste Entwicklungen vor. Anschauliche Grafiken und Fotos erleichtern dabei das Verständnis der Zusammenhänge. Wiederholungsfragen helfen, das erworbene Fachwissen zu vertiefen.

„Systemwissen Städtische Schienenbahnen“ ist geeignet für den theoretischen und praktischen Berufs- und Quereinstieg. Erfahrenen Beschäftigten in Verkehrsunternehmen dient es als Nachschlagewerk und Entscheidungshilfe.

* Der Inhalt des Buches steht zusätzlich in der Online-Plattform BFV ELog digital zur Verfügung (persönlicher Freischaltcode per E-Mail).



UITP-Präsident Khalid Alhogail (oben l.) gehörte zu den prominenten Rednern auf dem Gipfel, auf dem der VDV mit der Hansestadt Hamburg gemeinsam vertreten war. hvv-Geschäftsführerin Anna-Theresa Korbutt (unten l.) und VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff informierten das internationale Publikum über das D-Ticket.



UITP Summit: „Familientreffen“ mit geballter Nahverkehrskompetenz

Ein Branchentreff der Superlative: In Barcelona kamen Anfang Juni die ÖPNV-Fachleute aus aller Welt zum alle zwei Jahre stattfindenden Kongress ihrer Dachorganisation, dem UITP Summit, zusammen. Mit von der Partie: der VDV und neben zahlreichen deutschen Unternehmen der Bahnindustrie auch die Hansestadt Hamburg. Dies aus gutem Grund: Dort wird der nächste Gipfel in zwei Jahren stattfinden.

Ü

ber 300 Vorträge und Diskussionsrunden, mehr als 85 „Speaker“, gut 350 Aussteller in zwei vollgepackten Messehallen, gut und gerne 15.000 Fachbesucher in knapp vier Tagen – der Summit in seinen Zahlen. Trotz der Größe: Für VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff ist es gleichwohl ein „Familientreffen“: „Es ist gut, dass wir alle zwei Jahre zusammenkommen. Wir arbeiten ja alle an denselben Themen und brauchen den Austausch.“ In der Politik und der Gesellschaft weltweit habe sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass der ÖPNV seinen Beitrag zum Klimaschutz und zu mehr Lebensqualität in den Städten leisten muss. Und mehr noch, betonte Oliver Wolff:



„Hier können die anderen von unseren Erfahrungen und Erkenntnissen profitieren.“

Oliver Wolff
VDV-Hauptgeschäftsführer
zum Deutschland-Ticket

„Bus und Bahn sind gegenüber dem Auto eine nicht zu unterschätzende Inflationsbremse. Das hat schon das 9-Euro-Ticket letztes Jahr messbar gezeigt, und ich erwarte, dass das Deutschland-Ticket noch mehr dazu angetan ist, die Bürger auf der Kostenseite zu entlasten.“ Das Thema Inflation werde vielfach unterschätzt, doch es sei genauso ein Zukunftsbaukasten wie die öffentlich diskutierten Themen klimaneutrales Heizen und umweltgerechte Mobilität.

Das Deutschland-Ticket war ohnehin präsent in Barcelona. Anna-Theresa Korbutt, Geschäftsführerin des Hamburger Verkehrsverbundes, und Oliver Wolff präsentierten gemeinsam auf dem Hamburg-Stand – zugleich auch Repräsentanz des VDV auf dem UITP-Gipfel – die Story rund um das neue Top-Angebot der deutschen Nahverkehrsbranche. „Das Interesse ist bei unseren Nachbarn sehr groß“, berichteten die Expertinnen und Experten. Beispielsweise wolle man in Norwegen, Schweden und Belgien genauer wissen, wie das Deutschland-Ticket in nur wenigen Monaten Vorbereitungszeit in die Tariflandschaften und die digitale Welt eingeführt werden konnte. „Hier können die anderen von unseren Erfahrungen und Erkenntnissen profitieren“, betonte Oliver Wolff. Er wünscht sich, dass die deutschen Verkehrsunternehmen ihr umfassendes Branchen-Know-how prinzipiell stärker international einbringen. „Wir haben so viele gute und starke Unternehmen, da sollten wir aktiver werden. Kollegen aus dem Ausland sind uns um einiges voraus und vermarkten sich erfolgreich in aller Welt.“

„Wie verändern wir die Mobilität für die Welt von morgen? – Nur zusammen!“ Mit diesem Motto hatte

Hamburg den Zuschlag für den nächsten UITP-Gipfel 2025 und gleich auch für 2027 bekommen. Zukunftsfähige Mobilität mit der Bandbreite nachhaltiger Angebote aus der Perspektive der Fahrgäste – das ist das umfassende Thema auch wieder in zwei Jahren. Als „Metropol-Modellregion Mobilität“ ist sich die Hansestadt der Unterstützung von Politik, Wirtschaft und Wissenschaft sicher; Erfahrungen mit internationalen Events rund um das Thema Bus und Bahn wurden bereits beim ITS Weltkongress 2021 gesammelt. Henrik Falk, Chef der Hamburger Hochbahn, unterstrich „Hamburgs Ambitionen rund um die Zukunft der Mobilität“ und versprach, den Innovationen „weiter Schub zu geben“.

Den ÖPNV mit Hightech attraktiver machen

Auf dem Barcelona-Gipfel wurde in den Diskussionen und Vorträgen vielfältig auf die wachsende Bedeutung des ÖPNV für die in den Autostaus erstickenden Megacities hingewiesen. „MaaS – Mobility as a Service“ – und „Smart Mobility“ sind die Schlagworte zu den Bestrebungen, Bus und Bahn mit Hightech und durchdachtem Komfort für den Umstieg vom Individualverkehr attraktiver zu machen. Dabei sieht die Bahnindustrie die Einzugsbereiche des ÖPNV aus den Stadtzentren hinaus ins Umland wachsen. Henri Poupart-Lafarge, Chef des Alstom-Konzerns, beobachtet den „neuen Trend weltweit“ und freut sich über einen „brillanten Markt“ für komfortable und leistungsfähige, häufig mit Doppeldeckern konfigurierte Regionalzüge, mit denen auch größere Entfernungen aus dem Hinterland konkurrenzlos schnell an verstopften Schnellstraßen vorbei überwunden werden.

Es gebe eine regelrechte Dreiteilung des Bahnmarktes auf der Fahrzeugseite: Neben Metro, S-Bahnen und Trams für die City und dem Hochgeschwindigkeitsverkehr überregional entwickle sich dazwischen ein Segment von Zügen mit angemessenem Reisekomfort für mittlere Fahrzeiten. Eine ähnliche Entwicklung beschreibt David Scorey, Nordamerika-Präsident von Keolis. Das kanadische Projekt „High Frequency Rail“ für attraktive Schienenverbindungen im stark belasteten Korridor Quebec – Toronto und der schrittweise Aufbau der privat finanzierten „Brightline“-Schnellbahn in Florida zwischen Miami, Orlando und Tampa seien erste Ansätze jenseits des Atlantiks für einen modernen Schienenverkehr statt Kurzstreckenflug oder Autobahn-Stau.



Weitere Infos unter:
www.uitp.org





„Größtmöglichen Datenschutz und die tägliche Praxis von Kontrollen miteinander vereinbart“

Weit über zehn Millionen Fahrgäste nutzen bereits das Deutschland-Ticket. In nur wenigen Monaten haben Verkehrsunternehmen und Verbände das digitale Abo eingeführt. Unterstützt wurden sie dabei vom VDV eTicket Service. Doch wie sicher ist das D-Ticket, wie steht es um den Datenschutz, was passiert mit den Daten und warum gibt es mancherorts Schwierigkeiten bei den Ticketkontrollen? Nils Zeino-Mahmalat, Geschäftsführer von VDV eTicket Service, gibt Antworten.

Herr Zeino-Mahmalat, in einigen Tarifgebieten wie dem VRR und im Westfalentarif, aber auch bei der Deutschen Bahn gab es zuletzt technische Schwierigkeiten bei der Kontrolle von Deutschland-Tickets. Kam die Einführung des digitalen Tickets vielleicht doch zu schnell?

» **Nils Zeino-Mahmalat:** Im Ausland glaubt man uns gar nicht, dass wir in Deutschland ein nationales Ticket in grob nur sieben Monaten umsetzen. Das war auch für den Großteil der Fahrgäste nur möglich, weil die meisten Verkehrsunternehmen bereits Teilnehmer an ((eTicket Deutschland waren und wir den Standard schon immer als nationalen

EFM-Standard ausgelegt hatten. EFM steht für elektronisches Fahrgeldmanagement und beschreibt, wie digitale Tickets von vielen Unternehmen verkauft werden, von noch mehr Unternehmen in fremden Re-

gionen kontrolliert werden und alles gemeinsam abgesichert wird.

Wo lagen die Herausforderungen?

» Die kurze Einführungszeit führt zu zwei wesentlichen Herausforderungen: Zum einen müssen für das D-Ticket in allen lokalen Systemen Updates implementiert werden. Bei der überschaubaren Anzahl von technischen Dienstleistern, die plötzlich überall gleichzeitig tätig werden müssen, ist das kurzfristig nicht zu leisten. Zusätzlich waren bisher circa 15 Prozent der Verkehrsunternehmen noch nicht Teil von ((eTicket Deutschland. Diese Unternehmen nutzten entweder eigene digitale Lösungen oder zu meist gar nichts. Letztere mussten innerhalb kürzester Zeit von Null auf volle digitale Ausgabe und Kontrolle gebracht werden.

... und zum anderen?

» Zum anderen ließen die tariflichen Vorgaben von Bund und Ländern viele Fragen unbeantwortet. Diese Fragen würde in der Logik des D-Tickets ein „Verkehrsverbund Deutschland“ beantworten.

Den gibt es aber nicht. Wir haben also ein nationales Produkt ohne nationale Struktur. Diese Lücke ist in der Kürze der Zeit nicht zu füllen und führt zu tariflicher und technischer Unverbindlichkeit in der Ausgestaltung des D-Tickets. Diese Unverbindlichkeit endet dann als erhöhtes Beförderungsentgelt in Höhe von 60 Euro beim Fahrgast.

Wie sieht die Lösung aus – und wann wird alles reibungslos funktionieren?

» Eine Glaskugel besitzen wir leider nicht. Aber es gibt Eckpunkte, an denen man sich orientieren kann. Um einen reibungslosen Betrieb zu organisieren, braucht die Branche verbindliche Regeln. Wie sehen alle nationalen Tickets technisch aus, wie werden diese national gleich gesichert und wie sind deren tarifliche Bedingungen je Produkt? Durch die Gremien des VDV und in Zusammenarbeit mit Bund und Ländern wurden viele Punkte dazu geklärt und in entsprechenden Dokumenten festgehalten. Aber eben nicht alle Punkte. Und formal an wichtigen Stellen nicht verbindlich.

Woran fehlt es?

» Um die Lücken zu schließen und die nötige Verbindlichkeit zu erlangen, gibt es grob gesagt drei Szenarien. 1. Die Politik macht der Branche weitere Vorgaben. 2. Ein „Verkehrsverbund Deutschland“ wird geschaffen. 3. Die Branche schafft sich ein Organ, um verbindliche Regeln zu beschließen und durchzusetzen. Zu der Frage, wann das sein wird, gibt es die politische Vorgabe, dass 2025 eine funktionierende Einnahmeaufteilung (EA) aufgebaut sein muss. Diese Aufgabe fällt klassisch dem Produktverantwortlichen, also in der Regel dem Verkehrsverbund zu. Da eine EA von erwarteten 13 Milliarden Euro nicht mit Excel-Tabellen realisiert werden kann, hat diese noch zu gründende Organisation wahrscheinlich einen klaren Anspruch an ein reibungslos laufendes und revisionssicheres nationales Ticketing-System. Es wäre aber im Sinne des Fahrgastes erfreulich, wenn wir als Branche deutlich vor 2025 zu einem reibungslosen System kämen.

Ist mit dem Deutschland-Ticket das Ende des anonymen Unterwegsseins nähergerückt?

» Das hängt davon ab, was Sie unter dem Begriff „anonym“ verstehen: Mit einem personalisierten Abo-Ticket ist natürlich niemand anonym unterwegs. Die anonyme Nutzung des ÖPNV bleibt weiterhin mit anderen Tarifprodukten bestehen. Nur eben nicht mit einem Abo. Daran hat das D-Ticket übrigens nichts geändert.

Welche Daten werden von den Verkehrsunternehmen gespeichert?

» Alle Daten, die für den Verkauf und die Abrechnung des Deutschland-Tickets erforderlich sind: Name, Adresse, Bankverbindung des Fahrgastes. Diese Daten werden in separaten Abo- beziehungsweise Customer-Relationship-Management-Systemen verwaltet. Der Vertragspartner des Fahrgasts ist somit auch das einzige Unternehmen, das die Kundin beziehungsweise den Kunden mit den Kundendaten kennt. Sobald Ticketdatensätze über das Netzwerk von ((eTicket Deutschland versendet werden, geschieht dies verschlüsselt und pseudonymisiert. Es gibt keinen zentralen Speicherpunkt, der alle ÖPNV-Kunden oder alle Tickets kennt.

Was passiert bei einer Kontrolle?

» Bei einer Kontrolle wird der Name des Fahrgastes geprüft und geschaut, ob das Ticket zeitlich und räumlich gültig ist. Hat der Fahrgast ein Ticket mit Barcode, muss er sich mit einem Lichtbildausweis legitimieren, um kopierte Tickets möglichst hier schon zu erkennen. Auf Kundendaten, die für die Prüfung nicht wichtig sind, haben alle anderen Verkehrsunternehmen keinen Zugriff.

Der VDV eTicket Service gewährleistet ein deutschlandweites Sicherheitsmonitoring. Wie funktioniert das?

» Um zu prüfen, ob ein D-Ticket, das gerade kontrolliert wird, auch tatsächlich verkauft und nicht kopiert oder gefälscht wurde, müssen alle Deutschland-Tickets in einem revisionssicheren System existieren. Die IT-Security von ((eTicket Deutschland basiert auf verschiedenen Komponenten. Der

neueste Baustein für nationale Tickets ist das zentrale Monitoring beziehungsweise im ÖPNV-Fachsprach das Zentrale PV-System (ZPVS). Dieses System gehört eigentlich dem noch nicht existierenden Produktverantwortlichen und wird diesem bei dessen Gründung übergeben.

Was hat es mit dem ZPVS auf sich?

» Das ZPVS erhält gemäß Rollenmodell alle sogenannten Ausgabetransaktionen und alle Kontrollnachweise zu nationalen Tickets. Damit kennt es die Grundgesamtheit aller verkauften D-Tickets und deren Verkäufer. Da die Meldungen automatisiert erstellt und verschlüsselt versendet werden, sind diese Daten gegen Manipulation von innen und außen geschützt und bilden die Grundlage einer revisionssicheren Einnahmeaufteilung. Zusätzlich erhält das ZPVS die Kontrollnachweise zu allen nationalen Tickets. Das sind ebenfalls automatisierte Berichte der Kontrollgeräte, die melden, wann sie wo welche Ticket-ID kontrolliert haben. Dies ist der wesentliche Teil des Monitorings. Spätestens hier fliegen Kopien, Manipulationsversuche und mögliche Cyber-Attacken auf, können gemeldet sowie Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

Worauf kommt es bei der Verarbeitung der Daten an?

» Wichtig ist die Unterscheidung der Daten: einerseits die Daten, die das ticketausgebende Verkehrsunternehmen verarbeitet, und andererseits die systemischen Daten, die zur Kontrolle und Systemsicherheit relevant sind. Im ZPVS liegen ausschließlich pseudonymisierte Daten vor. Als Ortsangabe zur Ausgabe wird der Sitz des verkaufenden Unternehmens eingetragen. Wird das Ticket in Berlin gekauft, ist die Ortsangabe also nicht der Wohnort des Fahrgastes, sondern Berlin. Bei der Kontrolle wird die sogenannte „Deutschlandweite Haltestellen ID“ (DHID) in den Kontrollnachweis eingetragen und mit der Uhrzeit und der Haltestelle für maximal drei Monate gespeichert. Den Namen des Fahrgastes oder andere personenbezogene Daten erfasst das ZPVS nicht. →



Wir haben ein nationales Produkt ohne nationale Struktur. Diese Lücke führt zu tariflicher und technischer Unverbindlichkeit.

Nils Zeino-Mahmalat
Geschäftsführer VDV eTicket Service
zur Ausgestaltung des Deutschland-Tickets

Kritiker befürchten, dass diese pseudonymisierten Daten prinzipiell wieder mit den persönlichen Daten der Abonentinnen und Abonnenten zusammengeführt werden können und sich so Bewegungsprofile erstellen lassen ...

» Das ist zwar sehr theoretisch möglich, aber technisch nicht. So eine Zusammenführung der Daten ist auch grundsätzlich verboten. Wer dies lokal macht, handelt gegen das Gesetz. Das dem D-Ticket zugrunde liegende ((e)Ticket Deutschland ist ein System „made in Germany“: Das heißt, es wurde nach deutschem Recht und streng nach der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) umgesetzt. Nur der Kundenvertragspartner kann im Zuge der Aufklärung einer Reklamation die Daten eines Kontrollnachweises mit den bei ihm hinterlegten Kundendaten abgleichen. Daraus aber Bewegungsprofile abzuleiten, ist aufgrund der Kontrolldichte in Deutschland nur ein theoretisches Unterfangen.

Inwiefern war der Datenschutz vor dem Start des Deutschland-Tickets eingebunden?

» Das Datenschutzkonzept, das ((e)Ticket Deutschland zugrunde liegt, wurde mit den Datenschutzbehörden von Bund und Ländern gemeinsam erarbeitet und floss bei der Gestaltung der Technik mit ein. Heute

spricht man von „privacy by design“. Auf diese Weise konnten der größtmögliche Datenschutz und die Anforderungen an die tägliche Praxis von Ticketkontrollen miteinander vereinbart werden. Interessanterweise waren es gar nicht Technik und Datenschutz, die hier gegeneinander abgewogen werden mussten, sondern letztendlich verhandelten Datenschutz und Verbraucherschutz miteinander, wie und was für wen zugänglich sein muss. Die Technik ist am Ende immer nur die ausführende Basis.

Die Familie des Deutschland-Tickets wächst weiter. Welche Aufgaben stehen in den kommenden Wochen und Monaten an?

» Hier haben Bund und Länder zum Teil ja schon konkrete Vorgaben gemacht und dahinter warten Dinge, die einzelne Länder oder Verbände schon selber umsetzen. Für das deutschlandweite Semesterticket wird vermutlich eine Lösung kommen. Auch die Harmonisierung von Mitnahmeregelungen und erster Klasse ist ein Auftrag. Offener ist die Frage eines D-Tickets für Schüler. Hier gibt es aktuell eher Alleingänge einzelner Länder. Technisch sind die meisten Ausgestaltungen aber umsetzbar. Ob als Job- oder Sozialticket oder als Ticket für ältere Menschen: In erster Linie sind das tarifliche und organisatorische Prozesse. Die Technik ist startklar.



German Brand Award: Ruhrbahn erhält die höchste Auszeichnung

Einer der wichtigsten deutschen Markenpreise geht in diesem Jahr an ein Verkehrsunternehmen: Die Ruhrbahn hat den German Brand Award gewonnen. Das Verkehrsunternehmen der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr wurde damit für seine herausragende Markenführung ausgezeichnet. Die Ruhrbahn gewann in der Kategorie „Excellent Brands – Corporate Brand of the Year“ und erhielt eine besondere Erwähnung in der Kategorie „Excellent Brands – Logistics & Infrastructure“. Worauf die Ruhrbahn doppelt stolz sein kann: Das Unternehmen gestaltet und entwickelt Marketing und Werbung seit jeher mit eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Vor sechs Jahren ging die Marke „Ruhrbahn“ aus der Fusion der Essener Verkehrs-AG (EVAG) und der Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) hervor. „Wir haben bei der Markenbildung alles darangesetzt, eine Gestaltung aus einem Guss zu schaffen, die in der Öffentlichkeit positiv wahrgenommen wird“, sagt Ruhrbahn-Geschäftsführer Michael Feller: „Das Design, die Marke und die damit verbundene Außenwirkung bieten den Fahrgästen Orientierung und prägen in besonderer Weise das Bild unserer Städte.“

VDV-Akademie: Ruth Leyendecker folgt auf Michael Weber-Wernz

Neue Geschäftsführerin der VDV-Akademie wird Ruth Leyendecker. Zum 1. September tritt die bisherige Leiterin der Abteilung Personalentwicklung bei der Rheinbahn die Nachfolge von Michael Weber-Wernz an, der in den Ruhestand getreten ist. Gisbert Schlotzhauer, Vorstandsvorsitzender der VDV-Akademie, dankte Michael Weber-Wernz für dessen langjährige erfolgreiche Arbeit. „Er hat die VDV-Akademie in den letzten zwei Dekaden entscheidend geprägt und zu einer exzellenten Servicepartnerin für die Branche entwickelt. Ohne ihn stünde die Akademie nicht da, wo sie jetzt ist.“ Bis zum Eintritt von Ruth Leyendecker führt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff kommissarisch die Geschäfte der VDV-Akademie. „Ruth Leyendecker ist für uns als langjährige Personalexpertin mit ihrer Praxiserfahrung eine Idealbesetzung, eine Gestalterin mit ausgeprägten Führungsqualitäten“, sagte Gisbert Schlotzhauer: „Mit ihrem strategischen Blick auf die Themen Personalgewinnung, Personalbindung und Weiterbildung wird sie die VDV-Akademie entscheidend prägen, auch im digitalen Bereich.“



Prof. em. Joachim Fiedler: Vordenker moderner Mobilität verstorben

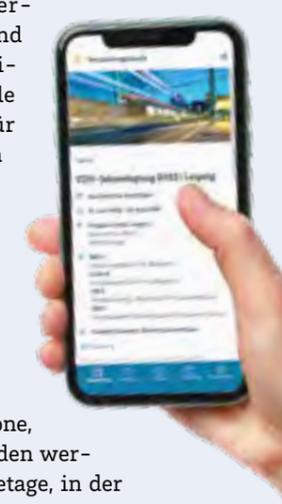
Er war unablässig auf der Suche nach Lösungen „zum Nutzen der Fahrgäste“, wie er selbst sagte: Das machte Prof. em. Joachim Fiedler zu einem Vordenker, dessen Ideen in Zeiten der Mobilitätswende mehr denn je aktuell sind. Ende April verstarb er im Alter von 93 Jahren in Wuppertal. „Das Lebenswerk von Joachim Fiedler ist allgegenwärtig. Es wird weiterwachsen – zum Nutzen der Fahrgäste“, so Prof. Peter Hoffmann von der Bergischen Universität Wuppertal in einem Nachruf: „Er war seiner Zeit in manchem voraus.“



An der damaligen Gesamthochschule Wuppertal – der heutigen Bergischen Universität – hatte Joachim Fiedler das Lehr- und Forschungsgebiet Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme aufgebaut. Was als Anruf-Sammeltaxi startete und heute als On-Demand-Verkehr mancherorts schon selbstverständlich ist, wurde an seinem Lehrstuhl bereits in den 1980er- und 1990er-Jahren beschrieben und erprobt. In seiner Lehr- und Forschungstätigkeit ging es Joachim Fiedler um die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und darum, wie diese Bedürfnisse von öffentlichen Verkehrssystemen abgebildet werden können – gerade in Gebieten und zu Zeiten schwacher Nachfrage in der Stadt und auf dem Land. Konsequenterweise fortgeführt und verknüpft mit klassischen Linienverkehren mündeten diese Ideen ins Konzept der „Differenzierten Bedienung“. In zahlreichen Seminaren, unter anderem mit dem VDV, und in Kooperationen mit den Verkehrsunternehmen gab er sein Wissen weiter – auch für ihn ein „Lernort Praxis“. Bis ins hohe Alter blieb er der Fakultät und ehemaligen Studierenden verbunden.

VDV VerbandsApp: Aktuelle Infos nun per Push-Funktion

Die VDV VerbandsApp wächst und nimmt eine immer zentralere Rolle in der Verbandskommunikation ein. Zur VDV-Jahrestagung dient sie auch als Eintrittskarte und ÖPNV-Ticket. VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Sie ist Teil der VDV-Digitalstrategie und wächst von einem kleinen Extra zu einem unverzichtbaren Werkzeug für VDV-Information, Veranstaltungsbuchung und Fachwissen: Rundschreiben, Medienspiegel, alle Schriften optimiert für unterwegs – das ist schon was. Jetzt tragen wir dem Mitgliederwunsch Rechnung und bauen die Push-Funktion ein.“ Die VDV VerbandsApp unterliegt als WebApp nicht den klassischen IT-Sperren und kann damit auf jedes Smartphone, Tablet und jeden PC geladen werden, egal, ob in der Chefetage, in der Kantine oder in der Werkstatt. app.vdv.de.



90

PROZENT WENIGER

CO₂-AUSSTOSS

MIT HVO GEGENÜBER

HERKÖMMLICHEM DIESEL



Vorfahrt an der Tankstelle: Die mobile und provisorische Abfüllanlage sieht zwar anders aus als herkömmliche Zapfsäulen, doch hier gibt es den sauberen Stoff für den Linienbus.

Dieselbusse schonen das Klima mit Bioabfall

Die Transformation des ÖPNV in die klimaneutrale Zukunft kommt Schritt für Schritt voran, doch es wird Jahre dauern, bis der letzte Linienbus mit Dieselantrieb von der Straße verschwunden ist. Die Verkehrsbranche sucht deshalb nach Lösungen, die Emissionen des Verbrennungsmotors für die Übergangszeit auf andere Weise zu mindern. In einem aktuellen Positionspapier beschreiben die Experten des VDV die Möglichkeiten, Dieselkraftstoff durch hydriertes Pflanzenöl zu ersetzen. Die STOAG, Verkehrsbetrieb der Stadt Oberhausen, startet mit zwei Bussen einen Praxistest dieser klimafreundlichen Alternative.

Die Vorurteile sind immer wieder zu hören: Die Busse fahren angeblich mit „Frittenfett“, und aus dem Auspuff stinken sie dann wie eine „Pommesbude“. Mehr noch: Statt kostbare agrarische Naturerzeugnisse für die Ernährung zu nutzen, würden sie in Dieselmotoren verheizt – die in Fachkreisen sogenannte „Tank-Teller-Debatte“. Stefan Thurm, Chef der Werkstatt und des STOAG-Betriebshofes, winkt ab. Vorurteile eben: „Es geht ausschließlich um biogene Abfallstoffe, die haben in der Küche nichts mehr verloren. Die Bundesregierung will die Bundesimmissionschutzverordnung verschärfen und klar festschreiben, dass keine Lebensmittel, nur gebrauchtes Speiseöl und insbesondere kein Palmöl verarbeitet werden.“ Mit der Hydrierung würde die goldgelbe, sämige Flüssigkeit zudem einen chemischen Prozess durchlaufen, in dem, so Thurm, „nichts von den Wohlgerüchen der Fritteuse übrig bleibt“.

HVO 100 heißt die alternative Energiequelle für den Dieselbus. Die Abkürzung von „Hydrotreated Vegetable Oil“ bedeutet auf Deutsch: hydriertes Pflanzenöl. Die Zahl 100 gibt dabei an, dass es sich zu 100 Prozent um einen HVO-Kraftstoff und keine Mischung mit fossilem Dieselmotorenstoff handelt. Die Hydrierung – für Chemie-Asse erklärt: eine katalytische Reaktion mit →



Fertig für den Praxistest: Betriebshofchef Stefan Thurm beim Tankvorgang mit HVO 100. Das geht genauso wie beim Tanken von Diesel.

Wasserstoff – lässt ein Produkt entstehen, das in der chemischen Zusammensetzung weitgehend der von Dieselmotoren entspricht. Vereinfacht beschrieben: Die öligen Küchenreste und andere natürliche Abfälle – zum Beispiel Algen und Öl-Rückstände, die beim Recycling von Kunststoff frei werden – werden in Kohlenwasserstoffe verwandelt. Und damit eignen sie sich als Sprit für dieselnde Verbrennungsmotoren. Den entscheidenden Unterschied, der HVO so attraktiv für die Verkehrsunternehmen machen könnte, beschreibt Stefan Thurm so: „Wir können bisherigen Untersuchungen anderer Institutionen und Unternehmen zufolge mit einer erheblichen Reduktion von CO₂-Emissionen rechnen, möglicherweise sogar um bis zu 90 Prozent. Und damit gilt ein derart betriebenes Fahrzeug nach den EU-Vorschriften zwar nicht als emissionsfrei, aber doch als sauber.“

Mehr Klimaschutz vor dem Diesel-Ende

Der Kraftstoff HVO 100 könnte so den Verkehrsbetrieb der STOAG – und anderer Unternehmen – weit vor dem Ende der Diesel-Ära klimafreundlicher machen – als Überbrückungslösung neben der schrittweise geplanten Umstellung auf die neue Generation batterieelektrischer Busse. „Die Clean-Vehicles-Directive (CVD) der EU zwingt die Verkehrsunternehmen zu einer schnellen, kontinuierlichen Beschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen mit festen zeitlichen Vorgaben für die kommenden Jahre“, sagt Werner Overkamp, STOAG-Geschäftsführer und VDV-Vizepräsident: „Damit ist der politische Druck zur

Dekarbonisierung im ÖPNV deutlich gewachsen.“ Da die in der CVD-Richtlinie vorgegebenen Quoten in Deutschland branchenweit – und nicht einzeln von Unternehmen zu Unternehmen – zu erfüllen sind, komme der Einsatz klimafreundlicher Alternativen neben der Beschaffung der neuen Busgenerationen mit Batterieelektrik oder Wasserstoff der gesamten Branche zugute. Und das völlig unabhängig davon, wie die Klimawende vor Ort angegangen wird: „Als Branchenverband haben wir eine technologieoffene Haltung und wollen es letztlich unseren Unternehmen überlassen, wie sie in die emissionsfreie Zukunft fahren“, betont Werner Overkamp.

Das betreffe natürlich auch die STOAG. „Für unseren Fuhrpark von 130 Bussen brauchen wir

im Jahr etwa 2,7 Millionen Liter Dieselmotoren“, rechnet Stefan Thurm vor. Derzeit ließen sich durch eine vollständige Dekarbonisierung durch eine vollständige Umstellung auf andere Antriebsarten wie beim Batteriebus 7.200 Tonnen CO₂ einsparen. Das geschehe zwar ohnehin sukzessive durch die Beschaffung von E-Bussen, könne aber durch die HVO-100-Lösung schneller erreicht werden. Dabei ist die Dieselflotte mit einem Durchschnittsalter von sechs Jahren nicht nur jung, sondern auch hochmodern, gerade was die Reduktion von Abgasemissionen betreffe. Auch hier spielt HVO seine Stärken aus: So sind alle Fahrzeuge mit einem Abgasnachbehandlungssystem ausgestattet, das Stickoxide eliminiert. Dieses System braucht für eine effiziente Wirkungsweise die Betriebswärme aus dem Fahrbetrieb, und die ist auf Nebenstrecken mit geringer Frequenz wegen längerer Standzeiten im Leerlauf nicht immer erreichbar. Der entscheidende Tipp kam von einem weiteren, im Stadtwerke-Konzern tätigen Unternehmen: „Unsere Wirtschaftsbetriebe haben mit ihrem Fuhrpark ähnliche Probleme mit der Funktionalität der verbauten Abgasnachbehandlungssysteme, und die haben durch Tests herausgefunden, dass mit HVO 100 getankte Entsorgungsfahrzeuge deutlich weniger Störungen und auch weniger Wartungsaufwand an den Abgasnachbehandlungssystemen notwendig sind“, berichtet Stefan Thurm: „Jetzt gilt es erst einmal, eigene Erfahrungen zu sammeln. Technisch scheint das hydrierte Pflanzenöl gegenüber dem Dieselmotoren einige Vorteile zu haben, insbesondere im Winter-

betrieb.“ Der alternative Stoff zeichne sich außerdem durch ein besseres Zündungsverhalten (Cetanzahl) aus, er verbreite mangels Aromaten keinen Geruch wie der Diesel, und er entwickle weniger Ruß. Das sind Erfahrungen, die andere Unternehmen mit HVO 100 gemacht haben. Gespannt wartet Werkstattleiter Stefan Thurm nun auf eigene Testergebnisse. Diese müssen dann auch betriebswirtschaftlich bewertet werden. Denn derzeit kostet der saubere Kraftstoff rund 20 Prozent mehr als die herkömmliche Tankfüllung. Von positiven Erfahrungen im Betriebsalltag berichtet bereits die Deutsche Bahn: Die Tochter DB Cargo betankt ihre Dieselrangierloks für die „letzte Meile“ in Terminals, Häfen und auf dem Werksgelände ausnahmslos mit dem Biokraftstoff.

HVO ist am Markt problemlos erhältlich

Mit einem Solobus und einem Gelenkbus geht Oberhausen in den Linienbetrieb mit der biogenen Alternative. In der Waschhalle auf dem Betriebsgelände ist eine provisorische Tankstelle eingerichtet: Ein quaderförmiger Tank, aufgestellt gleich neben der Busspur, mit 1.000 Litern Fassungsvermögen, genug um dreimal einen Bus vollzutanken. Er wurde von einem der Diesellieferanten des Verkehrsunternehmens in die Halle gestellt und wird von ihm regelmäßig befüllt. Derzeit sei HVO am Brennstoffmarkt völlig problemlos zu erhalten, es bleibe aber abzuwarten, wie sich das im Falle einer rasant steigenden Nachfrage entwickelt, meint der stellvertretende Betriebsleiter. Entscheidend für die STOAG ist

i HVO: WAS DER VDV EMPFIEHLT

„Reif für den Verkehr“: Diese Erkenntnis bestimmt das „Positionspapier HVO 100“ des VDV. Branchenübergreifend haben Fachleute überwiegend aus der Verkehrs- und Logistikbranche zusammengetragen, welche Umweltvorteile HVO 100, aber auch HVO aus Mischungen mit Dieselmotoren für die Verringerung der CO₂-Belastungen im Verkehr versprechen. Kernbotschaft ist die Forderung, den Kraftstoff als DIN-Norm zu klassifizieren und dies in die Bundesimmissionschutzverordnung aufzunehmen. Dann kann die biogene Alternative problemlos von Unternehmen wie den Verkehrsbetrieben genutzt werden – vorausgesetzt, es gibt für die Fahrzeugflotte eine eigene Tankstelle auf dem Betriebshof. Das VDV-Positionspapier entwickelt aus den Erkenntnissen Handlungsempfehlungen für die politischen Entscheidungsträger: bit.ly/3Nfq7C4

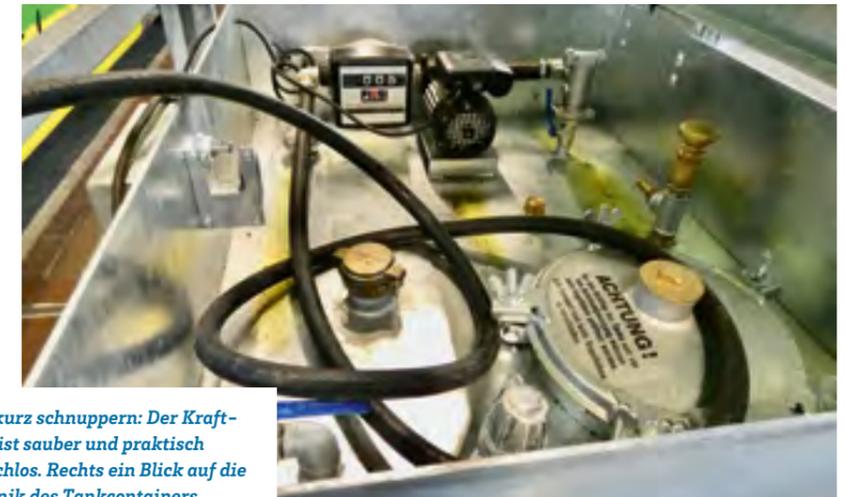


zunächst einmal, dass der eigentliche Tankvorgang mit der Zapfpistole genauso abläuft wie an der Dieseltanksäule. Und genauso entscheidend: Für die Busfahrer gibt es überhaupt keinen Unterschied, mit welchem Stoff sie auf die Linie gehen; erwartet wird ein völlig identisches Fahrverhalten der Busse. Und so mussten in den beiden Pionierfahrzeugen keine technischen Vorkehrungen oder gar Veränderungen installiert werden.

Vorerst bleiben die beiden Testfahrzeuge Einzelgänger in der Flotte. Und sie bekommen den hundertprozentigen sauberen „Saft“ in die Tanks. Theoretisch wäre es möglich, Dieselmotoren und HVO zu mischen, doch da ist, wie Stefan Thurm beschreibt, „die Steuerbürokratie davor“. Es ist schwer vorstellbar: Das umweltfreundliche Produkt ist zwar ein vollständiger Ersatz und vollkommen identisch verwendbar. Doch das Finanzamt macht da penibel Unterschiede. Und so muss mit jeder Tankfüllung sorgsam registriert und dokumentiert werden, wo welcher Kraftstoff in die Busse fließt.



Mal kurz schnuppern: Der Kraftstoff ist sauber und praktisch geruchlos. Rechts ein Blick auf die Technik des Tankcontainers.





Begrünte Haltestellen helfen bedrohten Arten

Selbst in verdichteten Städten können neue Lebensräume für Insekten geschaffen werden. In Hamburg wurden 49 verschiedene Wildbienen- und Wespenarten auf nur zwei begrünten Haltestellendächern gezählt. Das ist das Ergebnis eines Pilotprojekts des Außenwerbung-Anbieters Wall und der Deutschen Wildtier Stiftung. Nachgewiesen wurden seltene und bedrohte Arten sowie eine Goldwespenart, die zuvor noch nie in Hamburg gefunden wurde. Zum ersten Mal in Deutschland wurden begrünte Unterstände nach ökologischen Gesichtspunkten errichtet und eineinhalb Jahre lang wissenschaftlich untersucht. Auch Bottrops Haltestellen werden bienenfreundlich. Der Werbespezialist Ströer wertet 50 Wartehäuschen mit Ökodächern auf.

Termin

13.-15. September 2023

11. VDV-Personalkongress, Bonn

Hier geht es um die Menschen. Der Personalkongress widmet sich Impulsen, Inspirationen und Musterlösungen, um alle Möglichkeiten auszuloten, Mitarbeitende für die Verkehrsbranche zu gewinnen, sie langfristig zu binden und zu fördern.

→ www.vdv-akademie.de



Termin

26.-27. September 2023

4. Int. BME/VDV-Intermodalkongress, Magdeburg

Für Unternehmen ohne Gleisanschluss ist der Transport von Trailern auf der Schiene sehr attraktiv. Deshalb beschäftigt sich die Veranstaltung mit Herausforderungen und Best-Practice-Beispielen.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Ende August 2023.

Unser Online-Magazin finden Sie unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

Die VDV VerbandsApp gibt es unter:

→ app.vdv.de

Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

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

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

Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.), Christian Jung

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Anzeigen:

AD HOC PR, Gütersloh, Tel. 0 52 41/90 39-0 | anzeigen@adhocpr.de

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2023

Bildnachweise:

Titelmotiv/Retusche: Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb)/ Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben

AdobeStock/bobex73 (6); AdobeStock/Jörg Hackemann (30); Adobe-Stock/kamiphotos (18); Benteimer Eisenbahn AG (6); BMDV/ Sanjar Khaksari (2, 14); Deutsche Bahn AG/Dominic Dupont (13); Deutsche Bahn AG/Stefan Wildhirt (16); Deutschland steigt ein (12); Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) (2, 6); HVLE (6); Michael Kaufmann (25); Eberhard Krummheuer (2, 26-29); picture alliance/Marcus Brandt (2, 30); picture alliance/Sebastian Gollnow (10/11); picture alliance/Panama Pictures (2, 22); Ruhrbahn GmbH (24); VDV (2, 8, 20, 21, 25, 30); VDV eTicket Service GmbH & Co. KG (22)

„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.

bremenports

STELLVERTRETENDER EISENBAHNBETRIEBSLEITER (M/W/D)

STANDORT: Bremen/Bremerhaven

RAHMENBEDINGUNGEN: Zum 01.07.2023 oder später, unbefristet und in Vollzeit - Die Stelle ist grundsätzlich teilzeitgeeignet.

BREMENPORTS

bremenports entwickelt die bremischen Häfen und hält sie instand. Wir realisieren Bauprojekte, betreiben und warten komplexe Anlagen der maritimen Infrastruktur, garantieren die Wassertiefen und sorgen mit Sturmflutsperrwerken und Deichen für Sicherheit. Mit unseren Naturschutzprojekten schaffen wir nachhaltigen Ausgleich.

Unsere Mitarbeiter_innen schätzen die Arbeitsatmosphäre und die jeweiligen Rahmenbedingungen und Entwicklungschancen. Hier kann jeder sein Potential entwickeln – an einem traditionsreichen Ort, der uns auch morgen noch inspiriert und fordert. bremenports fördert die berufliche Gleichstellung und begrüßt ausdrücklich, wenn Frauen sich bewerben. Schwerbehinderte Bewerber_innen werden bei im Wesentlichen gleicher fachlicher und persönlicher Eignung besonders berücksichtigt.

Das Gleisnetz der Bremischen Hafeneisenbahn (BHE) umfasst ca. 200 km in den Häfen von Bremen und Bremerhaven. bremenports stellt den Eisenbahnbetriebsleiter der BHE gemäß EVB.

IHRE AUFGABEN

- Wahrnehmung der stellvertretenden Eisenbahnbetriebsleitung des EIU Bremische Hafeneisenbahn
- Unterstützung des Eisenbahnbetriebsleiters bei der Leitung und Überwachung aller sicherheitsrelevanten Prozesse
- Projektaufgaben der Abteilung Hafeneisenbahn

IHR PROFIL

- Erfolgreich abgeschlossenes Ingenieurstudium und erfolgreich abgeschlossene Prüfung zum Betriebsleiter (m/w/d) gemäß Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung (EBPV)
- Hohes Verantwortungsbewusstsein in Bezug auf die Umsetzung gesetzlicher Anforderungen
- Hohe Zuverlässigkeit und Durchsetzungsvermögen
- Selbstständige, verantwortungsbewusste und strukturierte Arbeitsweise sowie Teamfähigkeit
- Gute EDV-Kenntnisse, insbesondere im Umgang mit dem MS-Office Paket
- Führerschein der Klasse B
- Gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift

Fahrzeuge, die Sie voran bringen	Arbeitszeiten, die zu Ihnen passen	Smartphones für die berufliche Tätigkeit
Ankommen leicht gemacht	Vorsorge, die ein Leben lang hält	Verträge, die sichere Verhältnisse schaffen

JETZT BEWERBEN!

Senden Sie Ihre Bewerbung mit Ihrer Gehaltsvorstellung und Ihrem möglichen Startzeitpunkt an:

bremenports GmbH & Co. KG

Lisa Heinsohn
Am Strom 2
27568 Bremerhaven
Telefon: (0471) 309 01-0
bewerbung@bremenports.de

Postalische Bewerbungen werden nicht zurückgesendet.





SAVE THE DATE

15. VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse

+ NEU: Zusätzlicher Messeabend

05.–07. März 2024 · Estrel Hotel Berlin

**Vorverkauf
ab sofort gestartet**

H₂



VDV Die Verkehrs-
unternehmen

DEVK

NOW
NOW-GMBH.DE

Medienpartner

DER NAHVERKEHR

www.ebuskonferenz.de