

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen. Ausgabe November 2018

Berufe mit Berufung

Öffentlicher Verkehr bietet sichere Arbeitsplätze
und vielfältige Perspektiven

Seite 6

Erfurt: Freistaat Thüringen und
EU fördern neue Straßenbahnen

Seite 14

Wuppertal: Studierende legen
Konzept für den ÖPNV 2030 vor

Seite 22

Südtirol: Urlaubsregion steigt
um auf nachhaltige Mobilität

Seite 26



Der ÖPNV steht zu seiner Verantwortung



Was haben saubere Luft in den Städten und Berufe mit aussichtsreichen Perspektiven miteinander zu tun? Die gemeinsame Verbindung ist der ÖPNV. Beispielhaft für dessen zentrale gesellschaftliche Bedeutung stehen die Themen Luftreinhaltung und Arbeitsplätze. Busse und Bahnen sind nicht nur ein effektives Mittel gegen drohende Fahrverbote. Sie bieten auch Auszubildenden, Studierenden, Quereinsteigern und Fachkräften ein spannendes Berufsfeld. Zum einen ist eine funktionierende Mobilität – am besten mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie Bussen und Bahnen – ein wesentlicher Faktor dafür, dass sich Menschen in ihren Städten wohlfühlen. Zum anderen stärkt eine sinnstiftende Arbeit und eine Aufgabe, die der Gesellschaft einen Mehrwert bringt, auch das Gefühl von Zufriedenheit. Und an attraktiven, vielfältigen Berufen mit Perspektiven sowie an offenen Stellen haben die Verkehrsunternehmen eine Menge zu bieten. Bei beiden Themen – Mobilität und Arbeit – stehen wir also als Verkehrsunternehmen mit in der gesellschaftlichen Verantwortung. Dieser Verantwortung haben wir uns in der Vergangenheit immer

gestellt – etwa beim Thema Ausbildung und der Integration von Flüchtlingen. Und wir werden diese Verantwortung auch in Zukunft wahrnehmen.

Hiermit möchte ich mich von Ihnen – den Leserinnen und Lesern von „VDV Das Magazin“ – verabschieden. Meine Amtszeit als VDV-Präsident neigt sich ihrem Ende entgegen, und in wenigen Wochen gehe ich in den Ruhestand. Mein Nachfolger wird Anfang November gewählt und Sie in der nächsten Ausgabe an dieser Stelle auf die Lektüre unseres Verbandsmagazins einstimmen. Für Ihre Aufmerksamkeit und vielleicht auch Ihre Leidenschaft, mit der Sie sich unseren Themen widmen, möchte ich mich bedanken. Wir erleben politisch spannende Zeiten – nicht nur beim Thema Mobilität. Haltung zu zeigen und zu bewahren, ist so wichtig wie schon lange nicht mehr. Das gilt für uns als Verkehrsunternehmen genauso wie für jeden Einzelnen.

Herzlichst Ihr
Jürgen Fenske

VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial

Der ÖPNV steht zu seiner Verantwortung.

4 VDV im Bild

Mobilitätsgestalterinnen: Kreative Frauen für ihre Ideen ausgezeichnet

6 Titelstory

Öffentlicher Verkehr bietet Arbeit und Berufe mit Perspektiven.

Seite 9: VDV-Personalausschussvorsitzender Gisbert Schlotzhauer im Interview zu Arbeitsmarktfragen

12 Aus dem Verband

VDV-Präsident Jürgen Fenske auf dem Rheinischen Abend in den Ruhestand verabschiedet

14 Hintergrund

EU und Land Thüringen fördern mit 26 Millionen Euro Trams für Erfurt.

16 Aus dem Verband

Wie sich Verkehrsunternehmen für das Erreichen der weltweiten Nachhaltigkeitsziele engagieren

20 Aus dem Verband

Teilnehmer gestalten Programm des VDV-Marketingkongresses selbst.

22 Aus dem Verband

VDV-Sommeruni: Fachübergreifend an gemeinsamer Idee gearbeitet

25 Aktuell

„Hypermotion“ ist die Veranstaltung zum digitalen Wandel.

26 Unterwegs im Netz

Urlaubsregion Südtirol steigt um auf den ÖPNV.

30 Zu guter Letzt

BSAG visualisiert Kundenwünsche mithilfe von Graphic Recording.



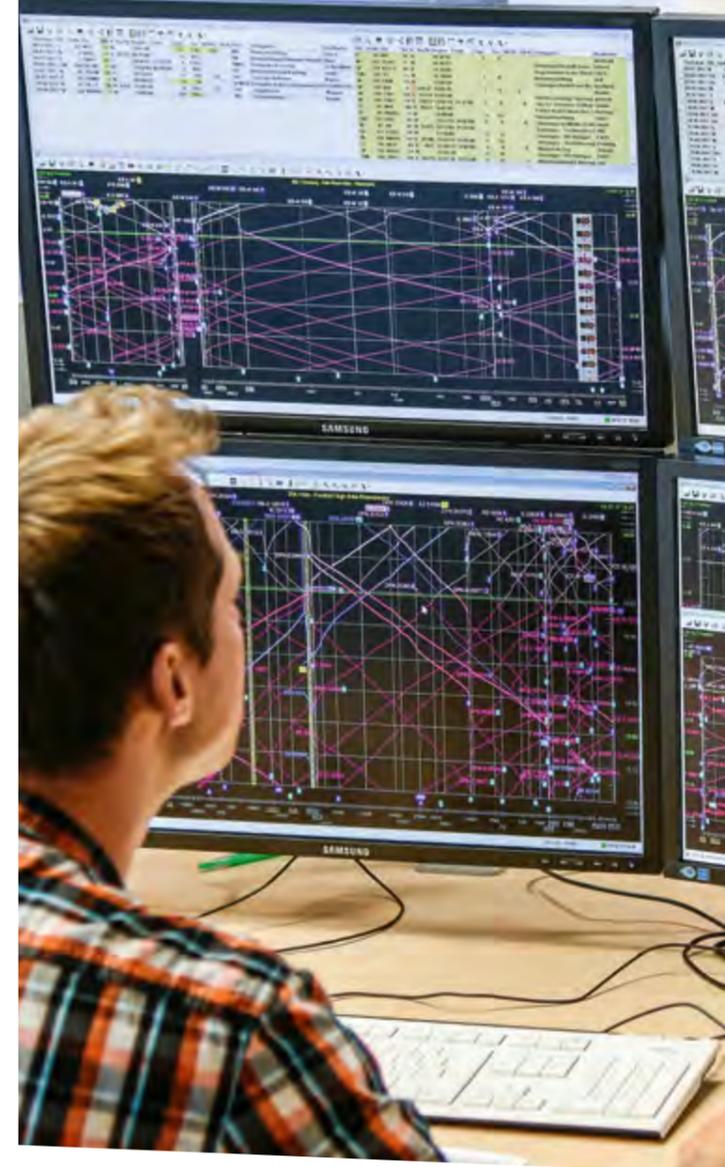
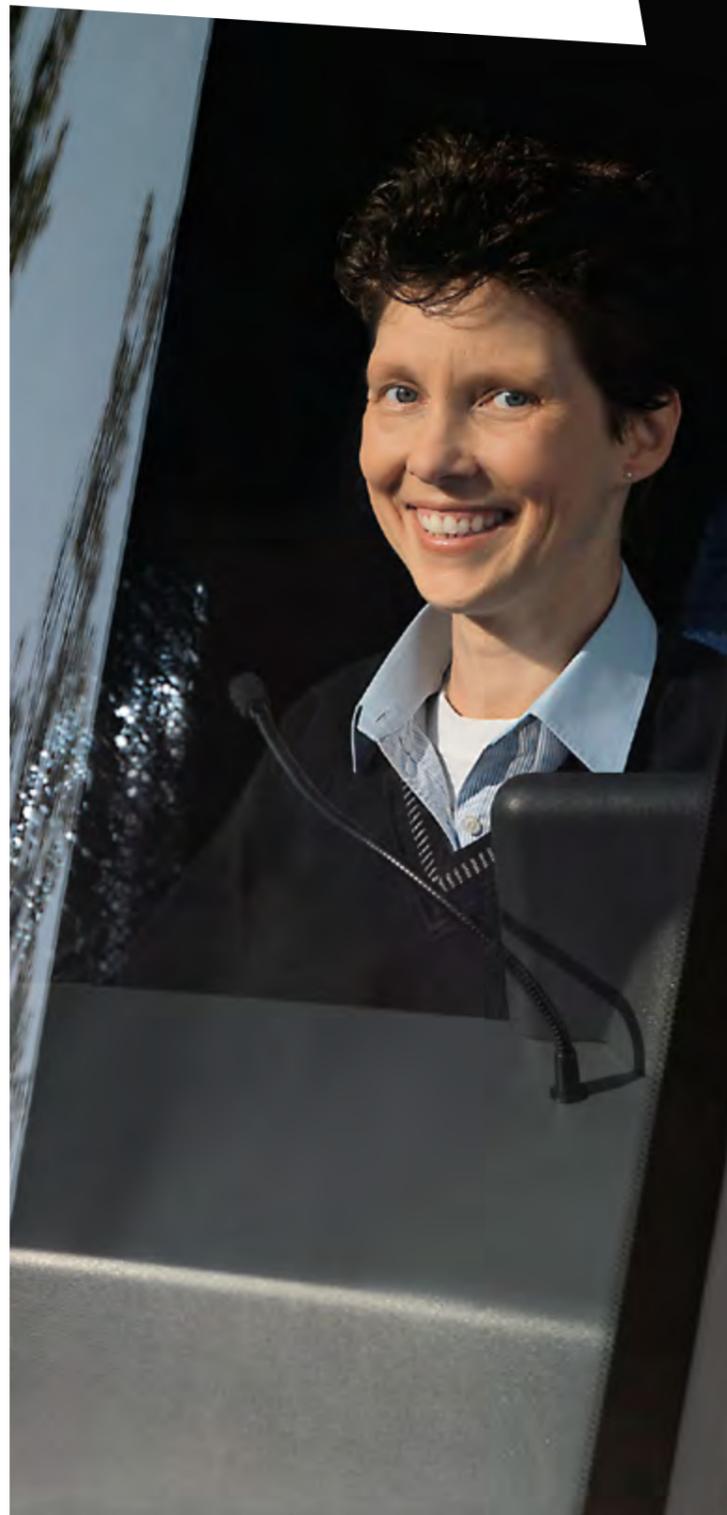
VDV Das Magazin
auch online unter:
www.vdv-dasmagazin.de



Kreative Frauen für ihre Ideen ausgezeichnet

Sie arbeiten in der Bahnbranche, und sie erfinden die Mobilität gerade neu: Nicole Michel, Sylvia Lier, Jane Grabowski und Simone Bauer (Foto v. l. n. r.) sind auf der InnoTrans mit dem „Innovationspreis Mobilitätsgestalterin“ ausgezeichnet worden. Nicole Michel ist Industriedesignerin bei Bombardier Transportation und hat mit ihrem Fahrradhalter, der in Züge eingebaut wird, gewonnen. Den Energiehunger einer Lok im Standbetrieb hat Diplomingenieurin Jane Grabowski von Siemens Mobility gezügelt. Als Expertin in der Schweißaufsicht hat Simone Bauer von Spitzke eine Methode entwickelt, Arbeiter vor Rauch und Strahlung zu schützen. Sylvia Lier von DB Connect könnte mit ihrem „Mobilitätsbudget“, das vom Arbeitgeber gezahlt wird, die Dienstreisep Praxis und die private Mobilität umkrepeln. Ins Leben gerufen wurde der Innovationspreis vom Frauennetzwerk der Allianz pro Schiene. Auch der VDV war in der Jury vertreten.

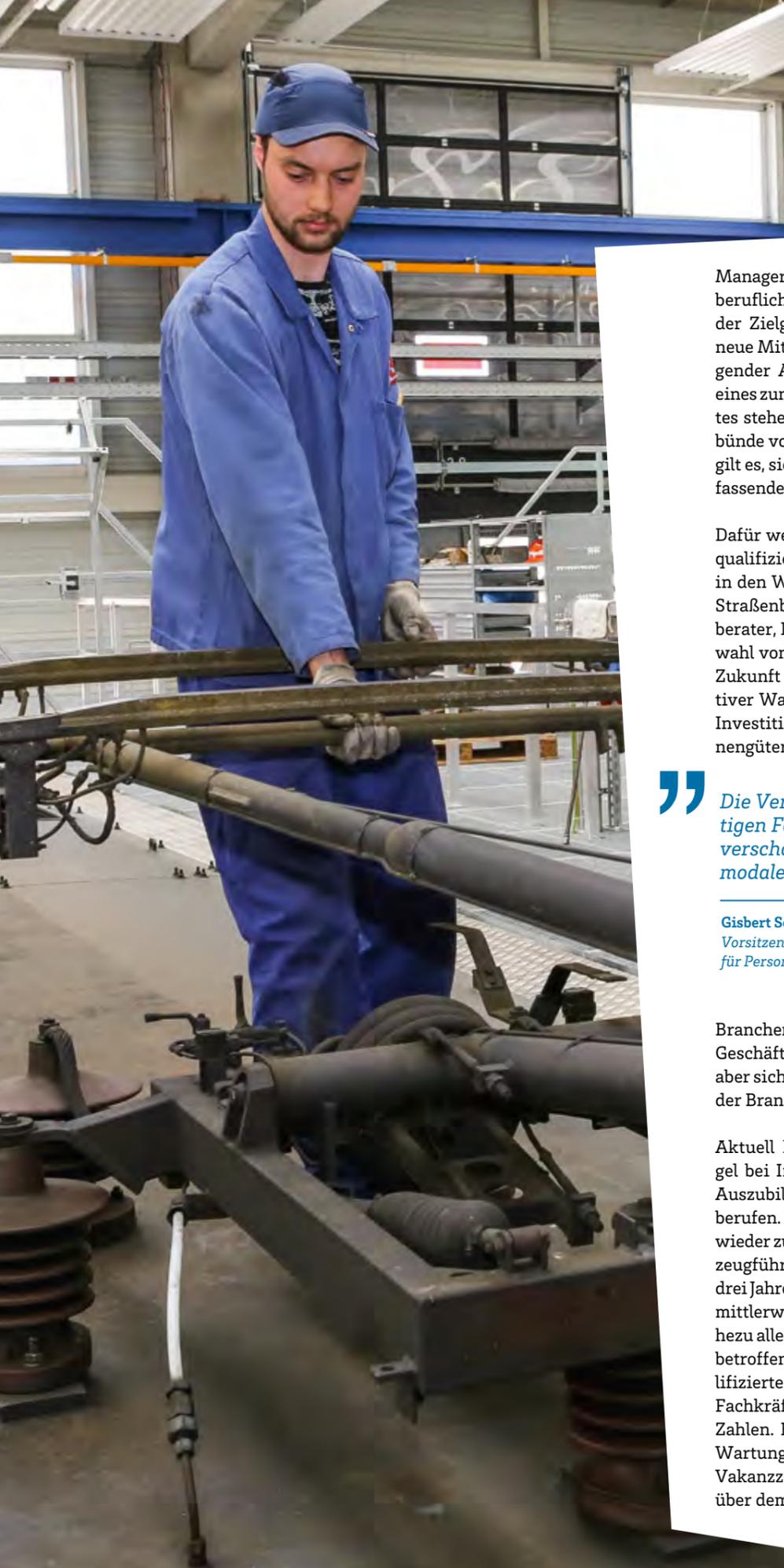
Arbeit und Berufe mit *Perspektiven*



Selten zuvor war in Deutschland die Zahl der offenen Stellen so hoch – und die Nachfrage von Bewerbern so gering. Das gilt auch für die Mobilitätsbranche. Attraktive Berufe stoßen auf nahezu geschlossene Arbeitsmärkte. Dabei wird der Nahverkehr bis 2030 die Hälfte aller Stellen wiederbesetzen müssen. Und das Wachstum im Sektor, das mit der bevorstehenden Verkehrswende einhergeht, wird den Fachkräftemangel wohlmöglich verschärfen.

Für die Mobilitätsbranche wird 2030 ein Schlüsseljahr. Dann sollen ein Drittel mehr Busse und Bahnen als heute unterwegs sein und fast ein Viertel mehr Güterverkehr über die Schiene laufen. Dass diese Ziele erreichbar sind, zeigen die Studie „Deutschland mobil 2030“ und der Masterplan Schienengüterverkehr. Mobilität wird geprägt sein von Vielfalt, Vernetzung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit. „Diese vier Eckpunkte werden auch die künftigen Tätigkeits- und Berufestrukturen in der Branche prägen“, erläutert Dr. Jan Schilling, beim VDV Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV: „Bestehende Berufe wandeln sich, neue Berufe werden entstehen.“

Verkehrslenkung und die Organisation multimodaler Verkehre benötigen qualifizierte Elektroniker, System- und Fachinformatiker sowie Netzwerkarchitekten. Talentierte Data Scientists, Mobilitätsberater und Datenschutzexperten sorgen dafür, dass neue flexible Angebote für Kunden entstehen und intermodale Mobilitätsplattformen erfolgreich laufen. Instandhaltungsprozesse an Fahrzeugen und Infrastruktur werden digitaler durch 3-D-Druck-Spezialisten und hochqualifizierte Mechatroniker. Environment Experts gewährleisten umweltfreundliche Mobilität, Hochvolt-Ingenieure machen Fahrzeuge elektromobil, und schließlich sorgen Recruiter und Social Media →



Manager dafür, dass die Mobilitätsbranche ihre berufliche Attraktivität in die medialen Kanäle der Zielgruppen kommuniziert und engagierte neue Mitarbeiter gewinnt. Denn angesichts steigender Anforderungen durch die Kunden und eines zunehmend multimodalen Mobilitätsmarktes stehen die Verkehrsunternehmen und -verbände vor weitreichenden Aufgaben. Schließlich gilt es, sich vom klassischen Beförderer zum umfassenden Mobilitätsdienstleister zu wandeln.

Dafür werden auch in den bestehenden Berufen qualifizierte Mitarbeiter benötigt: im Fahrdienst, in den Werkstätten, in den Zentralen, Bus- und Straßenbahnfahrer, Betriebswirte, Mobilitätsberater, Ingenieure. Das ist nur eine kleine Auswahl von Berufen, die bereits heute und auch in Zukunft gefragt sind. Mobilität wird ein innovativer Wachstumsmarkt mit milliardenschweren Investitionen. „Personenverkehr und der Schienengüterverkehr sind alles andere als altbackene

„ *Die Verkehrswende wird den derzeitigen Fachkräftemangel noch deutlich verschärfen – etwa, wenn wir multimodale Mobilitätsmanager benötigen.*

Gisbert Schlotzhauer,
Vorsitzender des VDV-Ausschusses
für Personalwesen

Branchen“, verdeutlicht Michael Weber-Wernz, Geschäftsführer der VDV-Akademie: „Langsam, aber sicher kommt Musik rein. Der Arbeitsmarkt der Branche wird attraktiv und agil.“

Aktuell herrscht jedoch akuter Personalmangel bei Ingenieuren, IT-Experten, Fachkräften, Auszubildenden und insbesondere in den Fahrerufen. Bei Bussen und Bahnen kommt es immer wieder zu Angebotseinschränkungen. Triebfahrzeugführer gilt in Deutschland seit mittlerweile drei Jahren als der Engpassberuf schlechthin – ein mittlerweile strukturelles Problem, von dem nahezu alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) betroffen sind. Bundesweit fehlen allen EVU qualifizierte Mitarbeiter. In ihrer Engpassanalyse für Fachkräfte liefert die Bundesagentur für Arbeit Zahlen. Bei Fachkräften zur Überwachung und Wartung der Verkehrsinfrastruktur beträgt die Vakanzzeit 175 Tage. Sie liegt damit 63 Prozent über dem Durchschnitt aller Berufe. Noch länger



VIER FRAGEN AN ...

„VDV Das Magazin“ sprach mit Gisbert Schlotzhauer (Foto), Personalvorstand der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (Bogestra) und Vorsitzender des Ausschusses für Personalwesen im VDV, über aktuelle Fragen zum Arbeitsmarkt.

Vor welchen Herausforderungen stehen die Verkehrsunternehmen beim Thema Personal?

» **Gisbert Schlotzhauer:** Der Druck aus dem Arbeitsmarkt ist da. Schon jetzt nehmen die Abwerberversuche bei den Triebfahrzeugführern und Busfahrern zu. Und in den nächsten Jahren müssen wir verstärkt Personal aufgrund der natürlichen Fluktuation ersetzen und qualifiziertes Personal hinzugewinnen. Dabei wird die Verkehrswende den derzeitigen Fachkräftemangel noch deutlich verschärfen – etwa, wenn wir multimodale Mobilitätsmanager benötigen. Für diese Herausforderungen müssen sich die Verkehrsunternehmen in ganz neuer Form auf dem Arbeitsmarkt präsentieren.

Wie könnte das aussehen?

» Wir als Verkehrsunternehmen haben nur eine Chance, wenn wir die jungen Menschen schon früh an uns binden. Dafür müssen wir beim Recruiting digitaler werden, denn bei den jungen Menschen dreht sich nahezu alles ums Netz. Bei der Bogestra platzieren wir beispielsweise bestimmte Stellenangebote über Spezialisten im Internet. Vor allem bei kleineren Verkehrsunternehmen ist digitales Recruiting, für das ohnehin andere Regeln gelten, eine große Herausforderung. Zur Unterstützung wird der VDV im Rahmen seiner Arbeitgeberinitiative ab Beginn des kommenden Jahres einen Instrumentenkasten mit einem vielfältigen Angebot an spezifischen Werbemitteln zur Verfügung stellen. Wir werden uns stärker um spezielle Zielgruppen kümmern und frühzeitig mit Informationen und Marketing ansetzen. Für Berufe, in denen wir nicht selber ausbilden – wie beispielsweise Ingenieure und IT-Spezialisten – sollten wir stärker in die Hochschulen gehen. Auch über Praktika und Themen für Bachelor- und Masterarbeiten sowie die jährlich stattfindende VDV-Sommeruniversität können wir noch stärker in Kontakt zu Studierenden kommen.

Was hat die Branche den Bewerbern zu bieten?

» Finanziell können wir mit anderen Bereichen in Wirtschaft und Industrie oftmals nicht mithalten. Wir haben aber unsere eigenen Werte. Die Verkehrsunternehmen bieten regionale und sichere Arbeitsplätze, bieten Menschen interessante Perspektiven, vielfältige Freiräume sowie ein hohes Maß an Verantwortung und Unterstützung in schwierigen Lebenslagen. Bei unseren Unternehmen gelten hohe Sozialstandards. Und die Ausbildung findet auf hohem Niveau in gut ausgestatteten Bereichen statt. Hinzu kommt, dass Mobilität und ihre Entwicklung derzeit einen großen Bedeutungszuwachs erfahren und ihre Anbieter – die Verkehrsunternehmen – als Arbeitgeber an Attraktivität gewinnen.

Trotzdem gilt die Branche bei jungen Menschen als wenig attraktiv.

Wie kommt das?

» Hier spielen häufig fehlende Informationen über Berufe und hier und da Vorurteile eine Rolle. Die Vielfalt an unterschiedlichen Tätigkeiten wird nicht gesehen. Hier stehen wir als Verkehrsunternehmen in Bezug auf Transparenz und Kommunikation noch stärker in der Pflicht. Beispielsweise stammt die Vorstellung vom Beruf des Busfahrers bei vielen noch aus der Zeit, als sie selber mit dem Bus zur Schule gefahren sind. Aber viele Busfahrer fühlen sich bei ihren Verkehrsbetrieben sehr wohl: Sie sind hinter dem Steuer ihr eigener Herr, ihnen sitzt kein Vorgesetzter direkt im Nacken und sie erleben viele positive Momente mit ihren Fahrgästen. Wenn man sieht, was unsere Busfahrer im Verkehr und im Kontakt mit unseren Kunden täglich leisten, ist das ein Beruf, dem man mit viel Wertschätzung begegnen muss.

dauert es, eine Stelle für Triebfahrzeugführer zu besetzen. Mit 193 Tagen (2017: 167 Tage) haben sie die längste Vakanzzeit aller technischen Engpassberufsgruppen – 80 Prozent über dem Schnitt aller Berufe. Für diese Berufsgruppe kann laut Bundesagentur der Bedarf auch nicht aus der Arbeitslosigkeit gedeckt werden. Auf 100 gemeldete offene Stellen kommen bundesweit rechnerisch nur 36 Arbeitslose.

„Die Ursache für den akuten Personalmangel liegt keineswegs darin, dass die Unternehmen unattraktiv wären. Mobilität ist ein Megathema“, erläutert Jan Schilling: „Vielmehr fehlt es der Branche an Wahrnehmung und Kommunikation in die Bewerbermärkte. Wir sind hier teils noch zu zaghaft.“

193
TAGE

dauert es, bis eine vakante Triebfahrzeugführer-Stelle wieder besetzt ist, so die Bundesagentur für Arbeit in ihrer Engpassanalyse für Fachkräfte.

Deshalb arbeitet der VDV zurzeit an einer Arbeitgeberinitiative (siehe Infokasten S. 10), die die Unternehmen in der Personalgewinnung unterstützen, das Interesse an der Branche erhöhen und über Möglichkeiten und Chancen informieren soll. „Wir wollen die unterschiedlichsten Menschen für die verschiedensten Tätigkeiten begeistern – zumal diese Aufgaben Sinn stiften und einen hohen gesellschaftlichen Nutzen haben“, erklärt Jan Schilling.

Und die Aussichten werden sich für Bewerber noch weiter verbessern. Denn allein schon die „natürliche“ Fluktuation wird für die Personalisten in den Verkehrsbetrieben zur Herausforderung: Die Altersstruktur in den Unternehmen bringt in den kommenden Jahren einen →



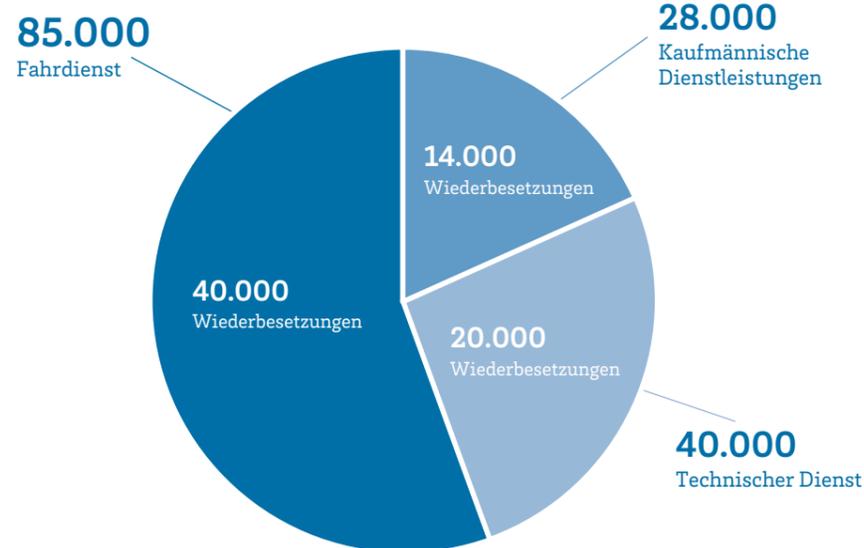
erheblichen Einstellungsbedarf mit sich. Wenn die Generation der „Baby-Boomer“ in den Ruhestand geht, muss im Zeitraum bis 2030 für fast die Hälfte der 150.000 im öffentlichen Personenverkehr Beschäftigten eine Neubesetzung gefunden werden. Von den 70.000 bis 80.000 dieser Stellen wird nur jede Fünfte von einem Auszubildenden besetzt werden können. Ebenso wie andere Dienstleistungs- und Wirtschaftsbranchen, stehen die Verkehrsunternehmen aber nicht nur vor der Aufgabe, die Auswirkungen des demografischen Wandels zu meistern. Hinzu kommen

Veränderungen infolge der Digitalisierung und des Klimaschutzes. Michael Weber-Wernz von der VDV-Akademie ist sich sicher, dass die Gesellschaft Veränderungen wolle und bereits anders auf die Verkehrsunternehmen schaue: „Wer den Wandel aktiv mitgestalten will, kann dies in der Mobilitätsbranche hervorragend tun.“

i VDV BEREITET INITIATIVE FÜR ARBEITGEBER VOR

Interesse an den Verkehrsberufen wecken, das Image der Branche durch Informationen verbessern und die Verkehrsunternehmen operativ unterstützen, Personal zu gewinnen. Das sind die Ziele der Arbeitgeberinitiative, die der VDV Anfang kommenden Jahres starten wird. Kernstück der Initiative ist ein Webportal, das sich an Auszubildende, Studenten, Quereinsteiger und Fachkräfte richtet. Hier sollen neben Porträts von Unternehmen und Berufen auch Stellenangebote abrufbar sein. Ergänzt wird dies durch einen Instrumentenkoffer mit Softwareanwendungen und Materialien wie Fotos, Filmen und Texten, die die Verkehrsunternehmen beim Recruiting einsetzen können. Dritter Bestandteil ist eine Imagekampagne der Branche, für die beispielsweise Fahrzeuge als Werbeträger und flankierend Onlinekanäle genutzt werden.

WIEDERBESETZUNGEN BIS 2030
(bei ca. 150.000 Beschäftigten im ÖPNV insgesamt)



ZWEI WEGE FÜHREN ZUM BERUF DES BUSFAHRERS

Im städtischen Personennahverkehr arbeiten derzeit rund 45.000 Busfahrer. 50 bis 60 Prozent dieser Stellen müssen in den kommenden zehn Jahren aufgrund von altersbedingtem Ausscheiden und des zu erwartenden Verkehrswachstums neu besetzt werden.

Zum Beruf führen zwei Wege: Einerseits gibt es Busfahrer, die eine dreijährige Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF) oder zum Berufskraftfahrer absolviert haben. Dahinter stehen serviceorientierte Ausbildungen mit betrieblichen und kaufmännischen Schwerpunkten wie insbesondere beim FiF sowie eine betriebliche und technische Ausrichtung wie beim Berufskraftfahrer. In die Ausbildung integriert sind der Erwerb des Führerscheins und des Befähigungsnachweises nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz sowie die Linieneinweisung. Das Mindestalter für den Einsatz in der Personenbeförderung beträgt 18 Jahre. Anders als der Berufskraftfahrer kann der FiF auch einen Straßenbahnführerschein während oder nach seiner Berufsausbildung erwerben und als sogenannter Kombifahrer Busse und Bahnen steuern.

Als angelernte Busfahrer arbeiten auch Beschäftigte ohne verkehrsspezifische Ausbildung. Sie durchlaufen eine Fahrschule – entweder eine unternehmenseigene oder eine private – und erwerben in der Regel nach drei Monaten nach bestandener Prüfung die Fahrerlaubnis Klasse D/DE. Außerdem müssen sie eine 140-stündige Grundausbildung nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz absolvieren, um in einer anschließenden Prüfung vor der IHK den sogenannten Befähigungsnachweis zu erhalten. Danach erfolgt eine mehrwöchige Linieneinweisung durch den Verkehrsbetrieb. Das Mindestalter für den Einsatz in der Personenbeförderung ist hier 21 Jahre. Je nach Unternehmen sind 75 bis 90 Prozent der Busfahrer als „Quereinsteiger“ tätig. Sie kommen aus unterschiedlichen Berufsfeldern.

Auch Lkw-Fahrer können zum Busfahrer umsatteln. Dazu müssen sie die Fahrerlaubnis Klasse D/DE – meistens in einer verkürzten Fahrschulaausbildung – und ebenfalls in einer verkürzten Ausbildung den Befähigungsnachweis nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz erwerben.

Das Einstiegsgehalt für Busfahrer in kommunalen/städtischen Verkehrsunternehmen liegt zwischen 2.300 und 2.400 Euro. Hinzu können Zeitzuschläge kommen. Abhängig von der Betriebszugehörigkeit ist ein stufenweiser Aufstieg bis zu etwa 2.700 bis 2.800 Euro möglich.

„Für die großartige Arbeit, die Sie geleistet haben“ bedankte sich Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer beim scheidenden VDV-Präsidenten Jürgen Fenske (gr. Foto). VDV-Vizepräsident Knut Ringat (Foto u. rechts) zufolge sei es Jürgen Fenske zu verdanken, dass der Verband sein politisches Profil geschärft habe. Dr. Richard Lutz (Foto u. links) hob Jürgen Fenskens unternehmerischen Sachverstand und sein leidenschaftliches Engagement für die Verkehrsbranche hervor.



VDV-Vizepräsident: Knut Ringat wiedergewählt

Prof. Knut Ringat ist als Vorsitzender des VDV-Verwaltungsrats der Sparte Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen wiedergewählt worden. Die Vertreter der rund 50 im VDV organisierten Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen haben Ringat in ihrer turnusgemäßen Sitzung einstimmig bestätigt. Damit bleibt der Sprecher der Geschäftsführung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) einer der fünf VDV-Vizepräsidenten. „Wir freuen uns sehr, dass Knut Ringat uns weiterhin unterstützt“, sagte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Dank seiner langjährigen Erfahrung an der Spitze großer Verbundorganisationen ist er ein absoluter Nahverkehrsexperte. Das hilft uns vor allem bei den Herausforderungen, die die Digitalisierung mit sich bringt – etwa beim Aufbau unserer Branchenplattform ‚Mobility inside‘“. Als VDV-Vizepräsident vertritt Knut Ringat die Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen seit 2009 im Vorstand und Präsidium des Verbands.

Mit Haltung, Herzblut und Sachverstand

„Es war mir nicht nur eine Ehre, sondern überwiegend eine Freude.“ Mit diesen Worten verabschiedete sich Jürgen Fenske als VDV-Präsident. Den Rahmen seiner Verabschiedung bildete der Rheinische Abend, der aus diesem besonderen Anlass in DB-Räumlichkeiten des Berliner Hauptbahnhofs stattfand. Als Chef der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) geht Jürgen Fenske Ende des Jahres in den Ruhestand und scheidet damit als VDV-Präsident mit der bislang längsten Amtszeit aus. Im November 2009 wurde er erstmalig in dieses Ehrenamt gewählt und anschließend zweimal bestätigt. Jürgen Fenske bedankte sich bei seinen Weggefährten für die vielen persönlichen Gespräche sowie die Kollegialität im Präsidium und Vorstand des VDV: „Wir haben immer ein gemeinsames Ergebnis gefunden.“ Sein besonderer Dank galt den Hauptamtlichen im VDV – allen voran Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. „Ich habe mich vom Hauptamt im unvergleichlichen Maße getragen gefühlt.“

Als schlagkräftiges Doppel und unbequemen Gesprächspartner für die Politik würdigte Andreas Scheuer die VDV-Spitze aus Präsidium und Geschäftsführung: „Wenn die Fenske-Wolff-Kombination auftaucht, muss man schon aufpassen.“ Denn dann geht es oft um die Finanzen. „Herr Fenske, Sie haben die Stimme erhoben, damit der Bund mehr Geld zur Verfügung stellt“, sagte der Bundesverkehrsminister. Die Fortschritte bei der Finanzierung von Verkehr und Verkehrswegen, die Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“, die das Thema Verkehrsinfrastruktur stärker in das Bewusstsein von Politik und Öffentlichkeit rückte, sowie die Initiative, 1.000 Flüchtlinge durch einen Verkehrsberuf bei der Integration zu unterstützen: Diese besonderen Erfolge aus Fenskens Amtszeit hob Prof. Knut Ringat hervor. Der VDV-Vizepräsident betonte, dass in dieser Zeit auch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen unter dem gemeinsamen Dach

des VDV zu einer bedeutenden Lobby zusammengewachsen seien. Jürgen Fenske sei es gelungen, den Stellenwert des VDV in der Politik auszubauen. Ringat: „Es war einfach eine gute Zeit – fachlich souverän und politisch geführt.“ Dass viel erreicht wurde, betonte auch Dr. Richard Lutz, Bahnchef und Gastgeber des Rheinischen Abends. Angesichts des Masterplans Schienengüterverkehr und des Zukunftsbündnisses Schiene „ist Aufbruchsstimmung da“, so der Vorstandsvorsitzende der DB: „Jürgen Fenske hat sich mit viel Herzblut und unternehmerischem Sachverstand eingesetzt.“

Jürgen Fenske machte einmal mehr deutlich, dass der ÖPNV eine zentrale gesellschaftspolitische Bedeutung hat. Eine funktionierende Mobilität trage dazu bei, dass sich die Menschen in ihren Städten wohlfühlen. Ebenso wichtig sei die Rolle der Verkehrsunternehmen auf dem Arbeitsmarkt und für die Integration. „Wir haben unsere gesellschaftspolitische Verantwortung immer wahrgenommen“, sagte der scheidende VDV-Präsident: „Und es ist mir wichtig, dass wir sie weiter wahrnehmen.“

Den Rheinischen Abend eröffnete VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. „Ich bin stolz und dankbar für die Zeit“, sagte er über die Zusammenarbeit mit Jürgen Fenske.

„Neue Ernsthaftigkeit“ in der Bahnpolitik

Eine „neue Ernsthaftigkeit“ in der Bahnpolitik haben der VDV und sieben Eisenbahnverbände der Bundesregierung attestiert. Es sei der „bahnfreundlichste Koalitionsvertrag, den wir als Bahnverbände je gesehen haben“, sagte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Nach den Ankündigungen in diesem Koalitionsvertrag seien innerhalb von sechs Monaten die Trassenpreise halbiert und der Deutschland-Takt sowie die Innovationsförderung auf den Weg gebracht worden. „Die neue Ernsthaftigkeit ist jedoch noch nicht in den Haushalten angekommen“, kritisierte Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahnen. Das Verbändebündnis wünscht sich von der Bundesregierung mehr Entschlossenheit und die richtige Weichenstellung beim Thema Verkehrswende. Denn bis 2021 sollen die Haushaltsmittel für die Schiene wieder sinken. Zudem sei mehr Kostengerechtigkeit im Verkehr vonnöten.





„Wir haben gesagt, was passiert, wenn nicht in den ÖPNV investiert wird“

Erfurt bekommt 14 neue Straßenbahnen. Möglich machen das Fördermittel in Höhe von 26 Millionen Euro, die von der EU und vom Freistaat Thüringen zur Verfügung gestellt werden. Die neuen Fahrzeuge sollen helfen, das stark wachsende Fahrgastaufkommen in der Landeshauptstadt zu bewältigen. Für die Unterstützung beim Kauf der 40 Meter langen Trams hatten sich die VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen und die Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) intensiv eingesetzt – unter anderem Ende Juni bei der Länderkonferenz der Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“. „VDV Das Magazin“ sprach darüber mit Myriam Berg (Foto), EVAG-Vorstand und stellvertretende Vorsitzende der VDV-Landesgruppe.

Frau Berg, warum benötigt Erfurt so dringend neue Straßenbahnen?

» **Myriam Berg:** In Erfurt fahren an Werktagen 150.000 Menschen mit der Stadtbahn und dem Bus – und es werden immer mehr. Zwischen 2011 und 2017 lag das Fahrgastplus bei sieben Prozent, bis 2025 erwarten wir einen weiteren Anstieg von zehn Prozent. Zu den Stoßzeiten sind unsere Bahnen über- voll. Das können wir unseren Fahrgästen auf Dauer nicht zumuten. Außerdem kommen die Bahnen, die nach der Wiedervereinigung angeschafft wurden, allmählich in die Jahre.

Wie kam es zu dieser überraschenden Zuwendung der Fördermittel?

» So überraschend war es für uns nicht. Nachdem sich Ministerpräsident Bodo Ramelow erfolgreich dafür eingesetzt hatte, dass die Mitte-Deutschland-Verbindung der Deutschen Bahn im Bundesverkehrswegeplan höher priorisiert wurde, öffnete sich über die Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) eine weitere Tür. Hinzu kamen elf Millionen Euro des Freistaates Thüringen. Nun liegt die Förderung unserer neuen Straßenbahnen knapp unter 50 Prozent. Ohne dieses Geld wäre so eine Neuanschaffung für die EVAG nicht zu stemmen gewesen. Dafür möchte ich mich bei allen Beteiligten bedanken.

Über einen warmen Geldsegen würden sich die Verkehrsbetriebe in Gera, Gotha, Jena und Nordhausen sicherlich ebenso freuen. Wie soll es dort weitergehen?

» Der Freistaat hat mit dem Förderbescheid ein eindeutiges Signal auch an die anderen thüringischen Straßenbahn-



städte gesendet. Erfurt konnte zum Zug kommen, weil wir im Moment der einzige Verkehrsbetrieb sind, bei dem ein Beschaffungsprogramm läuft. Jetzt kommt es darauf an, dass die Branche zusammen mit der Politik auch für die anderen Städte ein gemeinsames Finanzierungs-konzept erarbeitet.

Die VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen und Sie persönlich haben intensiv für die Fördermittel geworben. Wie sind Sie vorgegangen?

» Wir haben immer klar gesagt, dass zuerst in die Infrastruktur und in Fahrzeuge investiert werden muss, bevor wir die Mobilitätsangebote ausbauen können. Und erst im dritten Schritt können wir über besondere Tarifangebote nachdenken. Der Dialog, den wir dazu mit der Politik in der Kommune und im Freistaat geführt haben, lief sehr faktenbasiert, sachlich und konstruktiv.

Welche Rolle spielte dabei die Länderkonferenz Ende Juni?

» Ich glaube, auch auf der Länderkonferenz ist es uns gut gelungen, die Lage darzustellen. Wir bekamen eine große öffentliche Aufmerksamkeit, und unsere Themen sind von der Politik verstanden worden. Wir sind nicht als Bittsteller

aufgetreten, sondern haben die Brisanz verdeutlicht, was passiert, wenn nicht in den ÖPNV investiert wird. Am dritten Werktag nach der Länderkonferenz hatten wir einen bereits länger geplanten Termin beim Ausschuss für Infrastruktur des Thüringer Landtages. Dort überraschte uns der Staatssekretär des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft,

Dr. Klaus Sühl, mit der Idee für ein Sonderprogramm Straßenbahnbeschaffung, das ab 2019 gelten soll. Damit soll für alle Thüringer Straßenbahnbetriebe eine verlässliche, solide Finanzierungsbasis und Planungssicherheit für unsere Investitionsprojekte geschaffen werden. Für die 14 neuen Straßenbahnen der EVAG, die bereits in 2018 bestellt werden sollten, musste eine andere Lösung her. Hier haben sich alle ordentlich ins Zeug gelegt: Unsere Mitarbeiter bei der EVAG, das Ministerium und die Thüringer Aufbaubank

„Zuerst muss in Infrastruktur und Fahrzeuge investiert werden, bevor wir die Mobilitätsangebote ausbauen können.“

Myriam Berg, EVAG-Vorstand und stellvertretende Vorsitzende der VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen

als Fördermittelgeber. Unser Engagement hat sich gelohnt: Voraussichtlich ab Ende 2020 werden die Erfurter mit den ersten der 14 neuen Bahnen fahren können. Und mit weiteren zehn neuen Fahrzeugen wollen wir bis 2024 unsere Flotte auf 84 Bahnen ausbauen und so unsere gesamte Beförderungskapazität um fast ein Drittel erhöhen.

Baustein für Baustein enkelgerecht

Mit ihren Bussen und Bahnen stehen die Verkehrsunternehmen grundsätzlich für nachhaltige Mobilität. Nachhaltigkeit bedeutet jedoch weit mehr als nur Klimaschutz. „VDV Das Magazin“ zeigt in einer dreiteiligen Serie, in welchen unterschiedlichen Bereichen sich Verkehrsunternehmen in ihren Städten dafür engagieren, die globalen Ziele für Nachhaltigkeit zu erreichen.

September 2015: 193 Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen verabschieden in New York die globale „Agenda 2030“. Für die nachhaltige Entwicklung der Welt geben 17 konkrete Ziele erstmalig einen verbindlichen Rahmen vor – die Sustainable Development Goals (SDGs). Auch die Bundesregierung hat sich verpflichtet, die Agenda 2030 umzusetzen, und ihre nationale Nachhaltigkeitsstrategie in der Neuauflage von 2016 auf den SDGs aufgebaut. „Aber nicht nur Regierungen und die Wirtschaft – und damit natürlich auch wir als Verkehrsunternehmen – sind jetzt gefordert, sondern jeder Einzelne auf diesem Planeten“, verdeutlicht Gerrit Poel die Dringlichkeit. Der Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Bayern koordiniert innerhalb des Verbands bundesweit die Aktivitäten zum Thema Nachhaltigkeit. Schon seit zehn Jahren befasst sich beim VDV ein Ausschuss mit dem Thema Nachhaltigkeit. Nachdem die Agenda 2030 verabschiedet worden war und die Bundesregierung Anfang des vergangenen Jahres eine Neuauflage ihrer Nachhaltigkeitsstrategie vorgelegt hatte, bekam das Thema verbandsintern und in der Öffentlichkeit noch einmal Schub. „Die Verkehrsunternehmen tragen schon jetzt mit ihrer Arbeit an vielen Stellen dazu bei, die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen“, sagt Gerrit Poel. Von den insgesamt 17 SDGs (siehe Seite 19) haben die Verkehrsunternehmen neun ins Auge gefasst, bei denen sie verstärkt daran arbeiten, diese Ziele bis zum Jahr 2030 zu erreichen.



4 HOCHWERTIGE BILDUNG

i LEIPZIGER VERKEHRSBETRIEBE FÖRDERN INNOVATIVES LEBENSLANGES LERNEN

Die Leipziger Verkehrsbetriebe nutzen die Digitalisierung im partizipativen Projekt „Mobile Arbeit wird digital – Digitale Arbeit wird mobil“. Fahrerinnen und Fahrer wurden innovativ mit Tablets ausgerüstet und vernetzt, bilden sich weiter und entwickeln gemeinsam Anwendungsfelder für die Praxis. Auch den Beschäftigten im Büro wird zukünftig ein stärker selbstbestimmtes, orts- und zeitflexibles digital-mobiles Arbeiten ermöglicht. Auszubildende für die Verkehrsbetriebe, Wasserwerke und Stadtwerke lernen sich in der Leipziger Gruppe im Bildungsverbund kennen. Allein für die Verkehrsbetriebe wird in 16 Berufen mit dem Angebot der Übernahme ausgebildet. Der Bedarf an Fachkräften, Aus- und Weiterbildung auch für Quereinsteiger sowie ein lebenslanges Lernen sind Herausforderungen für Unternehmen wie Beschäftigte. Denn bis 2030 werden bei den Verkehrsbetrieben aufgrund der Altersstruktur und in der wachsenden Stadt etwa noch einmal so viele Mitarbeiter wie heute benötigt. Für Leipzig sind die Verkehrsbetriebe in der Daseinsvorsorge unverzichtbar, auch beim Schülertransport. In Bildungsprojekten, etwa für Schüler und Senioren, werden Mobilitätswege mit sicherer Nutzung des ÖPNV aufgezeigt.

i BERUF UND FAMILIE VEREINBAREN: BVG UNTERSTÜTZT IHRE MITARBEITER

Anerkannt vom Europäischen Verband der öffentlichen Arbeitgeber und Unternehmen (CEEP) haben die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) mehrfach den Nachweis erbracht, dass ihre Geschäftspolitik vom Anspruch geleitet ist, nachhaltig zu sein. Dazu zählt auch die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Ein Unterziel des SDG 5 ist es, die geteilte Verantwortung innerhalb eines Haushalts und einer Familie zu fördern, anzuerkennen und wertzuschätzen. Die BVG sieht sich in einer sozialen Verantwortung für die Familien ihrer Mitarbeiter und hat dabei Kinder und Pflegebedürftige im Blick. Beispielsweise informieren externe Referenten zielgruppengerecht über das Thema Pflege. Zudem bietet die BVG Veranstaltungen für Eltern und Kinder an. Das Eltern-Kind-Büro spricht vor allem Vätern und Müttern in der Verwaltung an. An Eltern, die auf den Betriebshöfen arbeiten, richtet sich die Kindertottfallbetreuung. Für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie tragen auch die BVG-Führungskräfte Verantwortung. Zu ihrem Basisprofil gehört der Baustein „Familien- und lebensphasenbewusstes Führen“. Seit 2009 ist die BVG nach dem Audit „Beruf und Familie“ zertifiziert.



5 GLEICHBERECHTIGUNG DER GESCHLECHTER

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



i FREIBURG: ÖPNV-AUSBAU UND STADTENTWICKLUNG VERKNÜPFT

In Freiburg sind Stadt- und Mobilitätsplanung seit jeher eng verzahnt. Mehr als 80 Prozent aller Einwohner Freiburgs wohnen nicht mehr als 500 Meter von einer Stadtbahnhaltestelle entfernt – was nur funktioniert, wenn neue Strecken im Zentrum der Bebauung geplant werden. Das begünstigt eine gegenüber dem ÖPNV positive Einstellung. Vorrangschaltungen an Ampeln, eigene Gleiskörper und ein nahezu hundertprozentiges Angebot an Niederflurbahnen beschleunigen den ÖPNV und ermöglichen eine barrierefreie Nutzung. Tagsüber fahren die Stadtbahnen im Sechs-, 7,5- und Zehn-Minuten-Takt. Rein rechnerisch nutzt jeder Einwohner einmal am Tag die Busse und Bahnen der Freiburger Verkehrs AG (VAG). Im vergangenen Jahr wurden rund 80,5 Millionen Fahrgäste gezählt – etwa 220.000 pro Tag. Die Zahl der Wege, die innerhalb Freiburgs mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, dürfte nochmals deutlich über der ÖPNV-Nutzung liegen. Aufgabe der VAG ist es, ein attraktives Angebot an Bus- und Stadtbahnverkehren bereitzustellen, das nicht nur barrierefrei und möglichst schnell, sondern auch leicht verständlich ist. Vor allem bei den Tarifen: Die Regiokarte des Regio-Verkehrsverbundes Freiburg (RVF) hat keine Zoneneinteilung, und die Bartarife umfassen maximal drei Preisstufen.



i ÜSTRA: IN FÜNF JAHREN KOMPLETT ELEKTRISCH DURCH HANNOVERS UMWELTZONE

Mit ihrer Elektrobussoffensive möchte die Üstra bis 2023 innerhalb der Umweltzone Hannovers komplett elektrisch fahren. Auf sechs Linien sowie auf zwei Betriebshöfen wird dazu schrittweise die Ladeinfrastruktur installiert. Da das Stadtbahnnetz gut ausgebaut ist, gibt es über diese sechs Linien hinaus nur wenige Busse, die die Umweltzone befahren. Bis 2023 will die Üstra 48 neue E-Busse anschaffen – davon 18 Gelenkbusse. Die Fahrzeuge legen jeden Tag zwischen 200 und 300 Kilometer zurück, vereinzelt sogar mehr. Deshalb ist es notwendig, die Batterien unterwegs nachzuladen. Das soll innerhalb der Wendezeiten an den Endpunkten der Linien erfolgen. Vom Busdach fährt ein Stromabnehmer zum Lademast aus. In den kommenden Jahren sollen die Endpunkte der sechs Linien komplett mit Nachlademöglichkeiten für die E-Busse ausgerüstet werden. Zudem sollen die Betriebshöfe vollständig für die Elektrifizierung der Busflotte ausgestattet werden. Damit die E-Busse auf den beiden Betriebshöfen an ihre Energie kommen, wird eine neue Stromversorgung aufgebaut. Aufgrund des Betriebskonzeptes ist ein Mischbetrieb von Elektrobusen und Dieselnissen problemlos möglich.



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

Den Wald trotz lauter Bäume gesehen

Zuhören, Mitmachen, selbst Gestalten und Netzwerken standen in Leipzig zwei Tage lang im Mittelpunkt des VDV-Marketingkongresses.

Ulf Middelberg stimmte im Gespräch mit Bettina Kerschbaumer-Schramek die Kongressteilnehmer auf den Weg durch den Wald der Möglichkeiten ein.

Coach Christian Pessing zeigte den Weg zu kreativen Lösungen.

Bettina Kerschbaumer-Schramek führte durch den Kongress und erläuterte das Barcamp-Prinzip.

In unterschiedlichen Konstellationen tauschten sich die Teilnehmer über ihre Themen aus.

Auch abseits der Sessions gab es genug Zeit für Gespräche (Foto l.). Valerie Eichinger (Foto r.) stellte beim Thema Big Data eine große Relevanz, aber auch eine große Verunsicherung fest.

Wie machen wir aus Megatrends ein Geschäft? Unter anderem um diese Frage ging es beim diesjährigen VDV-Marketingkongress. Die „Rahmenhandlung“ war im dichten Wunderwald der klassischen und digitalen Formen des Marketings und der Kommunikation angesiedelt. Social Media, Apps, Big Data, Storytelling: Das sind nur einige von vielen Bäumen im Wald der Möglichkeiten, so die Story. Und so machten sich die Marketingprofis der Verkehrsunternehmen gemeinsam auf den Erkundungsgang. „Am Ende des Weges wollen wir mehr Kunden haben und die Menschen überzeugen, gerne ihr Geld bei uns zu lassen“, sagte Ulf Middelberg, Chef der Leipziger Verkehrsbetriebe und Vorsitzender des VDV-Marketingausschusses.

„Alles kann, und das in allen Formaten“

Der Weg war auch das Ziel, denn ihr Programm gestalteten sich die Marketeers selbst. Sie hatten Themen aus ihren Unternehmen mit nach Leipzig gebracht, über die sie sich zwei Tage lang mit den anderen Teilnehmern austauschten. Als Format für den Austausch wurde das Barcamp gewählt – ein offenes Prinzip. Ablauf und Inhalte werden von Teilnehmern selbst gestaltet, alle Workshops sind für jeden zugänglich. Das Motto lautet: „Alles kann, und das in allen Formaten.“

In vier Sessions, die jeweils 45 Minuten dauerten, tauschten sich die Teilnehmer über ihre mehr als 20 Themen aus. Mitmachen und Mitreden war angesagt, lediglich Zuschauen und Zuhören dagegen weniger. Unter anderem ging es darum, ob Onlinewerbung hilft, die Bekanntheit zu steigern, ob digitale Assistenten sinnvoll sind, wie bei geringen Personalkapazitäten viel mit Social Media erreicht werden kann, wie man mit Großkundenportalen arbeiten oder wie die direkte Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Kunden optimiert werden kann. Bei diesen Themen gaben sich die Marketingexperten gegenseitig Hilfestellung und berichteten über ihre Erfahrungen. Dabei konnte sich jeder zwischen den einzelnen Gruppen bewegen und sich so mit möglichst vielen interessanten Themen beschäftigen. So ergaben sich wechselnde Konstellationen – ein Expertennetzwerk, das sich immer wieder neu verknüpfte.

Raum und Zeit zum Zuhören, Lernen und Ideensammeln boten die Vorträge. In drei humorvoll-informativen Kurzblöcken zeigte Christian Pessing von den Berliner Leadermachern auf, wie einer „Ja, aber“-Haltung im Unternehmen eine kreative Lösung folgen kann und wie Aufmerksamkeit erzeugt wird. „Wenn es Ihnen gelingt, dass die Kripo bei Ihnen anruft und

fragt ‚Was machen Sie da im Marketing?‘ und wenn bei Amazon die Bewertungen über Sie sich zwischen einem halben Stern und fünf Sternen bewegen, dann schaffen Sie es, dass man über Sie redet“, spitzte es der Coach zu.

Mit einfachen Tricks zu mehr Kreativität

Um ganz praktische Kreativität ging es auch im Vortrag von Gunnar Spellmeyer. „Werden Sie Grenzsücher und versuchen Sie, Grenzen zu überschreiten“, ermunterte der Professor für Industrial Design an der Hochschule Hannover die Teilnehmer und ließ sie einen Selbst-Test „schreiben“. So konnte jeder einen Eindruck gewinnen, wo die eigene Kreativität an ihre Grenzen stößt. Anschließend gab Gunnar Spellmeyer Tipps, wie einfache gedankliche Tricks neue Kreativitätspotenziale freisetzen und die Zahl der Ideen vergrößern.

Mit Irrtümern und der Verunsicherung rund um das Thema Big Data räumte Valerie Eichinger auf. Sie ist Data Scientist bei Upstream Mobility, einem Unternehmen, an dem die Wiener Linien zu 51 und die Wiener Stadtwerke zu 49 Prozent beteiligt sind. Ihr Appell an die Teilnehmer des VDV-Marketing-

kongresses: „Betreiben Sie Datenmarketing und schaffen Sie ein Bewusstsein für Datenthemen.“ Und außerdem gelte: „Keine Panik vor Irrtümern.“ Technologie dürfe jedoch nicht zum Selbstzweck werden, und die Privatsphäre der Menschen müsse geschützt werden, mahnte Valerie Eichinger: „Der Mensch muss im Zentrum stehen.“

Den Impulsvortrag am zweiten Tag hielt Susanne Pöchacker. Unter dem Motto „Erzähl mir keine Geschichten“ ging es genau darum – um Storytelling und was gute Geschichten ausmacht und wie sie funktionieren. Am Ende der Veranstaltung wurde der Staffelstab weitergereicht an José Luis Castrillo (VRR), der das VDV-Symposium „Preis und Vertrieb“ inhaltlich verantwortet. Dieses wird sich zukünftig mit dem Marketingkongress abwechseln und im Oktober 2019 zum zweiten Mal stattfinden. Der nächste Marketingkongress ist für 2020 geplant.



Weitere Informationen dazu:
www.vdv-akademie.de





„Nur wenn man Themen gut präsentieren kann, bekommt man sie auch durchgesetzt. Weiter so, wir sehen uns irgendwann wieder.“

Martin Schmitz,
VDV-Geschäftsführer Technik

Besuch hinter den Kulissen des Wuppertaler ÖPNV: Die Teilnehmer der VDV-Sommeruniversität besichtigten mit Mitarbeitern des Verkehrsbetriebs WSW mobil die Schwebbahnwerkstatt.

An der Zukunft mitgebaut

Wenn mobilitätsbegeisterte Studierende verschiedener Hochschulen und Fachrichtungen zusammenkommen und eine Woche lang gemeinsam an einem Thema arbeiten – dann ist wieder VDV-Sommeruniversität. Schauplatz der von der VDV-Akademie organisierten Veranstaltung war in diesem Jahr Wuppertal.

Wuppertal und seinen Nahverkehr entdecken, mit bis dahin unbekanntem Schlagkräftigkeit Arbeitsgruppen bilden und Ergebnisse präsentieren, die auch vor einem kritischen Fachpublikum bestehen: Dafür hatten 15 Teilnehmer der diesjährigen VDV-Sommeruniversität eine Woche lang Zeit. Die gemeinsame Aufgabe: einen zukunftsfähigen ÖPNV für Wuppertal im Jahr 2030 entwickeln. Mit einer Zukunftskonferenz startete die kreative Phase. Dabei stellten sich die Studierenden die Frage, wie die Menschen in zwölf Jahren mobil sein wollen und welche Trends die öffentliche Mobilität dann beeinflussen können. Folgende Annahmen waren gesetzt: Wuppertal verfügt in Zukunft über eine Seilbahn, die die hoch über dem Tal der Wupper liegende Uni in wenigen Minuten mit der Stadt verbindet. Und die Schwebbahn wird weiterhin durch Wuppertal fahren ebenso wie die Eisenbahn. Dafür übernahmen drei Arbeitsgruppen jeweils die Perspektive der Stadtverwaltung, der Vertreter des örtlichen Verkehrsunternehmens sowie der Bürger – inklusive ÖPNV-Verweigerer. Aus den unterschiedlichen Ideen wurde ein gemeinsamer Leitgedanke

formuliert: „Durch den Seilbahnausbau und die autofreie Innenstadt verdoppeln wir den ÖV-Anteil am Modal Split von 25 auf 50 Prozent und verfünffachen den Anteil des Radverkehrs von zwei auf zehn Prozent“ – und zwar bezogen auf den Stand von 2012. „Bei der Zukunftskonferenz habe ich gelernt, dass es nicht schwer ist, zu einem Konsens zwischen einzelnen Interessensgruppen zu kommen“, sagte Stefan Dumitrescu, der Verkehrsingenieurwesen in Stuttgart studiert: „Es braucht aber Zeit.“

Wie dieser im Konsens formulierte Leitgedanke Wirklichkeit werden kann, stand dann im Mittelpunkt der nächsten Gruppenphase. Zweieinhalb Tage hatten die Studierenden Zeit, ihre Konzepte auszuarbeiten und präsentationsreif zu machen. Zuvor hatten sie sich die Wuppertaler ÖPNV-Praxis live angeschaut und waren von WSW mobil-Geschäftsführer Ulrich Jaeger auf die besonderen betrieblichen Gegebenheiten in der Schwebbahn-Stadt eingestimmt worden. Wie der ÖPNV der Zukunft umgesetzt werden kann, war Gegenstand in vier Arbeitsgruppen – und →



Digital vernetzt und disruptiv

Die „Hypermotion“ ist die Veranstaltung zum digitalen Wandel. Vom 20. bis 22. November geht es um zukunftsweisende Konzepte und Ideen zur Mobilität und Logistik. Die Besucher erwartet ein Mix aus interaktiver Messe, Konferenzen, Pitches und Talkrunden.



Wie verändern sich Verkehrs- und Transportsysteme durch die Digitalisierung und die Dekarbonisierung? Wie können Logistik- und Mobilitätsketten in Smart und Digital Regions individuell und intermodal gestaltet werden? Was bedeutet das für etablierte Anbieter, und welche Chancen bieten sich allen Beteiligten? Antworten auf diese Fragen versprechen die Veranstalter der „Hypermotion“, die nach ihrer Premiere 2017 in diesem Jahr ihre zweite Auflage erlebt. Die Veranstaltung soll den von der Digitalisierung und Dekarbonisierung getriebenen Wandel in den Bereichen Logistik, Mobilität, Infrastruktur, Verkehr und Transport begleiten. Auf der „Hypermotion“ geht es um die Schnittstellen, disruptive Ideen, digitale Vernetzung und integrierte Verkehrs- und Logistiksysteme. Dabei ist die „Hypermotion“ eine Mischung aus Messe, Konferenzen sowie einer Plattform, die Innovatoren und Investoren zusammenbringt. Die nachhaltige urbane Mobilität und Logistik sind die diesjährigen Schwerpunktthemen, denen sich auch eine Fachkonferenz widmet. Deutsche Städte und Kommunen sind eingeladen, ihre Green-City-Konzepte zu teilen und weiterzuentwickeln.

Aktuell haben mehr als 100 Unternehmen ihre Teilnahme zugesagt. Mit dabei sind auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), DB Netze, die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), das House of Logistics and Mobility (HOLM) und der VDV mit einem Gemeinschaftsstand in Halle 5.1 (A 14).

An den drei Tagen gibt es ein umfangreiches Konferenzprogramm. Beispielsweise widmet sich die Logistics Digital Conference (LDC!) aktuellen Fragen wie der künstlichen Intelligenz in der Supply Chain, dem Güterverkehr der Zukunft und Start-ups in Logistik und Transport. Die „Zeit“-Konferenz Logistik & Mobilität geht der Frage nach, wie Dieselfahrverbote vermieden werden können. Als zweites Thema steht „Gemeinsam in die digitale Zukunft: Wie Innovationen in Mobilität und Logistik entstehen“ auf dem Programm.



Weitere Informationen dazu:
www.hypermotion-frankfurt.com



Wie der ÖPNV in Wuppertal aus betrieblicher Sicht im Jahr 2030 läuft, erarbeiteten Hai Long Dinh, Phillip Babiasz, Conny Grunicke und Daniel Falk (v. l. n. r.).



Als Technikgruppe kümmerten sich Kristin Follmann, Alexander Wicovsky, Stefan Dumitrescu und Matthias Gallmetzer (v. l. n. r.) um Fahrzeuge, Infrastruktur und intelligente Verkehrssteuerung.

zwar aus Sicht der Planung, der Technik, des Betriebs und des Marketings. Nur so viel sei zu den Zukunftskonzepten der Studierenden gesagt: In Elberfeld gibt es 2030 eine autofreie Innenstadt mit einer Reihe von fußläufig erreichbaren Quartiersgaragen für Fahrräder und Autos. Wenige Buslinien sind in hoher Taktung auf eigenen Fahrspuren unterwegs, automatisiert fahrende On-Demand-Kleinbusse erschließen die Stadtteile und fungieren als Zubringer zu den Hauptverkehrsmitteln. Ein gut ausgebautes Radwegenetz erstreckt sich flächendeckend über die Stadt. Aus betrieblicher Sicht werden die Hauptachsen durch den doppelten Takt verdichtet und die Anzahl der Busse verdoppelt. Die Schwebebahn fährt autonom alle 90 Sekunden, On-Demand-Verkehre sind voll in den ÖPNV integriert. Mit digitaler Unterstützung nehmen die Mitarbeiter ihre Dienstplanung selbst in die Hand. Das alles wird von einem Marketingkonzept flankiert, das Identität fördert und Neues erreicht – und WSW mobil als umfassenden Mobilitätsdienstleister im Bewusstsein der Bevölkerung verankert. Sogar zur Finanzierbarkeit des Ganzen lieferten die Studierenden Zahlen.

Was neben den Ergebnissen mindestens genauso zählte, war die Zusammenarbeit an einer gemeinsamen Lösung der Aufgabe. „Das Schöne ist, dass wir alle aus unterschiedlichen Studiengängen kommen und trotzdem das gleiche denken und planen“, erläuterte



Gruppe Planung: Tobias Renner, Hendrik Bauer, Lieslotte Heldmann-Stagner, Janina Möller (v. l. n. r.) widmeten sich der künftigen Verkehrsinfrastruktur.



Jakob Werum, Julia Klever und Nils Dammfeld (v. l. n. r.) entwickelten das Marketingkonzept für den Wuppertaler ÖPNV im Jahr 2030.

Kristin Follmann, die an der Hochschule Darmstadt Bauingenieurwesen mit der Vertiefung Verkehr studiert. „Mir hat gefallen, dass wir gruppenübergreifend gearbeitet haben – vom selbst formulierten Leitgedanken bis zum fertigen Konzept“, sagte Julia Klever, Studentin des Verkehrswirtschaftsingenieurwesens an der Bergischen Universität Wuppertal. Großes Lob für die Gruppen gab es auch von Prof. Dr. Ulrike Reutter: „Was Sie in der kurzen Zeit geschafft haben, finde ich sehr beeindruckend“, brachte die Leiterin des Lehr- und Forschungsgebiets Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement an der Uni Wuppertal auch die Einschätzung der „Gasthörer“ auf den Punkt. Denn die ÖPNV-Profis der WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH, des Aachener Verkehrsverbunds (AVV), der Bogestra und von moBiel gaben den Studierenden ein kritisches Feedback aus Expertensicht – und hatten dabei sicherlich auch im Hinterkopf, ob der eine oder die andere Studierende nicht vielleicht auch ganz gut ins eigene Unternehmen passt. Spaß beim Zuhören hatte auch Martin Schmitz, Technik-Geschäftsführer beim VDV: „Nur wenn man Themen gut präsentieren kann, bekommt man sie auch durchgesetzt. Weiter so, wir sehen uns irgendwann wieder.“

280

KILOMETER

Schienennetz sind das Rückgrat für den attraktiven ÖPNV in Südtirol.



Ein Diesellokomotiv der Vinschger Bahn passiert Schloss Kastelbell unweit von Meran.

Südtirol steigt um auf den ÖPNV

Das alpine Urlaubsland Südtirol will bis 2030 „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ werden. Italiens nördlichste Provinz, in der überwiegend Deutsch gesprochen wird, setzt konsequent auf Bus und Bahn in einem modern ausgebauten ÖPNV-Netz: Landesweiter Halbstunden-Takt mit attraktiven Elektro-Triebzügen, ein dichtes flächendeckendes Netz von Bus- und Expressbuslinien, in Planung eine neue Tram für die Landeshauptstadt Bozen – und vielleicht sogar eine „Dolomitenbahn“ quer durchs Gebirge nach Cortina d’Ampezzo.

Bahnhof Meran: Hier treffen sich die Vinschger Bahn nach Mals und die Meraner Bahn nach Bozen.

Der Bahnhof der weltberühmten Kurstadt Meran hat in seiner über hundertjährigen Vergangenheit etliche gekrönte Häupter, Stars und Sternchen gesehen. Seine Zukunft aber findet auf der Bahnsteigseite der liebevoll restaurierten Empfangshalle statt: Meran ist – nach der Landeshauptstadt Bozen – wichtiger Knotenpunkt im weiter im Ausbau befindlichen Südtiroler Schienennahverkehrsnetz. Hier treffen sich im festen Fahrplankontakt die sechsteiligen „Flirt“-Elektrotriebzüge, die von Meran via Bozen und Brixen bis zum Brennerpass fahren, mit den GTW-Diesellokomotiven der „Vinschger Bahn“, die seit 2005 mit ungeahntem Erfolg das lange obere Etschtal des Vinschgau bis hinauf nach Mals, kurz vor dem Reschenpass und dem Stilfser Joch, bedienen.



Szenenwechsel. Die Bergstation der Rittner Seilbahn, in kühner Architektur aus Stahl, Glas und Beton, ist 2019 zehn Jahre in Betrieb. In einer knappen Viertelstunde befördert die Umlaufbahn mit zehn Großraumkabinen im Sechs-Minuten-Takt jährlich rund eine Million Passagiere zum preiswerten Verbundtarif aus dem im Sommer oft stickig-schwülen Talgrund von Bozen hinauf ins 1.000 Meter höher gelegene Oberbozen. In der frischen Bergluft liegen vornehm verstreut Villen und Hotels, einst gebaut für die gut betuchte Bozner Gesellschaft. Heute ist die Hochfläche des Ritten beliebtes Urlauberziel. Und wer die Wanderschuhe nicht gleich an der Bergstation schnürt, kann von dort aus noch mit der Tram weiterfahren: Seit über 100 Jahren kurvt die inzwischen technisch erneuerte Rittner Bahn elektrisch auf schmaler Spur durch Wiesen und Wälder, mit traumhaften Ausblicken auf Dolomitenberge wie Rosengarten, Latemar und Schlern – natürlich als Teil des Verkehrsverbundes.

Rund 200 Buslinien quer durch Täler und über Alpenpässe, etwa 280 Kilometer Schienennetz, mehrere Berg- und Seilbahnen sind die Grundlagen für moderne vernetzte Mobilität ohne Auto. „Bis 2030 soll Südtirol zu einer Modellregion für nachhaltige Mobilität werden“, formuliert Südtirols Landeshauptmann Arno Kompatscher das verkehrspolitische Ziel. Der Fokus liege auf den öffentlichen Verkehrsmitteln, autofrei auch über die Grenzen hinaus. Gut 528.000 Einwohner hat Südtirol, aufs Jahr verteilt kommen statistisch täglich noch einmal etwa 80.000 Urlauber hinzu. Viele von ihnen genießen den ÖPNV ohne zusätzliche Kosten mittels der „Gästekarte“ ihres Urlaubsortes. Rund 70.000 bis 80.000 Fahrgäste – Einheimische wie Urlauber – nutzen im Mittel pro Tag das Angebot, an Spitzentagen sind es schnell mal 100.000. →



Bozen-Express: Der Schnellbus von Kaltern in die Landeshauptstadt gewinnt immer mehr Fahrgäste.



Ein guter Zug für Radler: Viele Urlauber im Vinschgau nehmen die Bahn bergauf in Richtung Schlanders und Mals. Zurück geht es im Sattel bergab an der Etsch entlang.



„Bis 2030 soll Südtirol zu einer Modellregion für nachhaltige Mobilität werden.“

Arno Kompatscher,
Landeshauptmann Südtirol

Die Geburtsstunde der neuen Südtiroler Mobilitätsphilosophie liegt 13 Jahre zurück. Es war 2005 die Wiedereröffnung der Vinschger Bahn. Wie so viele Nebenbahnen hatte die Strecke von Meran nach Mals als Defizitbringer für die italienische Staatsbahn lange Zeit ein tristes Dasein geführt, war schließlich stillgelegt worden. Doch dann übernahm das Land Südtirol die Linie, investierte in ihre Erneuerung und in moderne Fahrzeuge. Eine Erfolgsgeschichte begann. Mit 500.000 jährlichen Fahrgästen war gerechnet worden, doch bald schon waren es zwei Millionen. Beliebt ist die Bahn bei Radfahrern: mit dem Zug in den Vinschgau bergauf, zurück im eigenen Sattel. In der Hochsaison gibt es dann

in den Zügen viel zu wenig Platz für Räder; die Bahn befördert sie per Lkw...

„Die Wiederinbetriebnahme der Vinschger Bahn hat eine neue Begeisterung für die Eisenbahn ins Rollen gebracht“, bilanziert eine Sprecherin der landeseigenen Verkehrsgesellschaft STA – Südtiroler Transportstrukturen AG. „Nachdem vorher jahrzehntelang das Auto das Maß aller Dinge in puncto Mobilität war, hat die Vinschger Bahn den Grundstein für ein neues Mobilitätsverhalten gelegt.“ Anerkennung kommt auch aus Österreich. Prof. Otfried Knoll, Verkehrsexperte an der Hochschule St. Pölten, hat in seiner Studie „Acces2Mountain“ die Chancen für die Renaissance von Eisenbahnen in den Alpen und anderen Bergregionen ausgelotet – die Vinschger Bahn als leuchtendes Beispiel. Ihr Erfolg habe zu einem Umdenken der Landespolitik geführt: „Es wird Geld in die Hand genommen und teilweise sogar visionär geplant. Wenn alle gegenwärtig diskutierten Projekte tatsächlich umgesetzt werden, würde das Land Südtirol neben der Schweiz einen hervorragenden Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität leisten.“

Zwischen Meran und Bozen, auf der Brennerstrecke von Innsbruck bis Trient sowie im Pustertal fahren heute überall moderne Elektrotriebzüge der STA, der Staatsbahn FS und der ÖBB, meist schon im Halbstunden-Takt. Die Vinschger Bahn wird derzeit elektrifiziert. Für die sechsteiligen Flirt-Züge werden die Bahnsteige verlängert. Ab

2021 wird es dann stündlich durchgehende Verbindungen von Mals über Meran nach Bozen geben. Und darüber hinaus nach Innsbruck über den Brenner sowie abwechselnd durchs Pustertal bis nach Lienz im österreichischen Osttirol.

Etliche Baumaßnahmen begleiten diese Pläne. So soll die „Meraner Bahn“ modernisiert und beschleunigt werden, damit ihre Fahrzeiten zwischen Meran und Bozen zur Schnellstraße „Mebo“ konkurrenzfähig werden. Am Stadtrand von Bozen ist unterhalb der Burg Sigmundskron ein „Intermodalzentrum“ als zentraler Umsteigepunkt zwischen ÖPNV und Pkw vorgesehen. Hier soll auch eine neu zu bauende Straßenbahnlinie enden, die ab 2025 von der Talstation der Rittner Bahn und dem Hauptbahnhof quer durch die Landeshauptstadt führen soll. Überlegt wird zudem, die Tram in die Weindorfer Eppan und Kaltern zu verlängern. Bis in die 60er-Jahre des vorigen Jahrhunderts fuhr hier eine elektrische Bahn; ihre Trasse ist heute Radweg. Inzwischen gewinnt dort der alle 15 Minuten verkehrende Metrobus „Überetsch-Express“ neue Fahrgäste mit schnellen Verbindungen in die Landeshauptstadt.

In den vergangenen drei Jahren nutzten bereits ein Fünftel mehr Kunden das Angebot. Noch auszubauen sind Busspuren und Ampelvorrangschaltungen.

In der Diskussion sind immer wieder bahntechnische Großprojekte. Verlängerungen der Vinschger Bahn über Alpentunnel in die Schweiz oder nach Österreich zum Beispiel. Und das Vorhaben „Dolomitenbahn“: eine rund 70 Kilometer lange Verbindung von Bozen nach Cortina d’Ampezzo entlang der Seiser Alm und über das Grödner Joch, die auf Teilstrecken als Zahnradbahn fahren müsste. Ein Gutachten kommt auf eine Investition von 1,6 Milliarden Euro. Im Internet bahnt sich die Trasse bereits virtuell auf dem Satellitenbild ihren autofreien Weg durch die Alpen.

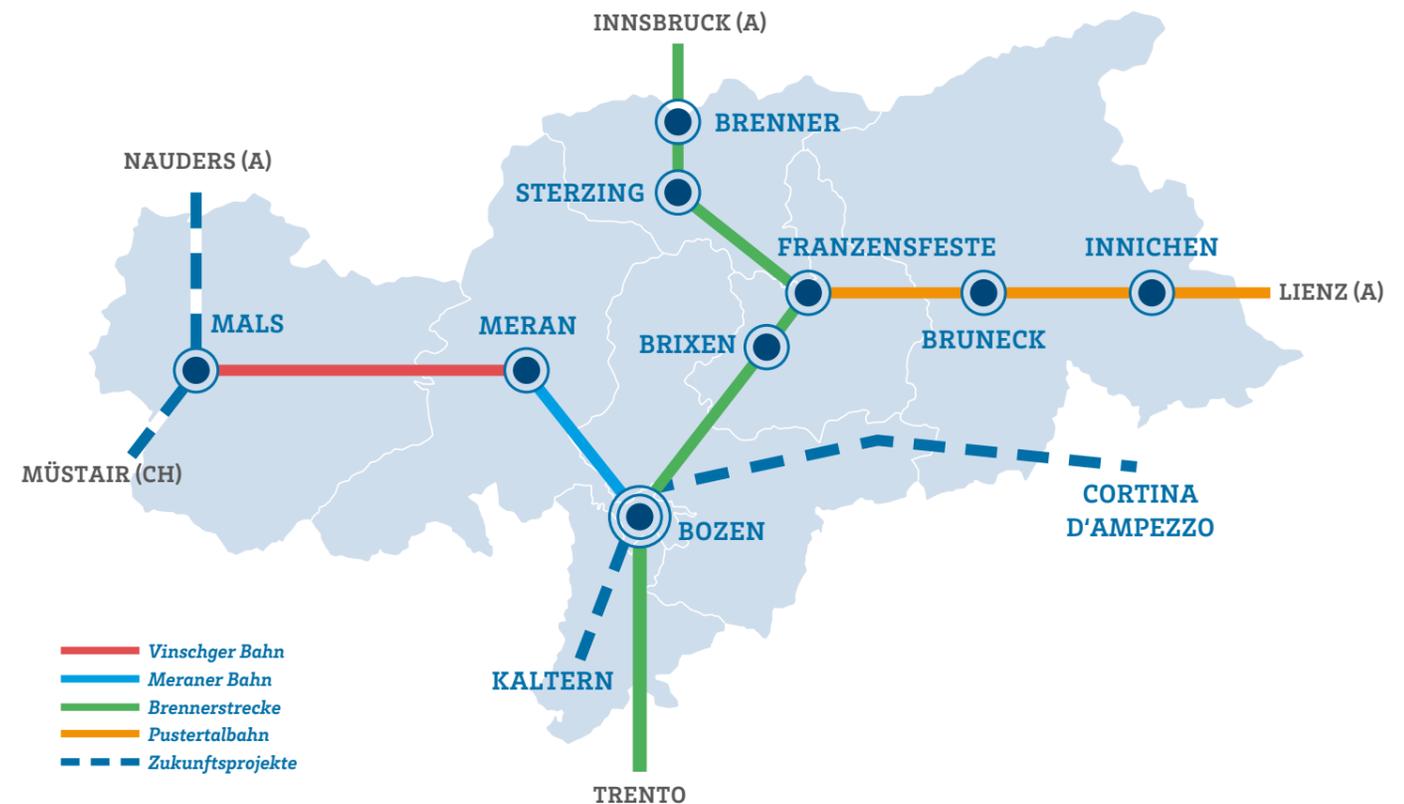


„Wenn alle gegenwärtig diskutierten Projekte tatsächlich umgesetzt werden, würde das Land Südtirol neben der Schweiz einen hervorragenden Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität leisten.“

Prof. Otfried Knoll, Verkehrsexperte an der Hochschule St. Pölten

➔ Weitere Informationen dazu:
www.sta.bz.it/de

Rittner Bahn: Mit dem restaurierten, Jahrzehnte alten Triebwagen im Halbstunden-Takt durch Wiesen und Wälder





Kundenwünsche grafisch festgehalten

Zwei Wochen lang waren Mitarbeiter der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) mit ihrem Infomobil auf einer Tour durch die Stadtteile. Ziel war es, mit den Fahrgästen ins Gespräch zu kommen und über ihre Wünsche an die Mobilität der Zukunft zu sprechen. Mit dabei war die Graphic-Recording-Künstlerin Johanna Betz (Foto, r.) Bei jedem der elf Tour-Stopps hat sie genau zugehört und die Ideen und Anregungen der Kunden in bunte Zeichnungen umgesetzt. So ist jeden Tag ein neues, sehr individuelles Stadtteilbild entstanden. Neben ihren Zeichenutensilien hatte Johanna Betz immer ihr Gästeticket und einen Bremer Liniennetzplan dabei. Denn so konnte sie die vielen Anmerkungen auch gleich geografisch zuordnen. Alle Mobilitäts-Meisterwerke stehen als Galerie im Blog der BSAG.

→ blog.bsag.de

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

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

Redaktion VDV:

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

Anschrift der Redaktion:

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

Realisierung, Text und Redaktion:

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

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Projektleitung und Anzeigen:

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

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2018

Termin

29. bis 30. Januar 2019
12. BME/VDV-Forum
Schienengüterverkehr
in Berlin



Dieses Mal ist die Hauptstadt Schauplatz des Forums Schienengüterverkehr. Denn die Veranstalter wollen mit der Politik über die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr diskutieren.

→ www.vdv.de/termine.aspx

Termin

5. bis 6. Februar 2019
10. E-Bus-Konferenz
der VDV-Akademie
und ElekBu 2019
in Berlin



Themenschwerpunkte sind unter anderem die Rahmenbedingungen, Finanzierung und Förderprogramme. Außerdem geht es um Betriebshöfe und Werkstätten sowie intelligente Ladeinfrastruktur. Experten aus den Verkehrsunternehmen berichten über ihre Erfahrungen.

→ www.vdv.de/termine.aspx

Die nächste Ausgabe von
„VDV Das Magazin“
erscheint Mitte Dezember 2018.

Bildnachweise:

Titelmotiv: EVAG/Barbara Neumann

AD HOC PR/Stefan Temme (24); Allianz pro Schiene (13); Allianz pro Schiene/Stephan Röhl (4/5); Bildschön/Matthias Wuttig (2, 20/21); BSAG (30); BVG/Oliver Lang (16/17); Deutsche Bahn AG (7, 8, 10); EVAG (15); Michael Fahrig (12/13); fotolia/Animaflora (2, 14); Fotolia/H. Arndt (26); Eberhard Krummheuer (2, 27, 28); Leipziger Gruppe/Bertram Bölkow (16/17); LPA Landesagentur für Presse und Kommunikation Südtirol (28); Messe Frankfurt, Pietro Sutera (25); Rheinbahn (6); Üstra/Martin Bargiel (19); VDV (2, 23); Volvo Bus Image Bank (6, 11); VAG Freiburg/Roger Koeppel (18); WSW/Bettina Osswald (2, 22/23).

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

Für Anregungen, Themenvorschläge, Lob und Kritik erreichen Sie uns unter: vdv-magazin@adhocpr.de

Wann fährt mein Bus zum Mond?



Visionen nach vorn:
www.hpermotion.com
Frankfurt, 20. – 22. 11. 2018



SOLARIS

RICHTUNG >

Urbino 12 electric

Solaris im neuen Gewand

www.solarisbus.com

