

# Grunderneuerung für die Verkehrswende

Münchner U-Bahn-Station „Sendlinger Tor“  
wird zum Zukunftsbahnhof umgebaut

Seite 6

**Städtische Schiene:** NRW geht  
bei der Finanzierung neue Wege

Seite 10

**ÖPNV-Modellstädte:** Dichtere  
Takte und günstigere Tickets

Seite 18

**Personalkongress:** Zwischen  
Smart City und Fahrermangel

Seite 24



## Die Verkehrswende braucht mehr Personal



Die vom Klimakabinett vorgelegten Eckpunkte zeigen: Die Bundesregierung will nun offenbar schneller und gründlicher dabei vorankommen, die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen. Nun gilt es, diese gute Grundlage und die richtigen Ansätze weiter auszugestalten. Dazu zählt aus Sicht der Verkehrsunternehmen eine für Wirtschaft und Verbraucher faire Bepreisung von CO<sub>2</sub>. Zwar könnte der Vorschlag des Klimakabinetts durchaus ambitionierter sein. Im Grundsatz unterstützen wir jedoch diesen Eckpunkt des Klimakabinetts, der nicht weit entfernt von unserem Vorschlag liegt – dem „Schweizer Modell“. Sehr positiv haben die Verkehrsunternehmen vor allem aufgenommen, dass mehr Geld für den Ausbau des städtischen ÖPNV zur Verfügung gestellt werden soll. Hier darf es nicht bei Absichtserklärungen bleiben.

jetzt müssen Fahrten ausfallen – zum Glück nur vereinzelt. In den kommenden Jahren benötigen wir 50.000 neue Kolleginnen und Kollegen: vor allem am Steuer unserer Busse und in den Führerständen unserer Bahnen, aber auch in vielen anderen Bereichen. Die Verkehrsunternehmen reagieren bereits auf den Personalmangel. Kontinuierlich verbessern sie die Rahmenbedingungen für sogenannte Engpassberufe wie Lokführer und Busfahrer. Außerdem wirbt die Branche auch im Ausland um qualifiziertes Personal. Deshalb unterstützen wir die Bundesregierung dabei, ein praxistaugliches Einwanderungsgesetz zu verabschieden, das den unkomplizierten Zuzug von Arbeitskräften ermöglicht.

Die Klimawende kann nicht ohne die Verkehrswende gelingen. Aber für mehr ÖPNV und mehr Schienengüterverkehr brauchen die Verkehrsunternehmen mehr Personal. Schon

Beste Grüße  
Ihr Ingo Wortmann

### VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**  
Die Verkehrswende braucht mehr Personal.
- 4 VDV im Bild**  
Personalsuche: Verkehrsunternehmen lassen sich etwas einfallen.
- 6 Titelstory**  
„Sendlinger Tor“: Leuchtturm für die Grunderneuerung von Infrastruktur
- 3 Seite 9:**  
GVFG-Novelle: Grunderneuerung soll in die Förderung kommen.
- 10 Titelstory**  
Das Land NRW geht neue Wege bei der Verteilung von Fördermitteln.
- 12 Aktuell**  
Wie die Verkehrsbranche das Klimapaket der Groko beurteilt

- 14 Aus dem Verband**  
Deutschland mobil 2030: Hamburg diskutiert seine künftige Mobilität.
- 18 Hintergrund**  
Projekte der ÖPNV-Modellstädte nehmen Fahrt auf.
- 24 Aus dem Verband**  
Arbeiten im digitalen Zeitalter: Erst der Mensch, dann die Maschine
- 28 Aktuell**  
Hypermotion: mobiler, digitaler - und ganz anders
- 29 Aktuell**  
„Mobility inside“ geht in die erste öffentliche Testphase.
- 30 Zu guter Letzt**  
Verkehrsbetriebe Zürich bitten im Bus an den Tisch.



VDV Das Magazin  
auch online unter:  
[www.vdv-dasmagazin.de](http://www.vdv-dasmagazin.de)



#### Personalsuche: Verkehrsunternehmen lassen sich etwas einfallen

Die Verkehrsunternehmen müssen ungewöhnliche Wege gehen, um in Zeiten des Fachkräftemangels neue Mitarbeiter zu gewinnen. Die Deutsche Bahn beispielsweise hat drei Wohnwagen zu mobilen Rekrutierungsstudios umgebaut und auf eine siebenwöchige „Job-Tour“ durch ganz Deutschland geschickt. „Der stark umworbene Arbeitsmarkt macht ungewöhnliche Methoden bei der Rekrutierung erforderlich“, sagt DB-Personalvorstand Martin Seiler. Vorläufige Bilanz der Aktion: Insgesamt mehr als 8.000 Bewerbungs- und Informationsgespräche wurden geführt. Rund 700 Interessierte erhielten direkt eine Einstellungszusage. Auch andere Verkehrsunternehmen lassen sich beim Recruiting etwas einfallen. Über aufmerksamkeitsstarke Aktionen und ihre Strategien tauschten sich 230 Personalverantwortliche auf dem VDV-Personalkongress in Leipzig aus. Mehr dazu ab Seite 24.



# 150 MILLIONEN

Für diese Euro-Summe wird der Münchner U-Bahnhof „Sendlinger Tor“ bis 2022 zum „Zukunftsbahnhof“ komplett modernisiert.

Großbaustelle am Sendlinger Tor: Die Dimensionen zeigen, dass „kein Stein auf dem anderen“ bleibt.



# Grunderneuerung im *Untergrund*

Vielerorts sind die Stadtbahn- und U-Bahnsysteme in die Jahre gekommen. Sie brauchen eine umfassende Grunderneuerung, damit sie fit für die Verkehrswende werden. Kommunen und Verkehrsunternehmen hoffen, dass sie für die millionenschweren Projekte künftig mehr Mittel aus dem vor der Novellierung stehenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erhalten. Die Grunderneuerung soll künftig GVFG-förderfähig werden. Ein aktuelles Leuchtturmprojekt: die Grunderneuerung des U-Bahnhofs „Sendlinger Tor“ in München.



„Wir gewinnen zurzeit jedes Jahr zwei Prozent mehr Fahrgäste. Deshalb nutzen wir jeden Quadratzentimeter, um mehr Platz zu schaffen.“

Christoph Schaller, Projektleiter bei den Stadtwerken München (SWM)

Sanierung? Christoph Schaller, Projektleiter der Stadtwerke München (SWM) für die Baustelle gewissermaßen im Keller des historischen Stadttors, hat dafür nur ein müdes Lächeln. „Hier bleibt kein Stein auf dem anderen, das ist schon ein ganzes Stück mehr: Die Station wird komplett entkernt, neu aufgebaut und um große Teile erweitert. Hier am Sendlinger Tor entsteht ein völlig neu gestalteter Knotenpunkt im Netz der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG.“ Das bedeutet nicht nur ein Austausch bis zur letzten Fliese, sondern auch umfangreiche Baumaßnahmen, die die Fahrgastströme neu ordnen und verbessern. Zudem wird die Technik aus den 1960er- und 1970er-Jahren vollständig ersetzt.

Ein 150-Millionen-Euro-Projekt – ein Mammutvorhaben, das die Station „Sendlinger Tor“ bis 2022 erklärtermaßen zu nicht mehr und nicht weniger als einem „Zukunftsbahnhof“ machen soll. Rund 250.000 Fahrgäste steigen hier täglich in Bahnen und Busse ein, um oder aus. Sechs U-Bahn-, fünf Tram- und zwei Buslinien sorgen für ein Verkehrsaufkommen, das sich gegenüber der ursprünglichen Planung der Station vor vier Jahrzehnten heute schon verdreifacht hat. Schaller rechnet vor dem Hintergrund von Klimaschutz und Verkehrswende mit weiteren

Steigerungen: „Wir gewinnen zurzeit jedes Jahr zwei Prozent mehr Fahrgäste. Deshalb nutzen wir jeden Quadratmeter, um mehr Platz zu schaffen.“

## Der Dreh mit dem Treppendreh

Zentrale Aufgabe der Grunderneuerung ist es, diese Fahrgastströme besser zu kanalisieren und den Brandschutz zu optimieren. Bisher gibt es in den Zeiten des Hochbetriebs immer wieder Rückstaus bis an die Bahnsteigkanten, weil sich die Menschen auf den Wegen von den unterschiedlichen Bahnsteig-Ebenen der U-Bahn-Linien buchstäblich in die Quere kommen. Um das künftig zu vermeiden, bekommt der Bahnhof eine funktional komplett überarbeitete, neu angeordnete Innenarchitektur. Der besondere Dreh dabei ist der Treppendreh: Auf- und Abgänge im zentralen Bereich zwischen den Bahnsteig-Ebenen werden so versetzt angeordnet, dass die Fahrgäste künftig auf unterschiedlichen Wegen unterwegs sind und mehr Platz haben. In der untersten Ebene, wo die U-Bahn-Linien U 1 und U 2 die Bahnsteige in getrennten parallelen Röhren erreichen, sind neben der vorhandenen Verbindung beider Bahnsteige nach oben zwei →



**Frische kräftige Farben zur Orientierung:**  
Die Computer-Animationen zeigen, wie die Fahrgäste künftig die Ebenen der Station Sendlinger Tor wahrnehmen.



zusätzliche Erweiterungsbauwerke, die sogenannten Querschläge, geschaffen worden: zwei Verbindungstunnel mit neuen Treppen, die von den Zu- und Abgängen zum Bahnsteig der U 3 und U 6 ein Stockwerk höher völlig getrennt sind. Diese Querschläge sind im Rohbau fertig. Es war ein komplexes und kompliziertes Vorhaben: Die beiden vorhandenen Tunnelröhren der U-Bahn mussten für die neuen Verbindungstunnel an den entsprechenden Stellen seitlich vorsichtig aufgebrochen und mit reichlich Betonmasse in ihrer Statik gesichert werden – weit unter dem Grundwasserspiegel, der nur durch ausgeklügelte Vereisung während der Bauarbeiten im Zaum gehalten werden konnte. Und das alles „unter dem rollenden Rad“, betont Schaller: „Wir müssen stets sicherstellen, dass der Betrieb so wenig wie möglich eingeschränkt wird. Auf der grünen Wiese wäre ein solches Projekt in viel kürzerer Zeit zu realisieren.“ Am Ende funktionierte es reibungslos. Ergänzende Maßnahmen für wachsende Fahrgastzahlen sind Erweiterungen bestehender Aus- und Eingänge. Heute bewegen sich alle Fahrgäste über einen zentralen Bereich. Den kann man künftig ganz meiden. Über den Bahnsteig-Ebenen, unmittelbar unter der Straße, entsteht ein großzügiges Zwischengeschoss: eine weitläufige Halle, in die alle Zugänge von der Oberfläche münden. Hier sollen zusätzliche

Verkaufsflächen geschaffen werden, nicht zuletzt um zusätzliche Einkünfte für die Finanzierung des ÖPNV zu erzielen.

**Bahnsteige werden leicht erhöht**

Natürlich sollen sich die MVG-Kunden im Zukunftsbahnhof nicht nur gut zurechtfinden, sondern auch wohlfühlen. „Im Laufe der Jahre ist die Verkehrsstation naturgemäß gealtert und unansehnlich geworden“, beschreibt Schaller. „Für die Zukunft versprechen wir eine attraktive Gestaltung mit modernen Elementen und einem zeitgemäßen Licht- und Farbkonzept.“ Und mit konsequenter Barrierefreiheit: Dazu werden im Rahmen des Projekts zum Beispiel die Bahnsteige leicht erhöht, um den stufenlosen Einstieg auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu ermöglichen.

„Das Projekt macht in seiner Gesamtheit deutlich, dass es nicht etwa um eine Renovierung und Sanierung eines vier Jahrzehnte alten U-Bahnhofs geht. Es ist vielmehr ein Ausbau, der in weiten Teilen einem Neubau gleichkommt.“ So charakterisiert Michael Richter, bei den SWM für die Projekt- und Investitionssteuerung im Bereich Mobilität verantwortlich, die Bauaufgabe. Es ist das bislang aufwändigste Projekt der Stadtwerke-Tochter MVG. Weitere werden und müssen folgen. Richter schätzt, dass für die Grunderneuerung des U-Bahn-Netztes allein in München in den nächsten fünf Jahren Investitionen in einer Größenordnung von circa 600 Millionen Euro erforderlich werden. Die Baustelle Sendlinger Tor wird weitgehend aus Eigenmitteln der Stadtwerke mit finanzieller Unterstützung durch den Freistaat Bayern bezahlt. Für die Zukunft erhofft man sich nicht nur an der Isar, sondern bundesweit bei den Stadtbahn- und U-Bahn betreibenden Verkehrsunternehmen die bislang versagte Unterstützung aus dem Bundeshaushalt für Grunderneuerungs-Projekte wie am Sendlinger



**Drehscheibe und Knotenpunkt:** Im Hauptgeschoss wird es zu Spitzenzeiten heute schon eng.

Tor. Die Verkehrsbranche wartet ungeduldig auf die Novellierung des GVFG – des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Es stellt bislang seit Jahrzehnten jährlich konstant 333 Millionen Euro für den Neubau schienengebundener Verkehrsinfrastruktur aus dem Verkehrsetat des Bundes zur Verfügung. „Die Politik hat im Koalitionsvertrag vereinbart, diese Mittel auf eine Milliarde Euro jährlich aufzustocken und weiterhin dynamisch zu gestalten“, so Meinhard Zistel, Finanzierungsexperte beim VDV: „Das ist mehr als sinnvoll angesichts des Investitionsrückstaus im Verkehrssektor und erheblicher Baupreissteigerungen.“ Der Investitionsrückstau bewegt sich in Höhe eines hohen einstelligen Milliardenbetrags. Laut Klimapakets der Groko sollen die GVFG-Mittel ab 2025 auf zwei Milliarden Euro jährlich erhöht werden (siehe Beitrag S. 12).

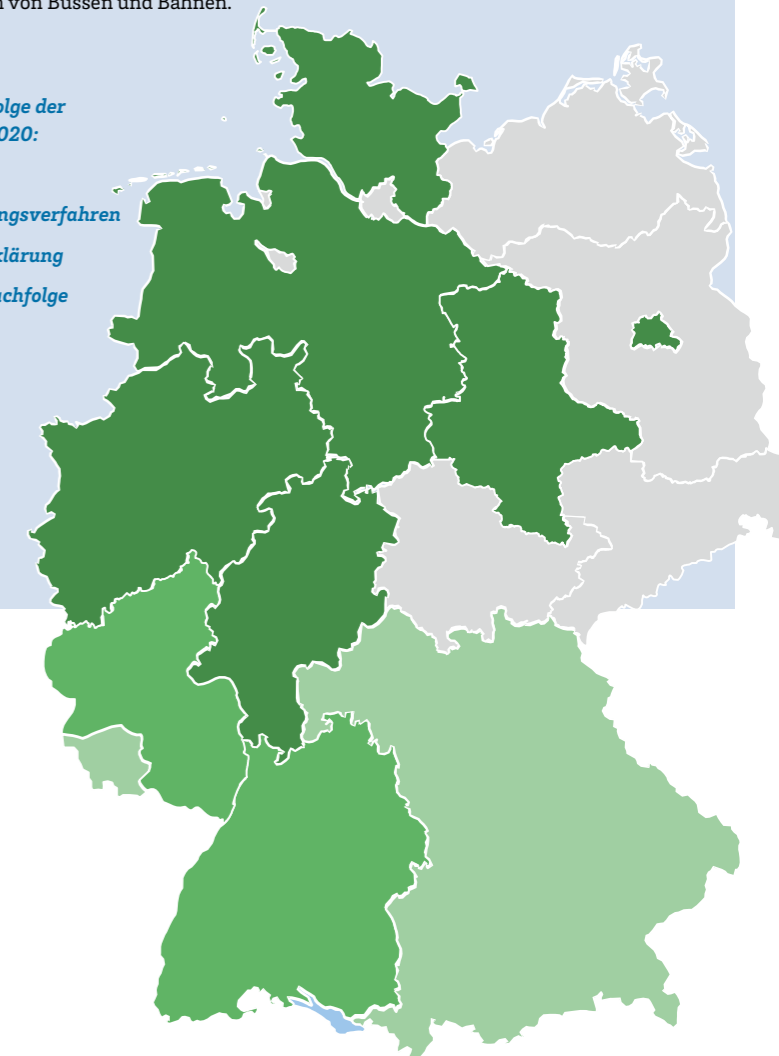
Ein Problem wird nach langer Zeit gelöst: Fließen die GVFG-Mittel bislang nur in Neu- und Ausbau-Projekte, so sollen sie nach einem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz künftig auch in die Grunderneuerung bestehender Anlagen fließen dürfen. „Die Politik erkennt, dass die Ertüchtigung 30, 40 Jahre alter Schieneninfrastruktur nicht eine bloße Sanierung mit ein paar Eimern Farbe und ein paar neuen Drähten und Schaltern ist“, so Zistel. Vielmehr gehe es darum, bestehende Anlagen auf den Stand moderner Verkehrstechnik mit all ihren Innovationssprüngen zu bringen, insbesondere gehe es auch um die Digitalisierung. Meinhard Zistel: „Eine derartige Grunderneuerung ist so komplex wie ein Neubauvorhaben – die Baustelle Sendlinger Tor zeigt das allemal.“

**i GVFG-NOVELLE: VERKEHRSMINISTER WOLLEN PROJEKTE DER GRUNDERNEUERUNG IN FÖRDERUNG AUFNEHMEN**

- Für eine erfolgreiche Verkehrswende im Zeichen des Klimaschutzes müssen Busse und Bahnen des ÖPNV mehr Kapazität und Qualität bieten. Der Ausbau der Systeme erfordert erhebliche finanzielle Anstrengungen von Bund und Ländern sowie eine gezielte, systematische und kontinuierliche Unterstützung der Kommunen als Aufgabenträger des ÖPNV.
- Herausragende Bedeutung kommt dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu. Mit ihm fördert der Bund seit Jahrzehnten den Neu- und Ausbau von Verkehrsprojekten mit Teil-Finanzierungen. Die zur Verfügung stehenden Mittel von bislang 333 Millionen Euro im Jahr sollen nach dem Koalitionsvertrag auf Bundesebene ab 2020 verdoppelt, ab 2021 auf eine Milliarde verdreifacht und dynamisiert sowie nach dem Beschluss des Klimakabinetts ab 2025 auf zwei Milliarden Euro pro Jahr erhöht werden. Auf ihrer Herbstkonferenz haben die Verkehrsminister des Bundes und der Länder beschlossen, Projekte der Grunderneuerung von zahlreichen Stadtbahn- und U-Bahnnetzen in die Förderrichtlinien aufzunehmen. In ihrer Bedeutung für die Verkehrswende sind diese Maßnahmen ähnlich hoch zu bewerten wie Neubau-Vorhaben. Die Verkehrsbranche hatte diese Öffnung des GVFG lange gefordert.
- Seit der Föderalismusreform I ab 2007 fließen die sogenannten Entflechtungsmittel vom Bund an die Länder. Mit Inkrafttreten der Neuordnung der Bund-Länder-Finzen ab 2020 enden die Entflechtungsmittel. Die Länder erhalten pauschal mehr Umsatzsteuer vom Bund, die nicht zweckgebunden ist. Bei den Ländern ist bislang nicht einheitlich sichergestellt, dass diese Mittel auch künftig zweckgebunden in den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau fließen (siehe Karte).
- Für den ÖPNV stellt sich die Frage nach weiteren Finanzierungsquellen, insbesondere zweckgebundene Einnahmen aus Drittnutzerfinanzierungen für Maßnahmenpakete auf kommunaler Ebene zugunsten von Bussen und Bahnen.

So steht es um die Nachfolge der Entflechtungsmittel ab 2020:

- gesichert
- laufendes Gesetzgebungsverfahren
- politische Absichtserklärung
- ohne Aussagen zur Nachfolge



Quelle: VDV



Mehr Informationen finden Sie online unter: [www.bit.ly/sendlinger\\_tor](http://www.bit.ly/sendlinger_tor)

# Eine Milliarde für NRW's Schienen



Nordrhein-Westfalen hat den Weg bereits freigemacht, um die Straßen- und Stadtbahnen von Grund auf zu erneuern. Für die Schienensysteme stellt die Landesregierung bis 2031 eine Milliarde Euro zur Verfügung. Das Geld wird auf ausdrücklichen Wunsch der 15 Stadtbahn-Unternehmen nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt. Mehr hat das NRW-Verkehrsministerium nicht mit der Verteilung der Mittel zu tun: Die Unternehmen können im Rahmen der Richtlinien praktisch selbst über den Mitteleinsatz bestimmen – ohne umfangreiches Antragsprozedere. Eine Herangehensweise, die auch für andere Bundesländer und den Bund wegweisend sein könnte.

Am Ende waren die Unterschriften schnell geleistet, und das Wort „historisch“ schwebte im Raum. Anfang Juli unterzeichneten NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst sowie die Vorstände und Geschäftsführer von 15 Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung, die für den ÖPNV im bevölkerungsreichsten Bundesland von besonderer Tragweite sein dürfte: Für die Grunderneuerung der in die Jahre gekommenen Infrastruktur von Stadt- und Straßenbahnen stellt das Land bis 2031 eine Milliarde Euro zur Verfügung. Hinzu kommen 46 Millionen Euro, um unterschiedliche Tram-Spurweiten im Ruhrgebiet zu beseitigen – die sogenannten Systembrüche.

Damit haben die Verkehrsunternehmen und die Kommunen als deren Eigentümer nun Planungs- und Finanzierungssicherheit bei der Grunderneuerung der Schienennetze. Wie die Politik und die Verkehrsbranche an diese Herausforderung herangehen, dürfte richtungsweisend sein. Denn das Land hat auf den ausdrücklichen Wunsch der beteiligten

Unternehmen hin einmalig festgelegt, dass die Mittel nach einem bestimmten Schlüssel vergeben werden. Dieser Schlüssel legt für jedes Unternehmen bis 2031 überjährig ein Förderkontingent fest, das die jeweiligen Belange berücksichtigt. Damit kleinere Betriebe gegenüber den größeren nicht zu kurz kommen und um eine eventuelle Ungleichbehandlung von vorneherein auszuschließen, wird die Förder-Milliarde prozentual aufgeteilt (siehe Tabelle). Dabei fließt das Budget nicht in jährlichen Raten, sondern wird als Gesamtsumme in den nächsten zwölf Jahren bereitgestellt. Die Unternehmen können die Mittel somit nach Bedarf in Anspruch nehmen.

Mit der Milliarde für die Schiene sollen vorrangig hochbelastete Strecken erneuert, digital aufgerüstet und insgesamt leistungsfähiger gemacht werden. Anlagen, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht oder bereits überschritten haben, werden durch moderne Infrastruktur ersetzt. „Damit wird das ÖPNV-Angebot in den Städten für die Fahrgäste attraktiver“, erläutert Ulrich Jaeger, Vorsitzender der NRW-Landesgruppe des VDV. In dem Bundesland wurden viele Stadtbahnssysteme zwischen den 1960er- und den frühen 1990er-Jahren gebaut. Dort gilt die Grunderneuerung der kommunalen Schienennetze als Mammutaufgabe: Ein unabhängiges Gutachten, das vom NRW-Lan-



„Da die Mittel zweckgebunden sind, ist sichergestellt, dass sie dafür ausgegeben werden, wofür sie benötigt werden. Der relativ hohe Eigenanteil von 60 Prozent sorgt dafür, dass keine unnötigen Projekte Priorität genießen.“

Ulrich Jaeger, Vorsitzender der VDV-Landesgruppe NRW

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und Vertreter der Verkehrsunternehmen unterzeichneten auf der Ruhrkonferenz in Herne die gemeinsame Vereinbarung.



desverkehrsministerium in Auftrag gegeben wurde, beziffert den Bedarf für die Erneuerung von Gleisen, Weichen, Oberleitungen sowie Haltestellen und Brücken auf 2,6 Milliarden Euro. Werden Betriebshöfe, Betriebsstrecken und Fahrzeuge hinzugerechnet, haben Gutachter einen Bedarf von über acht Milliarden Euro festgestellt – das ist mehr, als Gutachter im Auftrag des VDV NRW vor einigen Jahren ermittelt haben. Mit ihrer Entscheidung, nun eine Milliarde Euro bereitzustellen, beendet die Landesregierung eine fast sieben Jahre andauernde Hängepartie. In dieser Zeit hatte sich auch der VDV immer wieder dafür eingesetzt, die Rettung der Stadtbahnssysteme endlich in Angriff zu nehmen.

Die Politik nimmt die Verkehrsbranche und die Kommunen dabei stärker in die Pflicht. Die Unternehmen müssen nun bis Mitte 2020 einen Maßnahmenplan erstellen, für welche Projekte und in welcher Zeit das Geld investiert werden soll. Ob das Ministerium einer

Förderung zustimmt, hängt künftig lediglich davon ab, ob das Projekt im Maßnahmenplan steht. Abgewickelt werden die Förderanträge und die Zahlungen über die Zweckverbände. Wann und wie die Mittel eingesetzt werden, entscheiden die Unternehmen selbst. Dieses Vorgehen soll Entscheidungswege verkürzen und Bürokratie abbauen. „Da die Mittel zweckgebunden sind, ist sichergestellt, dass sie dafür ausgegeben werden, wofür sie benötigt werden. Der relativ hohe Eigenanteil von 60 Prozent sorgt dafür, dass keine unnötigen Projekte Priorität genießen“, erläutert Ulrich Jaeger: „Auf diesem Weg sind Verkehrsunternehmen und Kommunen angehalten, auch wirklich in die Grunderneuerung der Stadt- und Straßenbahnen zu investieren.“



## DREI FRAGEN AN Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) zu den geplanten Investitionen in die Grunderneuerung der städtischen Schienennetze

Welche Erwartungen knüpfen Sie an die Grunderneuerung der städtischen Schienennetze in Nordrhein-Westfalen?

» **Hendrik Wüst:** Wir wollen einen besseren ÖPNV, der sich an den Bedürfnissen der Nutzer orientiert und Teil digitaler, vernetzter Wegeketten ist. Nur so wird der Verkehrssektor seinen Beitrag zur Emissionsminderung leisten können. Dafür brauchen wir ein System-Upgrade der Stadt- und Straßenbahnnetze auf den heutigen Stand der Technik. Deshalb unterstützen wir die Kommunen hierbei mit einer Milliarde Euro.

Inwiefern ließe sich die NRW-Lösung auf andere Länder oder die GVFG-Novelle im Bund übertragen?

» NRW setzt sich bei der anstehenden Novelle des GVFG dafür ein, dass das Bundesprogramm für die subsidiäre Förderung von Erneuerungsmaßnahmen geöffnet wird. Die Erneuerung könnte nachrangig zur Neu- und Ausbauförderung gestellt werden. Aus- und Neubauprojekte in Deutschland sind oft langwierig. Bevor die Mittel aufgrund von Verzögerungen bei den Projekten dem ÖPNV verloren gehen, sollte nachrangig auch die Erneuerung hieraus ermöglicht werden.

Wie geht es nun in Nordrhein-Westfalen weiter?

» Wir erarbeiten derzeit mit den Verkehrsunternehmen und kommunalen Spitzenverbänden einen Förderleitfaden. Bis Mitte 2020 soll sich zudem mit den Verkehrsunternehmen auf Maßnahmenpläne verständigt werden, die die geplanten Erneuerungsmaßnahmen bis 2031 abbilden. Wir fördern Erneuerungen aber schon ab diesem Jahr.

Unternehmenssitz und Namenskürzel	Anteil in Prozent	Budgetanteil in Mio. Euro
Bielefeld (moBiel)	4,62	46,2
Bochum (Bogestra)	10,46	104,6
Bonn (SWBV einschl. SSB)	7,38	73,8
Dortmund (DSW21)	9,60	96,0
Dortmund (H-Bahn)	0,21	2,1
Duisburg (DVG)	5,43	54,3
Düsseldorf (Rheinbahn)	19,53	195,3
Essen (Ruhrbahn)	11,35	113,5
Köln (KVB einschl. HGK)	25,88	258,8
Krefeld (SWK MOBIL)	3,09	30,9
Oberhausen (STOAG)	0,74	7,4
Wuppertal (WSW)	1,42	14,2
Sky Train (Flughafen Düsseldorf)	0,29	2,9
Summe	100,0	1.000,0

# Klimapaket: Nun zählt die Ausgestaltung

Das Klimakabinett hat im September 2019 ein umfangreiches Klimapaket verabschiedet. Aus Sicht des VDV weisen die vereinbarten Eckpunkte für den Verkehrssektor in die richtige Richtung – etwa bei der Bepreisung von CO<sub>2</sub>-Emissionen. VDV-Präsident Ingo Wortmann bewertet das Paket als „eine gute Grundlage. Nun kommt es darauf an, bei der Ausgestaltung die richtigen Ansätze aus dem Eckpunkte-Papier weiterzuerfolgen.“ Deshalb hat der VDV seine Forderungen an das Klimakabinett noch einmal nachgeschärft.

## Mehr Mut bei CO<sub>2</sub>-Bepreisung: massiv klimafreundliche Antriebe voranbringen

Der VDV fordert schon zum Einstieg der CO<sub>2</sub>-Bepreisung mehr Mut: Mit lediglich zehn Euro pro Tonne wird keine Lenkungswirkung eintreten, und die Klimaschutzziele für den Sektor können so bis 2030 nicht erreicht werden. Wie eine Lenkungsabgabe gestaltet werden könnte, zeigt das „Schweizer Modell“, das der VDV vorgeschlagen hat. Im Nachbarland wurde der CO<sub>2</sub>-Preis seit der Einführung 2008 in vier Schritten auf 96 Franken pro Tonne angehoben. Ein Drittel der Einnahmen fließt in einen Investitionsfonds zur energetischen Sanierung von Gebäuden, zwei Drittel werden an die Bevölkerung und an Unternehmen zurückgezahlt (siehe Infografik). Die im Klimapaket vorgesehenen Entlastungen beim Strompreis sowie die verstärkte Förderung moderner Busflotten und des Einzelwagenverkehrs im Schienengüterverkehr als Alternative zum Lkw werden vom VDV begrüßt. Klimafreundliche Antriebe müssen allerdings ins-

gesamt massiv vorangebracht werden. Dabei sollte gerade im Güterverkehr die bereits zu großen Teilen elektrifizierte Schiene deutlich im Fokus von Ausbau- und Verlagerungsanstrengungen stehen. Für die Eisenbahn sind verbindliche Summen zum Hochlauf der Investitionsmittel festzulegen.

## Monitoring der Beschlüsse entscheidend für die Verkehrswende

Um Fehlentwicklungen zu vermeiden, ist es von zentraler Bedeutung, alle im Klimapaket beschlossenen Maßnahmen in der Ausarbeitung und Umsetzung detailliert, regelmäßig und transparent auf ihre tatsächliche CO<sub>2</sub>-Minderung zu prüfen. Sollten sich Fehlentwicklungen zeigen, die das Erreichen der Einsparziele gefährden, muss frühzeitig und konsequent nachgesteuert werden – insbesondere im Verkehr, der als einziger Sektor bislang kaum wirkungsvolle Maßnahmen zur Emissionsminderung umgesetzt hat und der den bis 2030 zu erreichenden Klimazielen weit hinterherhinkt.



## Zusätzliche Finanzmittel für den städtischen ÖPNV ab 2021 auch für die Grunderneuerung einsetzen

Die Erhöhung der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) auf zwei Milliarden Euro jährlich ist ein Meilenstein für den Nahverkehr. Allerdings benötigen die Verkehrsunternehmen diese Mittel nicht erst ab 2025, sondern bereits ab 2021, wenn im Jahr 2030 die Klimaschutzziele erreicht werden sollen. Zudem hält der VDV die beschlossene Öffnung des GVFG-Förderkatalogs auch für die Grunderneuerung der Systeme für notwendig: Bundesweit gibt es einen Investitionsbedarf in einem hohen einstelligen Milliarden-Euro-Bereich bei bestehenden Tram-, U- und Stadtbahnstrecken.

## Planen und Bauen beschleunigen

Während die Bundesregierung die Genehmigungsverfahren beim Aus- und Neubau im Eisenbahnverkehr mit einem Planungsbeschleunigungsgesetz vereinfacht hat, fehlen vergleichbare Regelungen für Städte und Kommunen. Planungsbeschleunigung muss gerade hier effizienter werden. Nur wer schnell plant und Umweltstandards einhält, kann Verkehrsinfrastruktur zügig ausbauen und Klimaziele erreichen. Zentrale Aspekte moderner und leistungsfähiger Verkehrssysteme wie Elektrifizierung, Lärmsanierung und Schaffung von Barrierefreiheit müssen planungsrechtlich privilegiert werden.

## Ländliche Räume nicht abhängen

Digitalisierung, neue Mobilitätsangebote und stärkere Vernetzung müssen auch außerhalb von Großstädten und Ballungsräumen umgesetzt werden. Im Sinne der Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen in ganz Deutschland ist es wichtig, auch den Menschen in ländlichen Regionen at-

traktive, flexible und bezahlbare öffentliche Verkehrsdienstleistungen anzubieten. Dazu zählen On-Demand-Verkehre ebenso wie die Reaktivierungen von Eisenbahnstrecken.

## Fachkräftemangel in der Branche und in den Verwaltungen bekämpfen; Einwanderungsgesetz effektiv umsetzen

Die öffentliche Hand muss die Zahl der vorhandenen Stellen in den Plan- und Genehmigungsbehörden erhöhen und freie Stellen besetzen, um den schnellen Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes nicht zu gefährden. Das am 1. März 2020 in Kraft tretende Fachkräfteeinwanderungsgesetz muss in der Praxis unbürokratisch und einfach umgesetzt werden können. Denn allein die Bus- und Bahn-Unternehmen benötigen bis 2025 rund 50.000 neue Mitarbeitende, um die wachsenden Anforderungen im Sinne der Verkehrswende erfüllen zu können. Dazu ist die geregelte Einwanderung von qualifizierten Fachkräften unabdingbar.

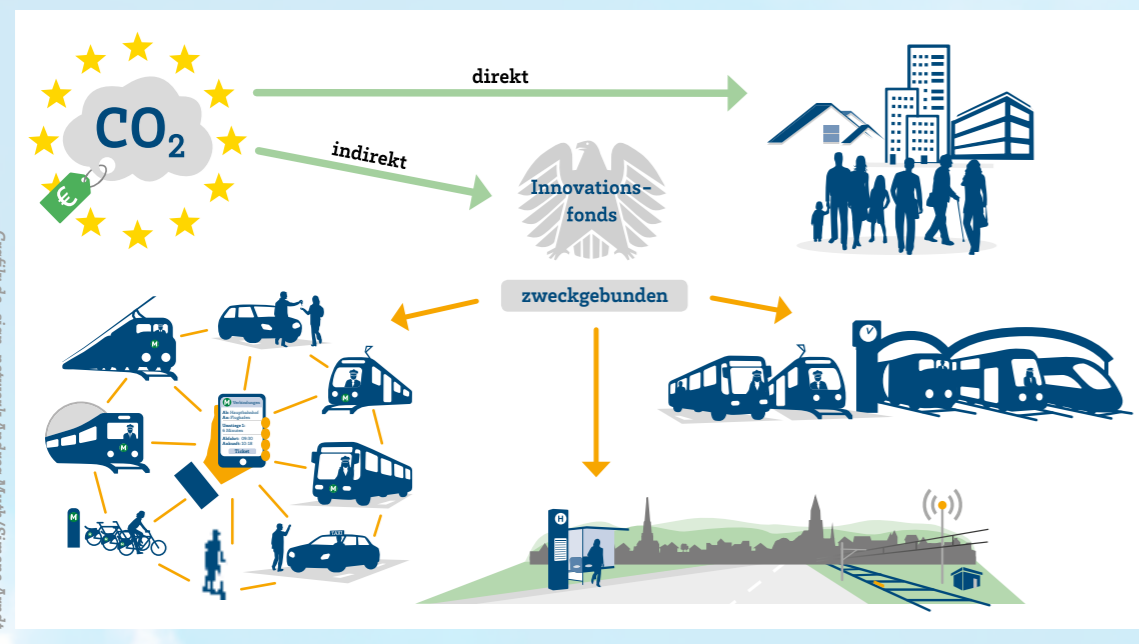


Weitere Zahlen und Fakten zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung hat der VDV in einem Positionspapier zusammengestellt.

→ [bit.ly/co2preis](https://bit.ly/co2preis)

## Klimawandel als industriepolitische Chance nutzen

Energiewende, Verkehrswende, neue Antriebs-technologien – der Industriestandort und die führende Exportnation Deutschland müssen diesen Wandel als Chance begreifen und Innovationen und Produkte „Made in Germany“ weltweit in die Märkte bringen. Die Zukunft Deutschlands liegt nicht in Software-Updates, sondern in dem Qualitätsversprechen, für das unser Land steht.



Schweizer Modell: Bei den Eidgenossen dient die Treibhausgas-Bepreisung als Lenkungsabgabe auf fossile Brennstoffe. Sparsame Verbraucher erhalten eine Rückerstattung.

ANZEIGE

**KONVEKTA**  
The Innovation Company

Zuverlässig und effizient -

**Für E-Busse:  
die Konvekta-  
CO<sub>2</sub>-Wärmepumpen**

[www.konvekta.com](http://www.konvekta.com)

# Hamburg: ÖPNV noch lange nicht grün

Hamburg ist auf dem Weg zu zwei Millionen Einwohnern. Damit wachsen die Anforderungen und Ansprüche an das urbane Leben. Auch in Sachen Mobilität. Für immer mehr Bürger und Pendler muss sie klimafreundlich werden und ihnen attraktive Lebensqualität vermitteln – emissionsfrei, mit Bussen und Bahnen als Rückgrat des Umweltverbundes. Eine Metropolen-Konferenz der Initiative „Deutschland mobil 2030“ anlässlich der elften Hamburger Klimawoche zeigte: Die Ziele sind klar, die Wege aber höchst umstritten.

In der halbrunden Kuppel des weißen Konferenzzelt auf dem Vorplatz des Hamburger Rathauses braute sich etwas zusammen – eine Filmprojektion zwar nur, aber von erschreckender Gewalt: Es waren Satellitenaufnahmen des Taifuns „Haiyan“, der 2013 über dem südostasiatischen Meer wütete und auf den Inseln tausende Menschen ums Leben brachte. Die Visualisierung der Wetterdaten verdeutlichte die massiven, brachialen Luftbewegungen eines der stärksten Taifune seit Beginn der Wetteraufzeichnungen – eine Demonstration, wie gefährlich extreme Wetterphänomene sein können.

Vor diesem Hintergrund gab es vor rund 250 zum Teil sehr engagierten Zuhörern Klimapolitik kontrovers: Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher hält die hoch umstrittenen, vielfach als zu zaghaft kritisierten Klimaschutzpläne der Bundesregierung für den richtigen Weg zur klimaneutralen Mobilität. Wer die 22 Seiten genau lese, findet nach seinen Worten viele sinnvolle Ansätze, auch wenn Hamburg im Bundesrat Nachbesserungsvorschläge

zum Klimaschutzgesetz einbringen werde. Auch Klaus Bonhoff, Abteilungsleiter im Bundesverkehrsministerium, äußerte sich „stolz“ darüber, „welches Maßnahmenpaket wir jetzt zur Verfügung haben“. Ganz anders Luisa Neubauer von Fridays for Future. Die Deutschland-Repräsentantin der Bewegung nannte die Regierungspläne „absurd“: „Wir müssen öffentlichen Raum neu und anders denken. Kein Kind denkt daran, Tonnen von Stahl zu bewegen. Und es ist kein Naturgesetz, im Stau zu stehen und dass Autos wichtiger sind als Menschen. Das muss doch anders gehen.“

## ÖPNV-Ausbau über Jahrzehnte

In Zürich und in Wien geht es anders. Angelika Winkler aus der Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien berichtete von jahrzehntelanger Konsequenz beim Ausbau und der Förderung des ÖPNV, die nun allmählich Früchte tragen. Das Ziel, 80 Prozent der innerstädtischen Mobilität im Umweltverbund von Bussen, Bahnen, Rad-

fahrern und Fußgängern zu erreichen, werde noch verfehlt. Bisher liege der Autoanteil bei 29 Prozent. Eine konsequente Parkraum-Bewirtschaftung und eine U-Bahn-Steuer für Unternehmen dienen der Mit-Finanzierung des ÖPNV, der sich aber ständig weiter entwickeln müsse. „Uns Wienern liegt der ÖPNV im Blut“, formulierte es Winkler nicht ohne Stolz. Ein ähnlich positives Bild zeichnete Dominik Brühwiler, Chef der Verkehrsplanung beim Zürcher Verkehrsverbund: „Seit 40 Jahren arbeiten wir am Ausbau des Öffentlichen Verkehrs“, verdeutlichte er auch die zeitlichen Dimensionen. Heute verfüge der Verbund über ein hoch leistungsfähiges S-Bahnnetz, das 70 bis 80 Prozent Marktanteil im Nahverkehr habe – weit über die Stadt Zürich hinaus, in Spitzenzeiten mit Zugfolgen von drei Minuten und in hoher Reisequalität mit jederzeitigen Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten. Brühwiler: „Man kann die Preise noch so senken, das ist nicht entscheidend: Das Netz muss gut sein.“ In der Schweiz gebe es die unbedingte Akzeptanz des Öffentlichen Verkehrs in der Ge- →

„ Man kann die Preise noch so senken, das ist nicht entscheidend: Das Netz muss gut sein.

Dominik Brühwiler,  
Verkehrsplanung Zürcher Verkehrsverbund



## DREI FRAGEN AN

Dr. Peter Tschentscher (SPD), Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, zur Klima- und Verkehrspolitik in seiner Stadt

Herr Dr. Tschentscher, das aktuelle Klimapapier der Bundesregierung ist vielfach als zu halbherzig kritisiert worden. Sie haben sich auf der Metropolen-Konferenz in Ihrem verkehrspolitischen Statement positiv geäußert. Warum?

» Dr. Peter Tschentscher: Weil die Beschlüsse ein großer Fortschritt sind. Sie gehen auch weit über das hinaus, was die Grünen in den Jamaika-Koalitionsverhandlungen mit FDP und CDU vereinbart hatten. Es ist das erste Mal, dass sich eine Bundesregierung konsequent und umfassend mit allen Themen und Sektoren befasst, die für den Klimaschutz wichtig sind. Vieles davon wurde lange gefordert und wird jetzt tatsächlich kommen: Bahnfahren wird günstiger, Fliegen wird teurer. Der Ausbau des Schienenverkehrs, die Entwicklung der Wasserstofftechnologie, ein umweltgerechter Gütertransport und die E-Mobilität. Bisher wurde viel über Ziele diskutiert. Jetzt ist zum ersten Mal ein konkreter Pfad beschrieben worden, um die Klimaziele auch zu erreichen. Es kommt jetzt darauf an, die Maßnahmen konsequent umzusetzen. Wichtig ist auch die Verbindlichkeit. Es wird jährlich kontrolliert, ob die erwarteten Wirkungen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung eintreten. Andernfalls werden weitere Maßnahmen ergriffen.

Was heißt das für Hamburg?

» Alles, was der Bund macht, hilft uns auch in Hamburg. Wir werden im Rahmen der Beratung des Klimapakets im Bundesrat voraussichtlich noch weitere Maßnahmen vorschlagen und in Hamburg unseren eigenen Klimaplan fortschreiben. Auch dabei kommt es mir darauf an, konkrete Maßnahmen festzulegen, die umsetzbar sind und uns praktisch voranbringen. Wir haben in Hamburg seit 2011 schon viele Maßnahmen eingeleitet, die heute wirken. Die Erhöhung des Anteils des Radverkehrs und des ÖPNV am Gesamtverkehr zum Beispiel. Wir setzen das konsequent fort, verbessern das Angebot von Bus und Bahn, bauen jedes Jahr viele Kilometer neue Radwege und auch wieder neue U- und S-Bahnen. Nach dem Rückkauf der Fernwärmegesellschaft machen wir die Fernwärme unabhängig von der Kohle und nutzen in Zukunft klimaneutrale Wärmequellen.

Gibt es Leuchtturmprojekte?

» Ja, zum Beispiel die neue U 5, die 150.000 Bürgerinnen und Bürgern einen direkten Einstieg in das Schnellbahnsystem ermöglicht. Oder die schon fertiggestellten Betriebshöfe für Elektrobusse. Als erste deutsche Großstadt haben wir damit die Infrastruktur geschaffen, um in Zukunft nur noch emissionsfreie Busse zu beschaffen und im Echtbetrieb einzusetzen. Ein „Leuchtturm“ sind auch die Innovationsprojekte unter dem Namen „New 4.0“. Das sind gemeinsame Innovationsprojekte von Wissenschaft und Unternehmen, um für die Industrie und die Energiewirtschaft neue klimafreundliche Technologien zu entwickeln, mit denen wir in Zukunft sehr viel CO<sub>2</sub> einsparen können. Andere reden über Klimaschutz – wir setzen ihn um.





*Diskussion (l. v. l. n. r.): Moderator Mathias Iken (Hamburger Abendblatt), Kay Uwe Arnecke (S-Bahn Hamburg), Lutz Aigner (HVV), Henrik Falk (Hochbahn). Die verkehrspolitische Grundsatzrede hielt Hamburgs Bürgermeister Peter Tschentscher (r.). Für „Salz in der Suppe“ sorgten die Vertreter von Fridays for Future: Luisa Neubauer (unten rechts), eingeehrt von Klaus Bonhoff (BMVI) und Dominik Brühwiler (Zürich), sowie ihr Mitstreiter Arnaud Boehmann (unten Mitte). Alle Teilnehmenden stellten sich zum Gruppenbild mit VDV-Geschäftsführer Dr. Jan Schilling (u. l.).*



sellschaft ebenso wie in der Politik. Dadurch fließe Geld in den weiteren Netzausbau – klimafreundlich und mit Ökostrom.

**Mehr S- und U-Bahn**

In diese Richtung zielt auch die Metropolregion Hamburg. Bürgermeister Tschentscher plant den Ausbau der Schnellverkehrssysteme auf der Schiene. Das S-Bahn-Netz soll erweitert und eine neue U-Bahn-Linie in west-östlicher Richtung bislang abgelegene Stadtteile besser erschließen. „Unser Schienennetz ist in den letzten hundert Jahren kaum noch gewachsen“, so Tschentscher. Das werde sich ändern. Die Diskussion um die Wiedereinführung der Straßenbahn – weder Zürich noch Wien hatten ihre Trams je aufgegeben – ist in Hamburg vorbei. Als Stadtbahn auf eigenem Gleiskörper nehme sie oberirdisch zu viel kostbaren Raum weg. Kay Uwe Arnecke, Vorsitzender der VDV-Landesgruppe Nord und Chef der Hamburger S-Bahn: Wo eigene Tram-Trassen möglich wären, ließe sich mit Busspuren schneller eine kostengünstigere Verkehrslösung realisieren. Von Zürich und Wien sind die Verkehrsunternehmen an der Elbe in puncto Akzeptanz bei den Fahrgästen weit weg, verdeutlichte Henrik Falk, Chef der kommunalen Hochbahn AG. Es gebe immer noch wenige Umsteiger, und der Pkw-Verkehr lege zu. Lutz Aigner, Sprecher der Geschäftsführung des Hambur-

ger Verkehrsverbundes, verwies auf nicht immer optimale „Verbindungsqualität“. Sollte die Zahl der Umsteiger massiv ansteigen, „dann haben wir ein Kapazitätsproblem“. Arnaud Boehmann von Fridays for Future aus Hamburg forderte: „Wir müssen uns mehr trauen“ und Hamburg bis 2035 klimaneutral machen. Dem Bürgermeister schlug er vor, den motorisierten Individualverkehr aus der City zu verbannen – ganz diplomatisch: „Das möchte ich Ihnen ans Herz legen.“



*Angelika Winkler, Stadtplanerin der Stadt Wien: „Uns Wienern liegt der ÖPNV im Blut.“*

## MEHR RENTE FÜR MEHR MENSCHEN

*Alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer verdienen eine möglichst hohe und zuverlässige Absicherung im Rentenalter. Mehr Leistung, ein Leben lang: Das bietet Die Deutsche Betriebsrente. Eine Kooperation von Talanx und Zurich – dem größten deutschen Pensionsfonds-Konsortium.*

Die Deutsche Betriebsrente basiert auf einem kapitalmarkt-orientierten Pensionsfonds und nutzt alle Vorteile eines modernen Sozialpartnermodells. Mit langfristigen Anlagestrategien macht Die Deutsche Betriebsrente die betriebliche Altersvorsorge renditestark, fair und sicher. Gerade im Vergleich zu herkömmlichen bAV-Produkten bietet sie die Chance auf höhere Renten. Und für stabile Rentenzahlungen sorgen intelligente Sicherungsmechanismen statt teurer Garantiemodelle.

Arbeitgeber und Verbände profitieren von einer hohen Kostentransparenz und einer einfachen Verwaltung durch digitale Schnittstellen.

Sprechen Sie uns an!



[www.diedeutschebetriebsrente.de](http://www.diedeutschebetriebsrente.de)  
[info@diedeutschebetriebsrente.de](mailto:info@diedeutschebetriebsrente.de)

# Modellstädte nehmen Fahrt auf



Dichtere Takte, neue Linien und während des Projektzeitraums vergünstigte Tickets: Bonn, Essen, Herrenberg, Mannheim und Reutlingen haben ihr ÖPNV-Angebot spürbar verbessert. Die fünf Modellstädte testen noch bis 2020, wie sich Stickoxide schnell und wirksam reduzieren lassen. Zusätzlich zum „Sofortprogramm saubere Luft“ unterstützt der Bund innovative Verkehrsprojekte in den fünf Modellstädten mit 130 Millionen Euro. Eine Zwischenbilanz.

## MODELLSTADT ESSEN

Essen kommt als Modellstadt für die Luftreinhaltung zunehmend in Fahrt. Im September startete eine zweite Verkaufsphase von vergünstigten Abos, begleitet von einer weiteren Stufe einer groß angelegten Werbekampagne zu den bereits verdichteten Takten und den preiswerteren Tickets. Seit Juni setzt die Ruhrbahn ihr neues Fahrplankonzept um. Sechs Bus- und eine Straßenbahnlinie werden in den Hauptverkehrszeiten nun alle fünf statt alle zehn Minuten bedient. „Wir denken, das sind gute Argumente auch für Autofahrer, jetzt ganz oder zumindest teilweise auf Bus und Bahn umzusteigen“, erklärt Ruhrbahn-Geschäftsführer Michael Feller. Für den dichteren Takt und die gesteigerte Fahrleistung benötigt die Ruhrbahn zusätzliches Fahrpersonal und mehr Fahrzeuge. 76 neue Fahrer wurden eingestellt und 24 zusätzliche Busse teilweise neu beschafft. Da der Platz auf den bestehenden Betriebshöfen ausgeschöpft ist, baut die Ruhrbahn eine neue Abstellflä-

„Das sind gute Argumente auch für Autofahrer, jetzt ganz oder zumindest teilweise auf Bus und Bahn umzusteigen.“

Michael Feller,  
Geschäftsführer der Ruhrbahn

# 76 FAHRER

hat die Ruhrbahn neu eingestellt, um den dichteren Takt und die gesteigerte Fahrleistung anbieten zu können. 24 Busse hat sie teilweise neu beschafft.

che für 30 Busse. Im Zuge der Angebotsausweitung wurden auch die Haltestelle am Hauptbahnhof sowie weitere Haltestellen im Stadtgebiet ausgebaut.

Auch in Essen sollen vergünstigte Tickets Neukunden den Umstieg auf den ÖPNV schmackhaft machen. Die Stadt Essen wertet den bisherigen Verkauf der Modellstadt-Tickets als Erfolg. In einer ersten Tranche wurden die im VRR häufig genutzten Tickets „1.000“ oder „2.000“ für Neukunden zum halben Preis angeboten. Die 1.000 Tickets waren innerhalb weniger Stunden ausverkauft. Bis Ende August wurden 1.445 vergünstigte Firmentickets, 2.179 Monatstickets und 1.714 Schnupperwochenende-Tickets verkauft.

Noch bis zum Abschluss des Projekts Ende Dezember 2020 gibt es weitere Tarifangebote: Neukunden, die ein 30-Tage-Ticket für das Essener Stadtgebiet über die Ruhrbahn-App „Zäpp“ kaufen, erhalten ein weiteres Monatsticket kostenlos. Dies ist im Aktionszeitraum bis Ende 2020 maximal zwölf Mal möglich. Zudem gibt es für Abokunden Vorteile beim Car- und Bikesharing.

Zusätzlich verbessert die Stadt ihr Radverkehrsnetz: Im Rahmen des Lead-City-Projektes werden drei neue Fahrradachsen im Stadtgebiet umgesetzt und zwölf weitere Kilometer Radwege geschaffen. Unabhängig davon will die Stadt die letzten Lücken im Haupt-Radwege-Netz schließen.

Der Bund hatte der zweitgrößten Stadt des Ruhrgebiets im Rahmen des Modellstadt-Projekts 21 Millionen Euro zur Verfügung gestellt.

Die Ruhrbahn flankiert das Projekt „Modellstadt Essen“ mit einer groß angelegten Werbekampagne.





Im Rahmen eines Stadtbusfestes wurde in Reutlingen das neue Netz feierlich eröffnet (Fotos oben). Verschiedene Bustypen wie der Quartiersbus (l.), Gelenkbusse und der neue „Sattelschlepper“ (r.) zum Fahrradtransport prägen nun das Stadtbild.

Der 9. September 2019 war für die Stadt Reutlingen und ihren ÖPNV ein besonderer Tag: Zum Ende der Sommerferien ging das erweiterte Stadtbusnetz in Betrieb. Damit kamen zehn neue Buslinien und mehr als 100 Haltestellen hinzu. Fahrpläne wurden verdichtet, bestehende Verbindungen verlängert. Insgesamt erhöhte sich das Fahrtenangebot von vier auf sechs Millionen Fahrplankilometer. Zwischen der Altstadt und der Oststadt ist eine neue zentrale Achse für den Nahverkehr entstanden. Über sie nehmen in kurzen Abständen zwölf Buslinien ihren Weg. Ohne Umstieg in der Innenstadt und ohne Wartezeit können Fahrgäste nun viele Stadtteile und Gemeinden rund um Reutlingen sowie Gewerbegebiete auf direktem Weg erreichen. Die neuen Buslinien

schließen Lücken im bisherigen Stadtbusnetz. Dazu zählen auch sechs Quartiersbuslinien, auf denen Kleinbusse die Wohngebiete in den Hanglagen ansteuern. Auf einer Pilotstrecke dorthin soll zudem die Mitnahme von Fahrrädern getestet werden.

„Das stellt den Beginn eines neuen Mobilitätszeitalters in der Stadt Reutlingen dar“, sagte Steffen Bilger, parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, zur Eröffnung des neuen Netzes. Als ÖPNV-Modellstadt hat Reutlingen 14,55 Milli-

onen Euro erhalten. Mit dem Geld vom Bund wurden nicht nur die Einrichtung der neuen Nahverkehrsachse und der Bau von insgesamt 113 neuen Haltestellen gefördert, sondern es dient auch bis 2020 als Zuschuss für den Betrieb und zum Ausgleich des zu erwartenden Defizits. Darüber hinaus konnten mit den Fördermitteln ein Umwelt-Ticket-Paket geschnürt und Tarife gesenkt werden. Seit Januar gibt es das 365-Euro-Jahresabo des Verkehrsverbunds Neckar-Alb-Donau, kurz Naldo. Waren im Dezember 2018 noch etwa 1.000 Nutzer mit dem persönlichen Jahresabo unterwegs, so lag die Zahl Ende August 2019 bei knapp 3.000. Von den etwa 2.000 zusätzlichen Nutzern dieses persönlichen Jahresabos sind 972 Neukunden. Das Monatsabo kostet nun 33 statt 46,20 Euro. Mit ermäßigten Tagestickets können Erwachsene (3,50 statt 4,40 Euro) und Kinder (2,50 statt 3,60 Euro) als Gelegenheitsfahrer den kompletten ÖPNV in der „Tarif-Wabe“ Reutlingen nutzen. Die Zahl der verkauften Tagestickets für Erwachsene nahm von Januar bis August 2019 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um etwa 105.000 Tickets beziehungsweise 77,5 Prozent zu. Insgesamt beförderten die Stadtbusse schon vor dem Start des neuen Netzes zwischen Januar und August 2019 2,9 Prozent mehr Fahrgäste als im Vorjahreszeitraum.

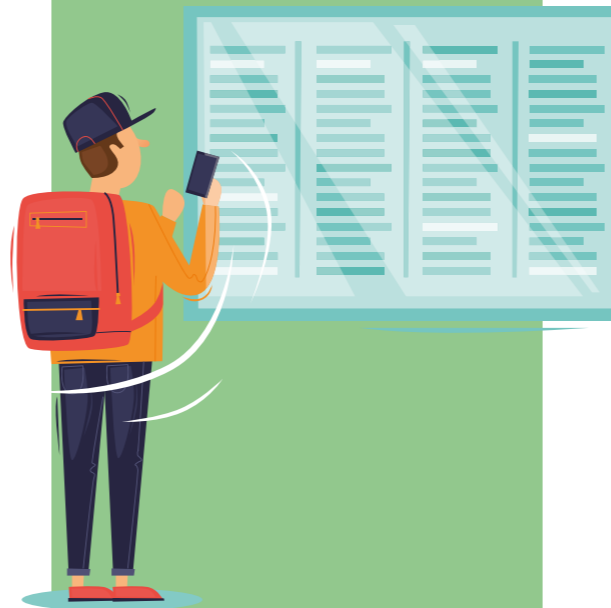


„Das stellt den Beginn eines neuen Mobilitätszeitalters in der Stadt Reutlingen dar.“

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär im BMVI

50 MITARBEITER

sind von der SWB Bus und Bahn zusätzlich eingestellt worden. Neueinstellungen gab es auch bei der RVK und der RSVG sowie deren Subunternehmen.



Mit den Angebotsverbesserungen zum Fahrplanwechsel im August und dem Auftakt für das betriebliche Mobilitätsmanagement sind nun auch die letzten ausstehenden Maßnahmen des Förderprojektes „Modellstadt Luftreinhaltung“ („Lead City“) in Bonn und der Region in die Umsetzungsphase eingetreten. Nun fahren Busse und Bahnen im Stadtgebiet und darüber hinaus in einem dichteren Takt sowie vereinzelt auf neuen Linienwegen. In einer ersten Stufe war das ÖPNV-Angebot bereits im Dezember ausgeweitet worden. Seitdem gibt es eine neue Tangentialverbindung zwischen Venusberg und Beuel. Durch sie entfallen die Umweg-Fahrten über den Hauptbahnhof. Unter der Woche wurde zudem der Zehn-beziehungsweise 20-Minuten-Takt auf den Hauptlinien bis etwa 20.30 Uhr im Rahmen des Förderprojektes ausgeweitet. Mit dem Ende der NRW-Sommerferien wurde die Taktverdichtung auf allen Hauptlinien auch am Wochenende eingeführt. Ebenfalls verdichtet, weiterentwickelt und somit verbessert wurde eine Reihe von Regionalbuslinien der RSVG und der RVK. Mit Hilfe der aktuellen Angebotsverbesserungen möchte die Stadt Bonn mit ihren Partnern Rhein-Sieg-Kreis und den Verkehrsunternehmen SWB Bus und Bahn, RSVG und RVK den ÖPNV attraktiver gestalten, Alternativen zum Auto bieten und zum Umstieg motivieren. Hierbei kommt es im Berufs- und im Einkaufs- und Freizeitverkehr zu deutlichen Verbesserungen. So sollen dem höheren Verkehrsbedarf während der Öffnungszeiten der Geschäfte Rechnung getragen sowie Kapazitäten für Fahrgastzuwächse geschaffen werden. Für die Angebotsausweitungen haben die SWB Bus und Bahn ihr Fahrpersonal um 50 Personen aufgestockt. Auch bei der RVK und RSVG beziehungsweise deren Subunternehmern gab es Neu-Einstellungen.

Auch preislich ist der Bonner ÖPNV attraktiver geworden. Von den 17.000 im Budget abgedeckten 365-Euro-„Klima-Jahrestickets“ für Neukunden wurden im ersten Halbjahr 2019 etwa 5.000 Verträge abgeschlossen. Auch wenn das Kontingent bei Weitem nicht ausgeschöpft wird, ist die Stadt Bonn mit den bisherigen Verkaufszahlen zufrieden. Es war eine Zielsetzung im Test, die Nachfrage komplett abdecken zu können. Da die Fördermittel und die Projektlaufzeit begrenzt sind, gibt es derzeit keine Pläne, die auf die Innenstadt beschränkte Gültigkeit zu erweitern. Beim Fünf-Personen-24-Stunden-Ticket übertreffen die Verkaufszahlen die Prognosen der SWB und der Stadtverwaltung deutlich. Im ersten Halbjahr 2019 wurden mehr als 20.000 der preisreduzierten 24-Stunden-Tickets verkauft. Die Stadt hat

MODELLSTADT BONN

bereits beim BMVI beantragt, das Kontingent zu erhöhen. Obwohl die Erfahrungen mit den jeweiligen Tickets unterschiedlich ausfallen, sind die SWB und die Stadt bislang zufrieden: „Die Verkaufszahlen und erste Ergebnisse von Befragungen bestätigen, dass attraktive Tarifangebote einen wichtigen Beitrag zum Umstieg auf den ÖPNV leisten – sowohl für Vielfahrer als auch für Gelegenheitsverkehre“, erläutert Isabel Klotz vom Presseamt der Stadt Bonn. Durch weiteres Marketing sei damit zu rechnen, dass die Abnahmemenge steigt. Mit der Bewertung der einzelnen Maßnahmen haben die Stadt Bonn und die Bundesministerien bereits begonnen. Zusammen mit den Projektpartnern wollen sie zum Ende der Projektlaufzeit der Bundesregierung die Ergebnisse vorlegen. Wenig angenommen wird dagegen bislang das geförderte Jobticket. Dieses richtet sich an Unternehmen, die bisher keinen Jobticketvertrag haben. Bisher konnten nur drei Unternehmen gewonnen werden. Zwar besteht beim Großteil der Firmen, mit denen verhandelt wurde, grundsätzlich Interesse. Allerdings sei es schwierig, auf die reduzierte Mindestabnahme-Menge zu kommen. Weitere Verhandlungen laufen, und mit Unterstützung der Verbände, zum Beispiel der IHK Bonn/Rhein-Sieg, wird für das Angebot geworben. Ebenfalls an Unternehmen sowie alle Arbeitgeber – also auch öffentliche Einrichtungen und Behörden – richtet sich das betriebliche Mobilitätsmanagement. Damit möchten die Stadt Bonn, die Verwaltung des Rhein-Sieg-Kreises und das beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg angesiedelte „Zukunftsnetz Mobilität“ Arbeitgebern helfen, die Mobilität ihrer Beschäftigten zu verbessern. Ein dafür ins Leben gerufenes Mobilitätsteam soll Arbeitgeber, Kommunen und Verkehrsunternehmen vernetzen. Zudem erarbeitet das Team arbeitgeberbezogenen Analysen und Konzepte zur Pendlermobilität sowie Test-Angebote und Maßnahmen der Kommunen beziehungsweise Verkehrsunternehmen. Das betriebliche Mobilitätsmanagement spricht zunächst Arbeitgeber mit mehr als 500 Beschäftigten aktiv an.



In Herrenberg soll der Verkehr bald besser fließen – und damit sollen die Stickoxid-Emissionen unter den Grenzwert sinken. Um dem „Stop-and-go“ ein Ende zu setzen, will die 30.000-Einwohnerstadt südwestlich von Stuttgart unter anderem den Verkehr digital steuern, die Mobilität smart vernetzen, Radwege ausbauen und den ÖPNV durch zusätzliche Fahrten und vergünstigte Tickets stärken. Dafür hat die Stadt aus dem Sofortprogramm circa vier Millionen Euro erhalten. „Nach knapp einem Dreivierteljahr zeichnet sich bereits ab, dass unsere Modellstadt-Maßnahmen im Bereich des ÖPNV Wirkung zeigen“, erklärt Karsten Kühn, Leiter der Stadtwerke Herrenberg. Seit Dezember 2018 verkehrt in der Kernstadt ein dritter Bus. Er wurde neu angeschafft. Durch seinen Einsatz



kann die am stärksten genutzte Linie statt zuvor im Stundentakt nun alle 30 Minuten bedient werden, und es gibt weniger Verspätungen. Dadurch verbessert sich der An-

*Nach knapp einem Dreivierteljahr zeichnet sich bereits ab, dass unsere Modellstadt-Maßnahmen im ÖPNV Wirkung zeigen.*

**Karsten Kühn,**  
Leiter der Stadtwerke Herrenberg

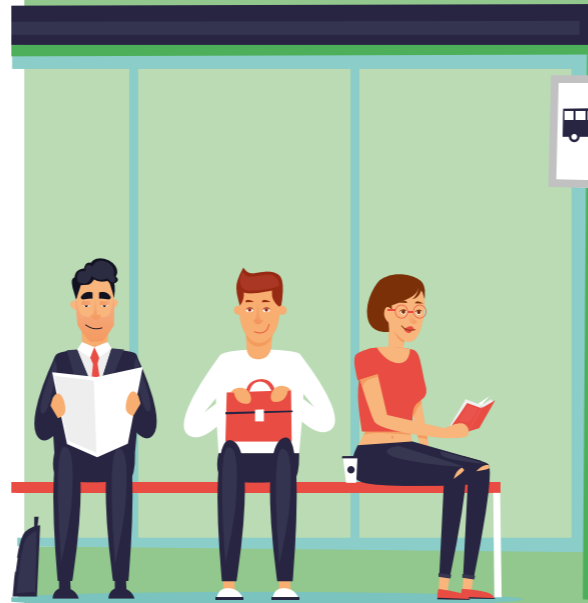
schluss an die S-Bahnen Richtung Stuttgart, wovon Pendler profitieren. Auf diese Weise erhöht sich die Zahl der von den Bussen zurückgelegten Kilometer um etwa 45 Prozent auf jährlich fast 180.000. „Der zusätzliche dritte Citybus, die Busse und Kleinbusse in den Abendstunden sowie die neuen, günstigeren Tagestickets haben den öffentlichen Nahverkehr in Herrenberg attraktiver gemacht und kommen

gut an“, so Karsten Kühn. Nicht zuletzt zeigt sich daran, dass im Gelegenheitsverkehr

die Zahlen der Fahrgäste und der verkauften vergünstigten Tickets gestiegen sind. Ein Plus von 27 Prozent gab es im ersten Halbjahr bei den Verkaufszahlen von Fahrkarten im Gelegenheitsverkehr – also ohne Monats- und Jahrestickets. Seit Anfang 2019 kostet das Einzeltagesticket für

den Stadttarif drei Euro. Im Vorjahr lag der Preis – allerdings für zwei Zonen – noch bei sieben Euro. Mit dem Gruppentagesticket fahren fünf Personen für sechs Euro. Der Preis des Monatstickets ist um 20 Euro gesenkt worden. Es kostet jetzt 47,60 Euro.

Neben den Verbesserungen im ÖPNV-Angebot setzt Herrenberg auf bauliche Maßnahmen, Digitalisierung und Daten. Auf den Hauptachsen soll eine Verkehrssteuerung die Geschwindigkeit vorgeben und so den Verkehrsfluss sicherstellen. Linienbusse sollen an den Ampeln Vorrang haben. Auf digitalem Weg will sich die Stadt ein Bild vom Verkehr auf ihren wichtigsten Straßen machen. Dafür wurden 55 Fahrzeuge – darunter vier Autos aus dem städtischen Fuhrpark und private Pkw – mit Messmodulen ausgestattet. Seit Februar sammeln sie Daten. Anhand dieser Informationen will die Stadt sehen, ob die baulichen Maßnahmen wirken oder ob die Planungen angepasst werden müssen. Des Weiteren soll ab Ende des Jahres die erste Version einer Mobilitäts-App für PC, Tablets und Smartphones verfügbar sein. Sie soll ihren Nutzern anzeigen, wie sie ihr Ziel zu Fuß oder in Kombination mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln erreichen können. Darin eingebunden werden die Fahrplaninformationen des ÖPNV; innerhalb des kommenden Jahres in Echtzeit. Die Mobilitätsplattform soll nach und nach ausgebaut werden – nicht nur mit Infos zum aktuellen Verkehrsfluss in Herrenberg, sondern auch zu freien Parkplätzen und verfügbaren Rädern im Bikesharing. Denn auch Radfahren und Zu-Fuß-Gehen sollen attraktiver werden. Für den Ausbau von Radwegen und Schutzstreifen werden Parkplätze weichen. Zusätzliche Que- rungsmöglichkeiten sollen es für Fußgänger einfacher und sicherer machen. „Erst im kommenden Jahr werden all unsere Modellstadt-Maßnahmen evaluiert – und erst dann können Rückschlüsse gezogen werden, wie sich das Gesamtpaket auf die Luftqualität in Herrenberg auswirkt“, so Stadtwerke-Leiter Karsten Kühn.



*Zu den Verbesserungen im ÖPNV-Angebot der 30.000-Einwohnerstadt Herrenberg gehört auch, dass die Anschlüsse an die S-Bahnen Richtung Stuttgart optimiert wurden.*



Die wichtigsten Erkenntnisse sind, dass die vergünstigten Tickets wie erwartet zu einer Steigerung der ÖPNV-Nutzung geführt haben.“ So lautet die erste Bilanz von Mannheims Erstem Bürgermeister und ÖPNV-Dezernenten Christian Specht: „Die Fahrzeuge sind inzwischen um 5,9 Prozent mehr belegt.“ Auf der Linie mit verdichteten Takten und verbessertem Angebot stiegen 26 Prozent mehr Fahrgäste ein. „Es ist wichtig, den Nutzern ein gutes Angebot im Sinne des Fahrkomforts und der Verfügbarkeit anzubieten, anstatt lediglich Preise zu senken“, so Christian Specht. Ob es sich bei den neuen Fahrgästen, die seit Anfang des

**MODELLSTADT MANNHEIM**

Jahres den ÖPNV verstärkt nutzen, um Umsteiger vom Auto handelt, muss noch ausgewertet werden.

Ferner zeichnet sich ab, dass die Fahrgäste nun auf die vergünstigten Modellstadt-Tickets zurückgreifen. Denn die Verkaufszahlen von Tickets, die nicht im Rahmen der Modellstadt-Maßnahmen preiswerter wurden, sind rückläufig. Das gilt vor allem für die die regulären Tages- und Wochenkarten. Als großen Erfolg sehen die Beteiligten die Ausweitung des Job-Tickets, das nun über 260 Mannheimer Unternehmen, mehr als 100 davon neu, anbieten. Damit haben jetzt insgesamt rund 35.000 Beschäftigte in Mannheim die Möglichkeit, dieses Angebot zu nutzen und vergünstigt zur Arbeit zu pendeln. Der Kreis der möglichen Nutzer hat sich um mehr als 7.600 Be-

*Grünes Licht: Der illuminierte Mannheimer Wasserturm (o.) und Livemusik von der Green City Band (r.) warben im Sommer für die Modellstadt Mannheim.*

**26 PROZENT**

mehr Fahrgäste wurden in der ÖPNV-Modellstadt Mannheim auf der Linie mit verdichteten Takten gezählt. Insgesamt hat sich die Auslastung der Fahrzeuge um 5,9 Prozent erhöht.

schäftigte vergrößert. „Darüber hinaus planen wir im nächsten Jahr ein neues Job-Ticket-Modell, das eine Grundbeitragsbefreiung für Arbeitgeber vorsieht und nur für die Mitarbeiter zu zahlen ist, die auch tatsächlich den ÖPNV nutzen. Das wird sicherlich ein weiterer Erfolg in diesem Tarifsegment“, erläutert Volkhard Malik, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN).

Beim „eTarif“, der nur die tatsächlich zurückgelegte Luftlinie berechnet, ist im Rahmen einer der Modellstadt-Maßnahmen der Grundpreis um mehr als ein Drittel gesunken. Seither haben sich die Zahl der Fahrten verdoppelt und die Zahl der Nutzer um die Hälfte gesteigert. Eine weitere zentrale Erkenntnis des Modellstadt-Projekts ist der Kosten-Aspekt: Die Einnahmen, die durch die erhöhten Fahrgastzahlen seit Beginn des Projekts generiert werden, kompensieren nicht die entstehenden Kosten. „Letztlich wird man immer draufzahlen müssen, wenn man die Maßnahmen in dieser Form anbieten möchte, insbesondere die Tarifmaßnahmen“, bilanziert Christian Specht. „Wenn wir das Maßnahmenpaket also langfristig in dieser Form anbieten wollen, bedarf es finanzieller Unterstützung durch den Bund.“

Im November wird das Busangebot mit einer neuen Linie weiter verbessert. Sie bindet die Pop-Akademie, die Hochschule und ein neues Stadtquartier an. Martin in der Beek, technischer Geschäftsführer der Rhein-Neckar-Verkehr, sagt: „Den Erfolg, den wir mit den Angebotsverbesserungen bisher hatten, möchten wir gern wiederholen.“





# Erst der Mensch, dann die Maschine

„Leben, arbeiten und lernen in der Smart City“ – so lautete das Motto des diesjährigen VDV-Personalkongresses. Wie können ausreichend qualifiziertes Personal sowie Technik und Betrieb für die anstehenden Herausforderungen in Einklang gebracht werden? Aktuell sieht sich die Verkehrsbranche dem verschärften Fachkräftemangel gegenüber. Er war das auf der Veranstaltung meist diskutierte Thema.



Susanne Peters, Weronika Leonhardt, Caroline Eckert und Maria Faust (Foto o., v. l. n. r.) von der LVB-Personalabteilung setzen auf den Karrierebus (M.). Auch Fahrdienstleiter Christoph Müller (u.) führt im Bus Bewerbungsgespräche.



Im Rennen um die besten Köpfe geben die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) richtig Gas – mit ihrem Karrierebus. „Das ist meine Diesela“, stellt Christoph Müller das 250-PS-Gefährt fast liebevoll vor. Der Leiter Fahrdienst hat dem mehr als 25 Jahre alten früheren Stadtbus zu einem zweiten Lebensabschnitt verholfen. Frischer Lack in Gelb und Blau und auffällige Schriftzüge, die für die LVB als Arbeitgeber werben, machen den Mercedes O 407 zu einem Hingucker. Mit dem aufgemöbelten Oldie fährt Christoph Müller dort vor, wo die Menschen sind – etwa auf zentralen Plätzen der Messestadt oder am Wochenende vor großen Einkaufszentren. Wer einsteigt, darf hinterm Lenkrad von „Diesela“ Platz nehmen und so ein Gefühl für ein Buscockpit bekommen. Nebenbei gibt es von Christoph Müller Infos aus erster Hand über die Arbeit im Fahrdienst bei der LVB. Weiter hinten im Bus, hinter getönten Scheiben, können er und seine Kolleginnen aus der Personalabteilung in aller Diskretion Vorstellungsgespräche führen. „Bei den Bewerbern kommt der Karrierebus gut an“, berichtet Personalerin Caroline Eckert. Wenn es für die Bewerber – und natürlich auch für das Verkehrsunternehmen – gut läuft, steigen Interessenten mit einer Einstellungszusage wieder aus. „Mittlerweile hat der Karrierebus für unser Recruiting einen sehr hohen Stellenwert“, erläutert Weronika Le-

onhardt, die ebenfalls in der LVB-Personalabteilung arbeitet.

Diese und weitere Ideen für die Arbeitswelt von heute und morgen präsentierten die Leipziger Verkehrsbetriebe als Gastgeber sowie zahlreiche Vertreter von Verkehrsunternehmen auf dem VDV-Personalkongress. 230 Personalverantwortliche trafen sich drei Tage lang in der Sachsenmetropole, um sich angesichts des Fachkräftemangels über neue Wege in der Personalgewinnung sowie die Herausforderungen der Digitalisierung auszutauschen. „Die Branche braucht bis 2025 rund 50.000 neue Mitarbeitende, um den demografischen Wandel, die wachsende Zahl an Fahrgästen und die stark gestiegenen Klimaschutzanforderungen für den Verkehrsbereich bewältigen zu können“, erläuterte Claudia Güsken. Sie leitet den VDV-Ausschuss für Personalwesen und verantwortet im Vorstand der Hamburger Hochbahn das Ressort Personal und Betrieb.

Besonders vom Personalmangel betroffen ist der Fahrdienst. Zwei Drittel der Stellen, die in den kommenden Jahren neu zu besetzen sind, entfallen auf Triebfahrzeugführer sowie U-Bahn-, Straßenbahn- und Busfahrer. Momentan dauert es etwa 200 Tage, um einen Lokführer einzustellen. Bei Busfahrern →



VDV-Personalkongress: 230 Teilnehmer tauschten sich drei Tage lang zu den Themen Digitalisierung und Fachkräftemangel aus. Zu mehr „Frechmut“ in der Personalarbeit ermunterte der Schweizer Blogger, Buchautor und HR-Experte Jörg Buckmann (r.) seine Zuhörer.



AUS DEM VERBAND



Tschüss alte Personalerdenke – hallo neue Arbeitswelt: Unter diesem Leitgedanken diskutierten (Foto o., v. l. n. r.) Moderatorin Claudia Pilgrim, Martin Seiler (DB), Claudia Güsken (Hamburger Hochbahn), Jörg Dräger (Bertelsmann Stiftung), Christine Behle (Verdi) und Moderator Michael Heidemann.



Am Stand der Arbeitgeberinitiative informierte Lisa Gadomski (Foto l., r.) unter anderem über das neue Bewerberportal. VDV-Geschäftsführer Dr. Jan Schilling (r.) berichtete davon, was es Neues bei der Arbeitgeberinitiative gibt.



verhält es sich ähnlich. Der VDV warnt deshalb davor, dass der sich verschärfende Personalmangel das Wachstum bei Bus und Bahn bremsen und damit die Verkehrswende und das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor gefährden könne.

Neue Ideen wie der Leipziger Karrieribus, die Münchner Bewerbertram, das Berufswelten-Café der Schweizerischen Bundesbahnen, die Alltagshelden-Kampagne der ESWE Verkehr in Wiesbaden oder das Guerilla-Marketing der Stadtwerke Osnabrück sorgen in den Städten für Aufmerksamkeit und locken Interessenten an. Zahlreiche weitere Beispiele aus der Praxis der Personalgewinnung und Personalstrategien wurden in den Vorträgen dargestellt. In großen wie in kleinen Unternehmen stehen die Personalverantwortlichen vor derselben Herausforderung: Der Arbeitsmarkt ist längst ein Bewerbermarkt geworden. Wer die besten Köpfe zu sich an Bord holen will, müsse auf Augenhöhe, transparent und mit Tempo agieren, erläuterte der Schweizer HR-Experte Jörg Buckmann. Er riet den Unternehmen zu mehr „Frechmut“: „Die guten Talente tun sich gewisse Dinge nicht mehr an.“ Auf Anschreiben und Motivations schreiben solle komplett verzichtet werden. Statt dessen empfahl Buckmann Bewerbungsmöglichkeiten per Whatsapp oder per Anruf. Und überhaupt: „Suchen Sie Leute, die gern lachen.“

Bei der Personalgewinnung über digitale Kanäle erhalten die Personaler seit Kurzem zusätzlich Unterstützung von der neuen Stellenbörse für alle Berufe im Personen- und Schienengüterverkehr. Deren Aufbau hat der VDV koordiniert. Kurz vor dem Per-

## 6.000 STELLEN

aus den unterschiedlichsten beruflichen Bereichen hatte die Online-Stellenbörse der Verkehrsunternehmen zu ihrem Start im September zu bieten.

sonalkongress ging das Portal mit etwa 6.000 offenen Stellen online und brachte dem Thema bundesweit mediale Aufmerksamkeit: Das ZDF widmete dem Personalmangel in den Verkehrsberufen einen mehrminütigen Bericht in den „heute“-Hauptnachrichten. „Wir haben mit unserem Thema acht Millionen Zuschauer erreicht und das Momentum genutzt“,

erklärte Dr. Jan Schilling. Der VDV-Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV verantwortet im Verband die Arbeitgeberinitiative. Er kündigte an, dass die Plattform [www.in-dir-steckt-zukunft.de](http://www.in-dir-steckt-zukunft.de) im Herbst um weitere Service-Features erweitert werde.

Zu den Highlights des VDV-Personalkongresses zählte die hochkarätig besetzte Podiumsdiskussion. Unter dem Titel „Tschüss alte Personalerdenke – hallo neue Arbeitswelt“ beleuchteten Christine Behle (Verdi), Claudia Güsken, Martin Seiler (Deutsche Bahn) und Jörg Dräger (Bertelsmann Stiftung) die Chancen und Herausforderungen, die mit der Digitalisierung auf Unternehmen und ihre Beschäftigten zukommen. Einigkeit herrschte auf dem Podium darüber, dass die Digitalisierung die Menschlichkeit nicht in den Hintergrund drängen kann und darf. „Wir dürfen Ross und Reiter nicht verwechseln“, sagte Jörg Dräger. „Und Reiter ist der Mensch.“



Die neue Online-Stellenbörse für Arbeitsplätze in den Verkehrsberufen finden Sie unter: [www.in-dir-steckt-zukunft.de](http://www.in-dir-steckt-zukunft.de)

Was die Generationen Y und Z über Arbeit und Führung denken, erläuterte EU-Jugendbotschafter Ali Mahlodji (l.). In zahlreichen Vorträgen, wie hier von Dr. Nadin Riedl von den Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetrieben (u.), stellten Personaler erfolgreiche Beispiele ihrer Arbeit vor.



## Bad Bentheim ist Bahnhof des Jahres

Bad Bentheim hat den „Bahnhof des Jahres 2019“. Mit diesem Titel würdigte die Allianz pro Schiene die besondere Kundenfreundlichkeit. Einen Sonderpreis für bürgerschaftliches Engagement erhält Cuxhaven. In der Stadt an der Nordsee retteten Bürger ihren Bahnhof mit beispiellosem Einsatz und der Gründung einer Genossenschaft vor dem Abriss. VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff gratuliert den Preisträgern: „Attraktive Bahnhöfe leisten einen wichtigen Beitrag, um mehr Kunden für den klimafreundlichen Schienenverkehr zu gewinnen.“



## Eike Arnold verstärkt VDV-Kommunikation



Der VDV hat sein Kommunikationsteam im Hauptstadtbüro verstärkt. Seit Anfang August ist Eike Arnold (Foto) stellvertretender Pressesprecher des Verbands. Zu den Aufgaben des 38-Jährigen gehören die interne und die externe Kommunikation. Eike Arnold bringt Expertise für zahlreiche ÖPNV- und Eisenbahntemen mit: Zuletzt war er stellvertretender Pressesprecher beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). Die VDV-Kommunikation in Berlin und das Hauptstadtbüro werden von Lars Wagner geleitet. Er ist gleichzeitig Pressesprecher. Rahime Algan verantwortet die Online-Kommunikation und die Öffentlichkeitsarbeit. Leiter der politischen Planung ist Norbert Mauren. Zu seinen Aufgaben gehört auch die Bund-Länder-Koordinierung.

## Grundsteuerreform belastet Bus und Bahn

Durch die geplante Reform der Grundsteuer drohen den ÖPNV- und Eisenbahnunternehmen Mehrbelastungen in zweistelliger Millionenhöhe. Allein der Wegfall der bisherigen Grundsteuer-Vergünstigungen würde nach einer Schätzung des VDV im Eisenbahn- und Nahverkehr zu einer jährlichen Mehrbelastung von rund 13 Millionen Euro führen. Sie dürfte allerdings noch höher ausfallen, weil die das neue Bewertungsrecht zu einem weiteren Anstieg der Bodenricht- und Gebäudewerte führt. VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Wenn wir die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichen wollen, dann kommen solche zusätzlichen Belastungen für unsere Unternehmen zur Unzeit. Wir wollen und müssen mehr Angebote und Kapazitäten im ÖPNV und bei der Eisenbahn schaffen, doch dazu benötigen die Verkehrsunternehmen jeden Euro für eigene Investitionen.“





## Mobiler, digitaler – und ganz anders

Wie kommen Menschen und Waren künftig von A nach B? Auf der „Hypermotion“ geht es um aktuelle Fragen zur Zukunft der Mobilität und der Logistik. Die interaktive Mischung aus Messe, Konferenz und Think Tanks findet vom 26. bis zum 28. November 2019 in Frankfurt statt.

Angesichts des Klimawandels, veralteter Infrastruktur und des drohenden Verkehrskollapses in Ballungsräumen wird es immer dringlicher, Mobilität und Güterverkehr neu zu denken. Zum Austausch über die Zukunftsthemen bietet die „Hypermotion“ in Frankfurt zum dritten Mal eine Plattform. Das Spektrum reicht von der Digitalisierung und der Vernetzung der

Verkehrssysteme über neue Mobilitätskonzepte, Mikromobilität, Radverkehr und die Elektrifizierung des Verkehrs bis hin zu nachhaltigen Lösungen und Supply Chains für die Logistik der Zukunft. Erstmals nutzt der Deutsche Mobilitätskongress die „Hypermotion“ als Rahmen. Leitthema ist die „Mobilität in Ballungsräumen – Chancen und Herausforderungen“. In der „Zukunftswerkstatt Mobilität“ diskutieren Fach- und Führungskräfte von morgen. Es folgen Podiumsdiskussionen zur „Entwicklung Schieneninfrastruktur FrankfurtRheinMain“ und zur „Stadt der Zukunft“.

Das „Hypermotion“-Lab dient als zentrale Bühne, auf der Experten in die Zukunft blicken: Flugtaxi und Drohnen, Hyperloop, Verkehr der Zukunft, künstliche Intelligenz, erste und letzte Meile sowie die Mobilität in Ballungsräumen stehen auf der Agenda. Unternehmen, Verbände und Institutionen präsentieren ihre Lösungen und suchen den Austausch mit den Fachbesuchern. Mit dabei ist auch der VDV eTicket Service (Halle 1.2 Stand D 35). Im Fokus der smc:smart mobility conference stehen künftige Verkehrs- und Transportsysteme. Von Vernetzung und Entwicklung der Infrastruktur zu Lande, zu Wasser und in der Luft bis hin

zu Innovationen und deren praktischer Anwendung in Städten und Regionen reicht das Spektrum. Disruptive Veränderungen, evolutionäre Entwicklungen und notwendige kleine wie große Revolutionen im Individualverkehr, im ÖPNV und in der Logistik werden erörtert. Dabei werden Fachkonferenzen, Ausstellung, Workshops und interaktive Elemente kombiniert. Die smc:Fraunhofer Mobility Infusion der Fraunhofer-Allianz Verkehr bindet wissenschaftliche Erkenntnisse und aktuelle Forschung und Entwicklung ein.

Mit dem Urban Mobility Lab, dem Vision Mobility Think Tank, dem internationalen Supply-Chain-Gipfel „Exchange – The Supply Chainers' Community“ und der Stuva-Tagung für die Tunnelbranche (Halle 5) bietet das Programm zusätzliche Impulse für die Mobilitäts- und Logistikbranche.



Weitere Informationen dazu:  
[www.hypermotion-frankfurt.com](http://www.hypermotion-frankfurt.com)



## „Mobility inside“ geht in die erste öffentliche Testphase

Ein Prototyp wurde im Sommer während der VDV-Jahrestagung vorgestellt – nun geht die brancheneigene Plattform „Mobility inside“ in einen ersten Test mit 3.000 Fahrgästen. Wer sich beteiligen möchte, kann sich noch der Test-Community anschließen.

Nur eine einzige App für alle Reisen mit Bus, Bahn, Bike- und Carsharing – und das deutschlandweit. Das soll demnächst die brancheneigene Plattform „Mobility inside“ ermöglichen. Diesem Ziel sind die Macher – ein Zusammenschluss verschiedener Verkehrsunternehmen und -verbände – einen weiteren Schritt nähergekommen. Die gemeinsame Plattform, die den gesamten Öffentlichen Verkehr vereint, geht im Herbst in eine Testphase mit bis zu 3.000 Nutzern. Um die Bedienung des Systems so einfach und komfortabel wie möglich zu gestalten, werden noch App-Tester gesucht. Aus den Regionen Rhein-Main und Rhein-Neckar haben sich bereits genügend Teilnehmer registriert. Aus den Regionen der weiteren beteiligten Partner sind Interessierte willkommen. Wer dabei helfen möchte, die digitale Plattform bis Ende des Jahres zu optimieren, kann sich unter der unten stehenden URL registrieren. Die einzigen Voraussetzungen: Die Tester müssen volljährig sein, ein iOS-Gerät ab Version 11 nutzen und ein bisschen Spaß haben, sich einer Test-Community anzuschließen. Unabhängig davon wird die Endversion auch auf Android-Geräten laufen.

Im Rahmen der VDV-Jahrestagung hatten die Vertreter der Initiatoren einen Prototypen der digitalen Mobilitätsplattform präsentiert. Bei „Mobility inside“ reicht es aus, sich einmalig bei einem örtlichen Anbieter zu registrieren. Anschließend können die unterschiedlichen Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel von allen teilnehmenden Verkehrsverbänden und -unternehmen sowie Sharing-

dienstleistern genutzt werden. Bei den Sharinganbietern müssen sich die Tester während der Pilotphase noch separat anmelden.

Der Anspruch der App ist es, die optimale Fahrt und Kombination der Verkehrsmittel zu finden – angepasst an das jeweilige Mobilitätsprofil des Nutzers. Außerdem können Tickets von Tür zu Tür gebucht werden – zum Beispiel für den ÖPNV in der Startstadt, den Fernverkehr in die Zielstadt und schon vor der Ankunft für den ÖPNV am Zielort. Später sollen auch Leihräder, Carsharing-Autos und Taxis über die App gebucht werden können. Die Kosten für die gesamte Strecke haben die Kunden dabei immer im Blick.

An der Entwicklung beteiligen sich die Deutsche Bahn, der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (Bogestra), die Dortmunder Stadtwerke (DSW 21), die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB), die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) und der Donau-Ilter-Nahverkehrsverbund GmbH (DING).



Mehr Infos und Anmeldung unter:  
[www.community.mobilityinside.de](http://www.community.mobilityinside.de)





## Verkehrsbetriebe Zürich bitten im Bus an den Tisch

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) testen in einem ihrer Gelenkbusse ein Jahr lang ein neues Gestaltungselement. Die Rede ist von einem Stehtisch, der in Höhe der dritten Tür eingebaut wurde. Die VBZ wollen herausfinden, wie der Tisch bei den Kunden ankommt, wie er genutzt wird und wie er sich auf die Verteilung der Fahrgäste im Bus auswirkt. Während des Pilotbetriebs werden laufend Feedbacks gesammelt – auch mittels QR-Code direkt am Tisch. Bis August 2020 läuft das Projekt. Sollte der Test erfolgreich enden, wollen die VBZ den Einbau in weitere Fahrzeuge prüfen. Das Konzept haben die Schweizer aus Schweden importiert. Ursprünglich wurde es vom Nahverkehrsunternehmen Skånetrafiken Malmö in Zusammenarbeit mit dem Hersteller Volvo entwickelt. In Schweden werden Stehtische serienmäßig in Busse eingebaut. Dort sind die Erfahrungen laut VBZ positiv: Stehtische böten einen höheren Komfort im Bus, da sich Fahrgäste ohne Sitzplatz anlehnen und festhalten können. Auch auf die Passagierverteilung wirke sich das aus: weg von der Tür, hinein ins Fahrzeuginnere. An den Türen dürften sich damit weniger Menschentrauben bilden. Weitere Vorteile bieten ein Getränkehalter, eine Gepäckablage unter der Tischplatte und eine USB-Ladestation für Handys.

## 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 Online-Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit  
Eike Arnold,  
stellv. Pressesprecher

### Anschrift der Redaktion:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV),  
Redaktion „VDV Das Magazin“,  
Leipziger Platz 8, 10117 Berlin,

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](mailto:vdv-magazin@adhocpr.de)

[vdv-magazin@adhocpr.de](mailto:vdv-magazin@adhocpr.de)

### Realisierung, Text und Redaktion:

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

### Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

### Projektleitung und Anzeigen:

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

### Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

### Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

### Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2019

## Termin

29. bis 30. Oktober 2019

### 3. Internationaler BME/VDV-Intermodalkongress in Bremen

Es geht um Strategien, Innovationen und Zukunftsperspektiven für die Intermodalverkehre über die wichtigsten Nordseehäfen.

→ [www.vdv.de/termine.aspx](http://www.vdv.de/termine.aspx)

## Termin

14. bis 15. November 2019

### 1. Women in Mobility Summit in Frankfurt a. M.

Zusammen mit dem Netzwerk „Women in Mobility“ veranstaltet die VDV-Akademie diese Konferenz. Der zweitägige Women in Mobility Summit mixt Bausteine einer Fachkonferenz mit den interaktiven Elementen eines Barcamps.

→ [www.bit.ly/35jGpBJ](http://www.bit.ly/35jGpBJ)

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Ende November 2019.

Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

[www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen](https://www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen)  
[twitter.com/VDV\\_Verband](https://twitter.com/VDV_Verband)

Unser Online-Magazin finden Sie unter:  
[www.vdv-dasmagazin.de](http://www.vdv-dasmagazin.de)

**Bildnachweise:** picture alliance/SZ Photo/Alessandra Schellnegger (Titelmotiv)

BMVI (20); Deutsche Bahn AG/Stefan Wildhirt (4/5); Messe Frankfurt (28); Mobility Inside (29); MVG (6); picture alliance/Marijan Murat (22); picture alliance/SZ Photo/Robert Haas (8); picture alliance/SZ Photo/Alessandra Schellnegger (2, 6); Planungsgemeinschaft Raupach + Bohn (8); Rheinbahn (2, 10); rnv/BLIM GmbH (23); Stephan Röhl/Allianz pro Schiene (27); Ruhrbahn/Bednareck Photography (19); Senatskanzlei Hamburg/Ronald Sawatzki (15); Ralph Sondermann/Visum (11); Stadt Reutlingen (20); Stadtwerke Herrenberg (22); Stadtwerke Herrenberg/Susanne Krum (22); stock.adobe.com/Thomas Otto (30); stock.adobe.com/djama (30); stock.adobe.com/John Smith (12/13); stock.adobe.com/sidop (18, 20, 21, 22); SWB (21); SWM/MVG (7); Stefan Temme/AD HOC PR (24); VBZ (30); VDV (3, 10, 27); VDV/Bildschön (2, 14-16); VDV/Bildschön (2, 25/26); Verkehrsministerium NRW/Mark Keppler (11); WSW (10)

„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.

26.–28.11.19  
Frankfurt

Ein Programm  
drei Tage  
zahlreiche Impulse

Jetzt Ticket sichern  
[hypermotion.com](http://hypermotion.com)

+ Smart & Digital Regions

# hypermotion

Pioneering Mobility and Logistics

+ Data Analytics & Security

+ Digital & Urban Logistics

messe frankfurt



# Let's get it started!



Teilnahme  
kostenfrei!\*

## HanseCom Forum 2019

### Der Erfahrungsaustausch im ÖPNV

14.-15. November 2019, Hamburg

Das HanseCom Forum ist die Plattform zum Erfahrungsaustausch über innovative Projekte, Lösungen und Trends im ÖPNV. Hier treffen sich Entscheider aus ÖPNV, Wirtschaft und Politik und diskutieren Top-Themen der Mobilitätsbranche. Seien Sie dabei!



HanseCom  
forum 2019

- **Digitaler Vertrieb bei WSW: der integrierte Ansatz im Stadtwerke-Konzern**  
Ralph Birkenstock, WSW mobil
- **Mobility Broker – be a part, move smart**  
Dr. Kathrin Driessen, ASEAG
- **Für die Zukunft sehen wir Jelbi**  
Denise Löhr, BVG & Jakob Michael Heider, BVG
- **Mobilitätsplattformen erfolgreich einführen: so geht's**  
Sebastian Neil Hölken, HanseCom
- **Vom Verkehrsunternehmen zum Mobilitätsanbieter: Was der ÖPNV bei der Gestaltung einer kundenorientierten Customer Journey vom Einzelhandel lernen kann**  
Karsten Schütt, Dipl.-Wirtschaftsingenieur und ehemaliger Geschäftsführender Direktor bei Deichmann SE

...und viele mehr!

Jetzt kostenfrei\* anmelden!  
[www.hansecom.com/forum](http://www.hansecom.com/forum)

\* Die Teilnahme am HanseCom Forum ist kostenlos für Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, Verbände, Behörden, Forschungseinrichtungen, Hochschulen, Standardisierungsgremien und Presseunternehmen. Für alle anderen Teilnehmer fällt eine Teilnahmegebühr von 890 € zzgl. MwSt. an.