

# VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen. Ausgabe Dezember 2017

## In vier Stunden von München nach Berlin

Bahn macht dem Flieger  
Konkurrenz

Seite 6

**Clean Shuttle:** Busse bewähren  
sich zur Weltklimakonferenz

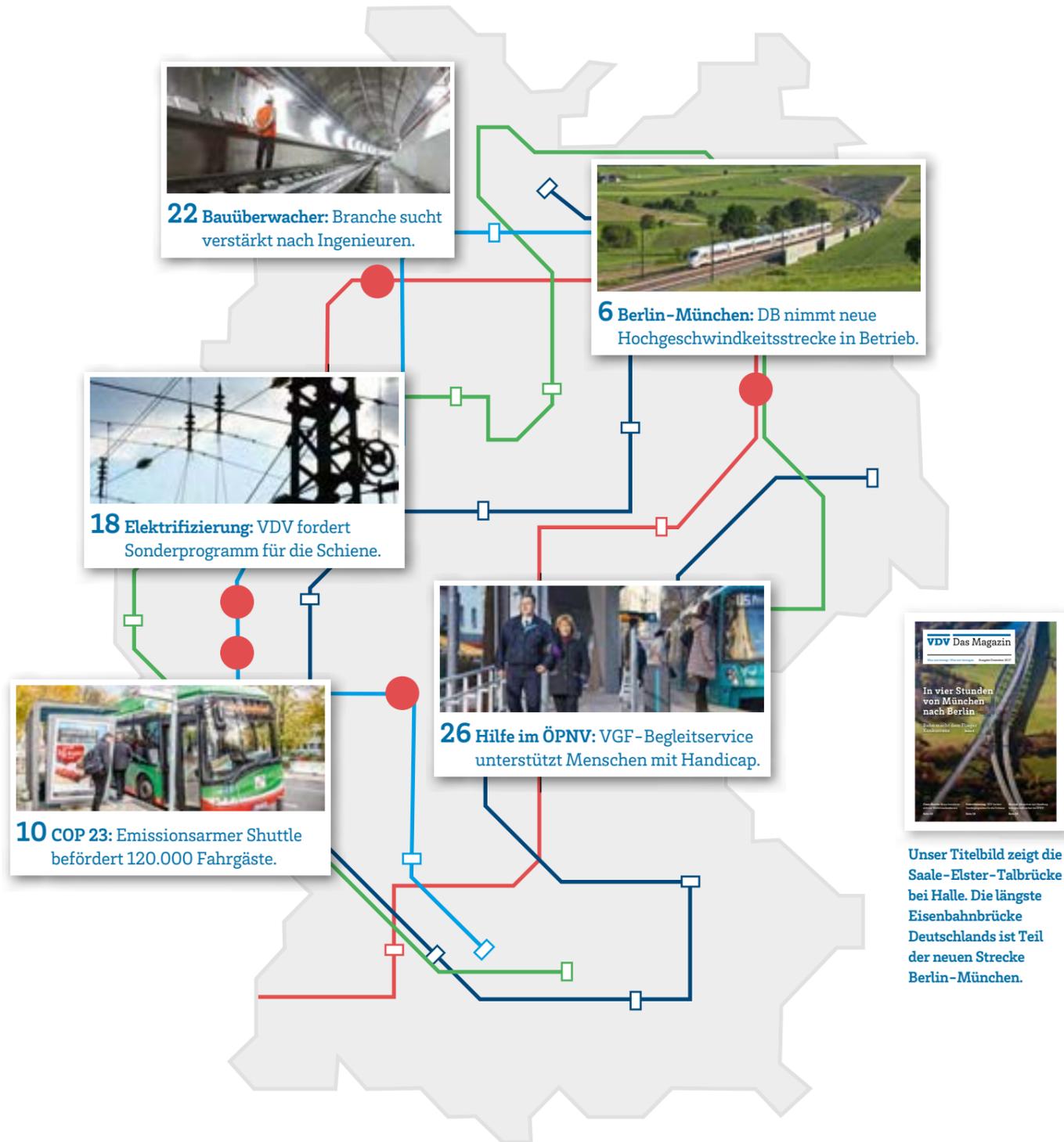
Seite 10

**Elektrifizierung:** VDV fordert  
Sonderprogramm für die Schiene

Seite 18

**Service:** Menschen mit Handicap  
bewegen sich sicher im ÖPNV

Seite 26



Unser Titelbild zeigt die Saale-Elster-Talbrücke bei Halle. Die längste Eisenbahnbrücke Deutschlands ist Teil der neuen Strecke Berlin-München.

# Statt Fahrverbote: Mut zur Verkehrswende



Angesichts drohender Fahrverbote im nahenden Jahr 2018 kommt Tempo in das Thema Luftreinhaltung. Jetzt geht es darum, schnell die richtigen Maßnahmen zu ergreifen, damit der Verkehr seine Emissionsgrenzwerte einhalten kann. In vielen Städten brennt es lichterloh. Ein Sofortprogramm, das mit einer Milliarde Euro ausgestattet ist, soll für sauberere Luft sorgen und helfen, Fahrverbote zu vermeiden. So das Ergebnis des zweiten „Dieselgipfels“. Mit dem Geld soll eine Vielzahl von Projekten finanziert werden – darunter die Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse.

Aus unserer Sicht greift die reine Umrüstung von öffentlichen Fahrzeugflotten deutlich zu kurz. Eine alleinige Förderung von alternativen Antrieben beim Bus wird die Probleme nicht lösen. Wenn wir die Umwelt- und Klimaschutzziele nachhaltig erreichen wollen, brauchen wir die Verkehrswende in den Städten. Deshalb muss insgesamt mehr in den öffentlichen Personennahverkehr investiert werden – etwa über ein ÖPNV-Sonderprogramm. Hier ist jetzt die Bundesregierung am Zug. Sie muss kurzfristig die Kommunen und die dortigen ÖPNV-Unternehmen mit zusätzlichen Finanzmitteln handlungsfähig machen.

Die Notwendigkeit der Verkehrswende ist im Bewusstsein der Bevölkerung vielleicht schon stärker angekommen als in manchen Teilen der Politik. Das legen Zahlen der staatlichen KfW-Bank nahe, die wissen wollte, wie die Menschen zu dem Thema stehen. Demnach streben 55 Prozent der Befragten an, vermehrt energieeffizientere Mobilitätsformen zu nutzen, etwa den ÖPNV. Dessen Ausbau bekommt unter den vorgeschlagenen Politikmaßnahmen die größte Zustimmung (91 Prozent). Und jeder Dritte gab an, das eigene Mobilitätsverhalten im Kontext der Energiewende bereits angepasst zu haben: Die meisten fahren weniger Auto. Bis das in den Städten zu spüren ist, wird noch einige Zeit vergehen. Wir als Verkehrsunternehmen setzen auch im neuen Jahr weiterhin alles daran, den Menschen den Umstieg auf den umweltfreundlichen ÖPNV leichter zu machen. Ich wünsche allen Lesern von „VDV Das Magazin“ frohe und besinnliche Weihnachten.

Herzlichst Ihr  
Jürgen Fenske

## VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**  
Mut zur Verkehrswende
- 4 VDV im Bild**  
Dem Adventsrummel entfliehen
- 6 Titelstory**  
Im ICE von Berlin nach München: Mit 300 ab durch Deutschlands Mitte

- 10 Hintergrund**  
Clean Shuttle setzt Zeichen für umweltfreundliche Antriebstechnologien.
- 14 Grenzenlos**  
Per Bürgerbus durch die Dörfer der niederländischen Provinz Limburg

- 18 Aus dem Verband**  
Mehr Fahrdrat für das Schienennetz
- 21 Aus dem Verband**  
Meldungen aus dem VDV
- 22 Hintergrund**  
Bauüberwacher gesucht

- 26 Unterwegs im Netz**  
VGF-Begleitservice: Wohl behütet unterwegs mit Bus und Bahn
- 30 Zu guter Letzt**  
Weihnachtsgrüße der Redaktion

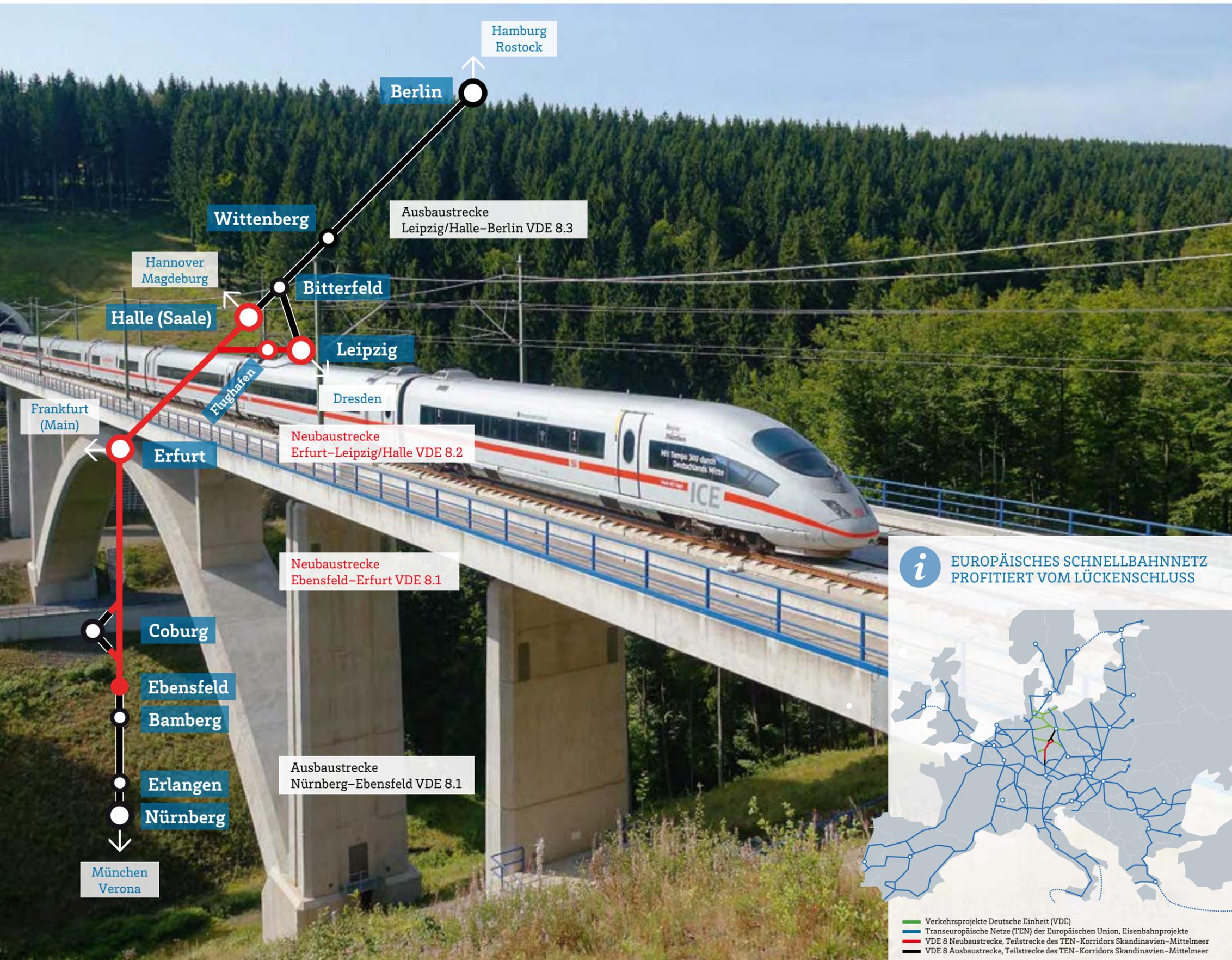


VDV Das Magazin als E-Paper unter: [www.vdv.de/das-magazin](http://www.vdv.de/das-magazin)



#### Dem Adventsrummel mit der Tram entfliehen

Erst Geschenke einkaufen, dann über den Weihnachtsmarkt bummeln: Für viele Menschen ist das ein liebgewonnenes vorweihnachtliches Ritual. Als Herausforderung erweist sich indes meist die Anfahrt. Überfüllte Parkplätze, volle Straßen – und zumindest Autofahrer sollten beim Glühwein Vorsicht walten lassen. Kein Wunder also, dass viele Deutsche im Advent auf Bus und Bahn umsteigen. Zumal diese dann oft in dichterem Taktung fahren. Und nicht nur das: Die Erfurter Verkehrsbetriebe (EVAG) bieten ihren Kunden gleich eine Auszeit vom mitunter hektischen Adventsrummel. Im historischen Kater-Express (Foto) können die Fahrgäste bei leckeren Keksen den Ausblick auf das festlich geschmückte Erfurt genießen. Ein Stadtführer erzählt weihnachtliche Anekdoten. Da kann der Stress ruhig draußen bleiben.



# Mit 300 ab durch die Mitte

Nach 26 Jahren Bauzeit ist die Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – München seit dem 10. Dezember komplett in Betrieb. ICE-Sprinter verbinden die Bundes- und die Landeshauptstadt in unter vier Stunden miteinander. Damit macht die Bahn dem Flugzeug Konkurrenz.

Der jüngste Fahrplanwechsel könnte den Beginn einer neuen Ära des Bahnfahrens markieren: Berlin und München liegen jetzt weniger als vier Zugstunden voneinander entfernt. Das ermöglichen ICE-Sprinter, die in beiden Städten morgens, mittags und abends starten. Bahnreisende sparen auf dieser Relation nun zwei Stunden. Die im Stundentakt verkehrenden ICE verkürzen die Reisezeit um 90 Minuten. Mit dem Fahrplanwechsel ging zwischen Erfurt und Ebensfeld nahe der bayrischen Landesgrenze das letzte Teilstück der Neu- und Ausbaustrecke in Betrieb. Damit ist nach insgesamt mehr als einem Vierteljahrhundert – diverse Planungsverzögerungen und Baustopps inbegriffen – das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ (VDE 8) endlich fertig. Es war lange Zeit eines der größten Infrastrukturprojekte des Landes. „Heute ist ein historischer Tag. Mit dieser Eisenbahnstrecke der Superlative rückt Deutschland näher zusammen“, sagte Bahnchef Richard Lutz anlässlich der Eröffnung der 500 Kilometer langen Strecke, die an fünf Bahnhöfen gefeiert wurde. Bundeskanzlerin Angela Merkel, Bundesminister Christian Schmidt, mehrere Regierungschefs der Länder sowie zahlreiche Vertreter der DB und der Politik nahmen teil.

## DB will dem Flieger Marktanteile abnehmen

Im Thüringer Wald machen die ICE 3 jetzt richtig Tempo: Auf dem Abschnitt zwischen Erfurt und Nürnberg erreichen die Züge eine Höchstgeschwindigkeit von 300 Stundenkilometern. Allein die 120 Kilometer von Bamberg nach Erfurt schaffen sie in einer Dreiviertelstunde. Zuvor benötigten Reisende für diese Verbindung fast drei Stunden. Auf der gesamten Strecke zwischen Berlin und München hat sich die Bahn viel vorgenommen: →

**i** EUROPÄISCHES SCHNELLBAHNNETZ PROFITIERT VOM LÜCKENSCHLUSS

- Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)
- Transeuropäische Netze (TEN) der Europäischen Union, Eisenbahnprojekte
- VDE 8 Neubaustrecke, Teilstrecke des TEN-Korridors Skandinavien-Mittelmeer
- VDE 8 Ausbaustrecke, Teilstrecke des TEN-Korridors Skandinavien-Mittelmeer

Quelle: Deutsche Bahn AG



An der offiziellen Eröffnung nahm auch Bundeskanzlerin Angela Merkel teil.

Der Erfurter Hauptbahnhof (r.) ist ein wichtiges Drehkreuz im mitteldeutschen Schienenverkehr geworden.

Hier will sie ihren Marktanteil auf 40 Prozent verdoppeln und dem Flugzeug kräftig Passagiere abnehmen. Nach der Pleite von Air Berlin waren auch zwischen Berlin und München die Ticketpreise im Luftverkehr stark angezogen. Zu Lande kommen auf dieser Verbindung nun dank längerer Züge täglich 10.000 zusätzliche Sitzplätze auf den Markt. Entlang der Strecke profitieren nach Angaben der Deutschen Bahn 17 Millionen Menschen von neuen Direktverbindungen, kürzeren Reisezeiten und besseren Anbindungen an den Fernverkehr – die größte Angebotsverbesserung in der Unternehmensgeschichte. Verbunden ist sie mit – noch ein Superlativ – der am weitesten reichenden Fahrplanumstellung der vergangenen Jahrzehnte. Sie gilt für ein Drittel aller Fernzüge.



„Mit dieser Eisenbahnstrecke der Superlative rückt Deutschland näher zusammen.“

Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG

Mit der Inbetriebnahme des Streckenabschnitts entsteht in Erfurt ein neues Drehkreuz im mitteldeutschen Bahnverkehr. In der Landeshauptstadt halten täglich 80 ICE, die stündlich in alle vier Himmelsrichtungen weiterfahren und mit dem Schienenpersonennahverkehr eng verknüpft sind. Seit Dezember fahren mehr Nahverkehrszüge zwischen Erfurt, Weimar und Jena. Aber nicht nur in Thüringen soll der Nahverkehr an Attraktivität gewinnen. Auch in Sachsen-Anhalt, Sachsen und Bayern sind viele Linien auf die neuen Fernver-

kehrsverbindungen abgestimmt worden. Dafür wurden der Eisenbahnknoten der thüringischen Landeshauptstadt und die Knoten in Halle und Leipzig ausgebaut.

**Auch der Güterverkehr soll profitieren**

Das Zehn-Milliarden-Euro-Projekt VDE 8 wurde 1991 nach der Wiedervereinigung von der Bundesregierung beschlossen, um Ost und West sowie Nord und Süd auf der Schiene besser zu verbinden. Das sollte den Personen- und den Güterverkehr nachhaltig verbessern. Der jetzt vollzogene Lückenschluss im deutschen Hochgeschwindigkeitsnetz ist gleichzeitig für das Transeuropäische Schnellbahnnetz (TEN) zwischen Skandinavien und dem Mittelmeer von Bedeutung (siehe Infografik Seite 7). Die Neigung der Streckenabschnitte beträgt maximal 12,5 Promille – eine für den Güterverkehr geeignete Trassierung. Die Strecke ist mit dem Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS) ausgerüstet und damit auf die Zukunft des europäischen Güterverkehrs vorbereitet. Alle 20 Kilometer kann ein schnellerer Zug in einem Überholbahnhof an einem langsameren vorbeiziehen. Bis Anfang Dezember lagen aus dem Schienengüterverkehr zwar noch keine Trassenanmeldungen für die Neubaustrecke durch den Thüringer Wald vor. Die DB geht jedoch davon aus, dass der Markt die Strecke in den kommenden Jahren immer stärker annehmen wird. Zwar seien auch von DB Cargo derzeit noch keine Güterzüge auf der Neubaustrecke geplant. Das könne sich jedoch je nach Kundenanfrage ändern.

Im Personenverkehr sind die Züge bereits seit 2006 zwischen Berlin und Halle/Leipzig mit 200 Stundenkilometern unterwegs. Ende 2015 folgte die Eröffnung der Neubaustrecke zwischen Halle/Leipzig und Erfurt, auf der ebenfalls mit bis zu 300 km/h gefahren werden kann. Die Inbetriebnahme des VDE 8 steht für die DB in engem Zusammenhang mit dem Qualitätsprogramm „Zukunft Bahn“, das das Reisen komfortabler und verlässlicher machen soll. Auf der 500 Kilometer langen Neu- und Ausbaustrecke des VDE 8 überqueren die Züge auch die mit 8,6 Kilometern längste Eisenbahnbrücke Deutschlands – die Elster-Saale-Talbrücke (siehe Titelbild). Sie ist eine von 37 Talbrücken. Hinzu kommen 27 Tunnelbauwerke. Neu gebaut wurden 230 Kilometer Strecke.

**VERKÜRZUNG DER REISEZEITEN DURCH NEUBAUSTRECKEN SEIT DEZEMBER 2017**

heute	künftig	Ersparnis
<b>München–Berlin</b>		
6:00 h	3:55 h*	ca. 2:00 h
<b>Halle–München</b>		
4:50 h	2:45 h*	ca. 2:00 h
<b>Erfurt–München</b>		
4:30 h	ca. 2:15 h*	ca. 2:15 h
<b>Nürnberg–Berlin</b>		
4:50 h	2:50 h*	ca. 2:00 h
<b>Nürnberg–Erfurt</b>		
3:10 h	1:20 h	1:50 h
<b>Leipzig–München</b>		
4:50 h	3:15 h	1:35 h
<b>Dresden–München</b>		
ca. 6:00 h	4:45 h	1:15 h

\*ICE-Sprinter

Quelle: Deutsche Bahn AG

ANZEIGE

**FAREGO** CLOUD

**Ticketing as Service für Sie**

**Intelligent. Vielseitig. Verfügbar.**

FareGo Cloud ist die nächste Evolutionsstufe für den öffentlichen Personenverkehr. Wir realisieren ID-basiertes Ticketing auch als integrierten IT-Service – vielseitig und zukunftssicher. So entfalten moderne Mobilitätskonzepte ihr volles Potential.



Besuchen Sie uns!  
cloud-ticketing.scheidt-bachmann.de



# Clean Shuttle setzt Zeichen



Bewährungsprobe bestanden: Während der Weltklimakonferenz COP 23 in Bonn haben emissionsarme Batterie-, Wasserstoff- und Hybridbusse 120.000 Fahrgäste befördert – und das störungsfrei. Mit diesem Clean Shuttle setzten die beteiligten Verkehrsunternehmen ein Zeichen für die Umweltfreundlichkeit und Leistungsfähigkeit des ÖPNV; aus Sicht der Organisatoren VDV sowie SWB Bus und Bahn mit Erfolg.

An der Bushaltestelle direkt vor dem Bonner World Conference Center drängen sich an diesem Donnerstagnachmittag, dem vierten Veranstaltungstag der COP 23, die Fahrgäste. „Ist das der Bus zum Flughafen?“, fragt ein Mann auf Englisch, als Busfahrer Peter Hiller die Türen öffnet. „Fährt der Shuttle auch sonntags?“, will wiederum eine Frau mit Klemmbrett im Arm wissen. Peter Hiller bejaht beides. Die Frau eilt zurück zum Veranstaltungsgelände, der Mann und weitere Fahrgäste – alle mit dem Teilnehmer-Ausweis der Weltklimakonferenz um den Hals – steigen ein. Für sie steht an diesem Tag bereits die Heimreise an.

## Fahrer sind erste Ansprechpartner

Peter Hiller fährt los, steuert den Hybridbus der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) an der Zentrale der Deutschen Post vorbei in Richtung Autobahn. Der Mitarbeiter der zur KVB gehörenden Schilling Omnibus Verkehr GmbH ist damit einer von 40 Busfahrern aus ganz Deutschland, die während der fast zweiwöchigen Weltklimakonferenz im Einsatz

sind. Insgesamt zwölf Tage dauert die Veranstaltung. Und als sie am 17. November endet, haben Peter Hiller und seine Kollegen – Fahrer ebenso wie die für die COP 23 gebundenen Reservekräfte – rund 3.000 Dienststunden geleistet und 20.000 Nutzkilometer zurückgelegt.

Das klingt nach viel Arbeit. Doch für Hans-Josef Kleinmeyer, Fahrer bei der SWB Bus und Bahn, war es eine, die Spaß machte – und die für ihn nicht der erste Sondereinsatz dieser Art war. „Das war wie 2005 beim Weltjugendtag“, schwärmt er. „Damals waren es nur tolle Leute – und das war dieses Mal ja nichts anderes. Und wenn man auch einmal aus dem Alltag rauskommt, ist das prima.“ Zumal die Fahrer noch häufiger als sonst zum wichtigen Ansprechpartner wurden. Wohin fährt der Bus? Wie komme ich wohin? Die internationalen Fahrgäste hatten viele Fragen. Mitunter auch zu den Bussen selbst: Denn auf den insgesamt vier Shuttle-Linien kamen fast ausschließlich Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben zum Einsatz: Batterie-, →

„Der Einsatz bei der Weltklimakonferenz ähnelte dem beim Weltjugendtag 2005. Auch damals waren nur tolle Leute dabei – und das war dieses Mal ja nichts anderes. Und wenn man auch einmal aus dem Alltag rauskommt, ist das prima.“

Hans-Josef Kleinmeyer,  
Fahrer der SWB Bus und Bahn





Verschiedene E-Busse, verschiedene Ladegeräte: Die Ladetechnik unterscheidet sich je nach Fahrzeughersteller. Kraftfahrzeugmeister Peter Küpper (o.) sorgte dafür, dass trotzdem jeder Bus ans Netz kam.



### Kreative Lösungen

All dem war ein logistischer und organisatorischer Kraftakt vorangegangen. Angefangen bei der Frage, wo die zusätzlichen Fahrzeuge untergebracht werden konnten. Denn der SWB-Busbetriebshof Friesdorf platzte auch so schon aus allen Nähten. „Morgens um vier Uhr ist es hier so voll, dass es nur noch eine Notfallgasse für Rettungsfahrzeuge gibt“, beschreibt Kraftfahrzeugmeister Peter Küpper. Also mussten die Bonner kreativ werden. Die Werkstatthalle beispielsweise diente nachts als zusätzlicher Parkplatz, die Fahrschulfahrzeuge wurden „wegorganisiert“, so Küpper. Eine andere Herausforderung: die Ladetechnik der E-Busse. Denn sie unterscheidet sich von Hersteller zu Hersteller. Die Verkehrsunternehmen mussten deshalb ihre eigenen Ladegeräte mitbringen. „Einige kamen sogar schon mehrere Tage vor dem Start des Clean Shuttle nach Bonn, um zu testen, ob alles funktioniert und das jeweilige Gerät an unser Hausnetz angeschlossen werden kann“, berichtet Küpper. Der Strom der Stadtwerke Bonn stammte dabei zu 100 Prozent aus regenerativen Energien.

Brennstoffzellen- und Hybridbusse. „99,9 Prozent des Angebotes fanden mit solchen Bussen statt“, resümiert Georg Bechthold, Fachbereichsleiter Marketing und Kommunikation bei der SWB Bus und Bahn. Die hat den Shuttle zusammen mit dem VDV organisiert. „Während der gesamten COP 23 lief der Shuttleverkehr störungsfrei ohne Ausfälle. Das ist wirklich eine stolze Leistungsbilanz.“

Neben SWB Bus und Bahn und der KVB stellten auch die Bogestra, die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), die Düsseldorfer Rheinbahn, die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) sowie die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) Fahrer und Busse für den Clean Shuttle in Bonn ab. Außerdem steuerten Unternehmen aus Bremen, Lübeck und Luxemburg weitere Fahrzeuge bei. Insgesamt waren so 14 Busse im Einsatz.

Damit das Laden der Fahrzeuge reibungslos funktionierte, musste genau auf den Gesamtstromverbrauch des Betriebshofs geachtet werden, um den Netzanschluss nicht zu überlasten. So wurden die meisten Fahrzeuge nur dann geladen, wenn andere Verbraucher auf dem Betriebshof abgeschaltet werden konnten oder nicht benötigt wurden. Zudem mussten die Werkstatt-Mitarbeiter entsprechend geschult werden, damit kein Bus am falschen Ladegerät landet. Verstärkung erhielten die Bonner Mitarbeiter durch Werkstattpersonal der beteiligten Verkehrsunternehmen. Der

Die Fahrten mit dem Clean Shuttle waren für die Teilnehmer der COP 23 kostenlos. Hybrid- und Brennstoffzellenbusse brachten sie bis zum Flughafen Köln/Bonn.



Fahrdienst wiederum musste so planen, dass jeder Bus passend nach Leistung, Größe und Reichweite eingesetzt wurde. Die entsprechenden Daten hatten SWB und VDV zuvor bei den Verkehrsunternehmen abgefragt. Und die Fahrer? Sie erhielten am Wochenende vor dem Start der COP 23 noch eine Streckeneinweisung, damit im Shuttle-Dienst keine Fehler passierten.

„Es lief besser, als wir es geplant hatten“, bilanziert Jens Schmitz, Chef-Organisator auf Seiten des VDV. Und das, obwohl der Takt der Shuttlebusse zwischendurch noch erhöht werden musste. „Zur Halbzeit der COP 23 gab es eine zweite Ankunftsstelle und der Andrang war so stark, dass unsere Busse nicht mehr ausreichten. Deswegen haben wir unsere Reserve eingesetzt“, berichtet er. „Aber alle waren hoch motiviert: die Fahrer, die Dispo, unsere Partner. Deswegen lief es auch.“

Hinter dem Einsatz der Fahrer

habe dabei sogar die größte Herausforderung gesteckt, findet Anja Wenmakers, Geschäftsführerin der SWB Bus und Bahn. „Wegen der Lenk- und Ruhezeiten brauchten wir natürlich deutlich mehr Fahrer als Fahrzeuge“, erklärt sie – und das bei der ohnehin oft dünnen Personaldecke der Verkehrsunternehmen. „Deswegen können wir uns bei allen beteiligten Mitarbeitern und Unternehmen nur bedanken, dass sie den Clean Shuttle so möglich gemacht haben.“

Azubis der SWB wurden an verschiedenen Haltestellen eingesetzt, um Fahrgästen bei Bedarf Auskunft zu geben.



120.000 FAHRGÄSTE

haben während der Weltklimakonferenz die Busse des Clean Shuttle genutzt.

ANZEIGE

## 5. FACHKONFERENZ „ELEKTROMOBILITÄT VOR ORT“

26./27. Februar 2018 | Leipzig

Die Konferenz „Elektromobilität vor Ort“ ist die zentrale Fachveranstaltung für Vertreter von Kommunen, Verkehrsbetrieben und Fuhrparkbetreiber, die Elektromobilität im lokalen und regionalen Kontext gestalten und praktisch umsetzen.



Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme! Anmeldung über die NOW-Webseite [www.now-gmbh.de](http://www.now-gmbh.de)



# Mit dem Bürgerbus über Limburgs Dörfer

In der niederländischen Provinz Limburg setzt die DB-Tochter Arriva seit einem Jahr im öffentlichen Nahverkehr zahlreiche innovative Lösungen für den Nahverkehr besonders im ländlichen Raum um. In der Provinzhauptstadt Maastricht ist sie Vorreiterin beim emissionsfreien Fahren.

Zinnenbewehrt steht mitten in der Kleinstadt Valkenburg der älteste Bahnhof der Niederlande. Gleich nebenan auf dem Busbahnhof geht es hochmodern zu: Er ist einer der Knotenpunkte eines Bürgerbus-Systems, mit dem Limburg bevölkerungsarme Gebiete erschließt. Die Lösung dieser Aufgabe war einer der Punkte, mit denen die DB-Tochter Arriva vor etwa einem Jahr die zwei Milliarden Euro schwere Ausschreibung zur Versorgung der eher ländlich geprägten Provinz an der Grenze zu Deutschland gewann. „Wir haben erstmals ein integriertes System geschaffen, bei dem Busse, Bahnen und bedarfsorientierte Verkehre eng aufeinander abgestimmt sind – von den Umstiegen bis zu den Tarifen. Damit sind wir Vorreiter“, sagt Manfred Rudhart, CEO von DB Arriva. „Integriertes Konzept heißt für uns: einfacher, schneller, öfter“, ergänzt Anne Hettinga, Vorstandsvorsitzender von Arriva Nederlands. Als Beispiel führt er an: „Wir garantieren Übergangsmöglichkeiten: Unsere Busse warten, wenn unsere Züge Verspätung haben.“

Bevor die Bürgerbusse fuhren, hatte die Provinzverwaltung 21 Gebiete als „weiße Flecken“ definiert. In den Dörfern dort nahmen Bevölkerung und Grundversorgungsmöglichkeiten stetig ab. Normale Buslinien

waren eingestellt worden, und ohne Auto war es nur schwer möglich, in den nächsten Städten alltägliche Dinge zu erledigen. Es mussten also „bedarfsorientierte Verkehre in nachfrageschwachen Regionen“ her, wie Arriva es offiziell nennt.

## „Sie geben den Dörfern die Bewohnbarkeit zurück“

Stündlich kommen jetzt Fahrerinnen und Fahrer mit ihren Neunsitzer-Sprintern. Sie „geben den Dörfern ihre Bewohnbarkeit wieder zurück“, sagt Klaas Jakob Bakker stolz. Er ist Busfahrer und Vorsitzender des gemeinnützigen Bürgerbus-Vereins in dem limburgischen Dorf Geulle. Auch er hat etwas davon: „Es macht den Fahrern Spaß.“ Derzeit verkehren acht Linien in Limburg; 2018 sind vier weitere geplant. Die Vereine umfassen jeweils 20 bis 25 Fahrer, organisieren Versammlungen, Einsatzpläne und Freizeitaktivitäten. Die Mitglieder setzen sich nach einer Gesundheitsprüfung und einer speziellen Schulung im Umgang mit den Fahrzeugen ehrenamtlich ans Steuer. Formell darf in den Niederlanden der Inhaber eines normalen Pkw-Führerscheins solch einen Bus →



# 8

## LINIEN

verkehren unter der Regie von DB Arriva als Bürgerbusse. 2018 kommen vier weitere hinzu.

Stündlicher Sprinter: Die Bürgerbusse verbinden die Dörfer der Provinz Limburg mit den Städten – nachfrageorientierter Verkehr in nachfrageschwachen Regionen.

„Wir haben erstmals ein integriertes System geschaffen, bei dem Busse, Bahnen und bedarfsorientierte Verkehre eng aufeinander abgestimmt sind.“



Manfred Rudhart,  
CEO von DB Arriva

lenken. Schulung, Versicherung, Anschaffung, Tanken, Waschen, Wartung – alles übernimmt Arriva. Laut Bakker sind etwa zwei Drittel der Fahrer Rentner. Rudhart verneint die Frage, ob es Probleme mit den Gewerkschaften gegeben habe, weil die Ehrenamtlichen dem regulären Arbeitsmarkt Arbeitsplätze wegnähmen. Er verweist darauf, dass das integrierte System insgesamt zusätzliche Stellen geschaffen habe.

### Sechs Lösungen vom Linientaxi bis zum Linienbus

Die Bürgerbusse sind nur eine von sechs Lösungen für den ÖPNV im ländlichen Raum Limburgs. Die Finanzierung stellt jeweils der Besteller sicher, also die Provinzverwaltung. Die Modelle unterscheiden sich entsprechend der Nachfragedichte. Am unteren Ende steht das Linientaxi mit ehrenamtlichen Fahrern und Tür-zu-Tür-Fahrten in kleinen Ortschaften. Am oberen Ende der Skala steht der klassische Linienbus. Auf dem Land wird er wohl noch eine Weile mit Diesel fahren, denn: „Ein Elektrobus für ländliche Gebiete, der mehr Sitze

und etwas mehr Komfort als ein Linienbus bietet, ist noch nicht im Portfolio der Hersteller“, beklagt Hettinga.

Dagegen sind in Maastricht Busse mit Stromabnehmern auf dem Dach bereits Alltag. Die Stadt soll ab der Jahreswende 2018/19 komplett emissionsfreien Nahverkehr betreiben, die gesamte Provinz bis 2025/26. Die Busbatterien werden nicht nur nachts aufgeladen, sondern auch tagsüber bei Zwischenstopps an einigen Haltestellen. Denn die tägliche Tour umfasst bis zu 300 Kilometer, der Speicher reicht aber bislang nur für 150 Kilometer. Der Bus fährt an der Haltestelle unter eine Konstruktion, die einem Galgen ähnelt, und dockt dort mit dem Dachstromabnehmer an. Nach 28 Minuten hat der Schnelllader die Speicher wieder aufgefüllt.

Die Fahrt im Bus ist verblüffend leise. Der Fahrer sagt unaufgefordert, dass es ihm Spaß mache, einen Elektrobus zu fahren, weil dieser so schnell beschleunige und weil man bei Bergabfahrt oder Verlangsamung den Ehrgeiz entwickle, Strom in die Batterie zurückzuschicken: Wenn kein „Gas“ gegeben wird, laden die Raddrehungen den Speicher ebenfalls auf. Aber Fahren und Starten seien völlig anders als



im Diesibus, eher wie beim Hochfahren eines Computers. Auch Hettinga sagt: „Die Umstellung auf Elektrobusse ist mehr als nur eine neue Technologie. Es ist ein Systemwechsel. Alles ist verschieden.“ Zuerst gab es noch einige Diesebusse als stille Reserve, aber seit die Kinderkrankheiten bei den E-Bussen einigermaßen verschwunden seien, würden die Diesebusse im ländlichen Raum eingesetzt. „Wir hatten bei den Elektrobussen nur einige kleinere technologische Probleme“, so Anne Hettinga.

**Hybridzug mit Bio-Diesel und Strom**  
Clean Energy ist auch im Norden der Niederlande ein großes Thema. Dort hat Arriva im Juli einen weiteren Vertrag gewonnen. Er läuft über 15 Jahre, ist 1,6 Milliarden Euro wert und um-

Maastricht will seinen Nahverkehr zur Jahreswende 2018/2019 komplett emissionsfrei betreiben. Schon heute sind Batteriebusse mit Stromabnehmer Alltag.

fasst regionalen Schienenverkehr um Groningen und Leeuwarden. Weil die 60 Kilometer lange Strecke zwischen diesen Städten noch nicht elektrifiziert ist, kommt dort ein „Flirtino“ des Herstellers Stadler auf die Gleise. Arriva hat davon Mitte November 18 Stück für 170 Millionen Euro bestellt. Es handelt sich um einen Hybrid-Triebzug, der mit Bio-Diesel und

Oberleitungsstrom fahren kann. Mit fortschreitender Elektrifizierung soll der Dieselantrieb komplett durch Stromspeicher ersetzt werden. Am Ende wird dennoch nicht über dem gesamten Gleis die Oberleitung hängen. Dank der Speicher ist das nur bei 40 der 60 Kilometer nötig. Der Rest wird aus dem Speicher überbrückt.



„Wir garantieren Übergangsmöglichkeiten. Unsere Busse warten, wenn unsere Züge Verspätung haben.“

Anne Hettinga,  
Vorstandsvorsitzender  
Arriva Nederlands

*Flirtino: Der Hybrid-Triebzug fährt mit Strom aus der Oberleitung und Bio-Diesel. Er kommt in Zukunft im Norden der Niederlande zum Einsatz, darunter auf dem nicht-elektrifizierten Streckenabschnitt zwischen Groningen und Leeuwarden.*

### IN 14 LÄNDERN UM DEUTSCHLAND HERUM

In ihrem Tochterunternehmen DB Arriva bündelt die Deutsche Bahn ihre Auslandsaktivitäten im Personenverkehr. Sie kaufte den britischen Konzern 2010. Er betreibt zur Zeit Busse, Bahnen, Krankentransportunternehmen und Wassertaxis in 14 Ländern Europas. Mehr als 60.000 Mitarbeiter befördern über 2,2 Milliarden Fahrgäste jährlich. 2016 überschritt der Jahresumsatz erstmals die Fünf-Milliarden-Euro-Marke; der Gewinn (EBIT) lag bei rund 280 Millionen Euro. Das Vereinigte Königreich ist mit 3,2 Milliarden Euro der größte Umsatzbringer. Noch nicht vertreten ist Arriva in Frankreich, aber CEO Manfred Rudhart hofft, dass sich das Land unter Präsident Emmanuel Macron dem Wettbewerb weiter öffnet.

→ [www.arriva.co.uk](http://www.arriva.co.uk)



# Mehr Fahrdrabt für das Schienennetz

Der Schienenverkehr in Deutschland soll möglichst komplett elektrisch laufen. Das würde den Klimaschutz voranbringen und vor allem Wettbewerbsnachteile für den umweltfreundlichen Gütertransport per Bahn abbauen. Von der künftigen Bundesregierung fordert der VDV deshalb ein Sonderprogramm, um die weitere Elektrifizierung von Strecken sowie die Förderung von Hybridantrieben zu finanzieren.

Mal waren es die Folgen herbstlicher Sturmtiefs, mal war es die verunglückte Tunnelbohrung bei Rastatt: Betroffene Fahrgäste, Güterbahnen und Frachtkunden wurden in den vergangenen Monaten auf harte Proben gestellt. Besonders die Sperrung im Rheintal machte klar, dass es keine leistungsfähige Ausweichmöglichkeit gibt, wenn auf einer der meist befahrenen Eisenbahnstrecken Europas etwas Unvorhergesehenes passiert. Hunderte Güterzüge standen im Stau. Dieselloks mussten eigens angefordert werden, weil die Verkehre über nicht-elektrifizierte Streckenabschnitte umgeleitet wurden. Erst nach weiten Umwegen und mit tagelanger Verspätung kam die Ladung ans Ziel – für den ohnehin margenschwachen Schienengüterverkehr eine zusätzliche starke Belastung.

Angesichts dieser Ereignisse fordert der VDV, einem bereits im Masterplan Schienengüterverkehr angestrebten Vorhaben nun zum

## ELEKTRIFIZIERUNG: BROSCHÜRE LISTET SINNVOLLE PROJEKTE AUF

Auf welchen Strecken Elektrifizierungsvorhaben sinnvoll sind, hat der VDV in seinem Positionspapier „Voll elektrisch“ (Foto) zusammengestellt. Enthalten sind auch Projekte, die der Verband in seinen jeweiligen Maßnahmenlisten aufgeführt hat. Hier geht es um den Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer sowie für Infrastrukturen der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen. Zudem werden beispielhaft Strecken aufgeführt, die sich besonders für den Betrieb mit Hybridfahrzeugen (Oberleitung/Speicher) eignen.

Die Broschüre steht zum Download unter:  
[www.vdv.de/zeitschriften---broschueren.aspx](http://www.vdv.de/zeitschriften---broschueren.aspx)



**DREI FRAGEN AN**  
 Dr. Martin Henke,  
 VDV-Geschäftsführer für den  
 Bereich Eisenbahnverkehr

» Auf deutschen Schienen werden 90 Prozent des Personen- und mehr als 95 Prozent des Güterverkehrs mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen erbracht. Reicht Ihnen das nicht aus?

**Dr. Martin Henke:** Wenn wir von diesen Zahlen reden, sprechen wir vom heutigen Stand, aber nicht über die 90 und 95 Prozent der Zukunft. Das Transportaufkommen im nationalen und im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr sowie im Personenverkehr wird in den kommenden Jahren deutlich anwachsen. Dafür müssen wir die Netzkapazitäten ausbauen.

» Warum ist es sinnvoll, das Eisenbahnnetz möglichst vollständig zu elektrifizieren?

Durch mehr Elektrotraktion hätte die Schiene erhebliche Kostenvorteile. Ein Güterzug, der von einer E-Lok gezogen wird, spart bei den Energiekosten etwa 50 Prozent gegenüber einer Diesellok. Zudem ist eine E-Lok bei den Betriebsstoffen und der Wartung kostengünstiger, und sie hat eine längere Lebensdauer als die Diesellok. Die Kostenvorteile könnten die Verkehrsunternehmen an Verlagerer und Fahrgäste weitergeben. Das würde

helfen, den Marktanteil der Eisenbahn zu erhöhen. Und wo die Elektrifizierung zu aufwendig ist, können in Zukunft Fahrzeuge im vollelektrischen Hybridbetrieb verkehren, die ihre Speicher auf elektrifizierten Abschnitten oder in Stationen aufladen.

» Was bedeutet ein höherer Grad der Elektrifizierung für die Qualität des Netzes?

Die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Schienennetzes würden sich deutlich verbessern. Um bei Störungen, Großbaustellen und unvorhersehbaren Ereignissen die Verkehre flexibel umleiten zu können, ist es erforderlich, mögliche Umleitungsstrecken in der gleichen Traktionsart befahren zu können wie auf dem regulären Laufweg. Mit einer umfassenderen Elektrifizierung würden sich die Anschluss-Sicherheit und die Flexibilität des Schienenverkehrs erheblich verbessern lassen. Das bedeutet auch: weniger gerissene Logistikketten, weniger verärgerte Frachtkunden und Passagiere sowie weniger Kosten für die Volkswirtschaft und die Eisenbahnunternehmen.

Durchbruch zu verhelfen. „Eine umfassende Elektrifizierung würde das Netz erheblich leistungsfähiger machen“, erläutert Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahnverkehr (siehe Interview). „Der Schienenverkehr würde dadurch flexibler und könnte sich so gegen Ausfälle wappnen.“ Auch mit Blick auf den Klimaschutz und den Wettbewerb zwischen Schiene und Lkw sei die die Elektrifizierung dringend erforderlich.

Nach einer Analyse des VDV könnten mit zusätzlichen 7.500 Streckenkilometern unter Fahrdrabt 99 Prozent der gesamten Verkehrsleistung mit elektrischem Antrieb erbracht werden. Kostenpunkt: 11,5 Milliarden Euro. Mit dieser Summe könnte der Elektrifizierungsgrad von derzeit 55 auf 75 Prozent erhöht werden. Zum Vergleich: In der Schweiz liegt diese Quote annähernd bei 100 Prozent. Dagegen bestimmen in ganzen Regionen der Bundesrepublik Dieselfahrzeuge das Bild des Schienenverkehrs. Hierzu zählen die Eifel, der Harz, die Oberpfalz, Südwestbayern und weite Teile der Bodenseeregion. Auch der Jade-Weser-Port – Deutschlands einziger Tiefwasserhafen – sowie das bayrische Chemiedreieck bei Mühldorf werden von Güterzügen mit Dieselloks bedient.

Die Verkehrsminister der Länder fordern in ihrem „Nationalen Investitionsprogramm Mobilität“ neben weiteren Mitteln für die Verkehrsinfrastruktur jährlich 500 Millionen Euro vom Bund, um Bahnstrecken zu elektrifizieren. Nach Meinung von Martin Henke reicht das jedoch nicht aus: „Wir benötigen jedes Jahr mindestens 800 Millionen Euro.“ Derzeit werden auf deutschen Gleisen 90 Prozent des Personen- und mehr als 95 Prozent des Güterverkehrs mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen →

„Eine umfassende Elektrifizierung würde das Netz erheblich leistungsfähiger machen.“

Dr. Martin Henke,  
 VDV-Geschäftsführer Eisenbahn

erbracht. Das macht die Schiene schon jetzt zum absoluten Vorreiter der Elektromobilität. Nach Meinung des VDV ginge jedoch noch mehr. Wo die Traktion zwischen Diesel- und E-Loks gewechselt werden muss, gehen den Güterbahnen Zeit und Geld verloren. Nach Angaben des VDV schlagen eine Lokstunde mit 600 Euro und eine Personalstunde mit 150 Euro zu Buche. Hinzu kommen weitere Kosten, weil Gleise länger belegt sind und die Triebfahrzeuge zwischenzeitlich abgestellt werden müssen. Pro Lokwechsel kommen schnell einige tausend Euro zusammen. Zudem wirkt sich die längere Fahrzeit negativ auf die Kostenbilanz aus. Alles Faktoren, die sich zu einem Wettbewerbsnachteil für die Schiene summieren und nicht anfallen würden, wenn ein Güterzug durchgängig unter Fahrdraht unterwegs wäre.



**MIT OBERLEITUNG INSGESAMT ZU ELEKTRIFIZIERENDE STRECKEN**



Quelle: VDV

# Sicher am Bahnübergang

Seit 15 Jahren informiert die Präventionskampagne „Sicher drüber“ über das richtige Verhalten am Bahnübergang. Nach einem umfassenden Relaunch startet sie jetzt neu durch. Die Initiative, an der neben dem VDV auch die Deutsche Bahn, der ADAC, die Bundespolizei, die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) sowie die Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) beteiligt sind, wurde 2002 unter anderem mit Videospots, Broschüren und Materialien für Fahrschulen sowie Vor-Ort-Terminen ins Leben gerufen. Im Mittelpunkt der jetzt erfolgten Neuauflage steht ein emotionales Video, das insbesondere junge Menschen erreichen soll – und deutlich macht, was bei leichtsinnigem Verhalten am Bahnübergang passieren kann. Begleitend wurden neue Plakate und Postkarten entwickelt.



Gas geben, um in letzter Sekunde noch unter den sich schließenden Schranken „durchzurutschen“? Mit einem neuen Video (Foto: Screenshot) macht die Kampagne „Sicher drüber“ auf die Gefahren an Bahnübergängen aufmerksam.

Seit dem Start der Kampagne ist die Zahl der Kollisionen an Bahnübergängen um mehr als 50 Prozent gesunken – auf zuletzt 140 Unfälle pro Jahr. „Damit geben wir uns aber nicht zufrieden“, betonte Dr. Roland Bosch, Vorstand Produktion der DB Netz AG, bei der Vorstellung der Neuauflage. „Mehr als 90 Prozent der Kollisionen am Bahnübergang hätten durch das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer vermieden werden können.“ Das fand auch Veit Salzmann, Vizepräsident Personenverkehr mit Eisenbahnen beim VDV und Geschäftsführer der Hessischen Landesbahn. „Oft werden die Gefahren von Verkehrsteilnehmern unterschätzt oder die Verkehrsregeln missachtet. Mit ‚Sicher drüber‘ wollen wir dazu beitragen, dass das Bewusstsein in der Öffentlichkeit für vorschriftsmäßiges und damit sicheres Verhalten an Bahnübergängen geschärft wird.“

Weitere Infos und Materialien zur Kampagne gibt es online unter:

<https://tinyurl.com/yabrjsx8>

# Gemeinsamer Appell für mehr Klimaschutz



Solche Einigkeit sieht man wohl eher selten: 51 Unternehmen und Verbände haben eine gemeinsame Erklärung unterzeichnet, derzufolge sie die künftige Bundesregierung auffordern, den Klimaschutz zur zentralen Aufgabe in der nächsten Legislaturperiode zu machen. Die Aktion war durch die Stiftung 2 Grad sowie die Umweltverbände Germanwatch und B.A.U.M. koordiniert worden. Zu den Unterzeichnern gehören neben Verbänden wie dem VDV auch Konzerne wie Siemens, SAP, EnBW oder Hermes.

Die Partner fordern unter anderem einen sozialverträglichen Ausstieg aus der Kohleenergie. Zudem benötigen Deutschland und die EU „jetzt den konsequenten Einstieg in die Verkehrswende“, heißt es in der Erklärung. Dazu gehörten zum einen eine deutliche Stärkung des Schienen- sowie des kommunalen Nahverkehrs, unter anderem durch eine Beschleunigung von Infrastrukturausbau und -modernisierung. Zum anderen müssten zusätzliche Maßnahmen für eine verstärkte Nutzung emissionsarmer Antriebe und Treibstoffe ergriffen werden, etwa beim Ausbau der E-Mobilität. Generell müsse die Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 zum Modernisierungsprogramm für Deutschland werden, fordern die Unterzeichner. Eine zentrale Aufgabe für die kommenden Monate sei es dabei, Planungssicherheit zu schaffen und den Klimaschutzplan im Koalitionsvertrag möglichst verbindlich zu bestätigen. VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff begrüßte den Schulterschluss der Partner. „Der gemeinsame Appell zeigt, dass auch große Wirtschaftsunternehmen die Notwendigkeit von Klimaschutz und Verkehrswende erkannt haben und bereit sind, es anzupacken. Jetzt ist die Politik gefordert. Es gibt keinen Grund, die Dinge weiter auf die lange Bank zu schieben.“

Weitere Infos sowie die Erklärung im Wortlaut finden Sie online unter:

[www.stiftung2grad.de/klimaschutz\\_koalitionsverhandlungen-3321](http://www.stiftung2grad.de/klimaschutz_koalitionsverhandlungen-3321)

# 200 BAUÜBERWACHER

zusätzlich benötigt die Branche jährlich, um die Aufgaben abzarbeiten und Personalabgänge zu kompensieren.

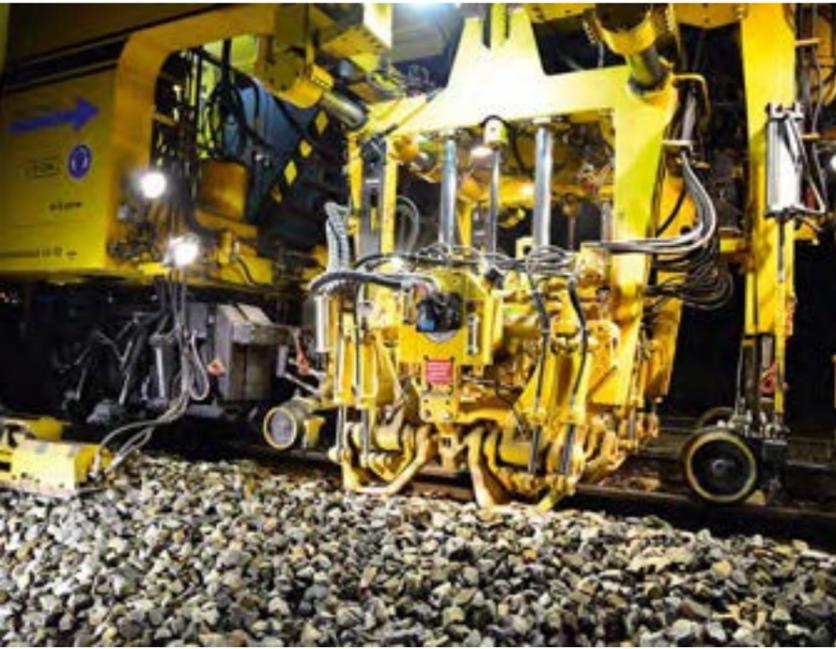
# Bauüberwacher gesucht

Der Mangel an Bauingenieuren hat sich in den vergangenen Jahren weiter verschärft. Auf jeden Bewerber kommen rechnerisch mehr als zwei offene Stellen, so der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie. Das Geld für Infrastrukturprojekte ist jetzt da, aber bei der Planung und Ausführung fehlen Kapazitäten. Ebenfalls besonders gesucht sind Bauüberwacher. Wie sich ein mittelständisches Ingenieurbüro im Wettbewerb um die Köpfe behauptet, hat „VDV Das Magazin“ beobachtet.

Die gute Laune des jungen Mannes scheint an diesem regnerischen Montagabend im November nicht recht zum Wetter zu passen. Es ist kurz vor 22 Uhr, das Thermometer zeigt vier Grad. Schichtbeginn für Emil Bielski. Er zieht seine orange-farbene Warnweste mit dem Aufdruck „GBL“ über. „Wir setzen heute NLS fort.“ Die Abkürzung steht für Neulagenschleifen. Es ist sein zweiter Einsatz am Bahnhof im niedersächsischen Hameln. In einer halben Stunde wird er den betroffenen Abschnitt für den Zugverkehr sperren, dann kann es losgehen. Emil Bielski ist Bauingenieur. Die Firma, für die er arbeitet, überwacht im Auftrag von DB Netz die Baustelle und achtet darauf, dass alle Beteiligten die Sicherheitsvorschriften einhalten und am Ende die geforderte Qualität abliefern. „Neulagen“ – das sind fünf Weichen und Gleisabschnitte, die vor einem Jahr im Bereich des Hamelner Bahnhofs umgebaut wurden. „Bei NLS geht es im Allgemeinen darum, kleine Schienenfehler zu beseitigen, die beim Umbau entstehen“, erläutert Emil Bielski. Das erhöht die Lebensdauer von Schienen und Radsätzen.

### Auf großen und kleinen Baustellen im Einsatz

Wenn er von seiner Arbeit berichtet, verrät nur sein leichter Akzent, dass Emil Bielski aus Polen stammt. Seit Anfang 2012 ist er beim GBL Ingenieurbüro angestellt, seine Ausbildung hat er 2014 abgeschlossen. GBL ist eine Gesellschaft, die bundesweit Bauüberwachungsaufgaben für Infrastrukturprojekte wahrnimmt. Für seine Auftraggeber – darunter DB Netz, DB Projektbau und öffentliche Verwaltungen – ist das Unternehmen mit Hauptsitz in Delmenhorst in ganz Deutschland auf den großen und kleinen Eisenbahnbaustellen tätig. Zu den Referenzen zählen die Brücken am Hamburger Hauptbahnhof, der City-Tunnel Leipzig, Stuttgart 21 und die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld ebenso wie der Ausbau der Strecke zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg. „Wir sind die Generalisten der →



Auch Arbeiten am Oberbau eines Gleises, bei denen eine Stopmaschine zum Einsatz kommt, werden von speziell ausgebildeten Bauingenieuren überwacht.



Gleisbaustelle: Wer die die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften kontrolliert, muss über Spezialkenntnisse verfügen.

Rhein-Medien-Verkehr GmbH (m) | Michael Wolf



„ Ich bin zurück nach Hause gegangen.

Georgios Mavrofridis, Bauingenieur und Bauüberwacher, über seinen beruflichen Wechsel von Griechenland nach Deutschland



Gleisbauer und Bauüberwacher arbeiten überwiegend dann, wenn die Züge seltener fahren – nachts, an Wochenenden und an Feiertagen.



Verkehrsinfrastruktur: Das Geld für Projekte ist da, aber bei der Planung und beim Ausbau fehlen oft Kapazitäten.

Baustelle“, sagt GBL-Geschäftsführer Frank-Georg Keidel. Sein Ingenieurbüro gehört zu den bundesweit etwa 130 Unternehmen, die nach den Regeln der Deutschen Bahn besondere Sachkunde im Eisenbahnbetrieb nachweisen können und „präqualifiziert“ sind für die Bauüberwachung. Diese dürfen sie nur nach bestandener Eignungsprüfung übernehmen – gemäß allen Vorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes sowie einschlägigen Richtlinien für die Bauoberleitung und die örtliche Überwachung sämtlicher Arbeiten. Angesichts der vielerorts sanierungsbedürftigen Verkehrsinfrastruktur und der mittlerweile etwas stärker sprudelnden Mittel für Sanierung und Instandhaltung dürfte diesen Unternehmen die Arbeit in den kommenden 15 bis 20 Jahren nicht so schnell ausgehen.

Eigentlich müsste Frank-Georg Keidel, der im Ehrenamt Präsident der Überwachungsgemeinschaft Gleisbau (ÜGG) ist, sorglos in die Zukunft schauen können. Eigentlich. Denn im gesamten Baugewerbe fehlen Ingenieure, und auch bei der Bauüberwachung macht sich der Mangel bemerkbar. Derzeit arbeiten etwa 1.400 von ihnen als Bauüberwacher in Ingenieurbüros, bei der Deutschen Bahn oder als Freie. Tendenz: stagnierend. Ursache sind altersbeding-



„ Beim Neulagenschleifen geht es im Allgemeinen darum, kleine Schienenfehler zu beseitigen, die beim Umbau entstehen.

Emil Bielski, Bauingenieur und Bauüberwacher

tes Ausscheiden und Fluktuation, während der Nachwuchs von den Hochschulen nicht in ausreichender Zahl nachrückt. Zwei Jahre Erfahrung benötigen die Jungingenieure. Insgesamt dauert die Ausbildung knapp drei Jahre, um als Bauüberwacher im Eisenbahnbereich arbeiten zu können. Im Einsatz sind sie überwiegend dann, wenn die Züge seltener fahren: nachts, an Wochenenden, an den Feiertagen. Frank-Georg Keidel schätzt, dass der jährliche Bedarf der Branche etwa bei weiteren 200 Bauüberwachern liegt, um den Aufgaben gerecht zu werden und Abgänge zu kompensieren. „Nachwuchs für die Bauüberwachung zu gewinnen, ist ein echter Zukunftsfaktor für die Eisenbahninfrastruktur geworden“, sagt der Chef von 140 Mitarbeitern. Er weiß, dass das auch bei der Deutschen Bahn so gesehen wird. Sie ist sein größter Auftraggeber und im Kampf um die Köpfe auch sein ärgster Wettbewerber. Im Nachwuchsmangel sieht der GBL-Geschäftsführer langfristig sogar ein Existenzrisiko für mittlere und kleinere Unternehmen. „Wenn wir nicht bereits vor einigen Jahren etwas unternommen hätten, dann hätten wir heute vielleicht nur noch die Hälfte der Mitarbeiter“, sagt er mit Blick auf sein Ingenieurbüro.

Deshalb verfolgt er einen eigenen Ansatz beim Recruiting: Frank-Georg Keidel setzt unter anderem auf Verstärkung aus dem europäischen Ausland, wie Polen und Griechenland. „Ich wusste beispielsweise, dass die Ausbildung griechischer Bauingenieure sehr gut ist“, erläutert er. Im Rahmen eines Austauschprogramms hat Frank-Georg Keidel selbst Vorlesungen in Thessaloniki gehört. Dort suchte er vor fünf Jahren dann gezielt nach neuen Mitarbeitern – und stellte eine Gruppe von insgesamt 15 griechischen Ingenieuren ein. Die meisten sind immer noch an Bord. Einer von ihnen ist

Georgios Mavrofridis. Er arbeitete damals als Bauingenieur in Griechenland und wollte sich beruflich verändern. Bis er zur GBL kam, hatte er noch nichts mit dem Eisenbahnbau zu tun gehabt. „Am Anfang war es nicht einfach, man musste am Ball bleiben“, erinnert sich der Mittvierziger an die sechsmonatige Ausbildung der griechischen Gruppe in Magdeburg.

Sprachkenntnisse bilden die Grundlage

Wie alle angehenden Bauüberwacher aus dem Ausland durchlief auch Emil Bielski, der das Bauingenieurwesen in Lodz studiert und schon als Jugendlicher Deutschkurse belegt hatte, diese Weiterbildung. Zunächst wurde Deutsch „gepaukt“. „Das war für viele die größte Herausforderung“, sagt Georgios Mavrofridis, der seinen Kollegen als Übersetzer sofort weiterhelfen konnte. Denn er kam im Ruhrgebiet zur Welt und hatte in Bochum studiert. Nach dem Grundkurs Deutsch standen für die angehenden Bauüberwacher Fachbegriffe aus dem Eisenbahnwesen, Bahnbautechnik sowie deutsches Baurecht auf dem Ausbildungsplan. Es folgte ein sechsmonatiges Training auf Baustellen als Assistenz der Bauüberwachung und danach die viermonatige Ausbildung zum Bauüberwacher. An der Seite eines Mentors schlossen sich zwei weitere Jahre als Überwacher für Bau und Betrieb an. Erst dann kam das „Feststellungsgespräch“ – die abschließende Prüfung, die den Volleinsatz ermöglicht.

„ Nachwuchsfür die Bauüberwachung zu gewinnen, ist ein echter Zukunftsfaktor für die Eisenbahninfrastruktur geworden.



Frank-Georg Keidel, Geschäftsführer GBL und Präsident der Überwachungsgemeinschaft Gleisbau (ÜGG)

Georgios Mavrofridis fiel der Schritt zurück nach Deutschland leicht: „Ich bin zurück nach Hause gegangen.“ Sein Chef freut sich derweil über die Vielfalt und die unterschiedlichen Ideen, die seine Ingenieure in das Unternehmen einbringen. Dabei denkt er intensiv darüber nach, wie er seine Mitarbeiter weiter an sein Unternehmen binden und das Berufsbild attraktiver gestalten kann – etwa dadurch, dass private Belange bei der Einsatzplanung berücksichtigt werden. Klar ist für Frank-Georg Keidel aber auch: „Die Suche nach Nachwuchs und Verstärkung bleibt eine Daueraufgabe.“



Mehr Infos zum Thema: [www.uegg.eu](http://www.uegg.eu)

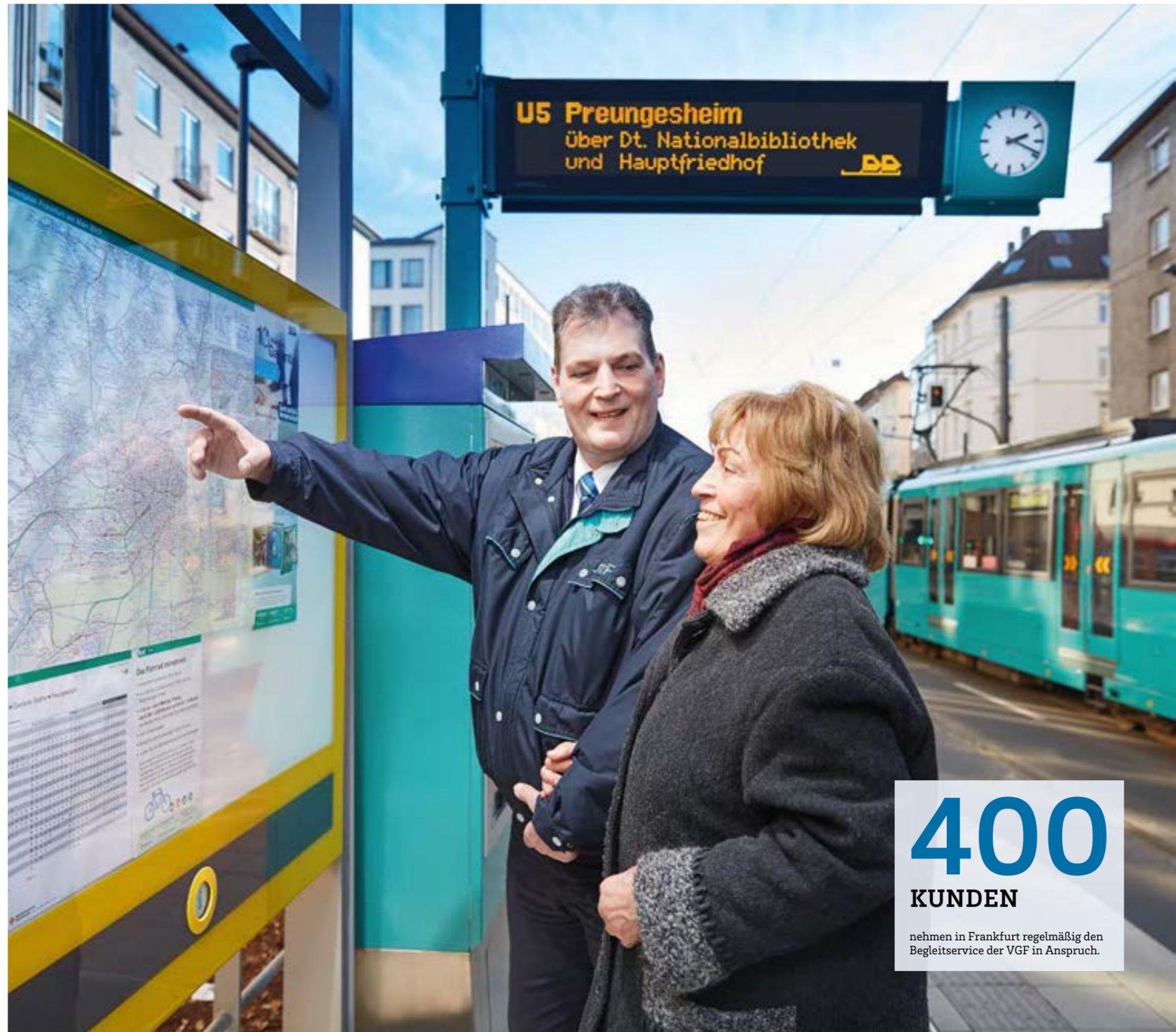
# Wohl behütet unterwegs mit Bus und Bahn

Knapp 20 deutsche Verkehrsunternehmen bieten einen Begleitservice für Menschen, die aufgrund körperlicher Handicaps nicht allein mit Bus und Bahn unterwegs sein können. Es sind gute Taten in doppelter Hinsicht, denn auch die Begleiter haben etwas davon. Sie sind in der Regel Langzeitarbeitslose, denen ihr Dienst Perspektiven und Selbstwertgefühl verschafft – zum Beispiel bei der VGF in Frankfurt am Main.

Saban Tekin wohnt in einem schmack renovierten 1960er-Jahre Mietshaus im Frankfurter Nordosten. Die nächste U-Bahn-Station Schäfflestraße liegt nur ein paar hundert Meter entfernt. Doch für den agilen Mittvierziger mit der hessischen Sprachfärbung sind die Bahnen nur erreichbar, wenn ihn jemand begleitet. Nach einer Erkrankung ist Saban Tekin seit vielen Jahren stark sehbehindert. „Hier im Viertel rund um meine Wohnung traue ich mich noch allein heraus“, berichtet er. Doch nicht mehr in die Stadt, zur Blindenwerkstatt der Frankfurter Stiftung für Blinde und Sehbehinderte, wo er zweimal wöchentlich künstlerisch-kreativ mit Specksteinen arbeitet. „Früher habe ich das ohne Hilfe gemacht“, erzählt er. Aber dann stieg er einmal eine Haltestelle zu früh aus. Er verlor die Orientierung und stürzte schwer auf den Schienen. „Das hat mir zehn Tage Krankenhaus eingetragen, und seitdem mache ich es nicht mehr allein.“

Heute vertraut er auf den Begleitservice des städtischen Nahverkehrsunternehmens VGF.

Beispielsweise auf Sabrina Singh. Pünktlich vor dem vereinbarten Termin um 11 Uhr – „ich bin lieber zehn Minuten früher da“ – steht die 33-Jährige in der blauen Dienstkleidung des Verkehrsbetriebes vor der Haustür, zu der es Tekin von seiner Wohnung treppab ohne Hilfe schafft. Eine kurze Begrüßung. Man kennt sich von früheren Begleitungen. Der Mann mit der gelben Armbinde und den drei schwarzen Punkten darauf war einer der ersten Kunden des Begleitservices in der Mainmetropole. Er hakt sich bei der jungen Frau unter, und los geht es. Vorsicht, die Bordsteinkante, dann ein kleiner angekündigter Umweg, weil ein Bau-Lastwagen im Weg steht. Munter plaudernd erreicht das Duo den Hochbahnsteig. Zur Werkstatt in der City ist einmal Umsteigen angesagt, je nach U-Bahn-Linie am Verkehrsknoten Konstablerwache oder an der Haltestelle Dom/Römer. „Da steigen wir lieber um, dort geht es einfach auf der anderen Bahnsteigseite weiter. Sonst müssten wir über Treppen zum Anschluss“, erklärt Sabrina Singh: „Das mögen wir nicht so.“ →



**400**  
KUNDEN

nehmen in Frankfurt regelmäßig den Begleitservice der VGF in Anspruch.

**i FAHRGÄSTE SIND AUCH MIT HANDICAP IM ÖPNV MOBIL**

Deutschlandweit gibt es in 18 Städten und Regionen einen Begleitservice für Fahrgäste mit Handicap, so die Internetseite ÖPNV-Info. Darunter sind Metropolen ebenso wie kleine Betriebe in ländlichen Regionen. Gemeinsam ist allen Angeboten, dass sie kostenlos sind. Die Verkehrsunternehmen bieten diese Dienste zu sehr unterschiedlichen Zeiten an. Die VGF in Frankfurt ist mit dem Angebot von 7 bis 21 Uhr montags bis freitags besonders flexibel.

Mehr Infos zum Angebot in Deutschland unter:  
 → [www.oepnv-info.de/reisen/reiseservices/begleitservice](http://www.oepnv-info.de/reisen/reiseservices/begleitservice)

Wenn sie ihren Schützling abgeliefert hat, wartet häufig schon der nächste Auftrag. Wenn nicht, gibt es andere Aufgaben. Das Team vom Begleitservice unterstützt dann die Fahrgast-Betreuer der VGF, oder die Mitarbeiter kontrollieren Sauberkeit und Funktionsfähigkeit der U-Bahn-Stationen.

„Wir haben ein Team von derzeit 14 Begleitern“, sagt Mathias Wiese, der als Disponent den Service organisiert. Seine Kollegen haben eine 35-Stunden-Woche und sind „ganz normale“ Arbeitnehmer. In Frankfurt gibt es einen Kundenstamm von rund 400 Fahrgästen, die meist regelmäßig die Dienste der Begleiter in Anspruch nehmen. „Es sind hauptsächlich Kunden mit Geh- oder Sehbehinderungen.“ In der Kartei sind weitere 550 Fahrgäste registriert. Aber auch Neukunden sind jederzeit willkommen. Für alle ist der Service kostenlos. Sie benötigen lediglich ein gültiges Ticket oder den Schwerbehindertenausweis, der ihnen freie Fahrt im ÖPNV gewährt. Die Anlässe für ihre

Fahrten sind ganz alltäglich und interessieren die VGF im Prinzip nicht, solange die Mobilität mit Bus und Bahn gewünscht wird. „Mal sind es Arztbesuche, mal Einkäufe, Bankgeschäfte oder Friseurtermine.“ Prinzipiell werden die Fahrgäste an der Haus- oder Wohnungstür abgeholt und auf dem Rückweg bis dorthin begleitet. Es kommt vor, dass die Begleiter am Ziel warten, wenn es – wie bei der Blutabnahme beim Doktor – schnell geht. Oder ein Kollege kommt zu einem für später vereinbarten Abholtermin. Mathias Wiese sorgt für die Logistik: „Die stärkste Schicht ist die Frühschicht, da wird es manchmal eng.“ Gut beraten sind Kunden, die sich rechtzeitig anmelden. Wie das geht, erklärt die VGF in einem Faltblatt, das in Arztpraxen wie in Altenheimen ausliegt und im Internet abrufbar ist.

**Wiedereinstieg ins Arbeitsleben**

Für die Begleiter bedeutet ihr Engagement eine Chance, wieder geregelt in Lohn und Brot zu kommen. Für den Job werden sie von den Arbeitsämtern vorgeschlagen und teilweise auch aus den Mitteln der Arbeitsverwaltung finanziert. „Wir legen aber auch einen ordentlichen Batzen drauf“, sagt Mathias Wiese. Und das Unternehmen sorgt für die Schulung der neuen Mitarbeiter, die

immerhin einen ganzen Monat dauert. Dazu gehört auch die „Motivation der Truppe“, weiß der Disponent: „Als Langzeitarbeitslose sitzen manche tief im Loch. Wir müssen und können ihnen das Gefühl zurückgeben, gebraucht zu werden.“ Anfänger gehen zunächst mit erfahrenen Kollegen mit, und ihnen wird beigebracht, wie sie am besten auf die nicht immer einfache, weil meist bejahrte Klientel eingehen können.

Begleiter ist keine Anstellung fürs Leben: Von der Arbeitsverwaltung werden diese Maßnahmen für maximal 18 Monate finanziert. „Und dann müssen wir, manchmal mit schwerem Herzen, die Leute wieder ziehen lassen“, sagt Wiese. Aber nicht alle: Immer wieder ergibt sich auch die Chance, Arbeitsplätze in der Riege der VGF-Fahrgastbetreuer anzubieten. Sabrina Singh steht kurz vor dem Ende ihrer Zeit als Begleiterin. Zwar ist noch nichts in trockenen Tüchern, doch sie kann darauf hoffen, eine Festanstellung zu bekommen.

➔ Mehr Infos zur VGF  
[www.vgf-ffm.de](http://www.vgf-ffm.de)



Besprechung: Disponent Mathias Wiese informiert Begleiterin Sabrina Singh über ihr Tagesprogramm.



Vor der Haustür: Sabrina Singh macht sich mit Saban Tekin auf den Weg zur U-Bahn-Station.



Station Schöfflestraße: Die U4 rollt aus und wird Saban Tekin und seine Begleiterin in die City bringen.



Unterwegs in die Stadt: Nur wenige Minuten dauert die Fahrt für Saban Tekin und Sabrina Singh.



Angekommen: Auch Umsteigen gehört zur Routine des VGF-Begleitservices – am liebsten ohne Treppen.

ANZEIGE



FORUM AUTOMOBILLOGISTIK 2018

CHANCEN DURCH TRANSPARENZ – sehen, verstehen, handeln

31. Januar – 1. Februar 2018

Frankfurt am Main, Kongresshaus Kap Europa

Informationen und Anmeldung auf:  
[www.bvl.de/fal](http://www.bvl.de/fal)



# Wenn es den Weihnachtsmann tatsächlich gibt ...



... dann macht er den Unternehmen des Schienengüterverkehrs ganz schön Konkurrenz. Die transportierten 2016 laut VDV nämlich fast 565 Millionen Tonnen Güter – macht etwa 1,5 Millionen pro Tag. Das entspricht genau der Menge an Spielzeug & Co., die der Weihnachtsmann auf seinen Schlitten packen müsste, um jedem Kind auf dieser Welt ein (durchschnittlich 800 Gramm schweres) Geschenk zu bringen. Das hat der Statistik-Dienstleister Statista ausgerechnet. Allerdings schneiden die Güterzüge in Sachen Effizienz deutlich besser ab. Denn um seinen Schlitten auch tatsächlich in die Luft zu bringen, müsste der Weihnachtsmann ganze neun Millionen Rentiere anspannen. Selbst bei Zweierreihen wäre das Gespann in etwa so lang wie die Entfernung zwischen Deutschland und Japan. Andererseits können Rentiere ja auch nicht fliegen. Insofern hat der Weihnachtsmann sicherlich noch weitere Tricks auf Lager ...

Die Redaktion von „VDV Das Magazin“ wünscht Ihnen frohe Weihnachten!

## Termin

23. bis 24.  
Januar 2018  
11. BME/VDV-Forum  
Schienengüterverkehr  
in Bonn



Das Forum fördert den Dialog zwischen Verladern, Speditionen und Eisenbahnen. Im Fokus stehen Kundenanforderungen sowie die Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene.  
→ [www.vdv.de/termine.aspx](http://www.vdv.de/termine.aspx)

## Termin

3. bis 4. Mai 2018  
15. Marktplatzveranstaltung  
DSL/VDV in  
Siegburg



In den „Siegburger Gesprächen“ wird wieder intensiv über die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnen und Speditionen diskutiert. Best-Practice-Beispiele belegen die Bedeutung dieser Kooperation für Verkehrsverlagerungen auf die Schiene.  
→ [www.vdv.de/termine.aspx](http://www.vdv.de/termine.aspx)

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Ende Februar 2018.

## 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](mailto:info@vdv.de),  
Internet: [www.vdv.de](http://www.vdv.de)

### Redaktion VDV:

Lars Wagner (V.i.S.d.P.),  
Pressesprecher und Leiter Presse- und  
Öffentlichkeitsarbeit

### Anschrift der Redaktion:

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

### Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.),  
Elena Grawe, Ulla Rettig

### Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer, Thomas Rietig

### Gesamtleitung und Anzeigen:

Christian Horn (Lt., AD HOC PR),  
Tel. 0 52 41/90 39-33 | [horn@adhocpr.de](mailto:horn@adhocpr.de)  
Meike Jochens (AD HOC PR),  
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 2018

### Bildnachweise:

Titelmotiv: picture alliance  
BMUB/Dominik Ketz (13); Deutsche Bahn (2, 6/7, 8, 9, 16/17,  
18/19, 24, 25); EVAG/Marcel Krummrich (4/5); Fotolia/  
adam121 (10/11); Fotolia/alestraza (30); Fotolia/Kundra (21);  
GBL (25); Getty Images/iStockphoto (2, 22/23);  
Elena Grawe (11, 12, 13); Eberhard Krummheuer (28);  
Thomas Rietig (14/15, 17); SWB/Böschemeyer (2, 11);  
SWB/Magunia (13); Stefan Temme (24, 25); VDV (3, 19, 20);  
VGF (2, 26/27, 29)

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

Für Anregungen, Themenvorschläge, Lob und Kritik erreichen Sie uns unter: [vdv-magazin@adhocpr.de](mailto:vdv-magazin@adhocpr.de)

# 9. VDV-Akademie Konferenz Elektrobusse – Markt der Zukunft!

NEUER STANDORT!  
Estrel Congress Center



## ElekBu 2018 Fachmesse Elektromobilität

### THEMENSCHWERPUNKTE 2018

- Energiebereitstellung für Batteriebusse
- Entwicklungstand Batterietechnik
- Boulevard der Ideen
- Erfahrungsberichte der Verkehrsunternehmen
- Standardisierungsaktivitäten
- E-Bus-Beschaffungsinitiativen
- Internationaler Erfahrungsaustausch



+++ E-Ticketing +++ Integriertes Fahrgeldmanagement +++ Echtzeit-Fahrgastinformation  
 +++ Software +++ Verkehrsmanagement +++ Sicherheitssysteme +++ Infotainmentsysteme  
 +++ Kombiniertes Verkehr +++ Autonomes Fahren  
 +++ und weitere +++

6. - 8. März 2018  
 Messe Karlsruhe

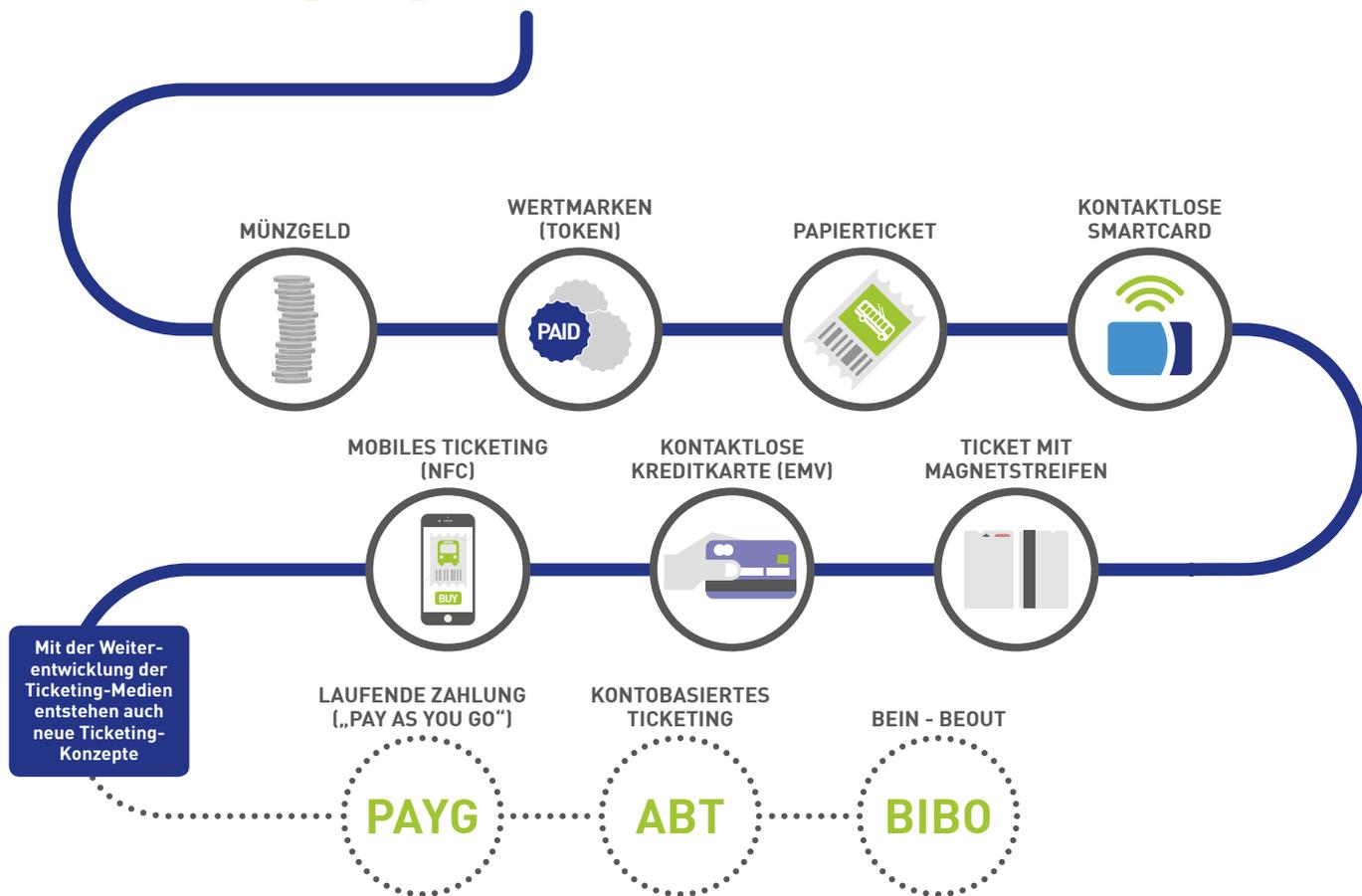
Intelligente Lösungen für den öffentlichen Personenverkehr

Powered by:



[www.it-trans.org](http://www.it-trans.org)

# 100 JAHRE FAHRKARTEN



Quelle: Ridango

Partner

