

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 06 | 2021

Berufe im Verkehr: Einsteigen, bitte

VDV-Umfrage belegt attraktive Perspektiven

Seite 6

Ausbildung: Bei der Eisenbahn geht es bald zweigleisig in den Job

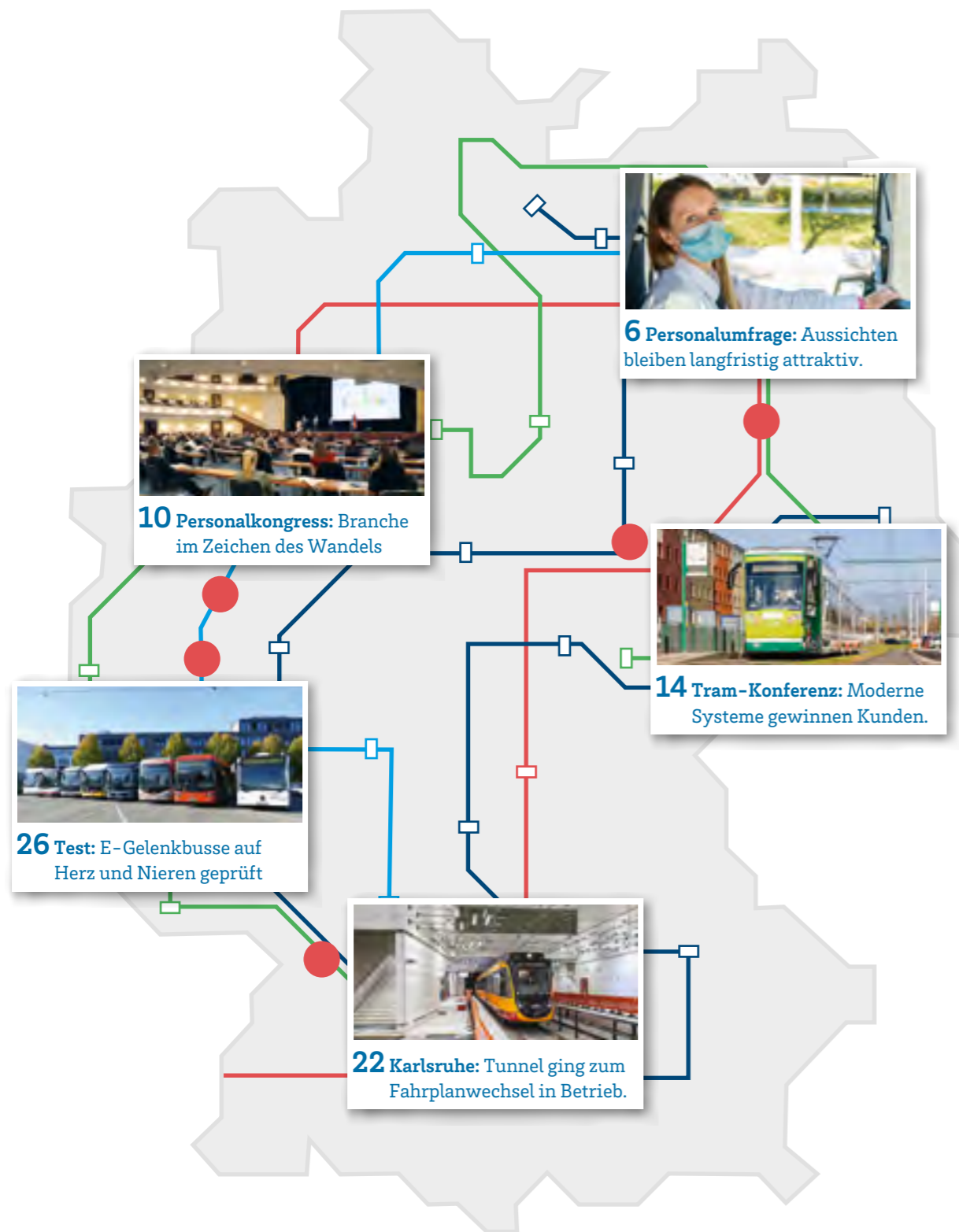
Seite 8

Personalkongress: Strategie für digitalen Wandel in der Branche

Seite 10

E-Busse: Gelenkfahrzeuge treffen sich zum Kräfteressen

Seite 26



Koalitionsvertrag macht Mut in schwieriger Phase



Und wieder einmal stellt uns die Coronapandemie vor neue Tatsachen und Herausforderungen. Mehr als die 3-G-Regel wird das aktuelle Infektionsgeschehen die Fahrgastzahlen beeinträchtigen. Die hatten sich zuletzt wieder erholt. Mehr Beschränkungen bedeuten jedoch weniger Mobilität. Auch wenn im ÖPNV, wie mehrfach wissenschaftlich belegt, kein erhöhtes Infektionsrisiko besteht: Wir wollen weiterhin helfen, durch geeignete Maßnahmen die Pandemie bestmöglich einzudämmen.

Mut machen uns in dieser schwierigen Phase viele Punkte im Koalitionsvertrag der „Ampel“ – zunächst vor allem die Zusage, dass die pandemiebedingten Einnahmeausfälle im Nahverkehr auch für 2022 ausgeglichen werden. Das gibt uns zunächst kurzfristig die nötige finanzielle Sicherheit, um weiter mit Hochdruck daran zu arbeiten, möglichst viele Fahrgäste zurückzugewinnen sowie neue Kundinnen und Kunden von unseren Angeboten zu überzeugen. Darüber hinaus haben die Koalitionspartner von SPD,

Grünen und FDP eine ganze Reihe zentraler Bausteine vereinbart, die die ÖPNV- und Eisenbahnverkehrsunternehmen dringend benötigen, um die Mobilitätswende bis 2030 voranzutreiben. Vor allem die Erhöhung der Regionalisierungsmittel und Nutzung dieser für den allgemeinen ÖPNV sowie die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren – das zentrale Thema für unsere Bau- und Modernisierungsprojekte – standen noch nie so stark im Fokus wie im aktuellen Koalitionsvertrag. Nun gilt es, diese Bausteine in die Tat umzusetzen: mit hohem Tempo und fachlicher Genauigkeit, damit sie möglichst schnell und in wirksamer Form praktische Relevanz erzielen. Die Branche steht dafür bereit.

Ich wünsche Ihnen gesunde und besinnliche Weihnachtsfeiertage. Alles Gute für 2022!

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen



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

- 3 Editorial**
Koalitionsvertrag macht Mut in schwieriger Phase.
- 4 VDV im Bild**
Koalition: Die Richtung stimmt, jetzt kommt es auf das Tempo an.
- 6 Titelstory**
Arbeit bei Bus und Bahn: Gute Aussichten in unsicheren Zeiten

- 8 Titelstory**
Eisenbahner im Betriebsdienst: Ausbildung wird zweigleisig

Drei Fragen an Marcus Gersinske (VDV) zu den Berufsperspektiven
- 10 Aus dem Verband**
10. VDV-Personalkongress: Den digitalen Wandel gestalten

- 13 Aus dem Verband**
Flotte Bildung für unterwegs: Vom Podcast „Nächster Halt“ erscheint die 50. Folge.
- 14 Hintergrund**
Straßenbahnen sind das Rückgrat der Mobilitätswende in den Städten.
- 16 Aktuell**
beka: 100 Jahre und trotzdem jung

- 18 Hintergrund**
Freie Fahrt für den Ökostrom
- 21 Aktuell**
DVWG: Neuer Innovationspreis würdigt Mobilitätslösungen aus Deutschland.

- 22 Unterwegs im Netz**
Karlsruhe: Stadtbahn taucht unter wachsamen Augen ab.
- 26 Unterwegs im Netz**
Kräftemessen der E-Bus-Giganten
- 30 Zu guter Letzt**
Karikaturist Heiko Sakurai wünscht Frohe Weihnachten.

MEHR FORTSC

BÜNDNIS FÜR FREIHEIT, GER



Die Richtung stimmt, jetzt kommt es auf das Tempo an

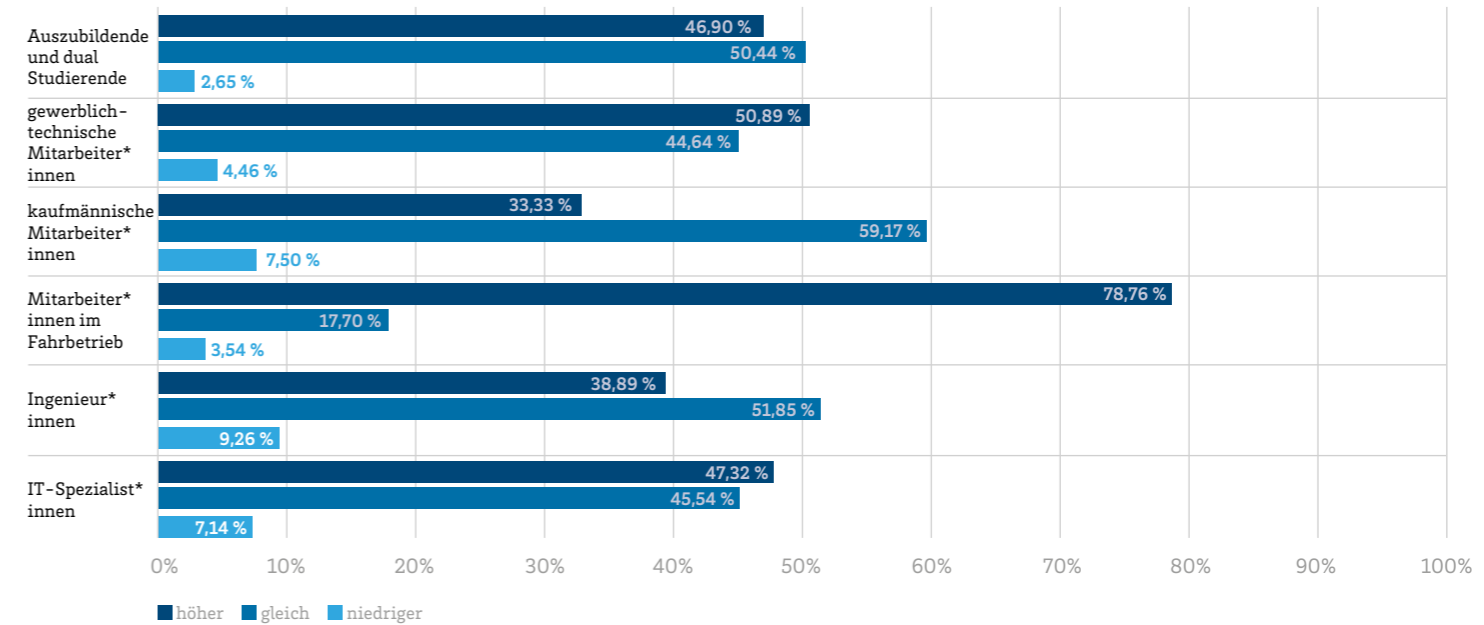
Die neue Bundesregierung hat sich viel vorgenommen, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor und die damit verbundene Mobilitätswende in Deutschland bis 2030 zu erreichen. 177 Seiten umfasst der Koalitionsvertrag. Vor allem im Kapitel Mobilität und darüber hinaus gibt es zahlreiche wichtige Themen für den ÖPNV sowie den Eisenbahnpersonen- und Schienengüterverkehr. 55 Punkte, die für die Branche relevant sind oder es noch werden können, hat der VDV gezählt. Erstmals bekennen sich die Koalitionäre aus SPD, Grünen und FDP auf Bundesebene eindeutig dazu, mehr in die Schiene als in die Straße investieren zu wollen – ein für die Verkehrsunternehmen wichtiges Signal. Vor allem das für Bau- und Modernisierungsvorhaben zentrale Thema der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren war noch nie so stark im Fokus. SPD, Grüne und FDP kündigen ein umfangreiches Paket an, das zahlreiche Neuregelungen für Baumaßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur vorsieht. Fazit des VDV: „Die Richtung stimmt, jetzt kommt es auf die Geschwindigkeit an.“

Gute Perspektiven in ungewissen Zeiten

Für die einen ist es der sich verschärfende Fachkräftemangel – für die anderen eröffnen sich vielfältige Chancen auf dem Arbeitsmarkt. Die Mobilitätswende und der demografische Wandel stellen die Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen. Gleichzeitig eröffnen sich in der Branche attraktive Perspektiven für Arbeitssuchende. Das belegt die aktuelle branchenweite Personalumfrage des VDV.



Prognose: Wie schätzen Sie den Personalbedarf Ihres Unternehmens in den nachfolgenden Bereichen bis 2030 ein?

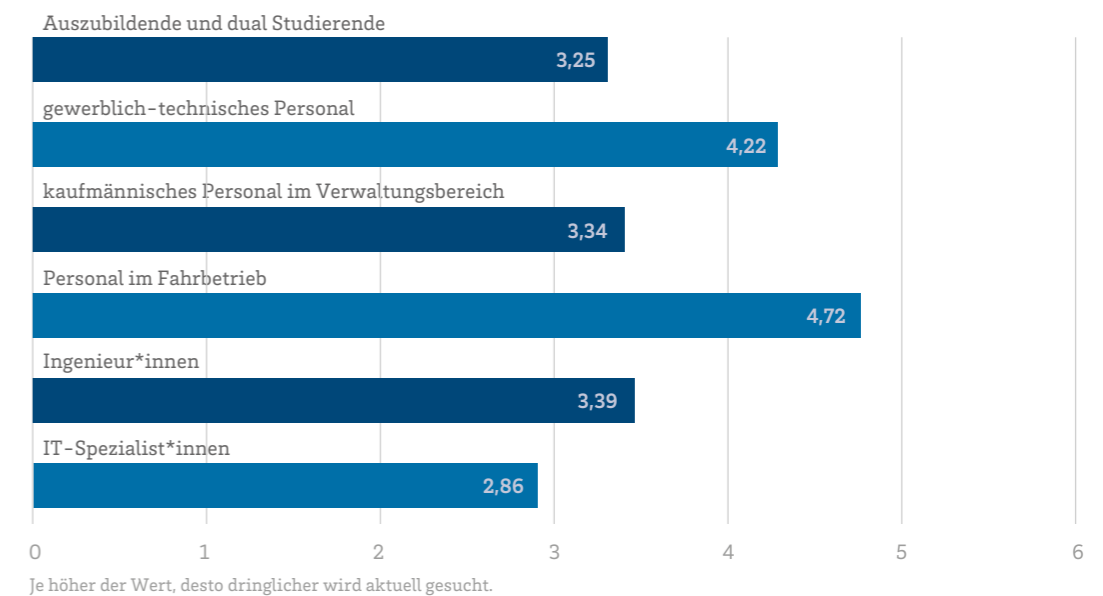


Die Mobilitätswende steht und fällt auch mit dem Personal in den Verkehrsberufen. „Wir brauchen allein im ÖPNV und SPNV bis 2030 rund 110.000 neue Fachkräfte für die Mobilitätswende“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann und stützt sich dabei auf das Leistungskostengutachten von Roland Berger (*„VDV Das Magazin“* berichtete): „Hinzu kommen im gleichen Zeitraum nicht nur rund 74.000 Stellen im ÖPNV, die altersbedingt wiederbesetzt werden müssen, sondern auch der Personalbedarf für den Fern- und Güterverkehr auf der Schiene.“ Die Verkehrsunternehmen bieten Arbeitssuchenden also auch langfristig attraktive Aussichten. In den kommenden Jahren bleibt der Bedarf an Fachkräften hoch. In einigen Bereichen wird sich der schon heute akute Personalmangel sogar verschärfen. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Branchenumfrage der Arbeitgeberinitiative des VDV. Gefragt wurde unter anderem nach dem Personalbedarf in verschiedenen Bereichen bis 2030. Vor allem im Fahrdienst prognostizierten fast 80

Prozent der teilnehmenden Unternehmen einen höheren Personalbedarf für die kommenden neun Jahre (siehe Infografik oben). Bis dahin müssen branchenweit im Schnitt 30 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter altersbedingt ersetzt werden. Schon jetzt sucht die Branche händeringend nach Fachkräften. Gleichbleibend hoch oder höher schätzen mehr als 90 Prozent der Unternehmen den Bedarf an Auszubildenden und dual Studierenden, im gewerblich-technischen Bereich, bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im

kaufmännischen Bereich sowie bei Ingenieurinnen und Ingenieuren sowie IT-Profis ein. Gegenüber der letzten VDV-Personalumfrage aus dem Jahr 2020 hat sich der Anteil der Unternehmen noch einmal leicht erhöht, deren Personalbedarf im laufenden Jahr zugenommen hat. Gaben 2020 noch etwa 57 Prozent an, ihr Personalbedarf habe im laufenden Jahr zugenommen, waren es 60 Prozent in 2021. Als unverändert schätzten 34 Prozent den Personalbedarf ihrer Unternehmen ein. An der Umfrage nahmen fast doppelt **weiter auf Seite 9**

In welchen Bereichen suchen Sie aktuell am dringlichsten Personal?



Züge fahren oder steuern: Ausbildung wird zweigleisig

Zum Ausbildungsjahr 2022 eröffnen sich für Schülerinnen und Schüler ganz neue Perspektiven bei den Eisenbahnunternehmen. Dann greift die neu ausgerichtete duale Ausbildung zur Eisenbahnerin und zum Eisenbahner im Betriebsdienst (EiB). Künftig hat der Nachwuchs die Wahl zwischen zwei qualifizierten Ausbildungen. Das Berufsbild teilt sich auf in „Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer und Transport (m/w/d)“ und „Eisenbahner in der Zugverkehrssteuerung (m/w/d)“, wie die Bezeichnungen offiziell lauten. Damit wird das derzeitige Ausbildungsmodell zum Eisenbahner im Betriebsdienst, bei dem die Differenzierung erst im Verlauf der Ausbildung erfolgt, aufgegeben. „Die Ausbildungsordnung von 2004 ist in die Jahre gekommen und bildet die betriebliche Wirklichkeit nicht mehr ab“, sagt Marcus Gersinske vom VDV (siehe Interview).

Die inhaltliche Neuausrichtung der Ausbildung bei den Eisenbahnen, die der VDV forciert und mitgestaltet hat, ist seit Ende Oktober abgeschlossen. Über den zeitlichen Ablauf hatten sich die an der dualen Berufsausbildung Beteiligten – darunter Sozialpartner, Verordnungsgeber und Schulträger – bereits Ende 2020 verständigt. Für Dezember sind noch letzte formale Abstimmungen und juristische Prüfungen der Ministerien vorgesehen. Die reformierte Ausbildung startet zum August 2022.

Nach Zahlen des VDV haben im August vergangenen Jahres 1.557 Auszubildende den Berufsweg zur Eisenbahnerin und zum Eisenbahner eingeschlagen – davon mittlerweile 801 auf der Lok und 756 im Bereich Fahrweg. Der Personalbedarf bei den Eisenbahnen ist auch in der Pandemie unverändert hoch. In der aktuellen branchenweiten Personalumfrage des VDV gaben 62 Prozent der teilnehmenden Eisenbahnen an, dass ihr Personalbedarf im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr zugenommen hat, bei 38 Prozent blieb er unverändert. Abnehmenden Personalbedarf verzeichnete keine der teilnehmenden Eisenbahnen.



DREI FRAGEN AN

Welche Perspektiven die Ausbildung bei einem Eisenbahnunternehmen eröffnet, erläutert Marcus Gersinske (Foto), VDV-Fachbereichsleiter Ressourcenmanagement Eisenbahn.



Warum ist bei der Ausbildung zum Eisenbahner die Aufteilung in zwei eigenständige Berufe notwendig geworden?

» **Marcus Gersinske:** Die Tätigkeitsprofile für Triebfahrzeugführer und im Bereich Fahrweg haben sich stark auseinanderentwickelt und lassen sich nicht mehr in einem einzigen Ausbildungsberuf darstellen. Dies gilt im Besonderen für die fachlich-inhaltlichen Aspekte. Mit zwei separaten Ausbildungen können die Kenntnisse und Fertigkeiten – etwa bei digitalen Simulationen – künftig zielgerichteter auf die Lernenden und deren Arbeitsgebiete abgestimmt werden.

Warum lohnt es sich, die Ausbildung bei einem Eisenbahnunternehmen zu machen?

» Die Perspektiven der angehenden Eisenbahnerinnen und Eisenbahner sind angesichts des aktuellen und auch künftigen Personalbedarfs glänzend. Dies ist sowohl auf die Altersstruktur in den Unternehmen zurückzuführen, in viel stärkerem Maße aber auch auf die europäischen

und nationalen Anstrengungen, die Emissionen im Verkehr massiv zu senken. Die Auszubildenden können sich künftig von Anfang an gezielt für ihren Beruf qualifizieren. Nach der Ausbildung bieten sich zudem eine ganze Reihe von Fortbildungen und Aufstiegsmöglichkeiten. Wer als EiB einsteigt, kann sich durch ein duales Studium oder die Weiterbildung zum Fachwirt für den Bahnbetrieb weiterqualifizieren – von der Leitung einer Abteilung bis hin zur Geschäftsführung in einem Eisenbahnunternehmen stehen den Nachwuchskräften alle Möglichkeiten offen.

Wie steht es um die Verdienstmöglichkeiten?

» Die Bezahlung bei den Eisenbahnen ist nachvollziehbar und transparent durch Tarifverträge geregelt. Die zwischen den Sozialpartnern ausgehandelten Konditionen gelten für die Entgeltzahlung sowie den Urlaubsanspruch und garantieren den Beschäftigten damit eine Planungssicherheit, die ihresgleichen sucht. Die Verdienstmöglichkeiten stehen im Branchenvergleich überdurchschnittlich da. Dies belegen auch Veröffentlichungen über die Einkommen der Mitarbeiter im Bereich Verkehr und Logistik.

so viele Verkehrsunternehmen teil wie im Vorjahr. Von den insgesamt 125 arbeiten 96 im Bereich ÖPNV, sechs im Schienenpersonen- und 23 im Güterverkehr.

Nach dem Thema Klimaschutz wurde ebenfalls gefragt: Etwa die Hälfte der Unternehmen nimmt in Verbindung mit einem wachsenden Klimaschutzbewusstsein ein gesteigertes Interesse an der Arbeit der Verkehrsbranche wahr, 39 Prozent dagegen nicht. 89 Prozent der Unternehmen gaben an, dass ein sicherer Arbeitsplatz für die Bewerber zu den wichtigsten Vorzügen der Branche zählt – gefolgt von pünktlicher Bezahlung und flex-

iblen Arbeitszeitmodellen (jeweils 57 Prozent, siehe Grafik).

Auch Akademiker gesucht

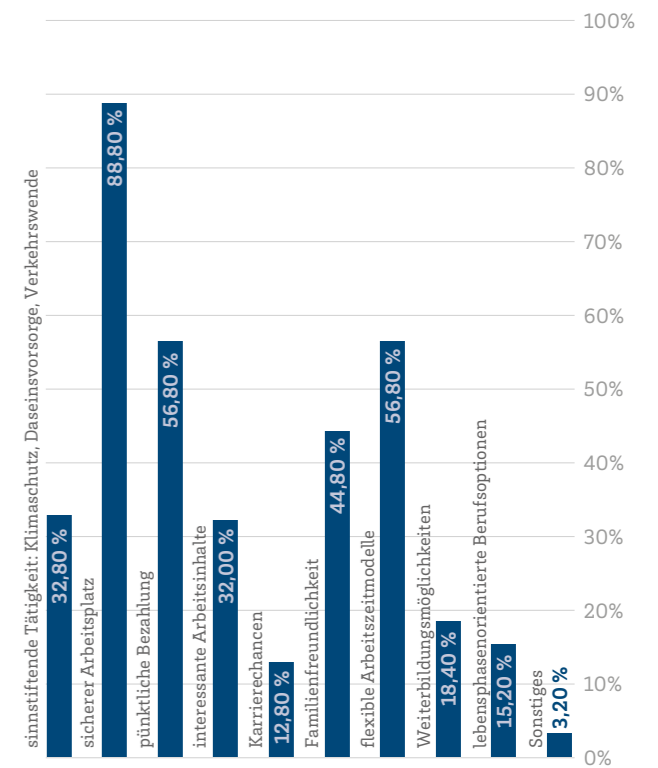
Für den akademischen Nachwuchs bietet sich im Bereich Verkehr ebenfalls ein weites Betätigungsfeld mit guten Beschäftigungsaussichten. Darauf weist der Wissenschaftliche Beirat im VDV hin. „Wir brauchen jährlich rund 1.500 Ingenieurinnen und Ingenieure, 1.500 Informatikerinnen und Informatiker, 1.500 Kaufleute und weitere Akademiker in den Bereichen Geodäsie, Jura und Umweltschutztechnik“, erklärt Prof. Thomas Siefer, Vorsitzender des Beirats.



Mehr Infos dazu:

www.vdv.de/personalumfrage2021
www.in-dir-steckt-zukunft.de

Welche Vorzüge der Branche sind aus Ihrer Sicht für die Bewerberinnen und Bewerber am wichtigsten?



ANZEIGE

Continental
The Future in Motion



Railtech

Als Entwicklungs- und Fertigungspartner transferieren wir bewährte Automotive-Technologien in Schienenfahrzeuge. Dort sorgen innovative Produkte und Funktionen wie zum Beispiel unsere Kollisionswarnung, unser Abbiegeassistent oder die Fahreraufmerksamkeitsüberwachung für mehr Fahrsicherheit und Komfort. Und mit unseren Head-up-Displays behalten Fahrzeugführer zukünftig alle wichtigen Informationen im eigenen Blickfeld.

Mit einem starken Partner in die mobile Zukunft.

www.conti-engineering.com/railway

Continental
Engineering
Services

VDV-Personalkongress: Den Wandel gestalten

Die Mobilitätswende braucht Menschen. Und die Digitalisierung treibt den Wandel in der Verkehrsbranche mit einer bisher nicht gekannten Dynamik voran. Diese und weitere Themen standen auf dem 10. Personalkongress im Mittelpunkt. Mehr als 200 Teilnehmende tauschten sich drei Tage lang in Köln aus – und feierten mit der VDV-Akademie ihren 20. Geburtstag.

Es ist ein massiver Prozess der Transformation, der in der Verkehrsbranche gerade erst angeht: notwendige CO₂-Reduktionen, demografischer Wandel, Digitalisierung. Und die Beschäftigten sind ein wesentlicher Garant für den dauerhaften Erfolg der Branche. Unter diesen Vorzeichen stand der VDV-Personalkongress, der in diesem Jahr zum zehnten Mal Treffpunkt für Vorstände und Geschäftsführer, Personalrinnen und Personal, Entscheidungsträger aus betrieblichen und technischen Bereichen sowie Betriebsräte war.

„Zum 20-jährigen Bestehen wird deutlich, dass die Digitalisierung aller Lebens- und Arbeitsbereiche eine völlig neue Dynamik bei den Wandlungsprozessen in der Branche entfaltet“, sagte Gisbert Schlotzhauer, Vorstandsvorsitzender der VDV-Akademie. Allein zahlenmäßig stehen die Personalverantwortlichen vor großen Aufgaben. Zusätzlich zum bestehenden Fachkräftemangel bringt die Mobilitätswende in den nächsten Jahren ein weiteres Wachstum an Arbeitsplätzen mit sich, die es zu besetzen gilt. „Wir müssen unsere universitäre und betriebliche Ausbildung weiterentwickeln und brauchen eine gute Weiterbildung, um die Herausforderungen der Mobilitätswende zu stemmen“, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann in einer Videobotschaft.

Für die Mobilitätswende werden bis 2030 110.000 neue Fachkräfte im ÖPNV und im Schienenpersonennahverkehr zusätzlich

benötigt. Hinzu kommen 74.000 Stellen im ÖPNV, die altersbedingt wiederbesetzt werden müssen. Und auch die Eisenbahn braucht Personal. Wie können junge Menschen und Fachkräfte gewonnen werden? Welche Rolle spielt die berufliche und die akademische Bildung, und wie wird die Zukunft des Lernens und der Arbeitswelt gestaltet? Und nicht zuletzt: Welche Chancen und Herausforderungen bringt die Digitalisierung mit sich? Über die Aufgaben und Herausforderungen in diesem Veränderungsprozess tauschten sich die mehr als 200 Teilnehmenden, die der Einladung der VDV-Akademie und der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) gefolgt waren, in der Domstadt aus. „Mit Blick auf den demografischen Wandel brauchen wir viele neue, qualifizierte Mitarbeitende“, erläuterte Peter Densborn, KVB-Arbeitsdirektor und Mitglied des Vorstands: „Gleichzeitig müssen wir nach neuen Ansätzen zur weiteren Qualifikation von Beschäftigten suchen.“

VDV legt Personalstrategie vor

Wie die zukunftsfähige Personalarbeit in der Branche und für die Branche aussieht, ist unter anderem Bestandteil der VDV-Personalstrategie, die vom Präsidium des VDV auf seiner Herbstsitzung verabschiedet worden ist. Der VDV-Ausschuss für Personalwesen hat ein Strategiepapier ausgearbeitet und anlässlich des Kongresses vorgestellt. Darin wird eine Positionsbestimmung zur unternehmerischen Funktion, den Zielen und Aufgaben in der →



Foto links: Moderatorin Claudia Brüninghaus (r.) und ihr Kollege Johannes Büchs (l.) befragten Paul Hemkentokrax, Matthias Rohrmann und Dr. Jan Schilling (v. l.) zur VDV-Personalstrategie.

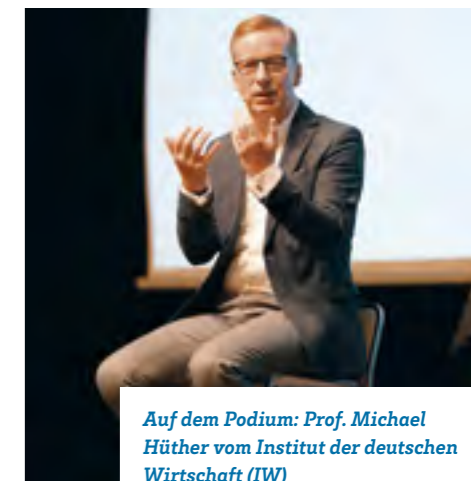
Foto rechts: Gisbert Schlotzhauer begrüßte die mehr als 200 Teilnehmenden des VDV-Personalkongresses.



Auszubildende der KVB begeisterten mit ihrem Kongressfilm – hier bei den Dreharbeiten.



Gastgeber: Michael Weber-Wernz, Geschäftsführer der VDV-Akademie



Auf dem Podium: Prof. Michael Hüther vom Institut der deutschen Wirtschaft (IW)



Foto oben: Lisa Gadomski (l.) und Charlotte Knappertsbusch informieren über die Arbeitgeberinitiative.

Foto rechts: Sascha Lobo zeichnete „Wege aus dem Realitätsschock“, so der Titel seines Vortrags zum Wandel von Mobilität, Arbeit und Bildung, auf.



Moderatorin Claudia Brüninghaus, Harald Kraus (DSW 21), Prof. Michael Hüther (IW), Anja Weber (DGB) und Moderator Johannes Büchs (v. l.) diskutierten über die Arbeitswelt in den 2020er-Jahren.



In einer Runde mit Michael Weber-Wernz, Daniel Breitingner (Bitkom), Prof. Friedrich Hubert Esser (BIBB), Ute Kupfer (Verdi), Gabriele Korge (Fraunhofer IAO) und Katja Kirsten (VDV-Akademie) (v. l.) ging es um bildungspolitische Herausforderungen der Zukunft.

Personalarbeit vorgenommen. Das Thema brennt der Branche auf den Nägeln: Bei einer Onlineumfrage maß die Mehrheit der Kongressteilnehmenden dem Strategiepapier eine hohe beziehungsweise sehr hohe Bedeutung für die Personal- und Bildungspolitik des VDV bei. Sieben Themenbereiche wurden in den Fokus gerückt, die auch im Rahmen des Kongresses innerhalb von Workshops vertieft wurden: Digitalisierung, Arbeit, Bildung; Unternehmenskultur; Führung; Personalentwicklung; Diversity; Soziales sowie Finanzierung, Tarifreue und Personalsicherung. Von diesen Themen bewerteten die Zuhörenden Unternehmenskultur, Mitarbeiterführung und Fachkräftegewinnung als wichtigste Punkte für eine erfolgreiche Personalstrategie. „Wenn es keine gute Unternehmenskultur gibt, wird es schwierig, den Wandel zu gestalten“, sagte Dr. Jan Schilling, VDV-Geschäftsführer ÖPNV, und motivierte die teilnehmenden Personalprofis, ihre Mitarbeitenden „mutig zu machen“. Mehr zur

VDV-Personalstrategie berichtet „VDV Das Magazin“ in einer der nächsten Ausgaben.

Bildung und Mobilität werden zur Plattform

„Was dinglich war, kann durch Datenströme ersetzt werden.“ So erklärte Sascha Lobo das Prinzip der digitalen Transformation und der Virtualisierung. „Was zur Plattform werden kann, wird zur Plattform werden.“ Auch Bildung und Mobilität. Der prominente Autor, Blogger und Podcaster erläuterte, welche Kraft die digitale Vernetzung entfalten kann. „Selbstfahrende Autos werden dazu führen, komplett neu über Mobilität nachzudenken.“ Für Städter werde es in Zukunft jedoch kaum Gründe geben, sich ein selbstfahrendes Auto zu kaufen. In weiteren hochkarätig besetzten Vorträgen und Diskussionen ging es um Entwicklungen in der Arbeitswelt der 2020er-Jahre und die bildungspolitischen Herausforderungen. Prof. Michael Hüther, Direktor des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) in Köln, sprach sich dafür aus,

junge Menschen, die aus der beruflichen Ausbildung „verschwinden“, gezielt anzusprechen, ihnen konkrete Angebote zu machen und die Berufsschulpflicht umzusetzen. Von der neuen Bundesregierung wünschte sich Prof. Friedrich Hubert Esser, Präsident des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB), die berufliche Bildung mit der akademischen gleichwertig zu behandeln und mehr Anerkennung dafür in der Gesellschaft: „Die berufliche Bildung ist ein Pfund für die deutsche Wirtschaft.“

„Die Erkenntnis reift, dass Bildung zum Transmissionsriemen für einen erfolgreichen digitalen Wandel in allen Branchen geworden ist“, sagte Michael Weber-Wernz. Der Geschäftsführer der VDV-Akademie

blickte anlässlich ihres 20-jährigen Bestehens auch auf die Anfänge zurück und präsentierte eine Reihe eindrucksvoller Zahlen. Was mit 1,5 Stellen begann, hat sich zu einem führenden Anbieter mit 28 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entwickelt. Allein seit 2005 haben sich 2.727 Menschen beruflich weiterqualifiziert. 738 Tagungen wurden organisiert, nicht zuletzt zehn Personalkongresse und sechs Sommer-Unis für Studierende unterschiedlicher Fachrichtungen. Für 2022 kündigte Michael Weber-Wernz die erstmalige Verleihung der „Auszeichnung für exzellentes digitales Lernen im ÖPNV“ (siehe Infokasten) und den Start der Digitalen Mobilitätsakademie (DMA) an. Die Plattform soll digitales Lernen noch intuitiver und vielseitiger gestalten.

Der flotte Happen Bildung

Einfach zu verkosten und leicht verdaulich – eine Extraportion Bildung und Information für zwischendurch. Mit diesem Ansatz produziert die VDV-Akademie seit Beginn der Pandemie ihren Podcast „Nächster Halt“. Der digitale Snack für Ohren und Hirn erscheint im Dezember in seiner 50. Folge.

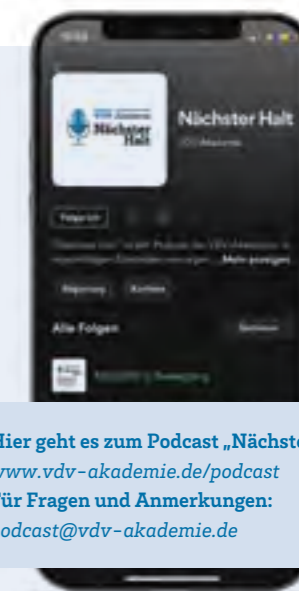


Der Gedanke beschäftigte die kreativen Köpfe der VDV-Akademie schon länger: „Wir brauchen einen Podcast.“ Auf dem Weg zur Arbeit, beim Sport, zu Hause oder im Garten: „Podcasts können wunderbare Lernbegleiter im Alltag sein – Lernen ohne große Anstrengung“, erläutert Catharina Goj (Foto), Mediendesignerin und Podcast-Verantwortliche bei der VDV-Akademie. Anfang 2020 wurde aus der Idee ein Konzept. Und dann kam Corona. Die Pandemie versetzte auch der VDV-Akademie einen Digitalisierungsschub. Innerhalb kürzester Zeit wurden zahlreiche Bildungsangebote digitalisiert und kostenlos ins Internet gestellt. Nun war auch die Stunde des Podcasts gekommen. Sein Name: „Nächster Halt“. Im April 2020 ging es los. Die ersten Folgen drehten sich um die Pandemie, aber sehr schnell zog die ganze thematische Bandbreite der Verkehrsbranche ein. Themen rund um den ÖPNV und den Schienengüter-

verkehr sind aber bei Weitem nicht alles. Öffentlicher Verkehr als Lifestyle-Mark oder Resilienz in Veränderungsprozessen: Immer öfter wandert der Blick auch über den Tellerrand hinaus. In der Folge 50 geht es um das zentrale Thema der Branche: Klimaschutz und Mobilität. Da der Podcast bequem auf dem Arbeitsweg zu hören sein soll, sind die Folgen etwa 20 Minuten lang. Zunächst als alle zwei Monate erscheinendes Format geplant, kommt „Nächster Halt“ mittlerweile etwa alle zwei Wochen. Die Aufnahmetechnik ist professioneller und das Team größer geworden. „Wenn man kurzweilig und flexibel lernen kann, ist das etwas Gutes“, sagt Catharina Goj. Nach diesem Muster sind auch andere Bildungsangebote der VDV-Akademie gestrickt. „Unser Anspruch ist es, die Inhalte möglichst jedem zugänglich zu machen“, erläutert sie den barrierefreien Ansatz. Als visuelle Ergänzung zum Gehörten gibt es eine schriftliche

Fassung. Produziert wird in der Regel per Audiokonferenz über digitale Kommunikationsplattformen. In jeder Folge stecken etwa acht Stunden Arbeit. Das fertige Produkt kann auf der Homepage der VDV-Akademie oder in der „Bildungsbox“ der VDV-Akademie aufgerufen werden. Bislang haben mehr als 30.000 Hörerinnen und Hörer das kostenlose digitale Angebot genutzt. Zudem ist „Nächster Halt“ über Kanäle wie iTunes und Spotify zu hören und kann dort auch abonniert werden.

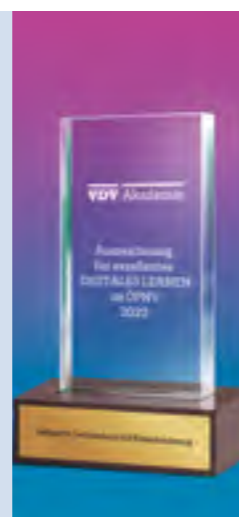
2022 ist bei der VDV-Akademie das Jahr des Lernens. Dann wird es eine Serie mit dem Titel „Bildungsdialog“ geben und zahlreiche weitere Themen rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche. Auf der VDV-Elektrobuskonferenz im März sollen erstmals Livepodcasts aufgenommen werden. Außerdem wird es Folgen rund um das Thema Eisenbahn/SPNV geben.



Hier geht es zum Podcast „Nächster Halt“ www.vdv-akademie.de/podcast
Für Fragen und Anmerkungen: podcast@vdv-akademie.de

AUSZEICHNUNG FÜR EXZELLENTES DIGITALES LERNEN IM ÖPNV 2022

Herausragendes digitales Lernen ist jetzt auch preisverdächtig: Die VDV-Akademie und das Projekt „eLearningÖV“ haben eine entsprechende Ausschreibung für die Verkehrsbranche gestartet. Die „Auszeichnung für exzellentes digitales Lernen im ÖPNV“ wird erstmalig am 8. Februar verliehen – wenn es der Pandemieverlauf und die gesetzlichen Vorgaben zulassen, voraussichtlich in Hannover. „Wir wollen gemeinsam digitales Lernen in unserer Branche befördern und uns auf diese Weise gegenseitig inspirieren“, erläutert Stefan Hilger von der VDV-Akademie, Projektleiter von eLearningÖV. Noch bis zum 7. Januar 2022 können Verkehrsunternehmen ihre Projekte, Produkte und Konzepte einreichen, an denen sie einen Eigenanteil erarbeitet haben. Da die Auszeichnung zum ersten Mal verliehen wird, können die Projekte auch in den vergangenen Jahren entstanden sein.
Rückfragen unter: kontakt@elearningnetzwerk.de





Rückgrat der Mobilitätswende in den Städten

Sie bieten eine hohe Kapazität und lassen sich attraktiv ins urbane Bild integrieren: Straßenbahnsysteme können die Lebensqualität in den Städten spürbar erhöhen. Konzepte und Ideen, wie die kommenden Herausforderungen und die Mobilitätswende gemeistert werden, standen im Mittelpunkt der ersten VDV-Tram-Konferenz.

Um die Klimaziele bis 2030 zu erreichen, ist ein Viertel mehr Zugverkehr vonnöten. Dafür sei der lokale Nahverkehr das „Rückgrat“, sagte Hubert Jung, VDV-Vizepräsident und Vorstandsmitglied für den Verkehrsbetrieb der Dortmunder Stadtwerke, zu Beginn der hybriden VDV-Tram-Konferenz in Düsseldorf. Die gleiche Bedeutung für die Verkehrswende in den Städten misst auch sein Kollege Klaus Klar den kommunalen Schienensystemen zu. „Der Aufbau, Erhalt und Ausbau der Netze und Systeme muss hohe Priorität haben“, bekräftigte der Vorstandschef und Arbeitsdirektor der Düsseldorfer Rheinbahn. Folglich müssen Prozesse beschleunigt, Finanzierungen gesichert und Planungen konsequenter umgesetzt werden.

Zwei Tage lang ging es vor Ort und digital um die Potenziale von Tramsystemen – für den Klimaschutz, die nachhaltige Mobilität und die Lebensqualität in den Städten. Die Politik hat die Rahmenbedingungen für die Verkehrsunternehmen zuletzt an vielen Stellen verbes-

sert. Das begünstigt den Ausbau der Schiene und ihrer Attraktivität. Die Erweiterung von Stadt- und Regionalbahnen sowie von U- und Straßenbahnen verbindet Klima- und Umweltfreundlichkeit sowie Nachhaltigkeit und bringt für die Menschen einen erheblichen Mehrwert mit einer lebenswerteren Stadtgestaltung mit sich.

Mit einer bundesweiten Angebotsoffensive und einem Ausbau des ÖPNV werden die Klimaschutzziele des Verkehrs bis 2030 erreicht, erläuterte Alexander Möller, Senior Partner bei Roland Berger. Deutschlandweit gehen die Gutachter von einer Steigerung der Fahrleistungen um 33 Prozent bei den Trams und um 20 Prozent bei Stadtbahnen mit Tunnelanteilen beziehungsweise U-Bahnen aus. Dafür fallen erhebliche Zusatzkosten an, wie eine Leistungskostenstudie des VDV aufzeigt („VDV Das Magazin“ berichtete in Ausgabe 5/2021). Die Gutachter von Roland Berger rechnen mit einem Mehrbedarf von insgesamt 48 Milliarden Euro bis 2030.



Birgit Münster-Rendel (o.) berichtete aus Magdeburg über den Netzausbau der MVB. VDV-Vizepräsident Hubert Jung (u.) eröffnete die Konferenz.



Als Positivbeispiel für eine Straßenbahnnetz-Erweiterung stellte Birgit Münster-Rendel, Geschäftsführerin der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB), den Bau der zweiten Nord-Südverbindung durch die Hauptstadt von Sachsen-Anhalt vor: „Das ist der Grundstein für das Gelingen der Verkehrswende mit attraktiveren Verbindungen für die Fahrgäste.“ 30 Prozent mehr Fahrgäste sind das Ziel. Bei dem wichtigsten Infrastrukturprojekt der MVB seit mehr als 30 Jahren erhalten weitere 44.000 Magdeburgerinnen und Magdeburger eine Straßenbahn-Anbindung – drei Stadtteile sogar erstmalig. Um 13,5 Kilometer wird das Netz ausgebaut, was einer Erweiterung um ein Viertel entspricht. Insgesamt beläuft sich das Investitionsvolumen auf 270 Millionen Euro, gefördert mit GVFG-Mitteln. Durch den Bund werden 60 Prozent und durch das Land 30 Prozent gefördert. Zehn Prozent Eigenteil tragen die MVB.

Dr. Volker Deutsch, VDV-Fachbereichsleiter Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrssystemmanagement, blickte ins Jahr 2040 und stellte die zukünftige Straßenbahninfrastruktur sowie Möglichkeiten vor, den Verkehrsraum aufzuteilen. Zur Erhöhung der Betriebsqualität stellten zudem digitale Innovationen einen Themenschwerpunkt – etwa bei der Leit- und Sicherungstechnik in Frankfurt am Main sowie bei der Instandhaltung und optimalen Auslastung von Straßenbahnen durch die Prognose von Fahrgastströmen.

Höchststand bei VDV-Mitgliedern

Der VDV hat 2021 insgesamt 19 neue Mitglieder gewonnen. Damit sind national und international 639 Unternehmen im Verband organisiert – so viele wie noch nie. Sie verteilen sich auf 570 ordentliche und 69 außerordentliche Mitglieder im In- und Ausland. „Vor den Verkehrsunternehmen liegen unvergleichliche Herausforderungen, die jedoch mit der derzeitigen Geschwindigkeit zur Umsetzung von Verkehrsprojekten in Deutschland nicht zu stemmen sind“, erklärt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Hier ist die neue Bundesregierung ebenso gefordert wie die Branche selbst. Und dafür braucht es einen starken Verband wie den VDV als Plattform für die Unternehmen und als Partner der Politik.“ Beigetreten sind:

- Twentyone GmbH (Neu-Ulm),
- SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG (Lahr),
- Schütz GmbH & Co. KGaA (Selters),
- National Express Holding (Düsseldorf),
- Rail Watch Verwaltungs GmbH (Bonn),
- Norddeutsche Eisenbahnfachschule (Braunschweig),
- Regionaler Nahverkehrsverband Marburg,
- Die Informationsdesigner (Köln),
- UEF Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft (Germersheim),
- Fahrzeugmanagement Region Frankfurt RheinMain (Hofheim),
- MZ Eisenbahndienstleistungen (Seck),
- Mobimeo (Berlin),
- CD Cargo a.s. Niederlassung Deutschland (Frankfurt/Main),
- VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw,
- Kommunalverkehr Rhein-Nahe (Bad Kreuznach),
- The Driver Academy (Aalen),
- Lok-Partner Betriebs GmbH & Co. KG (Witten),
- Mobility inside Plattform GmbH (Frankfurt/Main),
- Mobility inside Holding GmbH & Co. KG (Frankfurt/Main)

Eine detaillierte Übersicht aller VDV-Mitglieder unter:
www.vdv.de/mitgliedersuche.aspx

E-Busse: Überzeichnung der Fördermittel droht



Die Nachfrage nach E-Bussen ist hoch: Jetzt drohen die Überzeichnung der Fördermittel und mögliche Stornierungen. Der VDV fordert mehr Planungssicherheit für die Mobilitätswende in den Kommunen. „Die Branche hält Wort und hat die Mobilitätswende vor Ort, in den Städten und Gemeinden, kraftvoll vorbereitet“, sagt VDV-Vizepräsident Werner Overkamp: „Sind wir bisher

davon ausgegangen, dass wir jährlich etwa 1.000 neue E-Busse auf Deutschlands Straßen sehen werden, können wir mit Blick auf die weitaus höhere Zahl an geplanten Fahrzeug-Neubestellungen diese wohl bald erfreulicherweise nach oben korrigieren.“ Mit insgesamt 1,25 Milliarden Euro fördert der Bund bis 2024 den Aufbau der batterieelektrischen oder wasserstoffbetriebenen E-Bus-Flotten und deren Infrastrukturen in Deutschland. Werner Overkamp: „Wir brauchen deutschlandweit Planungssicherheit, um das Tempo in den großen Städten wie im ländlichen Raum hochzuhalten.“



beka: 100 Jahre alt und trotzdem jung

Ein langjähriger Partner der Verkehrsbranche schaut 2021 auf eine außergewöhnliche und wechselvolle Geschichte zurück: Die beka ist 100 Jahre alt geworden. Aus der ursprünglich als Einkaufsgemeinschaft gegründeten Gesellschaft hat sich ein modernes Dienstleistungsunternehmen entwickelt – mit den Geschäftsfeldern Procurement, Seminare, Verlag und Einkauf. Im Jubiläumsjahr ist die beka noch digitaler geworden.

Es sind „Geschäfte aller Art“, so der Wortlaut im historischen Gesellschaftsvertrag, mit denen die beka die Verkehrsunternehmen bei ihren Transportaufgaben unterstützen sollte. Das war 1921 so, und das hat sich bis heute nicht geändert. „Ich würde unsere lange Geschichte gerne in einem Wort zusammenfassen“, sagt Geschäftsführer Dr. Robert Coenen rückblickend: „Wandel.“ Vor 100 Jahren wurde die beka in Hannover gegründet – zunächst als Einkaufsgemeinschaft. Sie sollte für ihre Gesellschafter aus dem öffentlichen Verkehr den reinen Handel zentral und günstig organisieren. Sitz des Un-

ternehmens wurde jedoch nicht die niedersächsische Metropole, sondern Köln. Daran hat sich bis heute nichts geändert.

Auf ihrem Weg ins digitale Zeitalter hat sich jedoch sehr viel bei der beka getan. „Wandel heißt auch, neue Geschäftsmodelle zu testen und innovative Methoden anzuwenden“, erklärt Robert Coenen. Seit ihrer Gründung versteht sich die beka dabei als Plattform der Verkehrsunternehmen, auf der Handel, Austausch von Informationen und das gemeinsame Vorwärtkommen gefördert werden.

Als Dienstleister und Berater unterstützt das Unternehmen mit seinen 15 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern alle Bereiche des öffentlichen Verkehrs. Aktuell zählt der Kreis der beka-Gesellschafter 80 Mitglieder. Einige sind seit 100 Jahren dabei.

Ein starkes Standbein ist die Beschaffungsplattform „beka Procure“. „In diesem Segment sind wir Marktführer“, berichtet Robert Coenen. Zahlreiche Unternehmen aus den Bereichen öffentlicher Verkehr und Industrie wickeln ihren Einkauf effizient und kostengünstig über diese Plattform ab – darunter der Flughafen Berlin Brandenburg BER und die Piepenbrock Unternehmensgruppe, ein Gebäudedienstleister mit Sitz in Osnabrück. Gemeinsam mit einem Softwarehersteller entwickelt die beka die Plattform kontinuierlich weiter. „Zudem führen wir Ausschreibungen durch und verhandeln Verträge für unsere Kunden“, erläutert Prokurist Timo Bertels. In Abstimmung mit dem VDV wurden beispielsweise die Tarifkonditionen für einen WLAN-Rahmenvertrag mit verschiedenen Anbietern ausgehandelt. „Das war für alle Beteiligten ein Glücksfall“, erinnert sich Geschäftsführer Robert Coenen mit Blick auf die gebündelten Verhandlungen und das Ergebnis. Mittlerweile sind bundesweit mehr als 1.800 Fahrzeuge mit Mobilfunkkarten aus diesem Vertrag unterwegs.

Sehr dynamisch hat sich im Jubiläumsjahr das Geschäftsfeld Beratung entwickelt. „Dabei schauen wir uns gemeinsam mit den Verantwortlichen vor Ort die einzelnen Arbeitsschritte vom Einkauf über das Lieferantenmanagement bis hin zu den Finanz- und Belegprozessen an und machen Vorschläge zur Optimierung“, sagt Alexander Rausch, verantwortlicher Leiter für

das E-Procurement und die IT. Seit dem Sommer 2020 kooperiert die beka inhaltlich und organisatorisch mit einem anderen namhaften Anbieter von Tagungen und Seminaren: der VDV-Akademie. Beide Geschäftsführer – Michael Weber-Wernz für die VDV-Akademie und Robert Coenen für die beka – unterstützen sich in ihren Funktionen bei der jeweils anderen Gesellschaft. Die Veranstaltungen beider Anbieter bringen digital und bundesweit Führungskräfte sowie Expertinnen und Experten zusammen. Wie beispielsweise beim Digitalgipfel Anfang 2021, bei dem es mit rund 180 Teilnehmenden und dem damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer um die digitale Transformation des öffentlichen Verkehrs ging. „Passend zur Tagung haben wir das blaue Buch ‚Digitale Transformation im ÖPNV‘ verlegt, das den digitalen Wandel im ÖV skizziert und mit Best-Practice-Beispielen unterlegt“, so Verlagsleiterin Petra Lahme.

Diesem Prozess hat sich die beka im 100. Jahr ihres Bestehens auch intern noch einmal verstärkt unterzogen – und die eigene Digitalisierung und das mobile Arbeiten konsequent vorangetrieben (siehe Interview). Im kommenden Jahr sollen weitere Kunden in allen Bereichen gewonnen und das E-Procurement-System ausgebaut werden. Geplant ist außerdem, neue Veranstaltungen und Veranstaltungsformate zu entwickeln und die Kooperation mit der VDV-Akademie weiter zu vertiefen.



Mehr Infos finden Sie unter:
www.beka.de



Im Jubiläumsjahr zog das beka-Team in neue Räume unweit des Kölner Doms. Das Bürokonzept bietet Mitarbeitenden und Projektteams flexible Arbeitsbereiche, die mit dem Homeoffice kombinierbar sind.

DREI FRAGEN AN

Dr. Robert Coenen (Foto) ist Geschäftsführer der beka und gleichzeitig Co-Geschäftsführer der VDV-Akademie. Im Gespräch mit „VDV Das Magazin“ erläutert er, was „Wandel“ für ihn bedeutet.



Herr Dr. Coenen, 100 Jahre beka stehen für 100 Jahre Wandel. Woran zeigt sich das heute in Ihrem Unternehmen?

» Dr. Robert Coenen: Beispielsweise daran, dass wir uns der digitalen Transformation komplett verschrieben haben – auch schon vor der Pandemie. Dazu haben wir unsere internen Prozesse konsequent digitalisiert und unsere Bürofläche um 80 Prozent verkleinert. Bis auf einen Schrank haben wir unser altes Büro vollständig aufgelöst. Unsere neuen Räume in der Nähe des Kölner Doms haben flexible Arbeitsbereiche, die sich gut mit dem Homeoffice kombinieren lassen. Die Büros spiegeln unser Selbstverständnis wider: offen und kooperativ. Denn wir wollen uns mit unseren Kunden weiterentwickeln und verstärkt nach vorne schauen.

Wie geht die beka mit den aktuellen Herausforderungen um, vor die die Pandemie das Geschäft mit Tagungen und Seminaren stellt?

» Auch wir haben in den vergangenen nunmehr fast zwei Jahren viel kämpfen müssen, sind aber ganz gut durchgekommen. Unser Schwerpunkt liegt noch stärker auf der Digitalisierung unserer Angebote. Bei den Tagungen und Seminaren hat sich die Kooperation mit der VDV-Akademie bewährt. Wir ergänzen uns in unserer Herangehensweise hervorragend, wobei bei den Inhalten bei der beka die technischen Themen etwas mehr im Fokus stehen und bei der VDV-Akademie neben dem Veranstaltungsbereich vor allem der Bildungsbereich ganz stark ist.

Was sind die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit und was planen Sie als Nächstes?

» Wir haben neue Programme und Formate für Konferenzen, Seminare und Workshops entwickelt und umgesetzt – wie den VDV-Digitalgipfel, dessen zweite Auflage wir derzeit vorbereiten, und die VDV-Tram-Konferenz. Künftig wollen wir bei unseren Veranstaltungen auch die Vertreter der Arbeitswelt, speziell aus der Industrie, stärker einbinden.



Mehr Grün am und im Zug: Im Fernverkehr fährt die DB bereits seit 2018 mit Strom aus erneuerbaren Quellen.

Freie Fahrt für den Ökostrom

Immer mehr Verkehrsbetriebe steigen auf Elektromobilität um. Was bei Bahnen schon länger gang und gäbe ist, gilt verstärkt auch für Busse. „Getankt“ wird nicht mehr Dieselkraftstoff, sondern Ökostrom. Die Branche ist Vorreiter bei der Dekarbonisierung und damit für den Klimaschutz auf kommunaler Ebene. Die Zahl der E-Vorhaben wächst. Doch es gibt einiges zu beachten. Der VDV hat einen Leitfaden dazu verfasst.

An der Zugspitze leuchtet die „Bauchbinde“ des ICE schon länger nicht mehr rot, sondern grün. Sichtbares Zeichen für den Wandel der elektrischen Energieversorgung auf Schienen: Reisende der Deutschen Bahn (DB) sind im Fernverkehr in Deutschland bereits seit 2018 mit 100 Prozent Ökostrom unterwegs. Das macht den Konzern nach eigenen Angaben zum größten Ökostromverbraucher im Lande. Bis 2030 sollen schon 80 Prozent des gesamten Bahnstroms aus erneuerbaren Energiequellen eingesetzt werden, bis 2038 dann 100 Prozent. Auch in Städten und zunehmend auf dem Land kommt die Antriebswende voran. Ende August waren laut VDV 1.068 E-Busse auf deutschen Straßen unterwegs, und es kommen jährlich etwa 1.000 hinzu – nicht zuletzt ausgelöst durch die „Clean Vehicles“-Richtlinie der Europäischen Union, die den Abschied vom Dieselbus massiv vorantreibt. Und die neuen Fahrzeuge fahren nicht etwa mit Strom aus Kohlekraftwerken, sondern zunehmend mit Ökostrom.

Was darunter zu verstehen ist, präzisiert ein „Leitfaden zur Nutzung von Ökostrom“, der in der Reihe der „VDV-Mitteilungen“ erschienen ist. Wer nur an Wind- und an Wasserkraft sowie Solarstrom denkt, hat noch nicht alle Spielarten des Ökostroms bedacht. Laut dem Erneuerbare Energien-Gesetz (EEG) zählen dazu auch Deponie-, Klär- und Grubengas, Geothermie sowie Energie aus Biomasse – allesamt Energieträger, die die Atmosphäre nicht weiter mit Treibhausgasen belasten wie die fossile Energie aus Kohle, Öl und Erdgas.

Angesichts der fatalen Folgen des ausufernden motorisierten Individualverkehrs (MIV) für das Klima steuert die Politik seit Längerem die Verkehrswende und deutlich mehr öffentlichen Verkehr (ÖV) mit Bussen und Bahnen an. „Die Erwartungen an unsere Branche sind hoch. Wir sind zwar

schon gut, über unsere klassische Aufgabe der Daseinsvorsorge hinaus, etwa bei der Einsparung von Verkehrsflächen oder der Verringerung von Lärm- und Schadstoffemissionen. Die Elektrifizierung unserer Buslinien gibt uns neben der neuen Antriebstechnik die Möglichkeit zum Einsatz von Ökostrom wie bereits bei der Straßenbahn“, betont Annette Körner, Umweltschutzbeauftragte bei den Leipziger Verkehrsbetrieben, die zum Kreis der Autoren des „Leitfadens“ gehört. „Zur Reduktion der verkehrsbedingten Klimagasemissionen ist der ÖV die Lösung des Problems“, heißt es im Vorwort der Schrift.

Beitrag zum Klimaschutz als Imagefaktor

„Ganz wichtig ist, dass mit einer Verlagerung von Verkehrsströmen auf klimafreundlichen Bus- und Bahnverkehr eine Entkopplung der Verkehrsleistungen von den Klimagasemissionen erreicht wird. Der Effekt wird verstärkt, wenn Elektrofahrzeuge eingesetzt werden, die mit nachhaltiger, regenerativer Energie betrieben werden. Und dann sind wir beim Thema Ökostrom – da bieten wir als ohnehin umweltfreundliche Branche schon jetzt das Sahnehäubchen“, ergänzt Leitfaden-Co-Autor Erhard Michel von der DB. Im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern sei der öffentliche Verkehr heute schon in hohem Umfang elektromobil und setze schon jetzt zu hohen Anteilen erneuerbare Energien ein. Klima- und Umweltvorteile des ÖV gegenüber den anderen Verkehrsträgern seien dabei nur der eine Aspekt, es gehe auch ums Image: „Wir wollen den Beitrag unserer Branche für die Begrenzung des Klimawandels sichtbar machen und wir wollen natürlich mehr Fahrgäste gewinnen – die, die wir in Corona-Zeiten verloren haben, und andere, die uns neu entdecken“, sagt Mitautorin Viktoria Fromme, Nachhaltigkeitsbeauftragte von der Düsseldorfer Rheinbahn. →



„*Mehr regenerative Elektrizität vermeidet noch besser Treibhausgase und Luftschadstoffe. Der Leitfaden bietet hilfreiche Hinweise und Erklärungen bei der wichtigen Steigerung des Ökostromanteils.*“

Dr. Volker Deutsch,
Verkehrsplanungschef des VDV

Die Verkehrsunternehmen sind ein wichtiges Instrument der Energie- und Verkehrswende. „In der Politik wird weltweit, national und bis auf die lokale Ebene über Klimaschutz beraten, so auch bei uns. Es bleibt noch viel zu tun, auch wenn in Rathäusern und Kreistagen längst mit der Verkehrswende begonnen wurde“,

beobachtet Alexander Berthold, Referent Umweltmanagement & Ressourcenschutz bei der Hamburger Hochbahn. „Von Behörden und Öffentlichkeit gibt es zunehmend sehr konkrete Erwartungen zum Einsatz von Elektrobussen.“ Technisch sei eine veränderte Stromnachfrage überhaupt kein Problem mehr: „Man wendet sich an den Stromanbieter seines Vertrauens und kann das schlicht einkaufen. Das ist nicht viel anders als im Verbrenner-Zeitalter, vielleicht so, also ob man nur die Tankstelle oder den Lieferanten wechselt.“

Im Hintergrund ist es schon etwas komplexer. Da Strom nicht sichtbar ist und nicht erkennbar ist, wie er erzeugt wurde, gibt es für Ökostrom amtlich registrierte Herkunftsnachweise und Verfahren, die die Qualität des Ökostroms dokumentieren. So wird auch sichergestellt, dass die umweltfreundliche Energie nicht doppelt vermarktet wird. Zudem entsteht für die einkaufenden Unternehmen das Recht, mit ihrer „grünen“ Energiequelle zu werben. Keinen Hehl machen die Experten daraus, dass der Ökostrom – derzeit noch – teurer ist als fossile Energie. Die dürfte jedoch

absehbar wegen der CO₂-Bepreisung und einer strikteren Klimaschutzgesetzgebung teurer werden.

Verkehrsbetriebe müssen kalkulieren, wie die Mehrkosten geschultert werden können; und sie müssen gegebenenfalls mit dem meist kommunalen Besteller ihrer Leistungen abstimmen, was diesem „öko“ und die Verkehrswende wert sind. Während in vielen Großstädten und Regionen das Zeitalter der E-Traktion und des E-Busses unter Nutzung von Ökostrom begonnen hat, ist die Diskussion auch in der Breite der Branche eröffnet. Dr. Volker Deutsch, Verkehrsplanungschef des VDV, verweist auf den nun entwickelten Leitfaden: „Mehr regenerative Elektrizität vermeidet noch besser Treibhausgase und Luftschadstoffe. Der Leitfaden bietet hilfreiche Hinweise und Erklärungen bei der wichtigen Steigerung des Ökostromanteils.“

„Nachhaltigkeit bestimmt unsere Zukunft“

Auf die Unternehmen kommt gleichwohl Arbeit zu – über die eigentliche Einführung der E-Mobilität mit entsprechenden Fahrzeugen und den Aufbau der dafür erforderlichen Infrastruktur hinaus. Die Finanzierung dieser Herkulesaufgabe ist eine wichtige Baustelle. Diskutiert werden müssen beispielsweise die Auswahl geeigneter Förderprogramme und auch Fragen zur Energieversorgung. Der Umstieg auf elektrischen ÖV, gespeist aus erneuerbaren Energien, sei über die technischen Fragestellungen hinaus im Zeichen des Klimaschutzes ein „Verantwortungsthema von globalen bis lokalen Zusammenhängen“, formuliert es Dirk Polenz, ebenfalls im Leitfaden-Team und Unternehmensentwickler der Berliner Verkehrsbetriebe. Es gehe auch um die Aufwertung der ÖPNV-Unternehmen in diesem Sinne: „Pünktlichkeit bestimmt unsere Leistung, aber Nachhaltigkeit unsere Zukunft als Branche.“ Ohnehin ist der öffentliche Verkehr energieeffizienter – und liefert pro eingesetzter Energieeinheit mehr Personenkilometer als der Individualverkehr.

Ökostrom erfordert neue Ansätze für ein unternehmensinternes Energiemanagement. Dabei sollte eine Botschaft aus dem Leitfaden beherzigt werden: „Der beste Ökostrom ist der Strom, der nicht verbraucht wird. Verkehrsunternehmen, die ihre spezifische Energieeffizienz steigern, handeln wirtschaftlich und in Bezug auf gemeinsame Lebensgrundlagen verantwortungsvoll. Dies gilt unabhängig von der Qualität ihres Strombezugs.“

➔ Mehr Infos finden Sie unter:
www.vdv.de/schriften-mitteilungen



Neuer Innovationspreis würdigt Mobilitätslösungen aus Deutschland

Im Rahmen des Deutschen Mobilitätskongresses wurde in diesem Jahr erstmalig der „Innovationspreis der deutschen Mobilitätswirtschaft“ vergeben. Zu den Gewinnern zählt die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Sie konnte die Jury mit ihrem Projekt „MobiData BW“ überzeugen. Das Daten- und Serviceportal bündelt und veröffentlicht verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsdaten – als Grundlage einer flexiblen, nachhaltigen, vernetzten und umweltfreundlichen Mobilität. Für besondere Leistungen während der Pandemie erhielt das Hanauer Unternehmen Heraeus Noblelight den Sonderpreis. Ausgezeichnet wurde es für einen Luftreiniger, der mit UV-Licht zuverlässig die Luft in Fahrzeugen des Nah- und Fernverkehrs reinigt und auch von Viren befreit. Darüber hinaus wurde mit Prof. Dr. Dr. Gerd Aberle ein herausragender Wissenschaftler geehrt, der mit hohem persönlichen und fachlichen Engagement den Fortschritt im Mobilitätsbereich prägt.

Der neu initiierte „Innovationspreis der deutschen Mobilitätswirtschaft“ will die öffentliche Wahrnehmung auf die positiven Entwicklungen und Leistungen der deutschen Mobilitäts- und Verkehrswirtschaft sowie die Ingenieurskunst in diesen Bereichen lenken. „Genau

diesen Innovationsgeist brauchen wir für die Mobilität von morgen, denn die Verkehrswende gestaltet sich nicht von alleine“, sagte Prof. Knut Ringat, RMV-Geschäftsführer und Vorsitzender der Jury. Verliehen wird die Auszeichnung von der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG). Die Schirmherrschaft hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur übernommen.

➔ innovationspreis-mobilitaet.de



Preisträgerinnen: Carolin Herdtle (l.) und Julia Käfer von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)



Besondere Auszeichnung: Prof. Gerd Aberle (2. v. r.) wurde als herausragender Wissenschaftler von Prof. Knut Ringat (l.), Prof. Ulrike Stopka und DVWG-Präsident Prof. Jan Ninnemann (v. l.) geehrt.



Christian Rüh und Amanda Rath nahmen den Innovationspreis für Heraeus Noblelight entgegen.



Zur Sicherheit noch „eingezäunt“: Eine Tram auf Schulungsfahrt in der neuen Station unter dem Karlsruher Marktplatz

12 JAHRE

Diese Bauzeit ist nun zu Ende gegangen. 3,2 Tunnelkilometer werden künftig von neun Stadtbahn- und Straßenbahnlinien genutzt: ein 1,5-Milliarden-Euro-Projekt.

Die Bahn taucht unter wachsamem Augen ab

Ein gelbes U auf hellgrauem Grund: Auf den ersten Blick eher untypisch für den deutschen ÖPNV gingen Straßen- und Stadtbahn in der Karlsruher Innenstadt zum internationalen Fahrplanwechsel am 12. Dezember in den Untergrund. Nach zwölf Jahren Bauzeit gewinnt die City mit gut drei Tunnelkilometern die Lebensqualität einer bahnfreien Fußgänger-Einkaufsmeile. Und das weit ins Umland reichende „Tram-Train“-Netz beschleunigt den Schienennahverkehr ins Herz der traditionsreichen Residenzstadt.

Ein Bürgerentscheid ebnete nach der Jahrtausendwende den Weg in die neue Zukunft des Karlsruher Nahverkehrs, für die komplett stolze 1,5 Milliarden Euro investiert werden – finanziert zu großen Teilen mit Mittelzuweisungen des Bundes aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie aus der baden-württembergischen Landeskasse. 70 Prozent der Bewohner äußerten sich seinerzeit in einer Bürgerbefragung zu dem Projekt, 58 Prozent sprachen sich dafür aus. Berücksichtigt wurde auch einer, der sich schon lange nicht mehr selbst zu Wort melden kann: Markgraf Karl Wilhelm von Baden-Durlach (1679 - 1738) – der Stadtgründer. Seine letzte Ruhestätte mitten auf dem Marktplatz beeinflusste die Planungen hinsichtlich der Trassenführung: Die Kommunalpolitik entschied, dass das von einer steinernen Pyramide gekrönte Grabmal von Bahntunneln nicht unterquert werden durfte. Das Projekt besteht aus einer rund 2,4 Kilometer langen Ost-West-Strecke, von der unter dem Marktplatz aus beiden Richtungen ein 1,5 Kilometer langer Abzweig Richtung Süden, Richtung Hauptbahnhof, führt.

Entstanden ist in unmittelbarer Nachbarschaft des Stadtgründer-Grabes ein unterirdisches Gleisdreieck, das betriebstechnisch eine Besonderheit in den deutschen U-Bahn-Netzen darstellt: Wie zu ebener Erde auf einer Straßenkreuzung biegt die Südstrecke ab und kreuzt dabei niveaugleich die Gegenverkehrsgleise. Sicher möglich wird das durch ein automatisiertes und rechnergesteuertes, hochmodernes Betriebskonzept für anspruchsvolle Anforderung →



„Das oberirdische Netz war schon seit Langem an der Kapazitätsgrenze und stark beeinflusst vom Verkehr drumherum. Dank des Tunnels wird unsere Stadtdurchfahrt nun deutlich schneller.“

Dr. Alexander Pischon, Geschäftsführer der VBK und KASIG



Fahren nach Signalen ist etwas anderes als Fahren auf Sicht: 1.200 Fahrzeugführer und -führerinnen haben im Tunnel den neuen Fahrplan-Alltag geübt.

rungen: Neun Linien nutzen den Tunnel, in dem sieben U-Bahnhöfe nur extrem kurze Haltestellenabstände von durchschnittlich 250 Metern haben. Geplant sind Zugfolgen von hundert Sekunden in der Hauptverkehrszeit; im Durchschnitt stoppt alle 90 Sekunden eine Bahn im Untergrund.

Alle 100 Sekunden eine Bahn

„Das ist eine ziemlich große Herausforderung für uns alle“, betont Jürgen Fitterer aus der Leitstelle der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK). „Wir mussten uns zunächst mit den gesetzlichen Sicherheitsvorschriften für den Tunnelbetrieb vertraut machen.“ Der große Unterschied: Überirdisch fährt die Straßenbahn nach den Vorschriften der „BOStrab“, der Betriebsordnung Straßenbahn. Und da gilt: Der Trampilot fährt „auf Sicht“. Wie ein Autofahrer: Er sucht sich, auf seinem Gleis zwar, aber selbstständig seinen Weg durch den Straßenverkehr. Im Tunnel ist das anders. Da zeigen Signale den Fahrerinnen und Fahrern an, ob, wann, wie schnell und wohin sie fahren dürfen. Der neue Begriff: Sie fahren im „Sichtabstand“, so ähnlich wie die große Eisenbahn nach ihrer EBO, der Eisenbahnbetriebsordnung, im Blockabstand, gesichert von Signalen.

Signale und Weichen steuert das elektronische Stellwerk, das die VBK für ihren Untergrundbetrieb aufbauen musste. Untergebracht sind die Installationen des Stellwerks in einem Serverraum unter dem Markt-

platz – auch nah am Markgrafen. Überwacht und im Notfall angesteuert werden sie über Bildschirme in der Zentralen Leitstelle im Karlsruher Osten. Dort finden auch die Schulungen der Tunneldisponenten statt – an einem Stellwerkssimulator, der sämtliche Funktionen des Betriebes nachstellen lässt. Mit einer einfachen Logik: Freie Gleise leuchten grün auf, von Bahnen belegte Abschnitte rot; erkennbar sind Signale und Weichen in der jeweiligen Stellung. „Wie die Fahrer zu fahren haben, wird im Stellwerk entschieden“, erklärt Jürgen Fitterer.

Die Bildschirme des Simulators sehen so aus wie die im Stellwerk. Und schon vor der ersten Zugfahrt im Tunnel lief hier der Bahnbetrieb nach Fahrplan. Mit kleinen Fehlern, die der Alltag möglichst nicht haben soll: Da schlägt ein Gong an, die Weiche 912 blinkt und lässt sich nicht stellen. Oder am Signal vor der Einfahrt in den Bahnhof Ettlinger Tor fällt das grüne Licht aus. Rund 40 Fachkräfte aus der Leitstelle, gelernte Verkehrsmeisterinnen und Verkehrsmeister, lernten in der Fortbildung in Theorie und Praxis, was dann zu tun ist. Nach bestandener Prüfung mit 30 schriftlichen Fragen und einer Stunde „live“ im Simulator wurden sie zu Tunneldisponentinnen und -disponenten. Sie sind, wie die VBK-Pressestelle locker formulierte, die „wachsamen Augen des Tunnelbetriebs“ – als Herrscher über 62 Lichtsignale und 13 Weichen in wechselnder Besetzung rund um die Uhr im Einsatz.

Bei allen Beteiligten muss jeder Griff, jede Entscheidung sitzen. Denn der 100-Sekunden-Abstand in der Zugfolge macht schon aus geringen Verzögerungen einen Bahnstau im Tunnel und auf den Zulaufstrecken in der Innenstadt. Lernen müssen auch die Fahrer. Rund 1.200 von der VBK, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und der Deutschen Bahn absolvierten die Fahrschule erneut – in einer eigens konzipierten Ausbildung für den Tunnel mit einem theoretischen Teil, in dem beispielsweise sämtliche Signale eingeübt wurden, und einem eintägigen Praxisteil. Absolutes Neuland für alle ist die „Nbü“, die Notbremsüberbrückung. Wenn ein Fahrgast im Tunnel die Notbremse zieht, wird er darüber informiert, dass der Zug bis zum nächsten Bahnsteig weiterfährt. Ein genaues Procedere ist für diesen Fall vorgeschrieben, „und das muss alles in die Köpfe der Fahrer“, sagt Ausbilder Patrick Keßler.

Lichtgespinste und Lüpertz-Kunst

Den Fahrgast muss das alles nicht sorgen. Seine Bahnen kennt er. Die neuen Bahnhöfe öffnen sich in weitläufiger, heller Großzügigkeit. Sie sind einheitlich gestaltet. Achim Winkel von der Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft (KASIG) erklärt: „Abgesehen von Variationen im Zuschnitt von Zu- und Abgängen, die sich an der jeweiligen oberirdischen Bebauung ausrichten mussten, ist an den verschiedenen Haltestellen alles ziemlich identisch.“ Filigrane „Lichtgespinste“ aus LED-Lampen in der Form klassischer Neonleuchten machen die zweigleisigen Stationen fast taghell. Die Bahnsteighöhen versprechen zweifache Barrierefreiheit: Ganz vorne kurz vor dem nächsten Tunnlein-

gang sind sie etwas höher für den stufenlosen Einstieg in die Stadtbahn. Der übrige Bereich ermöglicht barrierefreien Einstieg in die Trams, die eine etwas niedrigere Einstiegshöhe haben. Ein renommiertes Architektenbüro hat den Zweckbauten Eleganz gegeben. Und der 80-jährige Künstler Markus Lüpertz, der mal in Karlsruhe wirkte, soll mit 14 Keramik-Reliefs die sieben Bahnhöfe künstlerisch wertvoll machen. Sein Thema ist anspruchsvoll wie das Gesamtprojekt: „Die Schöpfung“.

„Wir tauchen ab und machen oben Platz für Neues, das ist die Aufgabe unseres Projekts für die Karlsruher Bürgerinnen und Bürger“, sagt VBK- und KASIG-Geschäftsführer Dr. Alexander Pischon. „Das oberirdische Netz war schon seit Langem an der Kapazitätsgrenze und stark beeinflusst vom Verkehr drumherum. Dank des Tunnels wird unsere Stadtdurchfahrt nun deutlich schneller.“ Das „U“ in Gelb dokumentiert bewusst den kleinen Unterschied: Technisch ist die Karlsruher Tunnelbahn gar kein U-Bahnsystem. Auch wenn's unterirdisch genauso aussieht.

Weitere Infos unter:
www.kvv.de
www.avg.info
www.vbk.info



Manager des Tunnelbetriebs: Jürgen Fitterer (vorne) und Thomas Gramlich vom Team des Stellwerks, hier noch in der Simulatorschulung

Breit aufgestellt: Acht Fahrzeuge – darunter sechs Gelenkbusse – der Hersteller Van Hool, Solaris, Mercedes-Benz, Volvo, MAN, Irizar, Ebusco sowie ein von Pepper Motion (früher Etrofit) auf Elektroantrieb umgerüsteter „Citaro“ (v.l.n.r.) traten auf dem SWB-Gelände in Bonn-Friesdorf an.



Kräfte messen der E-Bus-Giganten

Es ging um nicht weniger als den ÖPNV von heute, morgen und übermorgen: Bonn war im Oktober für ein paar Tage Anziehungspunkt für Busprofis aus verschiedenen Verkehrsunternehmen und internationalen Fachmedien. Die Expertinnen und Experten hatten ausgiebig Gelegenheit, E-Busse zu testen. Den Vergleich hatte die Fachzeitschrift „Omnibusspiegel“ organisiert. Sechs 18-Meter-Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb hatten Hersteller und Verkehrsbetriebe zur Verfügung gestellt – für individuelle Probefahrten, reichlich Fachsimpelei und die kritische Bewertung.

Die Anspannung steht Claus Bünnagel beim Abbiegen hinter der ersten Ampel ins Gesicht geschrieben. Behutsam, mit stets kontrollierendem Blick in den großen Außenrückspiegel vor der Frontscheibe, manövriert der Chefredakteur der Fachzeitschrift „Busplaner“ den langen und ziemlich breiten Dreiachser des polnischen Herstellers Solaris in einer weit ausholenden Rechts-

kurve in die weitere Fahrtroute. Alles geht glatt, und auf gerader Strecke beschleunigt der „Urbino 18 electric“ in den Farben und Diensten der Bonner SWB Bus und Bahn mit der typisch zügigen Kraft eines Elektrobusse. Vor dem Journalisten, der seinen Busführerschein in der Brieftasche hat, steht ein einstündiger Parcours auf Linienwegen des ÖPNV-Alltags.

Startpunkt war der SWB-Betriebshof Friesdorf an der Godesberger Allee, über Stadtstraßen und Kreisverkehre ging es los. Dann einige Kilometer Stadtautobahn über die Rheinbrücke, schließlich auf schmaler und steiler Straße quer durch den Herbstwald in die ländlichen rechtsrheinischen Außenbezirke, mit Blick auf die Kuppen des nahen Siebengebirges, zur Endhaltestelle irgendwo am Ackerrand. Claus Bünnagel hat das große Gefährt gut im Griff; etwas verhalten steuert er nur dann, wenn andere „Dickschiffe“ entgegenkommen – die regulären Linienbusse oder einer der anderen fünf Gelenkbusse des Testprogramms: „Ich bin ja kein Profi-Busfahrer und sitze höchstens zwei Tage im Monat am Steuer eines Busses oder Lkw. Da fehlt dann doch die Alltagsroutine.“

Veranstalter des Kräftemessens der sauberen ÖPNV-Giganten ist eine andere Fachpublikation – die Zeitschrift „Omnibusspiegel“. „Das ist unser vierter Vergleichstest mit E-Bussen in den letzten Jahren“, erläutert Chefredakteur Dieter Hanke, „dieses Mal

stehen sechs 18-Meter-Gelenkbusse mit batterieelektrischem Antrieb zur Verfügung.“ Das Magazin ermöglicht der Fachwelt aus den Unternehmen und den fachlich versierten Redaktionsstuben im In- und Ausland nicht nur ausgiebige Selbstfahrerlebnisse mit jedem der Busse, sondern im Betriebshof gibt es auch Werkstatt-Checks und den Blick unter die Fahrzeuge, der für Expertinnen und Experten immer interessant ist. In einer Wartungshalle kommt zur Praxis auch Theorie. In Kurzvorträgen präsentieren die Hersteller ihre jüngsten Entwicklungen für den E-Bus-Markt. Die langen Stars der Veranstaltung wirken im modernen Stromlinien-Design und ihrer Außengestaltung etwas exotisch im Einerlei der Bus-Abstellplätze des Betriebshofes. Die einen sind – wie Formel-1-Boliden – kreuz und quer mit Logos und Firmennamen ihrer Sponsoren beklebt, die anderen machen mit flotten Sprüchen auf sich aufmerksam. „Alter Schwede, was für ein Schwabe“, steht auf dem eVolvo für die SSB in Stuttgart, „spart ohne Ende Emissionen“. Auch ein Außenseiter, ein 12-Meter-Brennstoffzellenbus →



Eine abwechslungsreiche Strecke aus Stadtstraßen, Kreisverkehren und Autobahnkilometern führte die Busse vom herbstlichen Bonn ins Siebengebirge.



Schirmherrin und Veranstalter: Anja Wenmakers (l.) von SWB Bus und Bahn sowie Kirsten Krämer und Dieter Hanke von der „Omnibusspiegel“-Redaktion

des Regionalverkehrs Köln (RVK), der neben einem auf Elektro umgebauten „Citaro“-Dieselbus ebenfalls zum Test antrat, klopft einen Spruch: „Nichts hören – nichts riechen“.

Geballte Innovationen und Informationen

Schirmherr der Veranstaltung der Fachzeitschrift waren – wie in den Jahren zuvor – die Stadtwerke Bonn. Anja Wenmakers, Geschäftsführerin SWB Bus und Bahn, beschreibt die Motivation: „Mit dem E-Bus-Test hier in Friesdorf können wir vor Ort viele neue Dinge der Branchenentwicklungen sehen, für die wir sonst weit und teuer reisen müssten. Das ist vor allem wichtig vor dem Hintergrund der Clean-Vehicles-Richtlinie der EU, die uns immer stärker die Beschaffung von E-Bussen vorschreibt.“ So habe der Aufsichtsrat der SWB auf den Weg gegeben, bis 2027 „unter dem laufenden Rad“ den Betriebshof auf E-Mobilität umzustellen. Anja Wenmakers ganz offen: „Wir bekommen

von der Veranstaltung hier bei uns viel mehr raus, als wir investieren müssen.“

Dem elektrisch betriebenen Gelenkbus gehört als „Großkapazitätsfahrzeug“ die Zukunft im innerstädtischen ÖPNV, beschreibt Wolfgang Reitmeier die aktuelle Entwicklung. Auch für ihn als VDV-Fachbereichsleiter Betriebshöfe und Werkstätten, Elektromobilität ist der Bonner Test eine Premiere: „Erstmals stehen E-Busse der 18-Meter-Größe in so großer Zahl für Vergleiche und zur Anschauung zur Verfügung.“ Und es seien „sehr, sehr gute Fahrzeuge“. Während die Hersteller betonen, sie hätten die Serienreife mit ihren neuen Bus-Generationen bereits erreicht, schüttet Reitmeier ein bisschen Wasser in den Wein: Eine für den Betriebsalltag oftmals geforderte 95-prozentige Verfügbarkeit traut er den ÖPNV-Giganten „in der Tiefe noch nicht zuverlässig zu“. Es gebe sicher auch noch Bedarf für kleinere Optimierungen und Anpassungsbehandlungen. Interessant sei auch zu sehen, dass sich von der Antriebstechnik über das Fahrverhalten bis zur Innenraum-Gestaltung für die Fahrgäste durchaus bauartbedingte Nuancen von E-Bus-Modell zu E-Bus-Modell ergeben können. Wolfgang Reitmeier ist optimistisch: „Für jeden Anwendungsfall, also für die Gegebenheiten in jeder Stadt, wird es die optimale Fahrzeuglösung geben können.“

Die Hersteller schätzen den Test des „Omnibusspiegels“ wohl fast schon wie ein Heimspiel. Der direkte Austausch untereinander sowie zwischen den Ver-

**350
KILOMETER**

mit einer Batterie-ladung gelten beim aktuellen Stand der Technik als mögliche Umlaufleistung - gelegentlich sind auch 500 Kilometer drin.

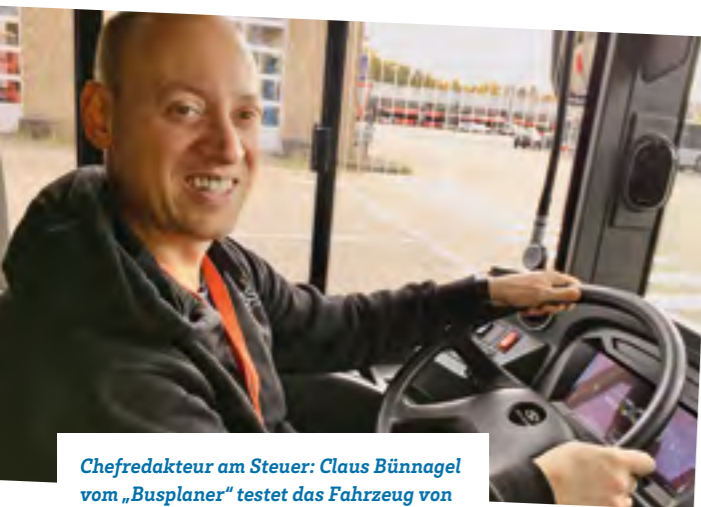
kehrsunternehmen und mit den Fachjournalisten sei eine „tolle Geschichte“, betont Frank Mandel, der als „Produkttrainer“ bei Mercedes die E-Bus-Generation präsentiert. Und er greift zu einem branchennahen Bild: Der Mix aus Vorträgen und Fahrerlebnissen sei schon „eine Art Hochdruckbetankung für die Fachjournalisten“. Wolfgang Hackauf, Deutschland-Repräsentant des niederländischen Busbauers Ebusco, hat mehr die Experten der Unternehmen im Visier und stellt bei ihnen „einen gewissen Hunger auf geballte Informationen von der Fahrzeugtechnik bis zur menschlichen Seite des Geschäfts“ fest. Sebastian Lindner von MAN Truck



Wolfgang Reitmeier vom VDV freute sich über die Vielfalt der Fahrzeuge und setzte sich ins Cockpit.

& Bus sieht die Verantwortung der Unternehmen für die Zukunft des Busgeschäfts, fest gemacht an den drei Stichworten CO₂-Emissionen, Digitalisierung und Automatisierung. Bei der E-Mobilität gehe es darum, Mythen und Ängste abzubauen, insbesondere die „Reichweiten-Angst“ einer leerlaufenden Batterie. Dafür gebe es mit der fortlaufenden technischen Entwicklung keinen Grund mehr: Umlaufleistungen von 350 Kilometern am Tag mit einer Batterieladung seien normal, gelegentlich seien auch über 500 Kilometer drin. Busfahrer Claus Bünningel hat sich einen kurzen Fotostopp erlaubt und „seinen“ Bus von außen abgelichtet. Dann fährt er weiter, fast schon mit der Souveränität der täglichen Routine. Für den lässigen Gruß mit der linken Hand an den Profi-Kollegen im fahrplanmäßigen Gegenverkehr reicht es dann allemal.

➔ Weitere Infos unter www.omnibusspiegel.de



Chefredakteur am Steuer: Claus Bünningel vom „Busplaner“ testet das Fahrzeug von Solaris.

ANZEIGE



Weltneuheit!
Fahrzeug-Router GPR3
von Trapeze

Weltweit einmalige Funktionsvielfalt

- Ein Router für alle Leitsysteme
- Eigenständige Sprachkommunikation
- Zentraler Zugangspunkt ins Fahrzeug
- Kosten und Arbeitsaufwand minimieren: nur eine Antenne und eine SIM-Karte
- Garantierte IP-Sicherheit
- Monitoring und Ortung

Möchten Sie mehr erfahren?
trapezgroup.de/gpr3





Termin

20.-22. Juni 2022

VDV-Jahrestagung 2022, Frankfurt a. M.

Der VDV freut sich auf seine Jahrestagung in Frankfurt am Main. Gastgeber ist der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) - mit 808 Millionen Fahrgästen jährlich einer der größten deutschen Verkehrsverbände.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Termin

20.-23. September 2022

InnoTrans 2022, Berlin

Die weltweite Leitmesse für Verkehrstechnik steht unter dem Motto „The Future of Mobility“. Zu den Messesegments zählen Eisenbahntechnologie, Infrastruktur, öffentlicher Verkehr, Innenausstattung und Tunnelbau.

→ www.innotrans.de



Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Ende Februar 2022.

Unser Online-Magazin finden Sie unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

Die VDV VerbandsApp gibt es unter:

→ app.vdv.de

Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

Facebook: www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

Twitter: twitter.com/VDV_Verband

Als berufliches Netzwerk nutzen wir LinkedIn:

LinkedIn: www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen/

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

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

Redaktion VDV:

Lars Wagner (V.i.S.d.P.), Leiter Kommunikation und Pressesprecher Eike Arnold, Leiter Interne Kommunikation und stellv. Pressesprecher Rahime Aigan, Leiterin Online-Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Anschrift der Redaktion:

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

Realisierung, Text und Redaktion:

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

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Anzeigen:

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

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2021

Bildnachweise:

Titelmotiv: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang

Beka (16, 17); Daimler Truck AG/Reutlinger Stadtverkehr (20); Stefan Deutsch (2, 14); Deutsche Bahn AG/Pierre Adenis (18); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (8); DVWG/Stefanie Kösling Fotografie (21); Christian Ernst/KVV (25); Frank van Groen Photography (2, 10-13); Paul Gaertner/KVV (2, 22-25); iStockphoto/Fernando Valero Lopez (2, 6); Eberhard Krummheuer (28); Messe Berlin GmbH (30); Frank Nagel (30); Omnibusspiegel und Benjamin Westhoff (2, 26-29); picture alliance/photothek (4-5); Heiko Sakurai/VDV (30); Üstra Hannoverische Verkehrsbetriebe AG/Martin Bargiel (15); VDV (3, 8, 15, 20); VDV-Akademie (12, 13)

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

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



Intelligent Urban Transport Systems

8.-10. März 2022
Messe Karlsruhe

DIE IT-TRANS IST ZURÜCK IN KARLSRUHE. TERMIN VORMERKEN. PERSÖNLICH TREFFEN.



ENTDECKE DIE ZUKUNFT DER URBANEN MOBILITÄT!

+++ MOBILITY-AS-A-SERVICE +++ KONTAKTLOSES TICKETING +++ CYBERSECURITY UND DATA GOVERNANCE +++ 5G UND TELEKOMMUNIKATION +++ DIGITALE TRANSFORMATION +++ AUTONOME MOBILITÄT +++ BIG DATA UND KÜNSTLICHE INTELLIGENZ +++ ON-DEMAND UND FLEXIBLE MOBILITÄT +++ KÜNSTLICHE INTELLIGENZ (KI) UND INTERNET DER DINGE (IIOT) +++ SMART CITIES +++

it-trans.org

Partner

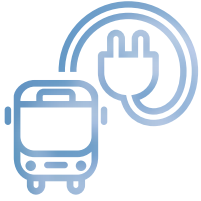


Unter der Schirmherrschaft der



Veranstalter





Save
the Date!



13. VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse ElekBu

Mobilität der Zukunft nachhaltig · klimafreundlich · emissionsfrei

2./3. März 2022 · Estrel Hotel Berlin

- Politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen
- Sektorenkopplung, Energieversorgung und Lademanagement
- Antriebskonzepte: von Trolley über Batterietechnik bis zu Wasserstoff
- Erfahrungsberichte aus den Verkehrsunternehmen
- Depotgestaltung
- Innovationen und technische Entwicklungen
- Neuigkeiten aus Wissenschaft und Forschung
- Fachmesse: von Komponenten, Systemen, Fahrzeugen bis hin zu Turnkey-Konzepten



VDV Die Verkehrs-
unternehmen

DEVK

NOW
NOW-GMBH.DE

Medienpartner

DER NAHVERKEHR

www.ebuskonferenz.de