

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 06 | 2023



Antriebswende in Schleswig-Holstein:

Der kurze Draht zur Elektrifizierung

Seite 6

D-Ticket: Die Hängepartie geht in die Verlängerung

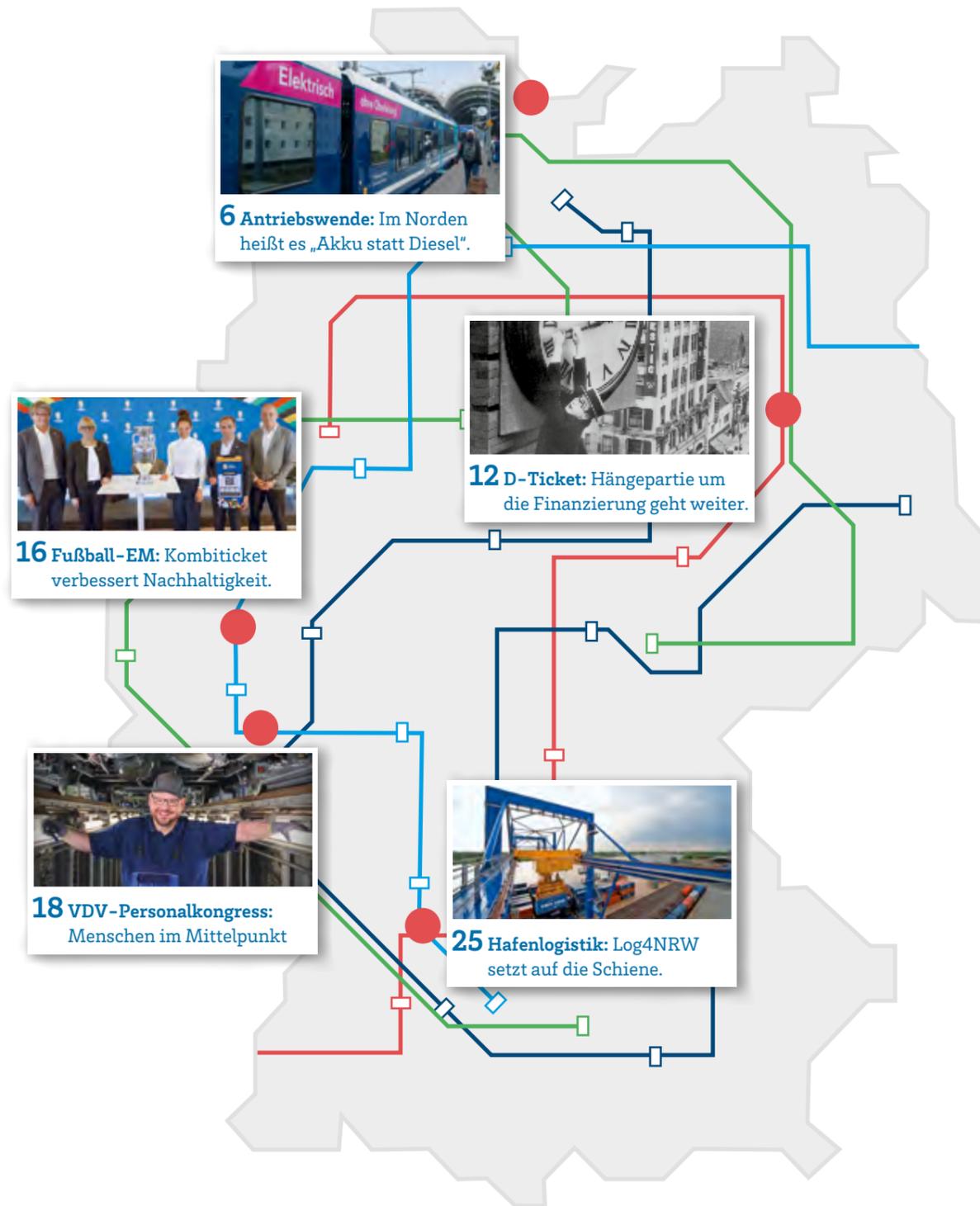
Seite 12

Fußball-EM: Kombiticket zum Stadionbesuch gilt 36 Stunden

Seite 16

Personalsuche: Branche rückt ihre Vorteile in den Vordergrund

Seite 18



VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Mal zaghaft, mal zugkräftig
- 4 VDV im Bild**
Kiews Bürgermeister Klitschko dankt der Branche.
- 6 Titelstory**
Schleswig-Holstein setzt auf Akkuzüge: Elektrifizierung ohne lange Leitung.

- 11 Aktuell**
Reaktivierung von Bahnstrecken: In den Ländern wächst das Interesse.
- 12 Aktuell**
Deutschland-Ticket: Finanzierung ist kurzfristig gesichert.

Seite 14: Drei Fragen zum D-Ticket an VDV-Präsident Ingo Wortmann

- 16 Aktuell**
Fußball-EM: Der Ball ist rund und die Fahrkarte gilt 36 Stunden.
- 18 Aus dem Verband**
Personal: „Wir rücken die Vorteile der Branche in den Vordergrund.“
- 22 Aus dem Verband**
LieblingsbusfahrerIn 2023: „Anerkennung, die gut tut“

- 24 Aus dem Verband**
WiM Summit 2023: Women in Mobility auf „Deutschlandtour“
- 25 Hintergrund**
Hafenlogistik in NRW steigt auf die Schiene um.
- 28 Hintergrund**
Neckarhafen: Klimaschutz auf den Kaimauern

- 30 Zu guter Letzt**
Schienenersatzverkehr erfüllt den Traum vom Fliegen.



Mal zu zaghaft, mal zugkräftig

Das eine ist ein wichtiges Signal für den – zumindest kurzfristigen – Fortbestand des Deutschland-Tickets, das andere eine echte Stärkung der Eisenbahn: Wie weit die jüngsten Entscheidungen der Politik reichen, werden wir in den kommenden Wochen und Monaten erleben.

Um die Einnahmeverluste durch das D-Ticket auszugleichen, stehen der Branche im kommenden Jahr zusätzlich zu den drei Milliarden Euro von Bund und Ländern bis zu 700 Millionen Euro zur Verfügung, die in diesem Jahr nicht mehr benötigt werden. Damit wird die Finanzierungslücke allerdings nur zum Teil geschlossen, eine Nachschusspflicht für 2024 wird nicht kommen. Jetzt geht es also darum, wie das Deutschland-Ticket weiter ausgestaltet wird. Bei der Ausarbeitung eines Konzepts werden wir konstruktiv mitwirken und unser Know-how einbringen. Der Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV dürfen jedoch nicht auf die lange Bank geschoben werden: Hier sind

ebenfalls schnelle politische Vereinbarungen vonnöten.

Umso erfreulicher aus Sicht des Eisenbahnverkehrs sind dagegen die im Oktober vom Bundestag beschlossenen Verkehrsgesetze. Sie werden unter anderem dazu beitragen, dass der Neu- und Ausbau sowie die Modernisierung von Schienenwegen spürbar schneller als bisher geplant und genehmigt werden können. Das erleichtert auch Reaktivierungen. Hinzu kommen Neuerungen bei der Lkw-Maut. Mit der Entscheidung, die zu erwartenden Mehreinnahmen vor allem in die Schiene zu investieren, beschreiten wir den Pfad der klimaschutz- und verkehrspolitischen Vernunft. Jeder Euro für die Schiene ist gelebter Klimaschutz.

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann



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



Kiews Bürgermeister Klitschko dankt der Branche

Seinen Besuch in Deutschland nutzte Kiews Bürgermeister Vitali Klitschko kürzlich auch, um den VDV-Unternehmen für ihre Unterstützung der Ukraine zu danken. Durch die russischen Angriffe wurden in der Hauptstadt kommunale Infrastruktur, Technik, Arbeitsgerät und zahlreiche Linienbusse zerstört. Als der Strom ausfiel und U-Bahnen und Straßenbahnen nicht fahren konnten, haben Busse der deutschen Verkehrsunternehmen „maßgeblich dazu beigetragen, den gesamten Transport und die Mobilität der örtlichen Bevölkerung aufrechtzuerhalten“, berichtete Klitschko im Gespräch mit Oliver Wolff (Foto): „Jeder Beitrag und jede Unterstützung zählen.“ Die werden die Mitgliedsunternehmen weiterhin bieten, versicherte der VDV-Hauptgeschäftsführer, und dass der VDV zusammen mit der Münchner Verkehrsgesellschaft die Überführung weiterer Busse koordinieren werde. Seit nunmehr über einem Jahr helfen die VDV-Mitgliedsunternehmen der Ukraine im Rahmen einer Aktion von Bund und Ländern. Die Branche stellte 300 Fahrzeuge bereit, um Geflüchtete sicher nach Deutschland zu bringen, und überführte bislang mehr als 60 Busse in enger Zusammenarbeit mit der Stadt München nach Kiew.

Fahrzeuge, die zur Verfügung gestellt werden können, können hier gemeldet werden: ukraine@vdv.de
Mehr Informationen zum VDV-Projekt „Busse für die Ukraine“: www.vdv.de/busse-ukraine

Elektrifizierung ohne lange Leitung

Schleswig-Holstein sagt in weiten Teilen „Moin“ zum batterieelektrischen Antrieb und „Tschüss“ zu älteren Dieseltriebwagen. Bei der Elektrifizierung des Schienenpersonennahverkehrs holen das Land und sein Aufgabenträger NAH.SH kräftig auf. Schrittmacher der Antriebswende ist eine Flotte aus 55 fabrikneuen Akkutriebzügen, die ihre Batterien unterwegs oder an bestimmten Stationen mit Ökostrom aufladen können. Die Einspareffekte beim Kraftstoff und bei den CO₂-Emissionen sind enorm. „VDV Das Magazin“ fuhr auf der Premierenstrecke mit.

Kiel Hauptbahnhof, an einem nassen, windigen Morgen Anfang Oktober: Für echte Norddeutsche herrscht zwar noch kein „Schietwetter“, aber zumindest eine Vorstufe davon. Am Gleis 2b macht Triebfahrzeugführer Christian Sachse seinen Zug bereit für die Abfahrt. Anders als bei anderen elektrisch betriebenen Fahrzeugen senkt sich an dem tiefblauen Triebwagen mit den türkisfarbenen Türen der Stromabnehmer, bevor es losgeht. Doch zunächst – wie immer um fünf nach voll – nimmt am benachbarten Gleis 1 am selben Bahnsteig eine Regionalbahn mit lautem Röhren und meterhoher Abgasfahne Fahrt auf, hinaus aus der dreischiffigen Bahnhofshalle in den Regen Richtung Lübeck.

Zukunft und Vergangenheit liegen hier eng beieinander. Denn dieses Geräusch- und Geruchserlebnis wird immer seltener. Wenige Minuten später setzt auch Christian Sachse seinen Zug in Bewegung – ohne Ruckeln, fast lautlos und komplett emissionsfrei. Ziel ist das nur sieben Kilometer entfernte Oppendorf. Kurz, aber bedeutend: Von dieser Strecke geht die Antriebswende im Schienenpersonennahverkehr Schleswig-Holsteins aus. Im hohen Norden wird es in den Stationen und entlang der Gleise künftig deutlich leiser, und die Luft bleibt frisch. In drei Teilnetzen sollen neue Akkutriebwagen die alten Dieseltzüge klimafreundlich ersetzen. →



„Wir machen einen riesigen Schritt hin zum emissionsfreien Nahverkehr mit den 55 Akkuzügen. Auf unsere Vorreiterrolle können wir stolz sein.“

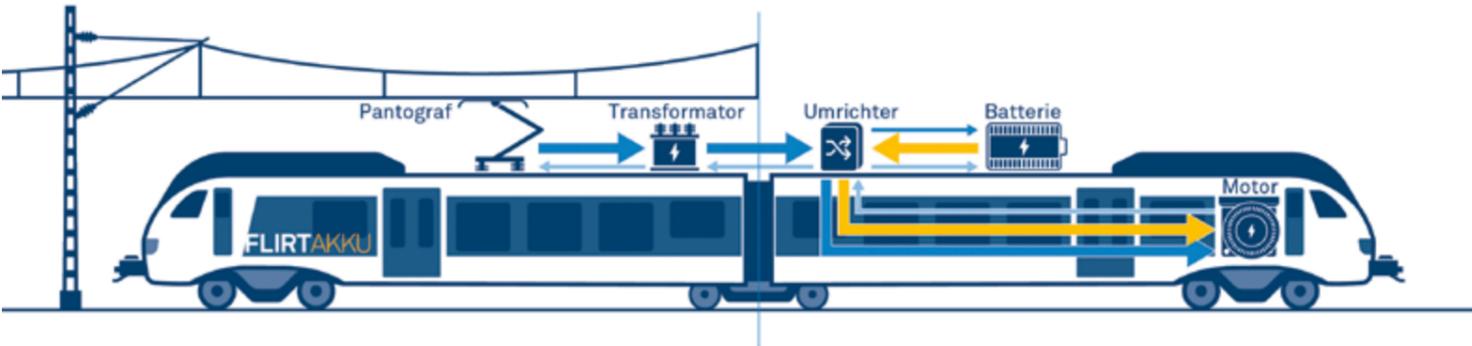
Claus Ruhe Madsen
Schleswig-Holsteins Minister für Wirtschaft,
Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Den Auftakt machte Anfang Oktober das Eisenbahnverkehrsunternehmen Erixx Holstein mit einem Fahrzeug zwischen Kiel und Oppendorf. Hier erlebte der „Flirt Akku“ seine Premiere im Fahrgastbetrieb. Mittlerweile stellt Erixx Holstein auch die Verbindung von Kiel über Lübeck nach Lüneburg schrittweise um. In allen Umläufen sollen bis Ende Februar kommenden Jahres 26 Akkuzüge vollständig im Einsatz sein. Auch an der Westküste beginnt noch 2023 die Ära der batterieelektrischen Züge. Zum Fahrplanwechsel im Dezember nimmt die Nordbahn ihre ersten Akkutriebwagen zwischen Büsum und Heide in Betrieb, später auf ihren anderen Strecken. →



Kiel Hauptbahnhof, Gleis 2b: Soeben ist die Regionalbahn aus Oppendorf eingetroffen. Seit Anfang Oktober wird die Linie batterieelektrisch betrieben.

i LADEN UNTER DER OBERLEITUNG UND BATTERIEBETRIEB OHNE FAHRDRAHT



- Betrieb unter Oberleitung
- Betrieb ohne Oberleitung
- Rückführung Bremsenergie

Quelle: Stadler

Flirt Akku: Die batteriebetriebene Ausführung des „Flinken Leichten Innovativen Regional-Triebzugs“ fährt klassisch mit Stromabnehmer unter Fahrdrabt oder im Batteriemodus.

Bis zum Sommer 2024 sollen alle 55 Züge ausgeliefert und im ganzen Bundesland unterwegs sein. Auf diese Weise werden etwa 40 Prozent des gesamten Zugverkehrs in Schleswig-Holstein batterieelektrisch und mit Ökostrom gefahren – etwa 10,4 Millionen Kilometer. Laut Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) können demnächst jährlich zehn Millionen Liter Diesel eingespart und 26.000 Tonnen CO₂ vermieden werden. „Wir machen einen riesigen Schritt hin zum emissionsfreien Nahverkehr mit den 55 Akkuzügen“, sagt Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen: „Auf unsere Vorreiterrolle können wir wirklich stolz sein.“

Land investiert 600 Millionen Euro

Schienenfahrzeuge sind ohnehin sehr energieeffizient und klimafreundlich, doch nun geht es darum, den SPNV in Schleswig-Holstein bis 2030 klimaneutral zu gestalten. Im bundesweiten Vergleich rangierte das „Dieselland“ bis zuletzt auf den hinteren Plätzen, wenn es um den Elektrifizierungsanteil geht. Demnächst werden fast 70 Prozent aller

Strecken in Schleswig-Holstein elektrisch befahren. Zum Vergleich: In Deutschland sind derzeit 62 Prozent des staatlichen Eisenbahnnetzes elektrifiziert, werden die nichtbundeseigenen Bahnen hinzugerechnet, sogar nur etwa 50 Prozent. Mit den Akkuzügen katapultiert sich Schleswig-Holstein NAH.SH zufolge nun auf Platz zwei der Flächenländer hinter das Saarland, das einen Elektrifizierungsanteil von 81 Prozent aufweist. Für Fahrzeuge und Instandhaltung nimmt das Land Schleswig-Holstein rund 600 Millionen Euro in die Hand. Diese Summe ist auf die kommenden 30 Betriebsjahre angelegt und wird über die Verkehrsverträge abgerechnet. Die Züge gehören der Paribus Holding, an die die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Nutzungsgebühren bezahlen, um die Züge fahren zu können. Das Land wiederum zahlt den EVU für die erbrachten Leistungen Geld aus den Regionalisierungsmitteln. Zum Paket gehört auch ein neues Werk, das der Zughersteller Stadler derzeit für 30 Millionen Euro in Rendsburg baut. Die Anlagen sind speziell auf die Erfordernisse der innovativen Akkuzüge ausgerichtet – etwa für die Behandlung, Ladung und Lagerung der Batterien. Bis das in Deutschland zunächst einzigartige Werk im Frühjahr 2024 eingeweiht wird, werden die Fahrzeuge im Kieler Süden auf ihre Einsätze vorbereitet.

An diesem nasskalten Morgen benötigt Triebfahrzeugführer Christian Sachse besonderes Fingerspitzengefühl, um die Kraft seines spurtstarken Zuges trotz eingebauten Gleitschutzes gut auf die rutschigen Gleise zu bringen. In seinem Führerstand und im Fahrgastraum riecht alles neu. Mit an Bord befindet

sich heute Ruth Niehaus, Projektleiterin bei NAH.SH. Dass das Akkunetz nun hochgefahren wird, ist auch das Ergebnis ihrer jahrelangen Arbeit. Ruth Niehaus und ein vierköpfiges Team bilden die Schnittstelle zwischen dem Land und den beteiligten Partnern: den Verkehrsunternehmen Erixx Holstein und Nordbahn, den Infrastrukturbetreibern DB Netz und Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn GmbH (AKN), dem Hersteller Stadler, der Leasinggesellschaft Paribus Holding sowie den niedersächsischen Kolleginnen und Kollegen von der Landesnahverkehrsgesellschaft LNVG, in deren Bereich ein Teil der Linie Lübeck – Lüneburg fällt.

„Ich habe mich von Anfang an nicht gelangweilt“, schmunzelt Ruth Niehaus, die 2019 zu NAH.SH kam. In ihrem Projekt werden zahlreiche Aufgaben im Zusammenhang mit der Herstellung, Instandhaltung und Inbetriebnahme der Triebzüge bis ins Detail koordiniert – etwa, wo die Fahrzeuge ihre Pantografen an die Oberleitung heben dürfen und dass ein entsprechender Hinweis für das Fahrpersonal in das Fahrplansystem der DB aufgenommen wird. Dass der Wind in unterschiedlichen Stärken von vorne kommt – Pandemie, Lieferschwierigkeiten, verspätete Zulassung der Züge, fehlendes Personal bei den Verkehrsunternehmen – hat Ruth Niehaus in den vergangenen Jahren erlebt, aber das dürfte bei einem Projekt dieser Größenordnung wohl dazugehören.

Betrieb mit weltweit erster Flotte ihrer Art

Mit einer Verzögerung von fast einem Jahr konnten die Akkuzüge schließlich starten. Die Technik ist innovativ, und das Land Schleswig-Holstein betritt bundesweit Neuland dabei, eine Zugflotte im großen Stil auf eine neue Antriebsform umzustellen. Vielleicht sucht das Projekt überhaupt seinesgleichen. Laut Stadler handelt es sich um die weltweit erste batterieelektrische Zugflotte mit moderner Lithium-Ionen-Akkutechnologie im regelmäßigen Linienbetrieb. Um eventuellen betrieblichen Problemen von vornherein zu begegnen, haben das Land und NAH.SH bei DB Regio eine sogenannte Transferflotte mit Dieseltriebzügen vom Typ „Lint“ als Reserve angemietet. Sie fahren auf einzelnen Strecken, bis alle 55 Akkuzüge im Einsatz sind.

Nach monatelangem Schienenersatzverkehr aufgrund von Personalmangel gelang Erixx Holstein ein Neustart auf der Strecke von Kiel nach Opendorf. Die Fahrgäste freuen sich nicht nur über die komfortablen, zweiteiligen Züge mit ihren 123 Sitzplätzen, sondern auch über eine um fast 20 Minuten kürzere Reisezeit als mit dem Bus. Vom Start weg lief der Zugbetrieb stabil, nennenswerte Störungen gab es in den ersten Wochen nicht. Mehr Laufruhe und Beinfreiheit, WLAN sowie



Akku statt Diesel: Auf den magenta markierten Strecken wird der Betrieb umgestellt.

Steckdosen mit USB-Anschlüssen an allen Plätzen, Mehrzweckflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder sowie ein modernes Fahrgastinformationssystem und ein eigenes Lichtkonzept: Damit sollen die Akkutriebzüge punkten und mehr Menschen vom Nahverkehr auf der Schiene überzeugen.

Kundinnen und Kunden profitieren zudem von einer verbesserten Infrastruktur. 14 Stationen wurden modernisiert und barrierefrei ausgebaut, zwei weitere folgen bis Anfang 2024. Bis Ende dieses Jahres sollen in Schleswig-Holstein nahezu 90 Prozent der Stationen barrierefrei sein. Bevor die Akkutriebwagen an den Start gehen konnten, musste auch die Energieinfrastruktur an das neue Betriebskonzept angepasst werden. Die Züge benötigen nur kurze elektrifizierte Streckenabschnitte oder einzelne Bahnhöfe mit Oberleitung, um unterwegs oder bei fahrplan- →



„Ein Wasserstoffantrieb wäre auch infrage gekommen. Von den Herstellern gab es aber nur Angebote für Batteriefahrzeuge.“

Ruth Niehaus
Projektleiterin bei NAH.SH



Partnerschaft für die Antriebswende (v.l.n.r.): Arne Beck (NAH.SH), Nicolai Volkmann, Rainer Blüm (beide Erixx Holstein), Jure Mikolčić (Stadler), Carmen Schwabl (LNVG) und Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen beim Start der neuen Züge auf der Linie von Kiel nach Lüneburg.



Triebfahrzeugführer Christian Sachse im Führerstand eines Flirt Akku (Foto l.). Generationswechsel: Akkuzüge lösen die roten Dieseltriebwagen nach und nach ab (Foto r.).

mäßigen Halten nachzuladen. In Heide, Husum und Tönning sollen bis Dezember sogenannte Oberleitungsinselformen samt Unterwerken größtenteils fertiggestellt werden, über die aus dem Netz der örtlichen Stadtwerke der Strom für die Züge eingespeist wird. Insgesamt mussten lediglich elf Kilometer neue Oberleitungen gebaut werden (siehe Karte Seite 9).

Als betriebliche Reichweite der Züge nennt Stadler mindestens 80 Kilometer. „Aber es gibt noch großzügige Reserven für Umleitungen, Wartezeiten oder Betriebsstörungen“, zerstreut Projektleiterin Ruth Niehaus alle Bedenken, dass die Züge unterwegs „saft-“ und kraftlos liegen bleiben könnten. Zudem seien die Fahrpläne in den drei Teilnetzen so großzügig gestrickt, dass genug Zeit zum Laden oder die nächste Oberleitung komfortabel erreichbar bleibt. Positiv auf die Reichweite wirkt sich zudem aus, dass die Züge ihre Bremsenergie in die Batterien zurückspeisen. Ähnlich wie bei E-Bussen werden die Batterien ohnehin nicht komplett leer gefahren.

Hoffnungsträger für die Antriebswende

„Ein Wasserstoffantrieb wäre auch infrage gekommen, die Vergabe des Auftrags war technologieoffen“, berichtet die Projektleiterin: „Von den Herstellern gab es jedoch nur Angebote für Batteriefahrzeuge.“ Die Wahl fiel auf den Schweizer Hersteller Stadler und seinen Zugtyp „Flirt 3 BEMU“. Das steht zum einen für die dritte Generation des Flinken Leichten Innovativen Regional-Triebzugs. Zum anderen bedeutet das „Battery Electrical Multiple Unit“ – also batteriebetrieben. Die Technik könnte sich zu einem Hoffnungsträger für die Antriebswende auf der Schiene entwickeln. Es gibt konkrete Pläne beziehungsweise abgeschlossene Vergaben für Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Berlin und Brandenburg. Das Land Niedersachsen will diese Technik ab 2029 im Heidekreuz einsetzen und bereitet über die LNVG noch für dieses Jahr die Ausschreibung von 102 Fahrzeugen

vor. Schon etwas weiter ist das Land Sachsen, wo zwischen Leipzig und Chemnitz ab kommenden Sommer Akkuzüge von Alstom verkehren sollen. In der neuen Technik der Batteriezüge liegt zudem weiteres Potenzial. „Bei Streckenreaktivierungen kommen in ganz großen Teilen Batteriehybrid-Triebwagen infrage – im Moment geht der Trend dorthin“, sagt Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr beim VDV: „Reaktivierungsvorhaben, die noch mit Diesel geplant worden sind, sind zwischenzeitlich auf die Batteriehybridtechnik umgestellt worden.“ Weitere Chancen liegen auch jenseits von Oppendorf. Laut Landesnahverkehrsplan soll die Strecke bis zum Schönberger Strand – im Volksmund „Hein Schönberg“ genannt – bis 2026 wieder durchgängig befahren werden.

Züge bei Personal und Fahrgästen beliebt

Die kurze Reise vom Kieler Hauptbahnhof nach Oppendorf und zurück verläuft für Triebfahrzeugführer Christian Sachse, Zugbegleiter Andre Wyludda und ihre Fahrgäste entspannt. Fahrkomfort, der Zeitpuffer im Fahrplan und die Leistungsreserven des spurtstarken Zuges wirken zusammen. Und so bleibt in der Wendepause noch Zeit für einen kurzen Plausch mit Fahrgästen, die ganz angetan von dem neuen Zug sind, sowie ein Gespräch mit Projektleiterin Ruth Niehaus. „Ich habe lediglich zehn Prozent der Leistung eingesetzt“, berichtet der Triebfahrzeugführer und erzählt, dass sich die neuen Züge schon nach kurzer Zeit auch bei seinen Kolleginnen und Kollegen einer großen Beliebtheit erfreuen. Christian Sachse: „Man hat halt nicht ständig dieses Brummen im Ohr.“



Weitere Infos zu alternativen und elektrischen Antrieben im ÖPNV: www.vdv.de/positionen
Und auf: akkuzug.nah.sh



REAKTIVIERUNG VON SCHIENENSTRECKEN: In den Ländern wächst das Interesse



Die Reaktivierung von Schienenstrecken birgt in sich ein großes Potenzial, um das ÖPNV-Angebot auch in der Fläche zu verbessern. Und in immer mehr Regionen wächst das Interesse. Das spiegelt sich in der wachsenden Zahl entsprechender Machbarkeitsstudien wider. Zu fast 75 Prozent kommen die auch zu einem positiven Ergebnis. Das zeigt eine Auswertung des Branchenverbands VDV und der Allianz pro Schiene.

Zwischen den einzelnen Bundesländern gibt es jedoch große Unterschiede. Die meisten bereits abgeschlossenen Machbarkeitsstudien mit positivem Ergebnis gibt es in Baden-Württemberg (22) und Nordrhein-Westfalen (16). Letztlich tut sich überall etwas, auch in den Flächenländern mit jeweils einer positiv abgeschlossenen Machbarkeitsstudie in Sachsen-Anhalt, Thüringen und dem Saarland. Vorreiter Baden-Württemberg bietet strukturelle Anreize,

die Machbarkeitsstudien begünstigen – etwa durch finanzielle und organisatorische Unterstützung vom Land. Andernorts müssen Kommunen ihre Studien selbst finanzieren.

„Die Zahl der beauftragten Machbarkeitsstudien in Deutschland wächst praktisch täglich“, sagt Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahnverkehr: „Damit ist das Thema Reaktivierung vor Ort angekommen.“ Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, hebt hervor, dass eine Reaktivierung in den meisten Fällen als grundsätzlich sinnvoll eingestuft wird: „Das macht uns zuversichtlich, dass viele dieser

Projekte auch die nächsten Prüfungsschritte schaffen und dann auch umgesetzt werden.“ Insgesamt habe sich bei der Unterstützung von Reaktivierungen schon viel getan, sagen beide Verbände.

Die Reaktivierung stillgelegter Strecken wird vom Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit 90 Prozent der Kosten gefördert. Dies gilt allerdings nur für die Reaktivierung von Schienenwegen für den Personenverkehr. Deshalb fordert Martin Henke, künftig auch den Güterverkehr stärker zu berücksichtigen. „Für den Güterverkehr bietet die Reaktivierung stillgelegter Strecken ebenso großes Potenzial, daher wäre ein eigener Haushaltstitel auf Bundesebene das richtige Instrument, um auch bei der Wiederbelebung stillgelegter Güterverkehrsstrecken einen ähnlichen Boom auszulösen wie im Personenverkehr.“

→ www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken.aspx

ANZEIGE



DAFÜR SETZEN WIR UNS EIN

MEHR GELD FÜR DIE SCHIENE

AUSBAU DES NAHVERKEHRS

LKW-MAUT AUF ALLEN STRASSEN



gruene-fraktion-lsa.de



700

MILLIONEN EURO
WERDEN IN DAS
NEUE HAUSHALTSJAHR
ÜBERTRAGEN, WEIL DAS
D-TICKET ERST ZUM 1. MAI,
NICHT ZUM 1. JANUAR
STARTEN KONNTE.



Deutschland-Ticket:

Es bleibt eine Hängepartie

Der Fortbestand des Hoffnungsträgers Deutschland-Ticket erscheint zumindest kurzfristig gesichert. Nachdem sich Bund und Länder nur halbherzig auf eine Finanzierung der Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen geeinigt haben, soll nun ein Konzept für die Zeit ab dem Jahr 2024 erarbeitet werden. Die Branche kämpft darum, dass das D-Ticket ein Erfolg bleibt und nicht im Finanzierungsstreit zerredet wird.

Das D-Ticket wird es auch 2024 geben, doch die Frage der Finanzierung ist weiterhin nicht abschließend und vollständig beantwortet. Bund und Länder haben sich entschieden, ihre Zuschüsse zu deckeln. Deshalb dürfte auch der „Einführungspreis“ von 49 Euro vielleicht nur noch bis ins nächste Jahr hinein Bestand haben. Die Krisensitzung von Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) und den 16 Ministerpräsidentinnen und -präsidenten am Abend des 6. November war kaum vorbei, da hagelte es bereits Kritik insbesondere von Umweltschutzorganisationen. Wenn jederzeit mit einer Preiserhöhung zu rechnen sei, „dann würgt das den Erfolg des Tickets ab“, sagte beispielsweise eine Greenpeace-Sprecherin. Auch der Verbraucherschutz übte Kritik in derselben Richtung: „Planungssicherheit sieht anders aus“, erklärte Ramona Pop, Vorständin des Verbraucherzentrale Bundesverbands: „Wer den Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr will, muss dafür sorgen, dass er bezahlbar ist.“

Das Ticket erst im Mai startete, werden davon voraussichtlich 700 Millionen übrig bleiben, die nun in die Finanzierung der Verluste von 2024 eingehen sollen. Wie der VDV vorrechnet, fehlen 2024 aber mindestens weitere 400 Millionen Euro, um die durch das günstige Ticket gesunkenen Fahrgeldeinnahmen auszugleichen. Hierbei handelt es sich zunächst um eine Schätzung. Bei der Einführung des D-Tickets hatten Politik und die Branche vereinbart, erst nach dem Jahr 2024 das neue Angebot mit den dann vorliegenden Zahlen zu bewerten. Diese Einschwingphase sollte dazu dienen, neue Fahrgäste an den D-Fahrschein und den ÖPNV zu gewöhnen. Durch die bestehende Unsicherheit sowohl für Unternehmen als auch für Fahrgäste kann diese Idee nur noch schwer aufrechterhalten werden.

„Debatte geht in die Verlängerung“

So sieht VDV-Präsident Ingo Wortmann den Beschluss der Politiker zwar als „gutes Signal“, aber nur „für den kurzfristigen Fortbestand des Deutschland-Tickets“. Mit der Entscheidung „geht die Debatte um die Zukunft des Tickets also in die Verlängerung“. Als weniger sportlich empfinden Verkehrspolitiker und die Branche die Haltung von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) in den seit Monaten schwelenden →

Den lang schwelenden Konflikt um die Co-Finanzierung des Deutschland-Tickets hat die Spitzenrunde beim Kanzler mit einem Kompromiss nur zeitweise gelöst. Für das laufende Jahr hatten Bund und Länder drei Milliarden Euro für die Einnahmeverluste der Verkehrsbranche zur Verfügung gestellt. Da

Auseinandersetzungen um die Finanzierung des D-Tickets. „Zu sagen, wir geben anderthalb Milliarden, und alle Finanzierungsfragen sind geklärt, das ist unanständig vom Bund“, hatte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff im Interview der Frankfurter Allgemeinen Zeitung wenige Tage vor dem Bund-Länder-Treffen gesagt.

Kopfschütteln und Unverständnis löste bei den Verkehrsunternehmen Wissings frontaler Angriff auf die Landesverkehrsminister nach der Sitzung beim Kanzler aus. Die Bundesländer hätten eine „vollkommen überflüssige“ Debatte losgetreten, erklärte Volker



„Zu sagen, wir geben anderthalb Milliarden, und alle Finanzierungsfragen sind geklärt, das ist unanständig vom Bund.“

Oliver Wolff,
VDV-Hauptgeschäftsführer im FAZ-Interview

Wissing nach der Konferenz. „Außer einer Verunsicherung der Verbraucher haben sie damit nichts erreicht.“ Die Länder sollten am Erfolg des Deutschland-Tickets arbeiten und aufhören, „es ohne Not infrage zu stellen“. Die Ministerpräsidentenkonferenz beschloss weiterhin, von den Länderverkehrsministerien ein Konzept zur Durchführung des Deutschland-Tickets ab dem Jahr 2024 erarbeiten zu lassen. „Der VDV bietet als Branchenverband hierzu seine Mitarbeit an. Wir gehen davon aus, dass dieses zu erarbeitende Konzept nicht nur von hoher Sachlichkeit und Fachlichkeit getragen sein wird, sondern, dass sich auch alle Beteiligten dann an die Vereinbarungen in diesem Konzept halten werden“, erklärte Oliver Wolff. In einem zukunftsfähigen Konzept für das Deutschland-Ticket dürfen Lösungen für Studierende und das Jobticket nicht fehlen, betonte Verbandspräsident Ingo Wortmann. Der Beschluss der Spitzenrunde verliert außerdem kein Wort zu einer Weiterentwicklung für branchenseitig angedachte D-Ticket plus-Konzepte, etwa zur Mitnahme von Kindern, Partnern oder Hunden.

Herr Wortmann, die Bund-Länder-Konferenz hat entschieden: Wie bewerten Sie den Beschluss und wie geht es mit dem Deutschland-Ticket weiter?

» **Ingo Wortmann:** Der Beschluss sichert zumindest kurzfristig die Zukunft des Deutschland-Tickets, weil die Ausgabereise, die wir dieses Jahr nicht für den Verlustausgleich benötigt haben, übertragen werden können. Langfristig ist die Finanzierung des Deutschland-Tickets aber nach wie vor offen und das Spiel geht in die Verlängerung. Das Glas ist also halbvoll, stillt aber nicht den Durst.

Die aktuellen Verkaufszahlen stagnieren: Wo sehen Sie die größten Hebel, um noch mehr Menschen vom D-Ticket zu überzeugen?

» Ein ganz zentraler Punkt wird sein, dass die beteiligten Akteure jetzt nicht weiterhin permanent in der Öffentlichkeit die Zukunft des Tickets infrage stellen. Die Ministerpräsidenten und der Kanzler haben entschieden, dass dieses erfolgreiche Projekt weitergeführt werden soll. Also ist es unser gemeinsamer Auftrag, das Deutschland-Ticket so

erfolgreich wie möglich am Markt zu platzieren. Dazu müssen die Lücken beim Ticketangebot, wie etwa für Studierende, geschlossen werden. Eine Verlängerung des rabattierten Jobtickets über 2024 hinaus wäre ebenfalls hilfreich. Und wir müssen das Ticket mit positiver Überzeugung vermarkten.

Was muss künftig auch in der Zusammenarbeit der Akteure besser werden, damit das D-Ticket dauerhaft ein Erfolg bleibt und wird?

» Wieder mehr fachlich und lösungsorientiert miteinander diskutieren. Natürlich gibt es noch viel zu tun und auch zu verbessern, aber die grundsätzliche Entscheidung wurde längst getroffen, und die damit verbundene Transformation der ÖPNV-Tariflandschaft hat begonnen. Ob das Ticket dauerhaft erfolgreich sein wird, das bleibt abzuwarten. Wir müssen es aber wenigstens mit aller Kraft und gemeinsam versuchen, sonst bleibt es ein sehr teures Experiment, das bei einem Scheitern viel an Vertrauen in den ÖPNV und an Image zerstören kann.



DREI FRAGEN AN
Ingo Wortmann,
VDV-Präsident

FINANZIERUNG DES DEUTSCHLAND-TICKETS FÜR 49 EURO

6,4 Mrd. Euro
VDV-Prognose der
Verluste für die Branche

6 Mrd. Euro
Zusage Verlustausgleich
von Bund und Ländern

400 Mio. Euro
Ausgleichsdefizit zu
gleichen Teilen von Bund
und Ländern zu tragen*



*wird fällig in den Haushalten von Bund und Ländern in 2025

Quelle: VDV | Stand 09/2023

Alle aktuellen Themen zum Deutschland-Ticket finden Sie unter: www.vdv.de/deutschlandticket

Kampagne für das D-Ticket Job

Unterdessen läuft seit Ende Oktober auf verschiedenen Kommunikationskanälen eine Info- und Verkaufsförderungskampagne zum „D-Ticket Job“. Um vor allem auch kleinere und mittlere Unternehmen anzusprechen, kooperiert der VDV mit diversen Industrie- und Handelskammern, dem Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) sowie mit dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und dem Verband der Bahnindustrie (VDB). Die Kampagne richtet sich an Entscheiderinnen und Entscheider in den Unternehmen sowie an die Beschäftigten – etwa mit den Aufforderungen „Finden Sie Ihren passenden Anbieter für das D-Ticket Job“ und „Frag deinen Arbeitgeber nach dem D-Ticket Job“.



Beschäftigte zahlen 34,30 Euro

Das D-Ticket Job wird von Bund und Ländern mit fünf Prozent preislich ermäßigt, wenn der Arbeitgeber mindestens 25 Prozent als zusätzlichen eigenen Anteil übernimmt und an die Arbeitnehmerschaft weitergibt. Bisher ist die Fünf-Prozent-Rabattierung bis Silvester 2024 befristet. Für Beschäftigte ergibt sich dadurch ein Endpreis von maximal 34,30 Euro pro

Monat im Abo. Wie das Deutschland-Ticket gilt auch das D-Ticket Job in allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland in der 2. Klasse (Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen, RB-, RE- oder S-Bahnen), nicht jedoch im Fernverkehr.



Weitere Infos unter:
<https://job.d-ticket.info>





Der Ball ist rund und die Fahrkarte gilt 36 Stunden

Zu den Spielen der UEFA Euro 2024 im kommenden Sommer können die Fußballfans klimafreundlich in Deutschland unterwegs sein. Ein Kombiticket verbindet den Eintritt in die Stadien mit einer 36-Stunden-Fahrkarte für Busse und Bahnen. Von 6 Uhr am Spieltag bis 18 Uhr am Folgetag können am Spielort und darüber hinaus kostenlos Busse und Bahnen des Nahverkehrs genutzt werden. Dafür hat der VDV eine Partnerschaft mit dem Europäischen Fußballverband UEFA geschlossen. Ziel ist es, die Fußball-Europameisterschaft 2024 zu einem nachhaltigen sportlichen Großereignis zu machen. Der Verkehr in den Städten soll auf diese Weise entlastet und der Ausstoß von Treibhausgasen reduziert werden.

„Deutschland erwartet Millionen internationaler Gäste für ein ganz besonderes Fußballfest“, sagte Philipp Lahm, Ex-Nationalspieler und Turnirdirektor: „Durch die Partnerschaft

mit den deutschen Verkehrsunternehmen stellen wir sicher, dass die große Mehrheit der Zuschauerinnen und Zuschauer umweltfreundlich und sicher mit Bus und Bahn anreisen kann“, erläuterte der Kapitän der Weltmeistermannschaft von 2014 bei einer gemeinsamen Pressekonferenz von UEFA und VDV im Kölner Rheinenergiestadion.

In der Domstadt beispielsweise wollen die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) mit mehr Bussen und Bahnen zusätzlich auch die Anreise zu Public Viewings, kulturellen Rahmenveranstaltungen und Fan-Events erleichtern. „Wir freuen uns auf die fünf Spiele in Köln und werden mit erheblichen Zusatzverkehren und verstärktem Personaleinsatz dafür sorgen, dass die Fans bequem und umweltfreundlich nicht nur zum Stadion, sondern zu allen Veranstaltungsorten in der Stadt kommen“, betonte die KVB-Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks.

Größtenteils mit dem ÖPNV zum Stadion

Die Fußball-Europameisterschaft findet vom 14. Juni bis 14. Juli 2024 in Deutschland statt. Allein im Rheinenergiestadion werden zu jedem Spiel rund 50.000 Fans erwartet. 23 Mannschaften kommen zum Gastgeber Deutschland. Weitere Spielorte sind Berlin, Dortmund, Düsseldorf, Frankfurt, Gelsenkirchen, Hamburg, Leipzig, München und Stuttgart. Der VDV rechnet damit, dass rund 70 Prozent der Fans mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Spielorten anreisen. Wegen der Gültigkeit des 36-Stunden-Tickets über die Austragungsorte hinaus besteht zudem die Möglichkeit, in Hotels benachbarter Städte zu übernachten und erst am nächsten Tag entspannt abzureisen.

Gemeinsam mit der UEFA hat der VDV mit den zehn Verkehrsverbänden der Austragungsregionen sowie der

Auch Leipzig ist Austragungsort: Eine Tram in EM-Optik stimmt darauf ein.



Oliver Wolff (VDV), Stefanie Haaks (KVB), Celia Šašić und Philipp Lahm (beide UEFA Euro 2024) sowie Markus Stenger (Euro 2024 GmbH) (v.l.n.r.) stellten in Köln die Kooperation zur Fußball-EM vor.

Deutschen Bahn (DB) verhandelt. Das nachhaltige Mobilitätskonzept geht über den Nahverkehr hinaus. Wer ein Ticket für die EM 2024 ergattert, kann einen ICE-Fahrschein für 29,90 Euro in der 2. Klasse erwerben. Für die Anreise aus 32 Ländern nach Deutschland und wieder zurück gibt es die Möglichkeit, einen Interrail-Pass zum ermäßigten Preis zu erwerben. Bei der DB sind bereits Verstärkungszüge und -leistungen vorgesehen.

Umweltfreundlich anreisen mit Bus und Bahn

Der Verkehr im Umfeld von großen Sportveranstaltungen führt zu einer erheblichen Umweltbelastung. Eine Studie des Öko-Instituts, die im Auftrag des Bundesumweltministeriums (BMU) erstellt wurde, kommt zu dem Ergebnis, dass die An- und Abreise sowie die Übernachtungen der Fans insgesamt 70 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen verursachen können. Von den gesamten Emissionen durch Verkehre entfallen 64 Prozent auf den Flugverkehr und 14 Prozent auf Pkw-Fahrten.

Für die UEFA und den VDV ist die 36-Stunden-Fahrkarte ein Impuls dafür, Vorbild für weitere Sportveranstaltungen weltweit zu sein, um die Emissionen durch die Nutzung von ÖPNV zu minimieren. „Die gesamte Branche und insbesondere die Verkehrsunternehmen und Verbände in den Ausrichterstädten der Spiele freuen sich auf die Fußball-Europameisterschaft in Deutschland“, sagt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Die Kolleginnen und Kollegen bereiten sich engagiert darauf vor, die klimafreundliche öffentliche Mobilität für die zahlreichen Fans aus allen Ländern zu organisieren.“

„Das Thema Nachhaltigkeit steht bei der UEFA Euro 2024 ganz oben auf der Agenda und setzt neue Akzente für künftige große Sportereignisse.“

Philipp Lahm
Turnirdirektor der
UEFA Euro 2024

Barrierefrei
unterwegs
mit INTROS



Möchten Sie
mehr erfahren?
trapezgroup.de/
INTROS

Trapeze-Lösung INTROS
«Independent Travelling
Orientation System»

- Ermöglicht blinden und sehingeschränkten Fahrgästen die eigenständige Nutzung des ÖPNV
- Fördert selbstbestimmte Mobilität auch für körperlich eingeschränkte Personen
- Bietet Information, Fahrerinteraktion, stressfreien Einstieg und Orientierung während der Fahrt
- Entwickelt in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverband SBV

SBV
Schweizerischer Blinden-
und Sehbehindertenverband

Trapeze™
Here for the journey

i IN DEN FOLGENDEN
VERKEHRSVERBÜNDEN
GILT DAS KOMBITICKET

HVV - Hamburger Verkehrsverbund
VBB - Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
MDV - Mitteldeutscher Verkehrsverbund
RMV - Rhein-Main-Verkehrsverbund
VVS - Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
VRS - Verkehrsverbund Rhein-Sieg
MVV - Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
VRR - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Menschen im Mittelpunkt: Mit authentischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern werben Verkehrsunternehmen um Arbeitskräfte.

HIER IST MEIN PLATZ

swb-karriere.de

PAUL BECKER | AUSBILDER IM GEWERBLICH-TECHNISCHEN BEREICH

„Mit SWB trage ich zum Fortschritt bei.“

LINA FORSTREUTER | AZUBI ELEKTRIKERIN FÜR AUTOMATISIERUNGSTECHNIK

AUF DEN ARBEITSPLATZ, FERTIG, LOS!

„Nachhaltigkeit ist mir besonders wichtig – beruflich wie privat.“

CHRISTOPHER KÄCKERMANN
VERTREIBSINGENIEUR, ELEKTROMOBILITÄT

„Es gibt viel zu tun, packen wir es an!“

FRIEDRICH-JOHN ZAUNER
BEREICHSLIETER | DIGITALISIERUNG UND VERKEHRSTELEMATIK | BETRIEBSLEITER BAHN

STARTE NEU DURCH.

Bei schlechtem Wetter Essen ausfahren oder Pakete und Möbel in obere Stockwerke schleppen? - Im Fahrdienst ist man glücklicher, so die Botschaft der SWB auf Social Media (r.)

WERDE GLÜCKLICHER!

gesucht + + FAHRERINNEN

WIR BIETEN DIR EINEN UNBEFRISTETEN ARBEITSVERTRAG

cht + + FAHRERINNEN und F

»Hier fährt der Chef noch selbst.«

4.000 € Einstiegsprämie!

Salah, Straßenbahnfahrer

Und du? Lust auf Straßenbahnfahren? Lass dich nicht aufhalten. www.L.de/straßenbahnfahren

Leipziger Verkehrsbetriebe

»Fahrzeuge am Motorengeräusch erkennen? Als Mitarbeiterkind liegt's mir im Blut.«

Christian, Schichtleiter Werkstatt

Und du? Lust bei uns einzustiegen? Lass dich nicht aufhalten. www.L.de/jobs-ivb

Leipziger Verkehrsbetriebe

7 ZYLINDER ZAUBERER GESUCHT.

du bewegst Hamburg

LENSBURG

FFERDSTÄRKEN TANZERIN GESUCHT.

und wir ert! Hamburg

FLENSBURG

NEU GIERIG?

Im Bus kriegst du alles mit.

Jetzt bewerben als Busfahrer*in!

DSW21

„Wir rücken die Vorteile der Branche in den Vordergrund“

Fast jeder zweite Busfahrer geht bis 2030 in den Ruhestand. Um das altersbedingte Ausscheiden aufzufangen, benötigt der ÖPNV allein im Fahrdienst bis zu 8.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter pro Jahr. Wie es künftig gelingen kann, Menschen für die Verkehrsbranche zu gewinnen, sie langfristig zu binden und zu qualifizieren, war Thema beim 11. VDV-Personalkongress in Bonn.

Bye-bye Boomer: Bis 2030 gehen in der Verkehrsbranche 80.000 Beschäftigte in den Ruhestand. Die geburtenstarken Jahrgänge haben bei Bussen und Bahnen einen besonders hohen Anteil – eine Folge des politisch verordneten Sparzwangs der Vergangenheit. Zu wenig Nachwuchs wurde eingestellt. Nun fehlen die Fachkräfte: vor allem im Fahrdienst, aber auch in den Werkstätten und Verwaltungen. Zudem wandert Personal in andere Branchen ab.

Personalsuche ist und bleibt ein mühseliges Geschäft, pauschale und schnelle Lösungen gibt es nicht. Das wurde einmal mehr auf dem 11. VDV-Personalkongress deutlich, zu dem der VDV, die VDV-Akademie und die SWB Bus und Bahn eingeladen hatten. „Der Mensch im Mittelpunkt“: Unter diesem Leitgedanken berieten Personalexpertinnen und -experten aus ganz Deutschland und aus Österreich Konzepte gegen den Arbeitskräftemangel. Die Hinwendung zum Menschen sei kein neues Konzept, erläuterte Ruth Leyendecker, seit September Geschäftsführerin der VDV-Akademie, „aber ihre vollständige Umsetzung in unserer Branche könnte eine neue Ära der Personalarbeit einleiten“. Empathie, Flexibilität und das Eingehen auf individuelle Notwendigkeiten der Mitarbeitenden müssten grundsätzlich in den Unternehmenskulturen verankert werden und dürften nicht nur Schlagworte auf Internetseiten sein. „Ohne gut ausgebildete, qualifizierte und motivierte Mit- →



Eröffnung des VDV-Personalkongresses: Anja Wenmakers (SWB Bus und Bahn), Ruth Leyendecker (VDV-Akademie) und Oliver Wolff (VDV, v. l.) begrüßten als Gastgebende über 200 Personalfachleute.



arbeiterinnen und Mitarbeiter geht im Betrieb, in den Werkstätten und in der Verwaltung unserer Unternehmen nichts“, machte VDV-Hautgeschäftsführer Oliver Wolff deutlich.

Mehrsprachig um Arbeitskräfte geworben

Bonns Oberbürgermeisterin Katja Dörner betonte die Bedeutung der Menschen für die Verkehrswende: „Alle Anstrengungen für einen attraktiven ÖPNV hängen am Personal.“ In der Bundesstadt und Umgebung werben auch die SWB auf verschiedenen Kanälen um neue Mitarbeitende und Azubis – zuletzt etwa mit einer mehrsprachigen Kampagne in den sozialen Medien. Dort lautete die Botschaft: Als Busfahrerin oder Busfahrer hat man's leichter und wird man glücklicher als beim Essenslieferdienst oder beim Umzugsunternehmen (Fotos S. 18/19 oben). „Wir rücken die Vorteile der Verkehrsunternehmen stärker in den Vordergrund, um die Menschen, die in anderen Branchen unzufrieden sind, auf die Vorzüge der Verkehrsbranche hinzuweisen“, erläuterte Anja Wenmakers, Geschäftsführerin von SWB Bus und Bahn. Auf die Kampagne in den sozialen Medien reagierten innerhalb kurzer Zeit 165 Bewerberinnen und Bewerber. Auch wenn die SWB die

Zahl der Neueinstellungen, die die Werbung gebracht hat, nicht im Detail nachhält, wertet Anja Wenmakers die Kampagne zunächst als spürbaren Erfolg.

Doch wie können die Menschen in den Verkehrsunternehmen gehalten und die Arbeit attraktiver gemacht werden? Auf dem VDV-Personalkongress war die Sorge zu hören, dass vor allem Fahrberufe in Zukunft finanziell unattraktiver zu werden drohen. Eine Sorge, die nicht unberechtigt erscheint: Auch der Erfolg der SWB-Kampagne wurde durch erhöhte personalbedingte Ausfälle wieder geschmälert – für die SWB auch eine Reaktion auf die im Januar anstehende Bürgergeld-Erhöpfung um zwölf Prozent.

Wechselnde Schichten, Wochenendarbeit, zu kurze Ruhephasen bei einer Fünf- bis Sechs-Tage-Woche: Diese Gründe für einen Wechsel in eine andere Branche hat auch Paul Hemkentokrax schon häufiger gehört. Der Geschäftsführer der Aktiv Bus Flensburg und stellvertretende Vorsitzende des VDV-Personalausschusses stellte neue Ideen bei der Gestaltung von Dienstplänen vor. 4-2-3-2: In diesem Rhythmus sollen sich in Flensburg künftig Arbeitstage und freie Tage

abwechseln. Zusammen mit zusätzlich freien Samstagen und Sonntagen ergibt das wenigstens einmal im Monat ein komplett freies Wochenende. „Das macht den Beruf attraktiver für neue Interessentinnen und Interessenten“, erläuterte Paul Hemkentokrax – zumal hoch im Norden bereits eine ganze Reihe von Handwerksbetrieben mit einer Vier-Tage-Woche um Arbeitskräfte werbe. Aber woher soll das Geld kommen? Die zusätzlichen freien Tage müssen zumindest teilweise gegenfinanziert werden, zusätzliches Personal wird erforderlich. Auf der anderen Seite verspricht sich der Aktiv-Bus-Geschäftsführer durch die höhere Motivation und geringere Belastung seiner Belegschaft einen deutlich niedrigeren Krankenstand.

Personalmangel: Migration bietet Chancen

Großes Potenzial im Kampf gegen den Personalmangel liegt bei Menschen mit Migrationshintergrund. Bislang rekrutieren jedoch lediglich 14 Prozent der Verkehrsunternehmen aktiv Arbeitskräfte aus dem Ausland, so ein Ergebnis der aktuellen VDV-Personalumfrage. Die Sprachkenntnisse sind dabei der Schlüssel zur beruflichen Integration. Erschwerend kommen der Mangel an bezahlbarem Wohnraum in den Städten und bürokratische Hemmnisse bei der Anerkennung von Qualifikationen hinzu. Bisweilen bleiben Mitarbeitende aus dem Ausland nicht lange im Unternehmen, sondern gehen dorthin, wo die Arbeitsbedingungen und die Bezahlung besser sind – entweder in eine andere Branche oder gleich in ein anderes Land, wo sie sich besser aufgehoben und sicherer fühlen.

Nicht nur Herkunft schafft Vielfalt und damit Potenzial beim Personal. Alex Gessner betonte den Dreiklang von

Diversität, Chancengerechtigkeit und einer inklusiven Unternehmenskultur als Erfolgsfaktor, um das gesamte Arbeitsmarktpotenzial auszuschöpfen. Dafür wechselte die Moderatorin des Kongresses vorübergehend in die Rolle der Vortragenden: „Die Menschen wollen nicht in einem Unternehmen arbeiten, wo immer nur Kevin, Uwe und Christian gefördert werden“, spitzte es die Geschäftsführerin der ACI Diversity Consulting zu – mit Blick auf neue Chancen durch eine Vielfalt der Perspektiven. Da könnte in der Branche noch mehr gehen, auch unter den knapp 200 Teilnehmenden. Alex Gessner: „Hier fehlen Menschen im Raum, hier fehlt Lebensrealität.“



„Hier fehlen Menschen im Raum, hier fehlt Lebensrealität.“

Alex Gessner
Geschäftsführerin ACI Diversity Consulting zu den Chancen von mehr Diversität

Wertschätzung, Werbekampagnen, Werkwohnungen. Klug gestaltete Dienstpläne, die Integration von Langzeitarbeitslosen, Arbeitskräfte aus dem Ausland und mehr Digitalisierung, die jedoch auch nicht alles retten wird. Reicht das aus? Bei Weitem nicht, sagt Ver.di. Die stellvertretende Bundesvorsitzende Christine Behle sah „die Verbesserung von Einkommen und Arbeitsbedingungen als Kern“. „Nicht nur den Busführerschein billiger, sondern auch die Arbeitsbedingungen besser machen“, forderte Andreas Schackert, der bei der Gewerkschaft die Bundesfachgruppe Busse und Bahnen leitet: „Die Politik hat nicht im Herzen verstanden, dass der ÖPNV Geld braucht.“

Mehr Infos und personalstrategische Positionen:
www.vdv.de/personalbedarf



Graphic Recording: Was auf dem dreitägigen VDV-Personalkongress gesagt wurde, hielt Pavo Ivković auf mehreren Metern Papier in Echtzeit visuell fest.

Gemeinsames Schlussbild:
Nach der Preisverleihung gesellten sich Jury-Mitglieder, Sponsoren, Laudatoren, Einreichende der Busgeschichten und Führungskräfte aus den Verkehrsunternehmen zur Gewinnerin und zu den Gewinnern auf der Bühne.



„Anerkennung, die gut tut“

Was wäre der ÖPNV ohne sie? Auf Deutschlands Straßen sind 100.000 Busfahrerinnen und Busfahrer unterwegs. Stellvertretend wurden vier von ihnen als „LieblingsbusfahrerIn 2023“ in Berlin geehrt – ein dickes „Danke schön“ der Fahrgäste.

Von der Resonanz zeigten sich die Initiatoren des Wettbewerbs – der Branchenverband VDV, der Fahrgastverband Pro Bahn, DB Regio und der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) – überwältigt. „Der Wettbewerb hat den Nerv unserer Fahrgäste getroffen“, sagte VDV-Vizepräsident Werner Overkamp. Und nicht nur bei denen: „Nach der anstrengenden Coronazeit ist das eine Anerkennung, die uns gut tut“, schrieb die Einreicherin eines Wettbewerbsbeitrags. „LieblingsbusfahrerIn“ soll den engagierten Einsatz des Fahrpersonals ins Licht der Öffentlichkeit rücken und entsprechend würdigen. Deshalb gibt es im kommenden Jahr die nächste Runde. Alle Vorschläge, die nach dem Einschluss am 30. Juni eintrafen, nehmen automatisch 2024 teil.

Sie bleiben cool, wenn es stressig wird. Sie bringen Kinder sicher zur Schule und Menschen zur Arbeit und wieder in den Feierabend. Manchmal retten sie ihren Fahrgästen sogar den Tag – durch einen witzigen Spruch oder einfach dadurch, dass sie ein paar Sekunden länger warten. Für ihren außergewöhnlichen Einsatz wurden Sabrina Altieri (Bus Classic GmbH, Wiesentheid), Thomas Kunz (Verkehr und Wasser GmbH, Oldenburg), Hakan Bugra (RBO Regionalbus Ostbayern, Passau) und Jan Bziak von moBiel in Bielefeld während der Branchenveranstaltung „Zukunft Nahverkehr“ geehrt. Sie wurden beim diesjährigen Wettbewerb „LieblingsbusfahrerIn“ ausgezeichnet. Jan Bziak erhielt einen Sonderpreis: Er rettete durch seine beherzte Erste Hilfe einer Frau das Leben (siehe rechts).

Das Quartett wurde aus mehr als 2.300 Einsendungen von einer Jury ausgewählt. Eingereicht wurden meist Geschichten über besondere Hilfsbereitschaft, Freundlichkeit und außergewöhnliches Engagement. Insgesamt 22 Nominierte kamen in die engere Wahl. Am Ende waren auch sie „kleine“ Gewinnerinnen und Gewinner, denn auch das eine oder andere Verkehrsunternehmen war stolz auf seine Mitarbeitenden und ließ einen Preis „springen“.



Jan Bziak
moBiel, Bielefeld

Als Jan Bziak an einer Endhaltestelle von einem Kollegen um Hilfe gebeten wurde, wusste er sofort, was zu tun war. Im Bus des Kollegen war eine Frau zusammengesackt – kein Puls, keine Atmung. Jan Bziak, Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr, begann mit der Reanimation und half der Frau, bis die Rettungskräfte eintrafen. Wohlmöglich rettete er so ihr Leben. Dafür überreichte ihm DB-Regio-Vorstand Frank Klingenhöfer den Sonderpreis. Jan Bziak wurde mit dem Hinweis vorgeschlagen, dass er sich auch sonst „super um die Fahrgäste kümmere“. Für den moBiel-Mitarbeiter ist das selbstverständlich. Mit ostwestfälischem Understatement sagte er: „Ich gebe mir Mühe.“



Sabrina Altieri
Bus Classic, Wiesentheid

Die Sorge um den Anschluss? – Unbegründet. „Wenn unsere Sabrina fährt und ihre Stammfahrgäste vermisst, wartet sie gerne noch eine Minute länger“, so ein dankbarer Fahrgast: „Sie hat mir heute den Tag gerettet.“ Die Rede ist von Sabrina Altieri. Sie fährt für die Bus Classic GmbH im unterfränkischen Wiesentheid. Ihren Bus hat sie auf den Namen „Giovanni“ getauft. „Alle wissen genau, wenn der weiße Iveco mit der 455 um die Ecke kommt, dann ist das unsere Steuerfrau“, stellte VDV-Vizepräsident Werner Overkamp die 29-Jährige vor. Immer gut gelaunt und herzlich im Umgang mit Kindern und älteren Menschen: „Niemand liebt ihren Job wie sie“, ist sich der Fahrgast, der Sabrina Altieri vorschlug, sicher. Aber er musste auch miterleben, wie seine Lieblingsbusfahrerin beleidigt wurde. „Dennoch bewahrte sie einen kühlen Kopf und managte die Lage wirklich professionell.“ Fazit: „Wir alle lieben diese wundervolle junge Dame. Sie hat ihr Fahrzeug fest im Griff, und vor allem, wenn es eng wird, rockt sie jede Situation.“



Thomas Kunz
Verkehr und Wasser, Oldenburg

Zu allen freundlich und extrem hilfsbereit: Thomas Kunz von der Oldenburger Verkehr und Wasser GmbH versucht, seinen Fahrgästen jeden Wunsch zu erfüllen – etwa einen Anschluss zu erreichen oder einen verlorenen Gegenstand wiederzufinden. „Der Mann ist bereit, alles dafür zu tun, dass der Fahrgast zufrieden ist“, würdigte Karl-Peter Naumann, Ehrenvorsitzender des Fahrgastverbands Pro Bahn, das Engagement des Preisträgers. Bei einer Umleitung achtet er darauf, dass Fahrgäste die Änderung der Strecke verstanden haben. Gibt es Ärger mit anstrengenden Fahrgästen, bleibt Thomas Kunz „cool und hat immer einen passenden Spruch auf den Lippen, um freundlich, aber auch mal bestimmend die Wogen zu glätten“, heißt es im Vorschlag: „Ich freue mich immer sehr, wenn ich mit ihm fahre.“

„Bitte lacht’s, Leute“, sagte der frisch geehrte Lieblingsbusfahrer Hakan Bugra mit bayerischem Zungenschlag: „Immer lächeln – das ist das Beste, was es gibt.“ Der guten Laune unter seinen Fahrgästen hilft der Mitarbeiter der RBO Regionalbus Ostbayern gerne mit humorvollen und kabarettreife Ansagen auf die Sprünge. Nicht nur per Mikro: Als es einmal schon eng war und noch voller im Bus wurde, stieg Hakan Bugra aus. Ruhig, aber bestimmt gab er seine Anweisungen und verteilte die Fahrgäste – teils mit Rollator – so, dass am Ende alle irgendwie Platz hatten. Dafür gab es am Ziel in Bad Füssing spontan Applaus. „Er hat es geschafft, eine ansonsten stressige Situation in ein positives Gesamterlebnis zu drehen“, würdigte ihn bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard: „Respekt, solche Fahrer kann man sich nur wünschen.“



Hakan Bugra
RBO Regionalbus Ostbayern, Passau



Weitere nominierte Busgeschichten unter:
www.lieblingsbusfahrerIn.de/lb/nominierte



WiM Summit 2023

„Deutschlandtour“ der Women in Mobility



Auch die Veranstaltung „Zukunft Nahverkehr“ in Berlin war Schauplatz des diesjährigen WiM Summit.



Es ging um eine „feministische Verkehrswende“, ums Netzwerken und eine noch bessere Organisation der mehr als 5.000 Women in Mobility (WiM) in der Region D-A-CH: Mehr als 400 Frauen aus allen Sparten der Mobilitätsbranche kamen beim WiM Summit 2023 zusammen, wo circa 40 Expertinnen über aktuelle Themen informierten und diskutierten.

Knapp vier Jahre nach dem ersten WiM-Gipfel im „Silberturm“ der DB in Frankfurt/Main erwies sich das jüngste Großevent als besondere logistische Herausforderung. Denn diesmal ging der WiM Summit auf „Deutschlandtour“. Den Rahmen bildeten Großereignisse wie die „Zukunft Nahverkehr“ und das „Railway Forum“ in Berlin sowie die „IAA Mobility“ in München. An allen Orten setzten WiM-Rednerinnen Akzente, indem sie die weibliche Sicht in den Fokus rückten. Ergänzend trafen sich Frauen in den zwölf Regionalgruppen (Hubs) und virtuell. „Die Vision der WiM ist eine Mobilitätsbranche, in der Vielfalt, Gleichberechtigung und Nachhaltigkeit eine Selbstverständlichkeit sind“, erklärte zum Auftakt Coco Heger-Mehnert, eine der drei WiM-Gründerinnen. Wichtige Aspekte seien Zugänglichkeit, Sicherheit im öffentlichen Raum und (gleiche) Repräsentanz.

„Seit 2015 haben wir immer wieder auf die Tatsache hingewiesen, dass Frauen in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind. Das wird in der Verkehrsbranche immer noch zu wenig

wahrgenommen“, so Anne Rückschloß, neben Dr. Kerstin Wendt Hauptorganisatorin der gesamten Veranstaltung. Stichwort „gebrochene Wegeketten“: Nach wie vor seien überwiegend Frauen zuständig „für alles, was mit Versorgung zusammenhängt“, vom Abholen der Kinder bis zum Einkauf. Für eine Frau bedeute dies, „dass sie verschiedene Mobilitätsoptionen suchen muss und dadurch höhere Kosten hat.“ Ein Umstand, der offenbar auch andere gesellschaftliche Gruppen stark betrifft, wie Nadja Ullrich von der „Aktion Mensch“ darlegte. Sie präsentierte Ergebnisse der neuen Studie „Inklusionsbarometer Mobilität“. Das Fazit: Gerade bei den Themen Sicherheit und „gebrochene Wegeketten“ gebe es große Schnittmengen mit den Anliegen der WiM.

„Geschlechter-Hut passt oft schlecht“

Die WiM-Gründerinnen schlugen vor, den Begriff „feministische Verkehrswende“ weiter zu fassen und alle Menschen einzubeziehen, „die in irgendeiner Form in ihrer Mobilität eingeschränkt sind“. Allerdings gab die österreichische Verhaltensbiologin Elisabeth Oberzaucher zu bedenken, dass sie den Begriff „feministisch“ an dieser Stelle für problematisch hält. Besser sei es, bedürfnisbasiert zu arbeiten, denn: „Der Geschlechter-Hut passt oft schlecht.“ Dass Menschen nicht von der Mobilität ausgeschlossen sind, „das ist vielleicht das Kernziel der feministischen Verkehrswende.“



Einen ausführlicheren Bericht finden Sie unter: www.vdv-dasmagazin.de



100
LKW-FAHRTEN KÖNNEN
PRO WERKTAG
DURCH LOG4NRW
ERSETZT WERDEN

Umschlag zwischen Schiff, Straße und Schiene: Der Duisburger Hafen ist der weltgrößte Binnenhafen und Partner im Projekt Log4NRW.

Hafenlogistik in NRW steigt auf die Schiene um

Marode Brücken, Dauerstau und Baustellen-Stress auf den Autobahnen: Pendelnde stöhnen, Lkw-Fahrer beklagen sich, die Wirtschaft ächzt. In Nordrhein-Westfalen haben sich drei Binnenhäfen und eine kommunale Güterbahn deshalb zusammengesetzt, um auf der Schiene Transportalternativen zum überlasteten Straßennetz anzubieten. Auf einem gut 200 Kilometer langen Korridor von den Häfen am Niederrhein, in Duisburg und in Dortmund bis nach Südwestfalen rollen seit November regelmäßig Containerzüge für die Quell- und Zielverkehre von Handel und Industrie.

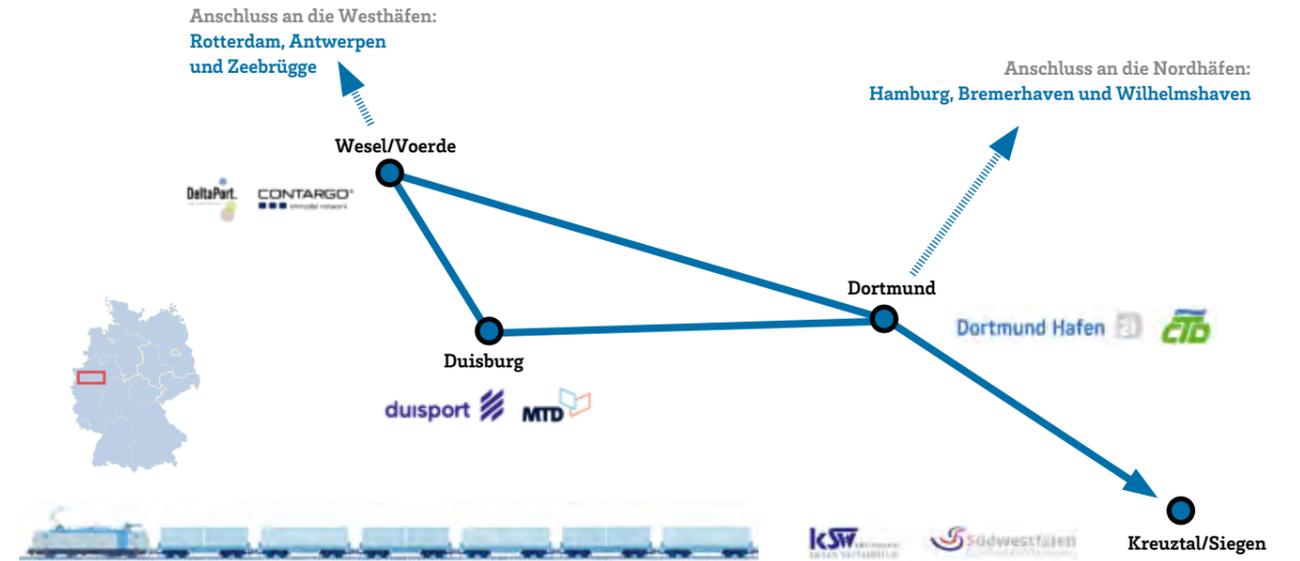
Spätestens seit der Vollsperrung der Autobahn A 45, der Sauerlandlinie bei Lüdenscheid, fühlen sich der Süden von NRW rund um die Kreisstadt Siegen, aber auch die angrenzenden Regionen in Hessen und Rheinland-Pfalz gewissermaßen abgehängt. Doch die Wege nach Norden ins Rheinland und ins Ruhrgebiet sowie darüber hinaus von und zu den deutschen Nordseehäfen sowie den Westhäfen in den Niederlanden und Belgien seien, so Andreas Müller, Landrat des Kreises Siegen-Wittgenstein, für Deutschlands drittstärkste Wirtschaftsregion „Lebensadern“. Die wachsenden Probleme auf der Straße stellten nicht zuletzt mit Blick auf die Verkehrswende die „Zukunftsfrage der Gütermobilität“. Für Müller liegt eine Antwort auf diese Frage nah, ist er doch Aufsichtsratschef der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein. Und die betreibt in der Siegener Nachbarstadt Kreuztal das Container-Terminal Südwestfalen, gemeinsam mit der Bahn- und Speditionstochter Kombiverkehr.

Der Umschlagplatz für Container und Lkw-Aufbauten gleich an der Ruhr-Sieg-Bahnstrecke ist nun der südliche Start- und Zielpunkt der neuen Allianz „Log4NRW“. Dem Englischen entlehnt steht es für „Logistik für NRW“. Partner der Kreisbahn sind

„Hier entsteht eine vielfältige Win-win-Situation, von der nicht nur die beteiligten Partner, sondern auch Wirtschaft, Verbraucher und die Umwelt in NRW profitieren.“

Markus Bangen
CEO Duisport

gleich drei Hafenunternehmen: Deltaport betreibt am Niederrhein am Rande der Städte Wesel und Voerde moderne Umschlaganlagen für alle Arten von Gütern zwischen Schiff, Schiene und Straße und empfiehlt sich Handel, Industrie und Logistikbetrieben als Standort. Ein paar Kilometer rheinaufwärts ist Duisport Partner von Log4NRW geworden. Der größte Binnenhafen der Welt ist Drehscheibe im Umschlaggeschäft, qualifizierter, vielseitiger Logistikdienstleister und zudem Eisenbahnunternehmen mit Verkehren bis nach China – bisher aber noch nicht nach Kreuztal. Vierter im Bunde ist der Hafen Dortmund, Deutschlands größter Kanalhafen. Er fungiert als Warendrehscheibe für das gesamte Ruhrgebiet, aber eben auch weit darüber hinaus mit regelmäßigen Containerzügen in die deutschen Seehäfen sowie in die Westhäfen Amsterdam, Rot-



terdam und Antwerpen, die teils auch vom eigenen Eisenbahnunternehmen Duisport Rail gefahren werden.

Das logistische Quartett schreibt sich erklärmaßen „Transformation durch Kooperation“ auf die Fahnen. Ein Mit- statt Gegeneinander der Häfen und Bahnen, um „einen großen Beitrag zur Verkehrswende in NRW zu leisten“, sagt die Dortmunder Hafenchefin Bettina Brennenstuhl. Die Allianz sei ein gutes Beispiel für zukünftige Kooperationen von Binnenhäfen, um die kombinierten Potenziale von Wasserstraße und Schiene im Hinterland zu heben. Deltaport-Geschäftsführer Andreas Stolte bekräftigt: „Wir können durch intelligente Logistik den Schwerverkehr von der Straße holen.“ Und Duisport-Vorstandschef Markus Bangen sieht bereits „eine vielfältige Win-win-Situation für Wirtschaft, Verbraucher und die Umwelt.“

Bahnen teilen sich Loks und Personal

Die Regie des neuen Angebots übernimmt eine Marketing- und Vertriebsgesellschaft der Duisport-Gruppe gemeinsam mit der Bahn-Tochter Transfracht. Die Bahnleistungen, insbesondere Lokomotiven und Triebfahrzeugführer, teilen sich die Bahntöchter der Häfen Duisburg und Dortmund.

„Die Bahn kann günstiger produzieren als der Lkw.“

Christian Betchen
Geschäftsführer Kreisbahn
Siegen-Wittgenstein

Für die Anfangsphase sind zunächst zwei Zugpaare pro Woche zwischen Deltaport im Norden und Kreuztal im Süden geplant. Markus Bangen: „Die Lokomotiven sind bereits bestellt.“ Die Züge laufen auch die Häfen in Duisburg und

Dortmund an, um in die jeweiligen Drehscheibenfunktionen der Hafenterminals eingebunden zu sein. So können Container, die über die Rheinhäfen ins Hinterland gekommen sind, optimal weiter verteilt werden – beispielsweise bis zum Endkunden auf der „letzten Meile“ etwa im Siegerland, genauso aber auch weiter in den Export etwa über die deutschen Seehäfen.

Mit den zwei Zügen wird eine Kapazität angeboten, die 27.000 Lkw-Fahrten im Jahr überflüssig macht, mehr als hundert Touren pro Werktag. Dass die Wirtschaft mit wachsendem Klimabewusstsein auf das Angebot eingeht, hält Kreisbahn-Geschäftsführer Christian Betchen für sehr wahrscheinlich: „Die Unternehmen in der Region können nun verstärkt über die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene nachdenken, weil es praktikabel und wirtschaftlich ist sowie auch ökologisch Sinn macht.“ Log4NRW sei wettbewerbsfähig gegenüber dem Lkw. „Die Bahn kann günstiger produzieren als der Lkw.“ Aus der Sicht der vier Partner ist entscheidend, dass sich ihr Angebot wirtschaftlich rechnet und sie nicht auf Fördermittel vom Steuerzahler angewiesen sind. Das freut auch NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer, der Schirmherr von Log4NRW ist. Zur Präsentation des neuen Konzepts war er nach Siegen gereist: Es sei ein „absolut wegweisender Tag“, verkündete er. Er verwies darauf, dass das Land bereits seit längerem Mittel für Infrastrukturausbau und -erneuerung auf Strecken der nichtbundeseigenen Güterbahnen (NE-Bahnen) zur Verfügung stelle. Die Politik sei sehr daran interessiert, die Möglichkeiten der Schiene besser zu nutzen.



Vorstellung des Projekts Log4NRW (v.l.n.r.): Markus Bangen (CEO Duisport), Landrat Andreas Müller (Kreis Siegen-Wittgenstein), Bettina Brennenstuhl (Vorständin Hafen Dortmund), NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer, Andreas Stolte (Geschäftsführer Deltaport), Landrat Ingo Brohl (Kreis Wesel) und Christian Betchen (Geschäftsführer Kreisbahn Siegen-Wittgenstein).



Neckarhafen: Klimaschutz auf den Kaimauern

Im Güterverkehr spielen Bahnen und Binnenhäfen eine bedeutende und gemeinsame Rolle für die Mobilitätswende. An vielen Standorten aber ist die Infrastruktur für den Umschlag in die Jahre gekommen. Sie muss erneuert und erweitert werden. Die Verkehrspolitik in Baden-Württemberg unternimmt dafür zusätzliche Anstrengungen. Eine neue Förderrichtlinie soll dafür sorgen, dass künftig mehr Mittel für Hafeninvestitionen bereitgestellt werden können.

Mitte September gab es großen Auftrieb im Stuttgarter Neckarhafen. Der „Tag der Schiene“ machte einem vielzähligen interessierten Publikum deutlich, welche Wirtschaftskraft sich auf den Kaimauern zwischen Kränen und Containern entfaltet. Fast 50 Unternehmen sind im trimodalen Umschlaggeschäft zwischen Schiene, Straße und Schifffahrt aktiv oder nutzen die Standortvorteile der buchstäblich verkehrsgünstigen Lage. Der Hafen ist einer von den in der VDV-Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn öffentlicher Häfen (EöH) organisierten See- und Binnenhäfen, die zu den umschlagsstärksten der Branche zählen, betont Hafenchef und EöH-Vorsitzender Carsten Strähle: „Insgesamt gibt es laut einer Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur mehr als 130 Hafenstandorte mit Gleisanschluss an das deutsche Eisenbahnnetz. Wenn man die zwei Millionen Güterwagen, die in den deutschen Häfen jährlich bewegt

werden, hintereinander aufstellt, würde dieser Zug einmal um die Erde reichen.“

Rund ein Drittel des Schienengüterverkehrs wird in Deutschland in den Häfen abgewickelt. Und viele von ihnen schlagen mehr Güter über die Schiene um als über das Binnenschiff. Der Hafenchef: „Damit sind unsere Häfen Treiber der ökologischen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und Garanten für die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung. Und mit den richtigen Rahmenbedingungen können die Häfen ihre Potenziale auf der Schiene noch stärker nutzen.“

Doch die dafür erforderlichen Ausbauprogramme kosten viel Geld. „Hier ist die öffentliche Hand gefordert“, sagt Ulrich Weber. Bislang gebe es im Ländle keine Fördermittel für die Hafeninfrastruktur. „Unsere Regierung steckt zwar

Hafen Stuttgart: einer von mehr als 130 Hafenstandorten mit Gleisanschluss



jährlich gut 10 bis 13 Millionen Euro in die Landeseisenbahnfinanzierung. Das kommt den bei uns ja zahlreichen nichtbundeseigenen Bahnen zugute“, so der Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg: „Doch für den nicht öffentlichen Bereich der Häfen bleibt da bislang nichts übrig.“ So begrüßt die Branche ein Umdenken in der Landesverkehrspolitik. In der parlamentarischen Abstimmung befindet sich derzeit eine neue Förderrichtlinie, die als Teil des Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) den Ausbau von Güterumschlagzentren vorantreiben soll – unter der Klimaschutzmaßgabe der Dekarbonisierung des Güterverkehrs. Zuwendungen sollen dem Richtlinienentwurf zufolge fließen für „Neu-, Um-, Ausbau und Erhaltung beziehungsweise Erwerb oder Umrüstung von (Umschlags-)Anlagen sowie Schieneninfrastrukturen, die mittelbar oder unmittelbar dem Güterumschlag auf klimafreundliche Verkehrsmittel dienen“.

„Eine derartige Förderrichtlinie ist meines Wissens in keinem anderen Bundesland in Vorbereitung. Unsere Mitgliedsunternehmen versprechen sich davon eine Stärkung des Gütertransports auf der Schiene und über den Wasserweg in Baden-Württemberg“, erklärt Ulrich Weber. Es bestehe die Chance, ergänzend zu den Förderprogrammen des Bundes für die Belebung von Gleisanschlüssen und den Ausbau des Kombinierten Verkehrs sowie Inves-

tionen nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) ergänzende und komplementäre Projektunterstützung mithilfe der Landesmittel zu schaffen. Es gehe aber nicht nur um Bahninfrastruktur: „Ein drängendes Problem ist der immer wieder verzögerte Ausbau der Neckarschleusen für die Dimensionen heutiger Schiffe. Die heimische Wirtschaft wartet sehnlich darauf.“



Am Tag der Schiene informierte der Hafen Stuttgart über sich und seine wirtschaftliche Bedeutung.



Schienenersatzverkehr erfüllt Traum vom Fliegen

Schienenersatzverkehr – das ist für Fahrgäste in der Regel eine nervige Notlösung mit Bus oder Taxi. Im Schweizer Kanton Glarus stieß der SEV jüngst in eine andere Dimension vor. Da die Braunwaldbahn – eine Standseilbahn, die die SBB-Station Linthal mit dem autofreien Luftkurort Braunwald verbindet – im November für einige Tage nicht fahren konnte, setzte das Verkehrsunternehmen auf eine besondere Lösung. In festen Zeitfenstern, gute Sicht vorausgesetzt, übernahm ein Helikopter den Pendelverkehr (hier ein Schmuckbild). Das Flugvergnügen beziehungsweise der Adrenalinkick dauerte etwa drei Minuten. Bis zu fünf Personen konnten zum ÖPNV-Tarif von 7,20 Franken oder per Zeitkarte mitfliegen, bevorzugt jedoch Einheimische, Schülerinnen und Schüler, Pendelnde sowie Handwerker. Die Braunwald-Standseilbahn AG rechnet mit einem Fehlbetrag von bis zu 40.000 Franken. Die waren aber in den Renovierungskosten schon eingepreist.

→ <https://braunwald.ch/>

Termin

31. Jan. –1. Feb. 2024
17. BME-/VDV-
Forum Schienen-
güterverkehr, Berlin



Das Forum SGV steht unter dem Motto „Einzelwagen, Wagengruppen und Ganzzüge – ohne Wagenladungsverkehre keine Klimawende“. Operative Themen kommen ebenso zur Diskussion wie Innovationen im Praxiseinsatz.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx

Termin

20.–21. Februar 2024
2. VDV-Fachkräfte-
konferenz, Berlin



Der Mangel an Arbeitskräften wird die Branche in den kommenden Jahren intensiv beschäftigen. Umso wichtiger und drängender sind Strategien und nachhaltig wirkende Maßnahmen. Unter anderem darum geht es auf der 2. VDV-Fachkräftekonferenz.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx

Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint zum Jahreswechsel 2023/2024.

Unser Online-Magazin finden Sie unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

Die VDV VerbandsApp gibt es unter:

→ app.vdv.de

Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

twitter.com/VDV_Verband

Als berufliches Netzwerk nutzen wir LinkedIn:

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

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

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

Redaktion VDV:

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

Anschrift der Redaktion:

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

Realisierung, Text und Redaktion:

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

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),
Lutz Hesker (AD HOC PR, Gütersloh,
freier Mitarbeiter)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2023

Bildnachweise:

Titelmotiv: NAH.SH

Adobe Stock/New Africa (12); Aktiv Bus Flensburg (18,19); DSW21 (19); Hafen Stuttgart (28/29); Jet-Foto Kranert (24); Kreisbahn Siegen-Wittgenstein (26); Land Schleswig-Holstein (6); Leipziger Verkehrsbetriebe (2, 16); NAH.SH (8, 9); picture alliance/United Archives (2, 12/13); Frank Reinhold (2, 25); Frank Rettig/AD HOC PR (11); Ulla Rettig/AD HOC PR (24); Stadtwerke Bonn (18, 19); Stadler (8); Seiter/Kölner Verkehrs-Betriebe (2, 17); Stefan Temme/AD HOC PR (2, 6/7, 10); VDV (3, 4/5, 14, 15); VDV/Michael Fahrig/Peter Himself (22, 23); VDV-Akademie/Dirk Baumbach (20, 21); VDV-Akademie/Pavo Ivković (20/21)

„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

Die Zukunft auf die Straße bringen 15. VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse

WIRD ZU MOBILITY MOVE

Mehr Infos unter www.mobility-move.de

05. – 07. März 2024,
Estrel Berlin



Partner:



Eine Initiative von:



mobility
move '24



Deutschland- Ticket

Halbjahresbilanz und Perspektiven
für Marketing und Vertrieb

Für weitere Infos
bitte QR-Code
scannen



29.–30.11.2023
in Düsseldorf

Medienpartner:

