

Mobilitätswende: So tickt die Politik

VDV-Umfrage zur Bundestagswahl

Seite 6



Nach der Flut: Neue Ideen für die Eifelquerbahn

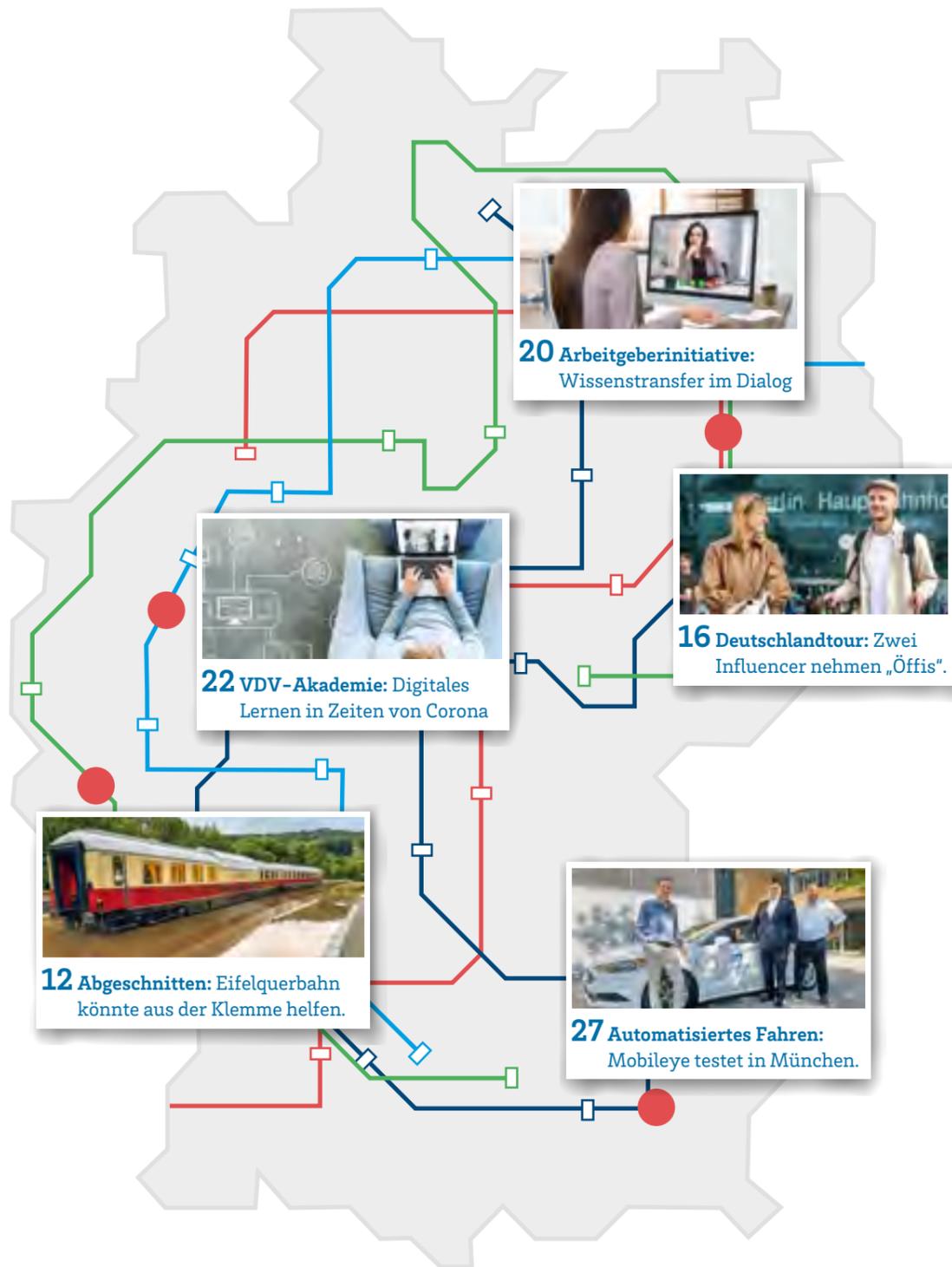
Seite 12

Durch das Land: Influencer reisen mit Bussen und Bahnen

Seite 16

In die Zukunft: Berufliche Bildung wird immer wichtiger

Seite 22



Dem Klimawandel und seinen Folgen entgegentreten



Drastischer denn je hat uns der Weltklimarat in seinem Bericht die Folgen der menschengemachten Erderwärmung vor Augen geführt. Wegen der steigenden Temperaturen müssen wir uns auf häufigere Extremwetterereignisse wie Überschwemmungen und Hitze einstellen. Der Klimawandel ist Realität. Extremwetterlagen können für Menschen tödlich sein und ganze Landstriche verwüsten – auch hierzulande wie bei der Unwetter- und Hochwasserkatastrophe im Juli.

Dennoch gibt der Bericht des Weltklimarates Anlass zur Hoffnung: Wir haben es noch selbst in der Hand, die schlimmsten Folgen des Klimawandels zu verhindern. Das geht nur über die sofortige Reduktion von Treibhausgas-Emissionen. Dass es eine der größten (verkehrs-)politischen Herausforderungen der kommenden Legislaturperiode sein wird, die verschärften EU-Klimaschutzziele umzusetzen, um diese bis 2030 zu erfüllen, sehen auch fast alle Politikerinnen und Politiker so, die sich an der VDV-Umfrage zur bevorstehenden Bundestagswahl beteiligt haben. Zum massiven Ausbau der Schieneninfrastruktur und des Angebots

von Bussen und Bahnen gibt es deshalb keine Alternative. Die künftige Bundesregierung muss den Weg, der in der zu Ende gehenden Wahlperiode eingeschlagen wurde, weiter und intensiver verfolgen.

Die Erkenntnis aus dieser Flut und den vergangenen Schadensereignissen lautet: Wir müssen künftig möglichst hochwassersicher bauen. Denn die Abstände zwischen den sogenannten Jahrhundertfluten haben sich spürbar verkürzt, und weitere Wetterkatastrophen werden uns nicht erspart bleiben. Angesichts der jüngsten Schäden und des jetzt bereits absehbaren Ausbaubedarfs halte ich es für sinnvoll, beim Wiederaufbau der Infrastruktur einen höheren Standard zugrunde zu legen. Das könnte helfen, zukünftige Schäden und die Belastungen durch Reparaturen in Grenzen zu halten.

Herzlichst Ihr
Oliver Wolff
Oliver Wolff

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Dem Klimawandel und seinen Folgen entgegentreten
- 4 VDV im Bild**
Unwetterkatastrophe zerstört Infrastruktur in historischem Ausmaß.
- 6 Titelstory**
VDV-Umfrage: Wie die Politik zum Thema Mobilitätswende steht.
- 12 Aktuell**
Nach der Flut: neue Ideen für die stillgelegte Eifelquerbahn
- 16 Aktuell**
#BesserWeiter: Deutschland nur mit Bus und Bahn
- 18 Aktuell**
Dankeschön an treue Fahrgäste

- 20 Aus dem Verband**
VDV-Arbeitgeberinitiative: Dialogplattform fördert den Austausch und die Vernetzung.
- 22 Aus dem Verband**
20 Jahre VDV-Akademie: Interview mit Geschäftsführer Michael Weber-Wernz

- 26 Aus dem Verband**
10. VDV-Personalkongress: großes Wiedersehen in Zeiten des beschleunigten Wandels
- 27 Hintergrund**
Drei Fragen an Johann Jungwirth von „Mobileye“
- 28 Aktuell**
„Motics“ federt Chipkrise ab.

- 29 Hintergrund**
Karikaturist Heiko Sakurai im Porträt
- 30 Zu guter Letzt**
Wie Karikaturist Heiko Sakurai die Mobilitätswende sieht.



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



Unwetterkatastrophe zerstört Infrastruktur in historischem Ausmaß

Die verheerenden Unwetter in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Bayern haben Mitte Juli Verwüstungen gewaltigen Ausmaßes mit sich gebracht. Viele Menschen haben Angehörige, ihre Existenz oder ihr Hab und Gut verloren. Besonders gravierend sind die Schäden auch an den Verkehrswegen. „In dieser Dimension wurde unsere Infrastruktur noch nie auf einen Schlag zerstört“, sagte Dr. Volker Hentschel, Vorstand Anlagen- und Instandhaltungsmanagement der DB Netz AG, in einer ersten Zwischenbilanz eine Woche nach der Katastrophe: „Wir stehen vor einem gewaltigen Kraftakt.“ Rund 50 Brücken, 40 Stellwerke, 180 Bahnübergänge, über 1.000 Oberleitungs- und Signalmaste sowie 80 Bahnhöfe sind beschädigt. Hinzu kommen zahlreiche Fahrzeuge wie dieser Regionalzug, der im Bahnhof des rheinland-pfälzischen Ortes Kordel in den Wassermassen der Kyll eingeschlossen ist. Schwer getroffen wurden auch kleinere Unternehmen im Katastrophengebiet wie die Vulkan-Eifel-Bahn in Gerolstein (siehe Beitrag ab Seite 12). In einer ersten Schätzung rechnete VDV-Präsident Ingo Wortmann Ende Juli mit einem Gesamtschaden von 1,5 Milliarden Euro: „Angesichts des Schadensumfanges und des bereits jetzt absehbaren Ausbaubedarfs ist es sinnvoll, beim Wiederaufbau der Infrastruktur unmittelbar einen Standard zugrunde zu legen, der den im Zukunftsbündnis Schiene vereinbarten höheren Anforderungen gerecht wird. Der Mittelbedarf erhöht sich in diesem Falle insgesamt auf 2,35 Milliarden Euro.“

Mobilitätswende: Wie die Politik zu diesem Thema steht

Schon bevor die EU ihre Klimaschutzziele nochmals verschärft hat, stand fest: Die künftige Bundesregierung muss die Mobilitätswende forcieren. Wenige Wochen vor der Wahl des Bundestags hat der VDV politische Entscheiderinnen und Entscheider befragt, welche Positionen sie bei drängenden Fragen des öffentlichen Verkehrs und der Mobilität beziehen.



Der VDV fragte – Politikerinnen und Politiker antworteten. Wie schon 2017 wollte der VDV auch vor der im Herbst anstehenden Bundestagswahl ein Meinungsbild zu verkehrspolitischen Themen einfangen. Demnach dürfte eine der größten Herausforderungen der kommenden Legislaturperiode sein, die verschärften Klimaschutzziele der EU umzusetzen. So sehen das 94 Prozent der Befragten, die sich an der jüngsten VDV-Umfrage beteiligt haben. Denn bis 2030 müssen die CO₂-Emissionen gegenüber 1990 um mindestens 55 Prozent gesenkt werden. Ein noch höherer Anteil der Politikerinnen und Politiker will sich in den kommenden vier Jahren dafür einsetzen, dass die erforderlichen Bundesmittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr erhöht werden. Hohe Zustimmung gab es von allen Parteien, dass die Bedeutung von ÖPNV und Eisenbahn inklusive des Schienengüterverkehrs in den kommenden Jahren zunehmen wird. Pauschale Preisabsenkungen

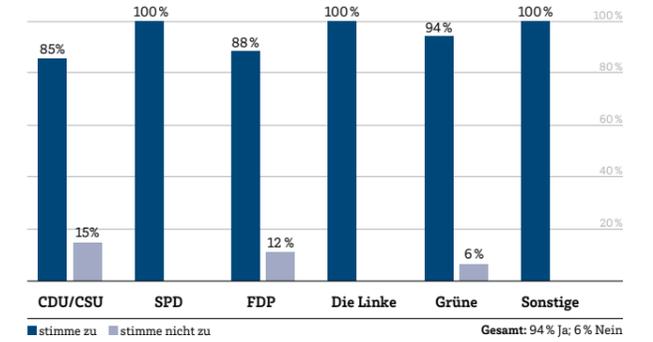
oder Tickets zum Nulltarif sehen dagegen viele mit Blick auf die Finanzierbarkeit skeptisch. Diese Ergebnisse sind nur ein Ausschnitt eines Meinungsbildes, das der VDV im Rahmen seiner Onlinebefragung unter rund 2.000 politischen Entscheiderinnen und Entscheidern ermittelt hat. Beteiligt haben sich unter anderem Bundestagsabgeordnete, Kandidatinnen und Kandidaten, die am 26. September erstmalig antreten, oder auch Vertreterinnen und Vertreter von Bund und Ländern aus den Bereichen Verkehr, Wirtschaft, Finanzen, Haushalt sowie Umwelt und Energie. Manche Fragen wurden in einem breiten Konsens beantwortet, andere kontrovers. „VDV Das Magazin“ stellt auf den folgenden Seiten alle Ergebnisse vor.

Online finden Sie die Ergebnisse unter: www.vdv.de/umfrageergebnisse

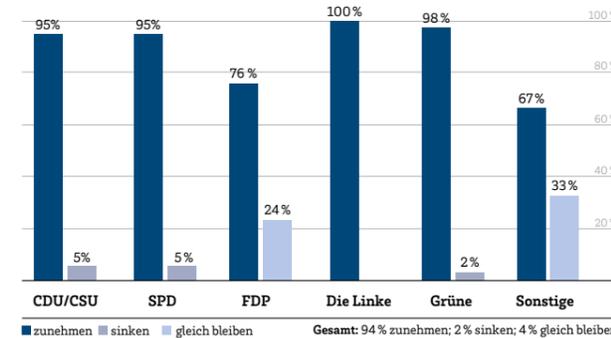


Stimmen Sie folgender Aussage zu? Eine der größten (verkehrs-)politischen Herausforderungen in der kommenden Legislaturperiode wird es sein, die verschärften EU-Klimaschutzziele umzusetzen, um diese bis 2030 zu erfüllen.

Bis 2050 soll Europa der erste klimaneutrale Kontinent werden. Der europäische Grüne Deal ist das Schlüsselprojekt. Dafür wurde das EU-Klimaziel verschärft. Der Ausstoß der Treibhausgase soll bis 2030 statt um 40 nun um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Dabei muss der Verkehrssektor – bislang einer der größten Hemmschuhe bei den Bemühungen um mehr Klimaschutz – seine Emissionen um 53 Prozent senken. Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 Prozent reduziert werden: mit einer Stärkung von Bus und Bahn, neuen nachhaltigen Mobilitätsdiensten, intelligentem Verkehrsmanagement und Mobilitätsangeboten als Service, die über Plattformen miteinander vernetzt sind.



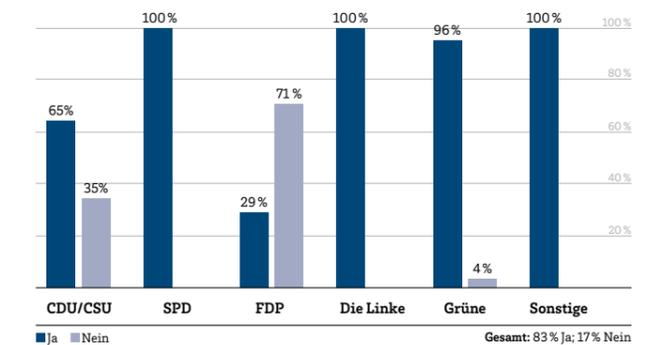
Wird die Bedeutung von ÖPNV und Eisenbahnverkehr (inklusive Schienengüterverkehr) mit Blick auf das Erreichen der EU-Klimaschutzziele in den kommenden Jahren zunehmen, gleich bleiben oder sinken?



Die EU-Klimaschutzziele können nur erreicht werden, wenn der öffentliche Verkehr als zentraler Baustein der Mobilitätswende gestärkt wird – mit der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 und einem Marktanteil des Schienengüterverkehrs von mindestens 25 Prozent. Die Umsetzung der Masterpläne Schienenverkehr und Schienengüterverkehr sind daher wichtige Aufgaben in der nächsten Wahlperiode. Die infolge des Wegfalls von Fahrtanlässen und Schutzregelungen verringerten ÖPNV-Fahrgastzahlen gilt es rasch wieder zu steigern.



Würden Sie sich im Bund für eine zusätzliche Förderung der Betriebskosten im ÖPNV einsetzen, um damit die Ziele bei Klimaschutz und Luftreinhaltung erreichen zu können?



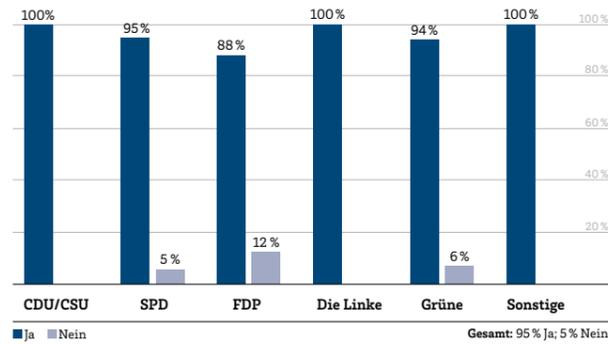
Vor der Covid-Krise sind immer mehr Menschen auf Bus und Bahn umgestiegen. Damit auf dem Weg zur Mobilitätswende daran angeknüpft werden kann, muss die vorhandene Infrastruktur modernisiert, ausgebaut und barrierefrei gestaltet werden. Um künftig deutlich mehr Menschen klimafreundlich zu befördern, sind ein massiver Ausbau der Kapazitäten und Angebote im ÖPNV dringend notwendig. Dadurch entstehen den Verkehrsunternehmen hohe zusätzliche Kosten für den Betrieb, die nicht allein über Ticketeinnahmen erwirtschaftet werden können.

95 PROZENT

sind der Meinung, dass die Genehmigungsverfahren und Bauvorhaben für den nötigen Neu- und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur bis 2030 weiter beschleunigt werden müssen.



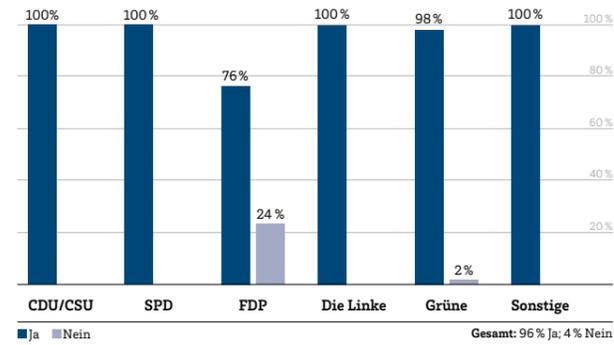
Für den nötigen Neu- und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur müssen bis 2030 die Genehmigungsverfahren und Bauvorhaben in Deutschland weiter beschleunigt werden. Stimmen Sie dieser Aussage zu?



Um den nötigen Neu- und Ausbau der Infrastrukturen für Busse und Bahnen zu realisieren, ist die weitere Beschleunigung von Genehmigungsverfahren und Bauvorhaben Grundvoraussetzung. Das Planungsbeschleunigungsgesetz hat zwar die Vorschriften zur Planfeststellung für Straßen-, Stadt- und U-Bahnen verbessert sowie Erleichterungen für den Eisenbahnverkehr geschaffen. Zahlreiche andere Änderungen, die teilweise auf EU-Ebene festgeschrieben werden müssen, stehen jedoch noch aus.



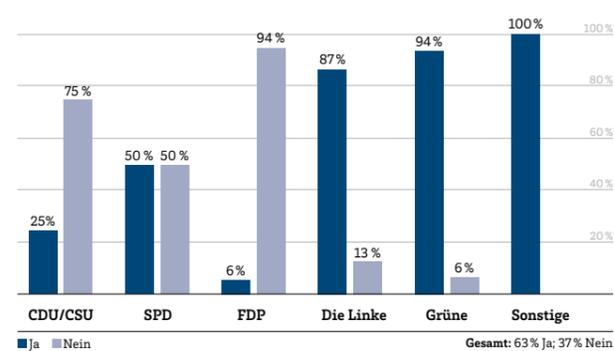
Werden Sie sich in der kommenden Legislaturperiode dafür einsetzen, dass die erforderlichen Bundesmittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr erhöht werden?



Die Eisenbahn ist in vielen Regionen Teil des ÖPNV und ebenso aktiver Partner bei Klimaschutz und Luftreinhaltung. Eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für eine möglichst große Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sowie für wettbewerbsfähige Güterbahnen. Der Schlüssel zu den gewünschten Zuwächsen liegt in der Steigerung der Netzkapazität.



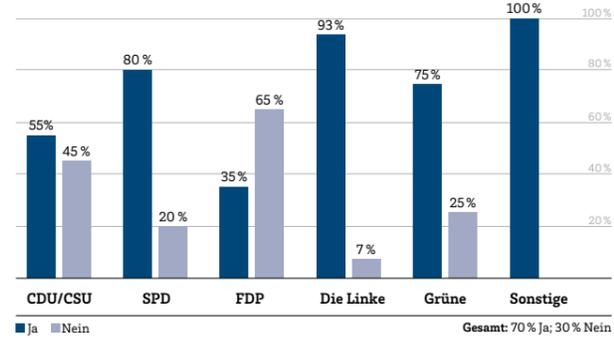
Können Sie sich vorstellen, in der kommenden Legislaturperiode den Weg für neue Finanzierungsinstrumente bzw. die sogenannte Drittnutzerfinanzierung (z. B. höhere Parkgebühren oder Modelle wie eine Citymaut) freizumachen?



Ein kundenorientierter, zukunftsfähiger und klimafreundlicher Öffentlicher Personennahverkehr braucht eine auskömmliche Finanzierung. Um diese dauerhaft sicherzustellen und ein weiteres Wachstum zu ermöglichen, müssen die vorhandenen Finanzierungsinstrumente zielgerichtet für den Klimaschutz weiterentwickelt und ergänzt werden.



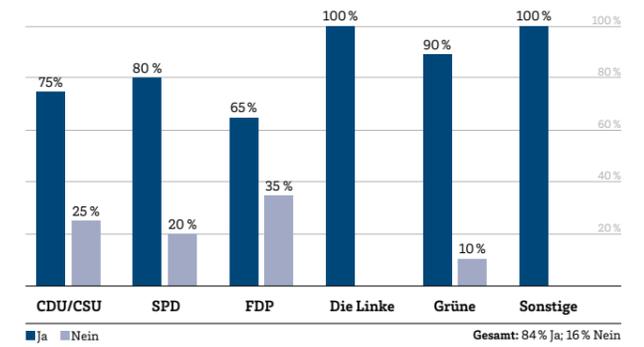
Denken Sie, dass massive Ticketpreissenkungen oder sogar kostenlose Angebote dazu beitragen, dass Pendlerinnen und Pendler beziehungsweise Reisende vermehrt auf Busse und Bahnen umsteigen werden?



Für die Mobilitätswende und den Umstieg auf den öffentlichen Personenverkehr müssen in erster Linie Bus- und Bahnangebote attraktiver werden. Zu den dabei häufig diskutierten Vorschlägen gehören unter anderem die Einführung von sogenannten 365-Euro-Tickets oder auch der kostenlose Nahverkehr. Die wirtschaftlichen Folgen wären für die Branche allerdings erheblich – sie müssten durch die öffentliche Hand ausgeglichen werden und würden dann zulasten von anderen Bus- und Bahn-Angeboten gehen. Erhebungen bei der Verkehrsmittelwahl zufolge ist der Preis nur ein Faktor von vielen. Studien zeigen, dass zum Beispiel ein gutes Angebot von Bus und Bahn wichtiger ist.



Würden Sie eine Fortführung und Ausweitung der Trassenpreisförderung im Schienenverkehr unterstützen?



Trassenpreise, die Eisenbahnen für die Nutzung der Schienenwege zahlen müssen, sind eine erhebliche Kostenbelastung. So hat der Bund inzwischen eine Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr festgeschrieben und eine coronabedingte Trassenpreisförderung für den Eisenbahnpersonenverkehr auf den Weg gebracht. Diese Förderungen sind jedoch zeitlich befristet und greifen nicht auf allen Strecken im Netz. Mit einer Ausweitung der Förderung auf Personen- und Güterverkehre, die auf Infrastrukturen der nicht-bundes-eigenen Bahnen laufen, könnte die Benachteiligung dieser Eisenbahninfrastrukturen beseitigt werden und das gesamte Bahnnetz gewinnen.



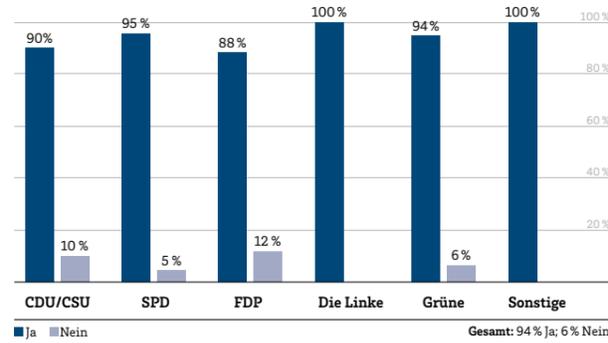
98

PROZENT

stimmen der Aussage zu, dass der Einzelwagenverkehr ausgebaut, modernisiert, digitalisiert und automatisiert werden muss.



Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Ende Dezember 2021 auslaufende Förderrichtlinie für den Kombinierten Verkehr (KV) fortgeschrieben und zugleich das Abrufen der Fördermittel für die Unternehmen erleichtert wird?

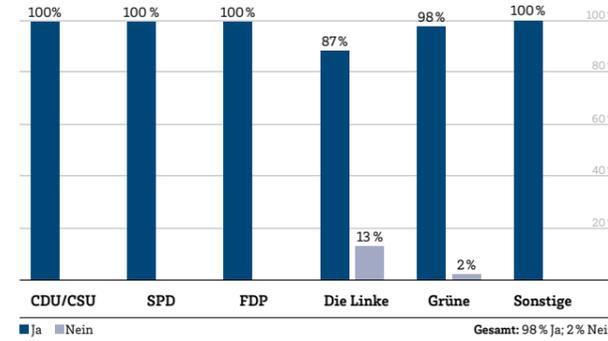


Bis zum Jahr 2030 soll der Marktanteil der Güterbahnen auf mindestens 25 Prozent ansteigen - in einem insgesamt wachsenden Markt. Voraussetzung dafür ist die Modernisierung, Digitalisierung und der Ausbau der Schiene. Aber auch einer weiteren Stärkung des Kombinierten Verkehrs (KV), der beim Gütertransport verschiedene Verkehrsträger verknüpft, kommt dabei eine wichtige Bedeutung zu.



Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?

Der Einzelwagenverkehr, mit dem Wagengruppen einer ganzen Region gebündelt und in gemeinsamen Güterzügen zwischen den Regionen transportiert werden, muss ausgebaut, modernisiert, digitalisiert und automatisiert werden. Damit kann der Schienengüterverkehr noch flexibler und individueller auf Kundenwünsche eingehen, und die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene wird dadurch attraktiver.

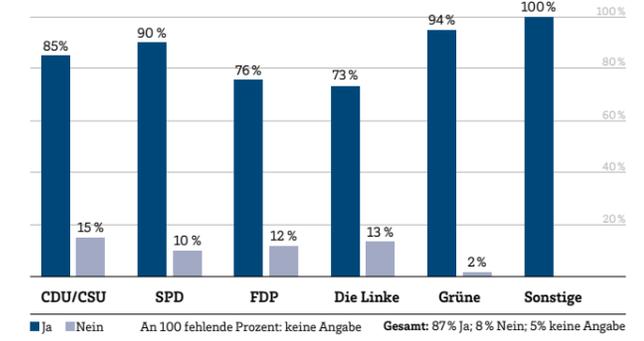


Beim Einzelwagenverkehr ist das Potenzial für eine massive Modernisierung, Automatisierung und Digitalisierung besonders hoch. Auch die Förderung der Anlagenpreise ist ein wichtiger Beitrag, den Einzelwagenverkehr zu stärken.



Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?

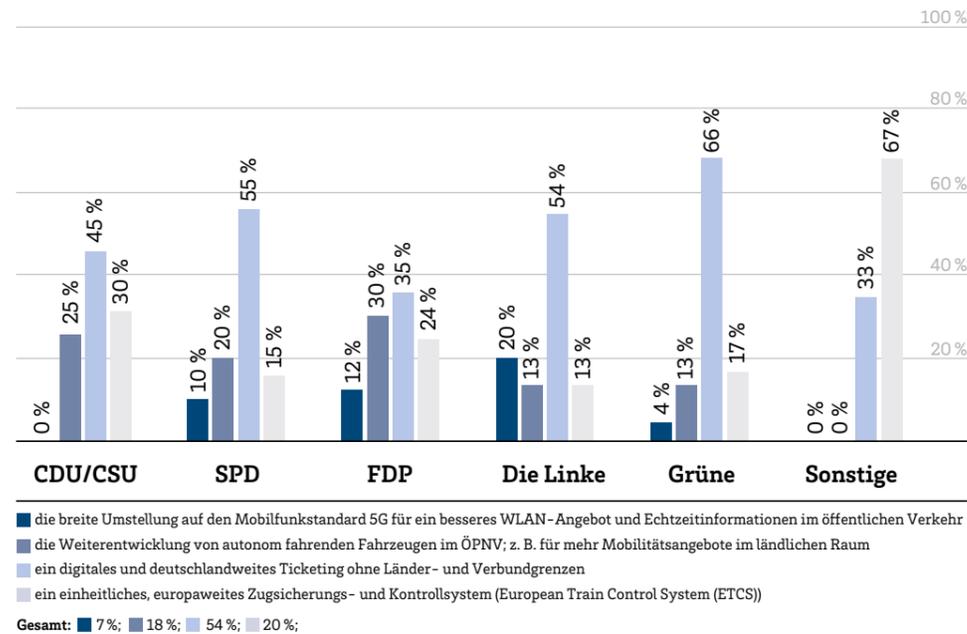
Im Schienengüterverkehr muss europaweit auf die Digitale Automatische Kupplung (DAK) umgerüstet werden, um die bisherige zeitintensive und manuelle Zugvorbereitung und Abfertigung zu vereinfachen und zu verbessern. Die flächendeckende Umstellung kann jedoch nur mit einer breiten finanziellen Unterstützung vonseiten der Europäischen Union und des Bundes gelingen.



Europaweit müssen 450.000 Güterwagen mit der DAK ausgerüstet werden. Die Kosten werden auf sechs bis zehn Milliarden Euro geschätzt. Fördergelder für Unternehmen, die vorangehen, könnten die Entwicklung beschleunigen.



Welche der genannten Initiativen sind aus Ihrer Sicht die prioritär umzusetzenden digitalen Lösungen für mehr Wachstum im öffentlichen Verkehr?



Digitalisierung und technische Innovationen sind entscheidende Instrumente auf dem Weg zu einer besser vernetzten sowie klima- und nutzerfreundlichen Mobilität. Sie machen den öffentlichen Verkehr zuverlässiger und leistungsfähiger. Die Branche arbeitet an der Entwicklung und Umsetzung solcher Lösungen und ist dabei auf die Unterstützung von Bund und Ländern angewiesen. Ein Großteil der Tickets ist beispielsweise bereits digital - als Chipkarte oder auf dem Smartphone.



Mehr Informationen finden Sie online unter:
www.vdv.de/mehr-bewegen
www.vdv.de/umfrageergebnisse



Eifelquerbahn: Neue Ideen nach der Flut

Nach der Hochwasserkatastrophe in der Eifel wird es Jahre dauern, bis der Zugbetrieb wieder normal laufen kann. Vor Ort wird derzeit eine provisorische Wiedereröffnung der stillgelegten Eifelquerbahn diskutiert. Sie könnte das von der Bahnwelt völlig abgeschnittene Gerolstein wieder mit dem Schienennetz verbinden – zumindest zum Abtransport etlicher von der Flut zum Teil schwer beschädigter Schienenfahrzeuge und als Bypass für Bauzüge mit zusätzlicher Reparatur-Kapazität.

„Achslager voller Wasser und Schlamm. Die müssen ausgetauscht werden. Die Wiederherstellung unseres Fahrzeugparks wird Millionen kosten.“

Jörg Petry, Geschäftsführer der Vulkan-Eifel-Bahn und Inhaber der AKE-Eisenbahntouristik



Jörg Petry muss sich vorkommen wie ein Fisch auf dem Trockenen. Der Chef der Vulkan-Eifel-Bahn (VEB) in Gerolstein, zugleich Inhaber des Unternehmens AKE-Eisenbahntouristik, ist von den zerstörerischen Fluten gewissermaßen auf eine einsame Insel verbannt. Es gibt keinen Zugbetrieb mehr, keine befahrbaren Anschlüsse an das deutsche Schienennetz. Die Eifelstrecke Köln - Trier ist nicht nur „abgesoffen“, sondern teilweise weggerissen. DB Netz als Infrastrukturbetreiber schätzt, dass der fahrplanmäßige Betrieb nicht vor Ende 2022 aufgenommen werden kann – und dann vermutlich immer noch mit Einschränkungen.

„Schon zwei Kilometer hinter dem Bahnhof fehlen die Gleise. Da ist nichts zu machen, nicht einmal ein Inselbetrieb auf einem kurzen Teilstück“, klagt Jörg Petry. In Richtung Trier sei ein altes mechanisches Stellwerk komplett zerstört. Ein Neubau mit elektronischer Leit- und Sicherungstechnik müsse folgen. „Das kann Jahre dauern.“ In Gerolstein sehen Bahnhofsgebäude und Bahnsteige unbeschädigt aus, sind aber unterspült worden. Zudem haben die Wassermassen die Abstellanlagen, das Betriebswerk und das Containerterminal überschwemmt. Nicht hoch zwar, aber die Laufwerke vieler Fahrzeuge standen in braunen Fluten.

Aussichtswagen erlitt Totalschaden

Besondere Blickfänge: sechs auch im trüben Nass in ihrer bordeauxroten und cremefarbenen Lackierung attraktiv wirkende Reisezugwagen aus den 1960er-Jahren, aus der Zeit des TEE „Rheingold“ – unter ihnen der legendäre „Dome Car“, der Aussichtswagen. Alle wirken unversehrt, doch nur auf den ersten Blick. „Achslager voller Wasser und Schlamm – für Tempo 200 nicht mehr tauglich. Die müssen ausgetauscht werden. Die Wiederherstellung unseres Fahrzeugparks wird Millionen kosten“, schätzt Jörg Petry. Wenn überhaupt: Der Aussichtswagen mit seiner tief liegenden Technik auf dem unteren Niveau eines Doppelstockwagens wurde von Fachleuten bereits als Totalschaden eingestuft. Elektrik, Elektronik, Transformatoren – alles verloren. Ein schwacher Trost: Vorerst kann das DB Museum mit TEE-Wagen aus seinen in Koblenz-Lützel stationierten Beständen aushelfen, sodass das Touristikprogramm mit dem alten, aber eleganten Zug weiterlaufen kann, allerdings ohne Aussichtswagen. →

EIFELQUERBAHN



i DIE BAHN-BILANZ NACH DER FLUT

- 600 Kilometer Schiene sind zerstört
- 80 Bahnhöfe sind beschädigt
- 40 Stellwerke sind beschädigt
- 1.000 Maste müssen erneuert werden
- sieben Strecken müssen neu aufgebaut werden
- Schäden in Höhe von 1,3 Milliarden Euro

Doch Jörg Petry brennt es auf den Nägeln, seine Schätze möglichst schnell in Werkstätten zu überführen. Gerolstein ist nicht nur Station zwischen Köln und Trier, sondern auch Endpunkt der Eifelquerbahn, die über die Städte Daun und Mayen nach Andernach an die linke Rheinstrecke Köln - Koblenz - Mainz führt. Besser gesagt, führte: In Betrieb ist die Linie aus dem vorvori-

Darum geht es dem Gerolsteiner Bahnunternehmer auch gar nicht. „Uns ist bewusst, dass ein Wiederaufbau der Eifelquerbahn für einen modernen Betrieb nur mit einer Totalsanierung möglich wird. Wir wollen aber nur die derzeitigen Gegebenheiten nutzen für einen provisorischen Netzanschluss, ohne öffentlichen Verkehr.“ Ein langes Baugleis also. Was den eingleisigen Schienenstrang nach der Flutkatastrophe so interessant macht: Auf der kompletten Strecke liegen noch die Schienen. Sie sollen weithin unbeschädigt sein, sind aber zugewachsen. Doch Jörg Petry ist sich sicher: „Das ist in zwei Wochen freigeschnitten und geschreddert. Dann könnten wir losfahren, sicher nicht mit Tempo 50 oder mehr. Aber schon Schrittgeschwindigkeit würde uns reichen, um die defekten Fahrzeuge hier aus Gerolstein wegzubekommen.“ Mehr noch: Ein funktionsfähiges Baugleis böte auch die Möglichkeit, den Wiederaufbau der Eifelstrecke Köln - Trier nicht nur von den Endpunkten zu starten, sondern Baukolonnen und Material auch von Gerolstein aus in beide Richtungen zur Rekonstruktion der Schieneninfrastruktur auf den Weg zu schicken – wie beim Tunnelbau, der auch immer von beiden Seiten aus in Angriff genommen wird.

Den Rückhalt für ihre Idee hat die VEB nicht nur in der lokalen Politik, sondern auch beim VDV. Dr. Mar-

gen Jahrhundert nur noch im Ostabschnitt zwischen Andernach und Kaisersesch. Die weiteren 50 Kilometer nach Gerolstein sind seit neun Jahren stillgelegt. Zwar gibt es in der Region schon länger Absichten, die gesamte Strecke wieder für den Schienenpersonenverkehr und den Güterverkehr zu reaktivieren, doch das kann dauern.



tin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr: „Die Strecke der Eifelquerbahn ist weitgehend intakt, ihre alsbaldige Nutzung als Baugleis könnte bestimmt zu einer spürbaren Ergänzung der vielen, jetzt erforderlichen Bautätigkeiten im Bahnnetz in der Eifel führen. Um nicht mehr, aber auch nicht weniger geht es.“ Als die rheinland-pfälzische Ministerpräsidentin Malu Dreyer bei ihrer Tour durch die Katastrophengebiete in Gerolstein Halt machte, kündigte sie die Prüfung des Projektes an. Die sie begleitenden Vertreter des Deutsche-Bahn-Konzerns waren skeptisch. Die Nutzbarmachung der Eifelquerbahn würde sicher länger dauern als die Schadensbeseitigung an der Hauptstrecke. „Der Vergleich ist nicht schlüssig. Es geht ja hier nicht um die Ertüchtigung für den Personenverkehr, sondern um die Herrichtung für einen Baustellenbetrieb“, widerspricht Martin Henke: „Ich bin zuversichtlich, dass hier das letzte Wort noch nicht gesprochen ist.“

Warten auf die Standardisierte Bewertung

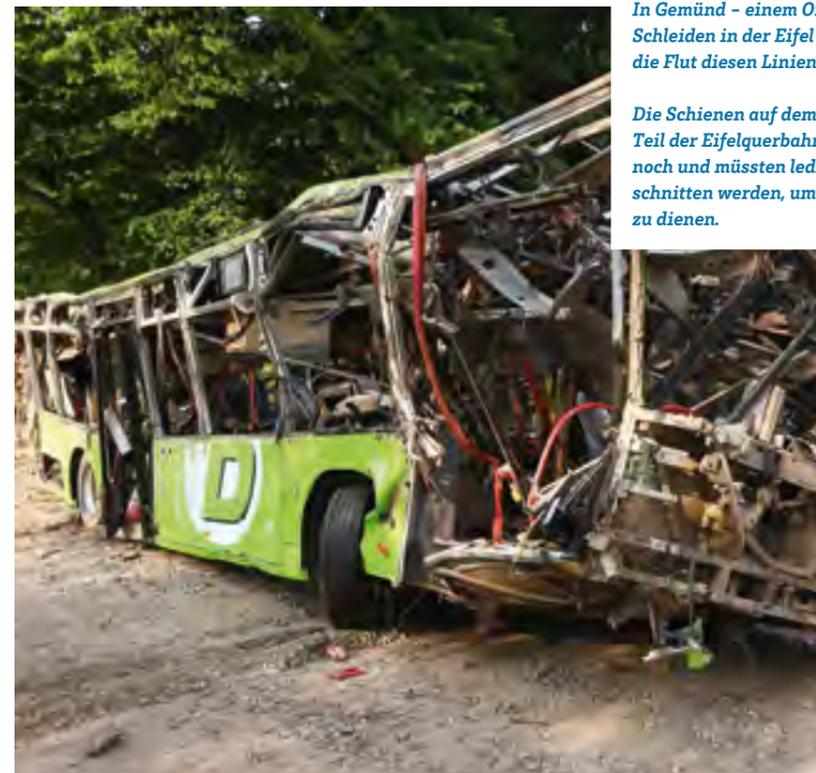
Offen ist auch, ob in einigen Jahren wieder Personenzüge auf der gesamten Eifelquerbahn fahren. Eine bereits initiierte Machbarkeitsstudie kann erst abgeschlossen werden, wenn das Bundesverkehrsministerium die Neufassung der „Standardisierten Bewertung“ vorlegt. Die neue Nutzen-Kosten-Un-

i VULKAN-EIFEL-BAHN

Die Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH (VEB) mit Sitz in Gerolstein hat Konzessionen als Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen. Sie betreibt seit gut zwei Jahrzehnten regionalen Güterverkehr auf der Schiene, übernimmt Spezialtransporte, Arbeitszugeinsätze und Überführungsfahrten auch bundesweit. Im Personenverkehr liegt der Schwerpunkt im Charterverkehr mit historischen Fahrzeugen, darunter einer eigenen Museumsdampflok der Baureihe 52. Das Schwesterunternehmen AKE-Eisenbahntouristik betreibt mit dem „Rheingold“ hochwertigen touristischen Sonderzugverkehr auf TEE-Niveau. In der Region ist eine Schienenbusflotte im Einsatz.

→ www.veb.de

tersuchung für Verkehrswege-Investitionen wird nicht mehr nur wirtschaftliche Aspekte berücksichtigen, sondern auch weitere, bislang als „weich“ geltende Faktoren wie Klimaschutz, Daseinsvorsorge und Strukturfragen ins Kalkül aufnehmen. Nach der bisherigen Beurteilung war das Projekt durchgefallen, nun hofft die breite Front der Befürworter nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Wetterkatastrophe in der Eifel, dass die Reaktivierung in naher Zukunft gelingt.



In Gemünd - einem Ortsteil von Schleiden in der Eifel - zerstörte die Flut diesen Linienbus (l.).

Die Schienen auf dem stillgelegten Teil der Eifelquerbahn (r.) liegen noch und müssten lediglich freigeschnitten werden, um als Baugleis zu dienen.



Deutschland nur mit Bus und Bahn

Es war eine Rundreise der besonderen Art. Drei Wochen lang tourten Lisa-Maria Kraft und Maximilian Gierlinger – im Internet besser bekannt als „Zweidiereisen“ – mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch alle 16 Bundesländer. Sie machten damit Appetit auf das „Deutschland Abo-Upgrade“ im September.

Vom Besuch einer Berghütte mit vegetarischer Küche in Bayern bis zu einer nicht alltäglichen Bootstour in Hamburg: Drei Wochen lang waren die beiden Influencer Lisa und Max – im Internet bekannt als „Zweidiereisen“ – besonders gefordert. In jedem Bundesland wartete auf die beiden eine spezielle Aufgabe. Als zusätzliche Herausforderung meisterten die beiden den Lokführerstreik und zeigten, dass nicht nur die DB mit einem stabilen Notfahrplan weiterfuhr, sondern vor allem auch die vielen anderen Bahnen in Deutschland und der ÖPNV vor Ort. 21 Tage, 16 Bundesländer und rund 40 touristische Sehenswürdigkeiten standen auf dem Reiseplan. Es galt die Regel: Gereist wird nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit der Deutschlandreise machte die Kampagne #BesserWeiter zusammen mit dem Deutschen Tourismusverband (DTV) darauf aufmerksam, wie gut attraktive Reise- und Freizeitziele in Deutschland mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erreichen sind. Gleichzeitig wurde dafür geworben, mit Bus und Bahn auf eigene Entdeckertouren zu gehen. „Wir merken, dass die Lust auf Ausflüge und Urlaubsreisen bei den Menschen steigt“, sagt Ulf Middelberg, Vorsitzender des VDV-Ausschusses für Marketing und Kommunikation und Sprecher der Geschäftsführung der Leipziger Verkehrsbetriebe: „Das sind ideale Voraussetzungen, um Bus, Bahn und den Tourismus wieder zu stärken.“ Einen Trend sieht auch DTV-Geschäftsführer Norbert Kunz: „Deutschland war immer schon das Lieblingsreiseziel der Deutschen, aber nun wird es von vielen Menschen noch einmal ganz neu entdeckt und neu bereist.“

Mit dem Zug bequem in den Urlaub

Angesichts von Einschränkungen vor und nach einem Urlaub im Ausland und der Sorge vor einer Coronainfektion setzen viele Touristinnen und Touristen auf den Urlaub in Deutschland. Hierzulande sind viele Ferienregionen per Bahn bequem erreichbar, und auch vor Ort gibt es häufig einen leistungs-

fähigen ÖPNV. Dass die Bahn für Urlaubsreisen innerhalb Deutschlands zunehmend wichtiger wird, belegt eine repräsentative Erhebung des Deutschen Reiseverbands. Für Reisen ab fünf Tagen legte die Bahn laut „Reiseanalyse 2021“ bei der Wahl der Verkehrsmittel von sechs auf sieben Prozent zu. Das entspricht dem höchsten Wert seit dem Jahr 2000.

Über ihre Erlebnisse unterwegs berichten Lisa und Max auf Instagram und besserweiter.de. „Die Deutschlandreise bietet Anregungen für eigene Touren und Kurzurlaube – zum Beispiel auch für unsere Dankeschön-Aktion an alle Abonentinnen und Abonnenten im September, unser bundesweites, zweiwöchiges ‚Deutschland Abo-Upgrade‘“, so Ulf Middelberg. Vom 13. bis 26. September können alle Fahrgäste, die ein gültiges ÖPNV-Abo besitzen, in über 95 Prozent aller Tarif- und Verkehrsverbünde in ganz Deutschland das dortige Angebot des Nahverkehrs ohne zusätzliche Kosten nutzen und Probe-Bahncards für den DB-Fernverkehr vergünstigt erwerben (siehe Beitrag Seite 18).

www.besserweiter.de/reisechallenge



Auftakt zur Deutschlandrundfahrt: Lisa-Maria Kraft und Maximilian Gierlinger (vorne) wurden von Norbert Kunz (DTV), Ulf Middelberg (VDV) und Carsten Moll (DB) (hintere Reihe v. l.) im Berliner Hauptbahnhof verabschiedet.



16 BUNDESLÄNDER IN DREI WOCHEN

i NACHHALTIG UND „SLOW“ UNTERWEGS

Reisen ist die Leidenschaft der beiden Influencer Lisa-Maria Kraft und Maximilian Gierlinger, die auch für „Slow Living“ stehen. „Klimaschutz ist dabei ganz wichtig, wir legen großen Wert auf Nachhaltigkeit“, sagt das als „Zweidiereisen“ bekannte Paar: „Regionales Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ideal, um den Urlaub klimaschonend zu gestalten – und Deutschland hat viele wunderschöne Ziele zu bieten.“
[→ www.zweidiereisen.de](http://www.zweidiereisen.de)
[→ instagram.com/zweidiereisen](https://www.instagram.com/zweidiereisen)





Deutschland Abo-Upgrade
Unser Dankeschön

Jetzt #besserweiter mit Bus und Bahn vom 13.-26.09.2021

RE RB S
BUS U

Ein dickes Dankeschön an die treuen Fahrgäste

„Deutschland Abo-Upgrade“: Zwei Wochen lang den öffentlichen Nahverkehr im ganzen Land nutzen und eine stark vergünstigte Bahncard erwerben. Wenn es die Pandemieentwicklung zulässt, wollen sich die Verkehrsunternehmen und -verbände damit bei ihren Stammkundinnen und Stammkunden bedanken. Ziel ist es zudem, innerhalb kürzester Zeit möglichst viele Fahrgäste für Busse und Bahnen zurückzugewinnen.

Der ÖPNV will schnellstmöglich aktiv zurück in die Erfolgspur. Nachdem zwei Corona-Rettungsschirme die Einnahmeverluste aus den Jahren 2020 und 2021 größtenteils ausgeglichen und das Angebot für das laufende Jahr weitgehend gesichert haben, stehen nun die Fahrgäste wieder verstärkt im Fokus. Über den Sommer bis in den Herbst hinein will die Branche sowohl den zurückkehrenden Kundinnen und Kunden als auch der Stammschaft „Dankeschön“ sagen. Dazu gibt es eine Vielzahl regionaler und überregionaler

Aktionen – etwa im Freizeit- und Ausflugsverkehr. Im September erreicht die Vertriebs- und Marketingoffensive einen Höhepunkt. Wer ein Abo-Ticket besitzt, darf damit vom 13. bis 26. September bundesweit im öffentlichen Nahverkehr fahren – ohne zusätzliche Kosten. Für Reisende im Fernverkehr vergünstigt sich die Probe-Bahncard 25 auf 9,90 Euro. Für das „Deutschland Abo-Upgrade“ müssen sich Interessierte auf besserweiter.de vorab registrieren. „Wir müssen und wollen nun so schnell wie möglich Fahrgäste zurückgewinnen“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann. Die Aktionswochen sind Bestandteil der bundesweit laufenden Kampagne #BesserWeiter und der im VDV organisierten Verkehrsunternehmen. Ziel der Kampagne ist es, das Vertrauen der Kundinnen

„Es ist nötig, möglichst zeitnah nicht nur genauso viele Menschen wie vor der Covid-Krise in Bussen und Bahnen zu befördern, sondern deutlich mehr.“

Ingo Wortmann,
VDV-Präsident

und Kunden in Bus und Bahn wieder nachhaltig zu stärken. Einen Vorgeschmack liefern Lisa und Max, die als „Zweidireisen“ bekannten Influencer, mit ihrer Deutschlandreise (siehe Beitrag S. 16).

Aktuell liegen die Fahrgastzahlen zumindest in den Großstädten und Ballungsräumen wieder bei etwa 60 Prozent des Vorkrisenniveaus. Im zweiten Lockdown Ende 2020 nutzten nur etwa 40 Prozent der sonst üblichen Fahrgäste den ÖPNV. Von dem zuletzt im Jahr 2019 erreichten Rekordniveau mit 10,4 Milliarden Fahrgästen ist die Branche weit entfernt. Weniger Tourismus, Kurzarbeit, eingeschränkte Schulöffnungen und fehlende Großveranstaltungen schaffen keine Anlässe, in Busse und Bahnen einzusteigen. Zudem gibt es Anzeichen für ein sich änderndes Mobilitätsverhalten. „Digitalisierung, Homeoffice und auch die Unsicherheit vor möglichen Ansteckungen, vor allem zu Beginn der Pandemie, haben zu einer Zunahme von individueller statt geteilter Mobilität geführt“, erklärt VDV-Präsident Wortmann.

Dabei geht es auch um den Klimaschutz. Um die nationalen Ziele im Verkehrssektor bis 2030 zu erreichen, spielt der ÖPNV eine Schlüsselrolle. „Es ist nötig, möglichst zeitnah nicht nur genauso viele Menschen wie vor der Covid-Krise in Bussen und Bahnen zu befördern, sondern deutlich mehr“, verdeutlicht Ingo Wortmann. Gleichzeitig habe die Branche die Entwicklung der Pandemie weiterhin im Blick: „Wir setzen nur das um, was im Rahmen der geltenden Bestimmungen möglich ist.“



Weitere Infos über teilnehmende Verkehrsunternehmen und -verbände sowie Konditionen unter:
www.besserweiter.de/abo-upgrade



DEN ÜBERGANG AUS DER KRISE ZUM NEUEN NORMAL GESTALTEN

„Abo Flex“, Homeoffice-Tickets, eTarife: Die Verkehrsunternehmen stellen sich auf die geänderten Mobilitätsbedürfnisse ihrer Fahrgäste ein. Wie die durch Aktionen und neue Tarifmodelle zurückgewonnen werden können, ist auch Thema der Veranstaltung „Marketing- und Vertriebsoffensive – Bausteine für eine Mobilitätswende“. Sie findet am 22. und 23. September digital statt. An diesen beiden Tagen wollen die Veranstalter – die VDV-Ausschüsse „Preisbildung und Vertrieb“ sowie „Marketing und Kommunikation (AMK)“ – den Mitarbeitenden in Verkehrsunternehmen und -verbänden Impulse geben und Lösungsansätze wie das Mobilitätsbudget aufzeigen. Dabei geht es unter anderem um das geänderte und sich verfestigende Mobilitätsverhalten sowie Megatrends in der Zeit nach Corona – gestützt auf Ergebnisse aus aktuellen Marktforschungen zum neuen Mobilitätsverhalten. „Marketing und Vertrieb müssen enger zusammenrücken, um neue Kundschaft zu gewinnen“, so die Einladenden.



→ www.vdv-akademie.de/tagungen/marketing-und-vertriebsoffensive

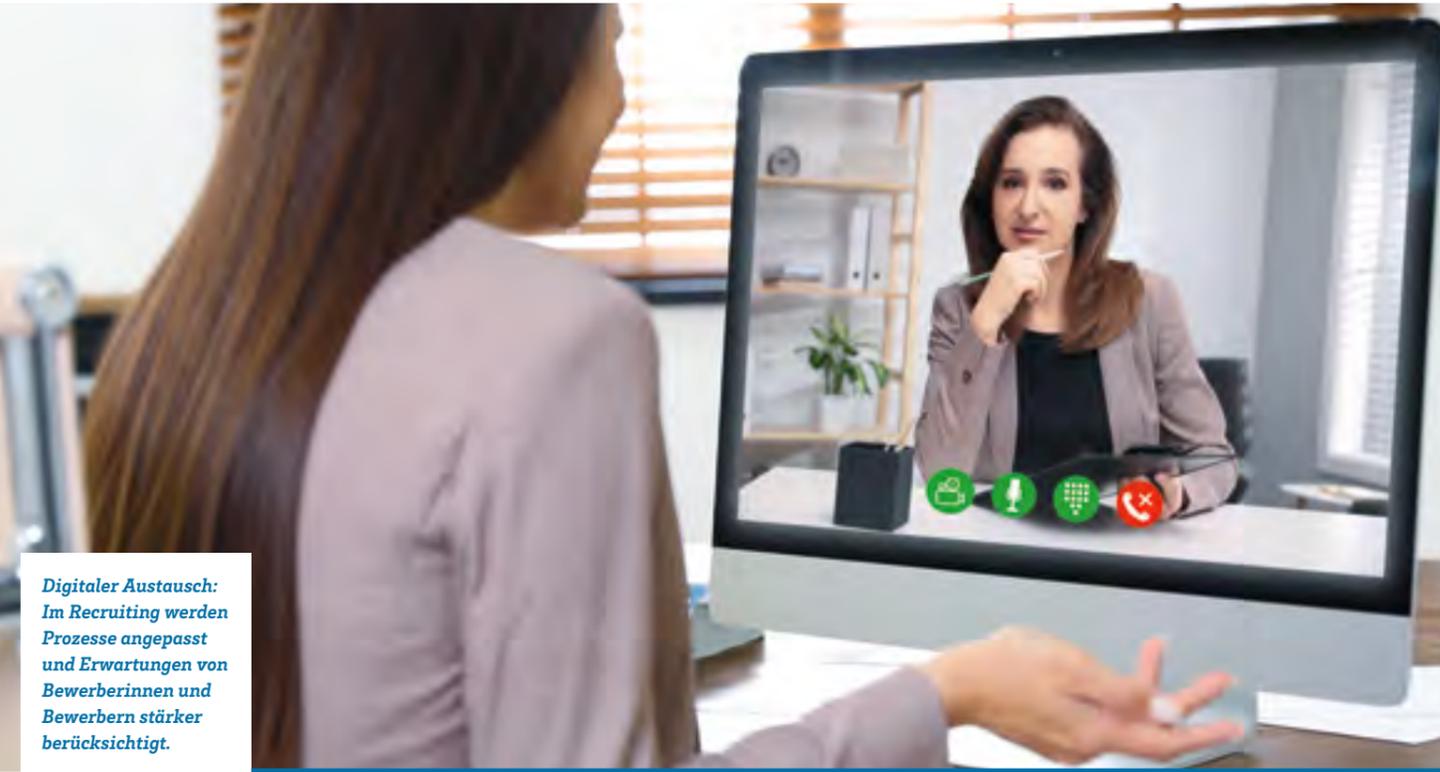
ANZEIGE

GAP-Filler

... die Lösung zur Barrierefreiheit an Bahnsteigen.

- ✓ leichte Montage und Demontage
- ✓ wartungsfrei und verschleißarm
- ✓ robust und strapazierfähig
- ✓ Ideal für Bahnsteiglagen in Kurven
- ✓ unterschiedliche Breiten zur Überbrückung

WILLBRANDT GUMMITECHNIK
www.willbrandt.de



Digitaler Austausch:
Im Recruiting werden Prozesse angepasst und Erwartungen von Bewerberinnen und Bewerbern stärker berücksichtigt.

Arbeitgeberinitiative stärkt Wissenstransfer mit Dialogformat

Der Personalbedarf der Verkehrsbranche ist ungebrochen hoch. Umso wichtiger ist es, die Branche als sicheren, attraktiven und wachstumsorientierten Arbeitgeber zu präsentieren und im harten Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte noch stärker auf sich aufmerksam zu machen. Die im Jahr 2019 initiierte VDV-Arbeitgeberinitiative fungiert dabei als wichtiger Motor und Unterstützer mit kostenlosen Service-Angeboten und HR-Dienstleistungen zu Sonderkonditionen. Um zusätzlich auch den Wissenstransfer innerhalb der Branche zu fördern, gibt es ein neues digitales Veranstaltungsformat – den „AI-Personaldialog“.

Die Verkehrsbranche ist ein attraktiver Arbeitgeber: Dass dies auch von außen verstärkt wahrgenommen wird, verfolgt die Arbeitgeberinitiative seit ihrer Gründung als ein zentrales Ziel. „Wir bieten zahlreiche Jobs, die zukunftsfähig und krisensicher sind“, betont VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Zudem gab es bei uns auch 2019 so gut wie keine Stellenkürzungen oder pandemiebedingte Kurzarbeit, denn wir sind das gesamte Jahr über nahezu unser normales Leistungsangebot gefahren.“ Tatsächlich zeigte eine Branchenumfrage im Coronajahr 2020, dass rund 76 Prozent der Unternehmen mehr Einstellungen als 2019 vornahmen. Mit in-dir-steckt-zukunft.de – dem brancheneigenen Karriereportal – wurde eine zentrale Informationsplattform geschaffen, auf der sich potenzielle Bewerberinnen

und Bewerber über die Berufs- und Arbeitgebiervielfalt im Verkehrsbereich informieren und im Stellenmarkt nach passenden Jobangeboten suchen können. Durch eine konsequent digitale Strategie konnten durchschnittlich fast 14.500 Besucherinnen und Besucher pro Monat mithilfe verschiedener Kommunikationsmaßnahmen auf das Portal geführt werden. Zukünftig werden auch Social-Media-Kampagnen genutzt, um Inhalte genau an die Zielgruppe zu bringen und die Arbeitswelt der Branche intensiver zu bewerben.

Mit passenden Werkzeugen rekrutieren
Unterdessen befinden sich die Verkehrsunternehmen in einer Transformation. Die Auswirkungen der Digitalisierung erfordern es, auch im Recruiting die

Prozesse anzupassen und die Erwartungen der Bewerberinnen und Bewerber verstärkt zu berücksichtigen. Die VDV-Arbeitgeberinitiative unterstützt die Mitgliedsunternehmen von Beginn an aktiv dabei, ihre eigenen Maßnahmen zur Personalgewinnung dahingehend zu optimieren. In einem Serviceportal namens „Marktplatz“ werden für die teilnehmenden Mitgliedsunternehmen wichtige Themen der Personalgewinnung vorgestellt und von konkreten Services flankiert: So können dort mobiloptimierte Onlinestellenanzeigen kostenlos gestaltet und zu verbandseigenen Sonderkonditionen in allen gängigen Jobportalen publiziert werden. Ohne zusätzliche Kosten wird zudem überprüft, ob die eigene Karriere-seite in Suchmaschinen gut auffindbar ist. Ebenfalls kostenlos können moderne Werbevorlagen individualisiert und heruntergeladen werden. Kooperationen ermöglichen es dabei, neue digitale Angebote zu Sonderkonditionen zu nutzen. So wurde kürzlich „Uni Now“ als Partner gewonnen. Die gleichnamige App unterstützt Studierende an bundesweit mehr als 400 Hochschulen in ihrem Studienalltag. Zudem bringt sie Studierende, Absolventinnen und Absolventen sowie Unternehmen in einem eigenen Karrierebereich zusammen. „Uns war es als Branchenverband wichtig, in dieser Initiative Maßnahmen zu konzipieren, die die Mitgliedsunternehmen in ihrer Personalgewinnung strategisch und vor allem auch operativ unterstützen“, erläutert VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolf. Dafür sprechen auch die Zahlen: Etwa 85 Prozent der teilnehmenden Mitgliedsunternehmen nutzen bereits die Marktplatz-Angebote und schätzen die Arbeitgeberinitiative als Impulsgeber für neue HR-Lösungen. Bei Kooperationen kann die Initiative als starker Verhandlungspartner auftreten und ihren Mitgliedern somit einen konkreten



i STIMMEN AUS DEN VERKEHRSUNTERNEHMEN



„Eine zeitgemäße digitale Personalgewinnung ist wichtig, um die passenden Bewerberinnen und Bewerber für das eigene Unternehmen zu finden und zu gewinnen. Wir freuen uns deshalb sehr, über die Arbeitgeberinitiative eine Vielzahl von digitalen Angeboten – allem voran die Buchung von Onlinestellenanzeigen – für unsere eigenen Recruiting-Tätigkeiten nutzen zu können. Die durch Synergien erzielten Sonderkonditionen bieten zusätzlich einen unmittelbaren monetären Mehrwert und beweisen dabei, welche Branchenstärke eine gemeinsame Initiative haben kann.“
Yvette Hartmann,
Kaufmännische Vorständin, Rostocker Straßenbahn AG



„Das neue Angebot AI-Personaldialog ist eine gelungene Form, sich mit anderen Personalern in einer unkomplizierten Atmosphäre zu einem bestimmten Thema auszutauschen.“
Alice Pagel-Velten,
Teamleitung Personalentwicklung und Recruiting,
Hessische Landesbahn, Frankfurt



finanziellen Mehrwert bieten. Außerdem punktet sie als Sparrings- und Dialogpartner rund um die Themen Recruiting und Personalmarketing.

Von Erfolgsbeispielen der Branche lernen

Denn das Praxiswissen, die Erfahrung und die Expertise liegen in den Verkehrsunternehmen. Doch es fehlt mancherorts an Austausch. Diesen Erfahrungsaustausch fördert die Arbeitgeberinitiative (AI) des VDV mit einem neuen digitalen Veranstaltungsformat, das Anfang 2021 ins Leben gerufen wurde. Sein Name: „AI-Personaldialog“. Anhand von Praxisbeispielen „aus der Branche für die Branche“ und Impulsvorträgen besprechen und diskutieren die Teilnehmenden aktuelle Personalthemen. Dabei hat sich der „AI-Personaldialog“ zur Aufgabe gemacht, die verschiedenen Unternehmen und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter miteinander zu verknüpfen und ein Netzwerk für einen lebendigen Wissenstransfer zu schaffen. Das alles geschieht nicht zuletzt vor dem Hintergrund des demografischen Wandels. Der macht in der Verkehrsbranche die Wiederbesetzung von rund 74.000 Stellen bis 2030 erforderlich. Um die Klimaschutzziele und die damit notwendige Mobilitätswende zu erreichen, werden allein im ÖPNV zusätzlich rund 110.000 weitere qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter benötigt.



Weitere Infos bei Lisa Gadomski und Charlotte Knappertsbusch von der Arbeitgeberinitiative unter:
arbeitegeberinitiative@dm2030.de
www.in-dir-steckt-zukunft.de

20 Jahre VDV-Akademie:

„Berufliche Fortbildung wird immer wichtiger“

Sie steht für Qualität in der beruflichen Fort- und Weiterbildung im ÖPNV und im Schienengüterverkehr. Und sie setzt Standards für innovatives Lernen und hochwertige Informationsangebote.

Vor 20 Jahren wurde die VDV-Akademie gegründet. Seit 2004 ist Michael Weber-Wernz (Foto) ihr Geschäftsführer. Im Gespräch mit „VDV Das Magazin“ spricht er unter anderem über digitales Lernen in Zeiten von Corona und darüber, was die Akademie als Nächstes plant.



Präsenz- oder Distanzunterricht, Homeschooling, Digitalisierung: Durch die Coronapandemie hat das Thema Lernen vor allem im schulischen Bereich einen neuen Stellenwert gewonnen. Wie sieht es in der beruflichen Aus- und Weiterbildung aus?

» Michael Weber-Wernz:

Während in der schulischen Lehre jetzt mit großen Schritten die Defizite bei der Digitalisierung aufgeholt werden, haben wir in der beruflichen Bildung – auch in der VDV-Akademie – schon vor mehreren Jahren begonnen, uns mit der Digitalisierung von Wissen und Lernen zu beschäftigen. Unabhängig von der Pandemie hat die berufliche Fort- und Weiterbildung 2019 mit der Nationalen Weiterbildungsstrategie (NWS) der Bundesregierung erheblich an Bedeutung gewonnen. Wie in nahezu allen Branchen gilt auch für die Verkehrsbranche: In der Arbeitswelt spielen Digitalisierung und Automatisierung zunehmend eine wichtige Rolle. Ich gehe davon aus, dass die berufliche Fortbildung gerade in diesem Kontext immer wichtiger wird.

20 Jahre VDV-Akademie: Wie hat sich die Bildungsarbeit in dieser Zeit verändert?

» Die Ansprüche an die Weiterbildung haben sich deutlich erhöht. Bildung rückt mehr und mehr in das Zentrum unternehmensstrategischen Denkens. Neues Wissen, neue Kenntnisse, neue Anwendungen und Verfahren sind Voraussetzung für die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen. Für die Beschäftigten geht es um den Erhalt ihrer Beschäftigungsfähigkeit. Berufe

verändern sich, neue Anforderungen an Fähigkeiten und Kompetenzen entstehen. Die Erkenntnis reift, dass Bildung zum Transmissionsriemen für einen erfolgreichen digitalen Wandel in allen Branchen geworden ist. Erfolgreiche Bildung kennt letztlich nur einen Maßstab für ihr Handeln: die Fähigkeit, Menschen in ihrer fachlichen und persönlichen Kompetenz so zu qualifizieren, dass sie in dem, was sie tun, Wirksamkeit erzeugen können.

Wie macht die VDV-Akademie berufliche Bildung interessanter?

» Wir haben in unseren Qualifizierungsmaßnahmen das Konzept des „Blended Learning“ übernommen – eine Mischung aus Präsenzunterricht und digitalem Lernen. Seit etwa sieben Jahren arbeiten wir mit einem plattformgestützten Lernnetz, in dem unsere Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Präsenzunterricht vorbereiten und nachbereiten können. Immer mehr Lernsegmente werden auch rein digital angeboten. Soll digitales Lernen erfolgreich sein, müssen die Lernprodukte didaktisch so aufbereitet werden, dass die Lernenden diese auch annehmen – egal ob Text, Animationen, Videos, Quizze. Eine digitale Lernwelt schafft tatsächlich viele neue Optionen – als Lernassistenz integriert in ein Blended-Learning-Modell nahezu unschlagbar. Das kann durchaus eine Faszination für die Teilnehmenden in Qualifizierungsmaßnahmen sein.

Wie hat die VDV-Akademie auf die Pandemie reagiert?

» Präsenzunterricht war von heute auf morgen nicht mehr möglich. Deswegen haben wir sehr schnell unsere Qualifizierungsmaßnahmen auf digitale Lehre umgestellt. Bis wir alle Lehrgänge transformiert hatten, hat das für ein ganzes Jahr enorme Ressourcen gebunden. Im Rahmen unserer Lehrgänge haben wir auch die Prüfungen digi- →



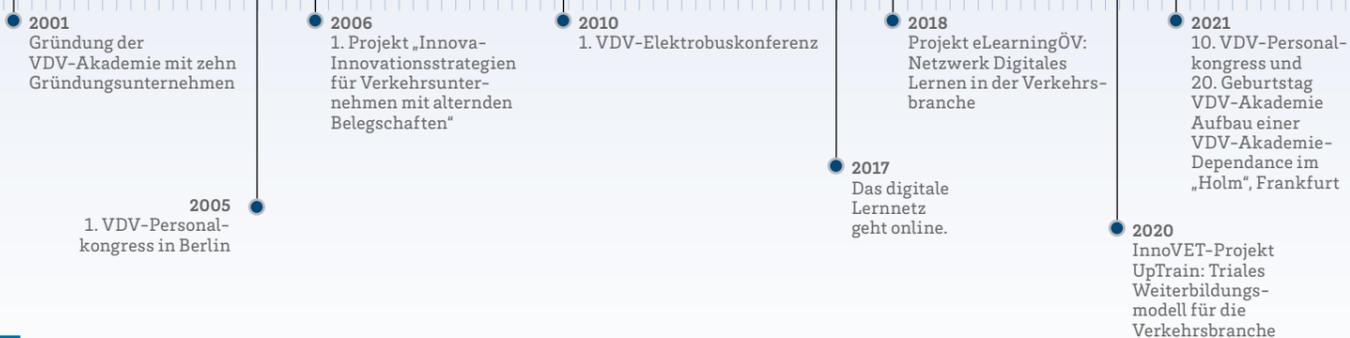
Digitale Haltestelle – VDV VerbandsApp:
www.vdv.de/app

Innovative Wissens- und Lernangebote:
knowhow.vdv.de

Die Bildungsbox bietet Informations- und Lernangebote zum Selbstlernen:
knowhow.vdv.de/bildungsbox

Podcast der VDV-Akademie „Nächster Halt“:
www.vdv-akademie.de/podcast

EINE AUSWAHL VON MEILENSTEINEN



» Die VDV-Akademie hat sicherlich dazu beigetragen, dass wir das Thema Personal und Bildung in den vergangenen zwei Jahren wesentlich stärker in der Branche verankern konnten als zuvor.

Michael Weber-Wernz, Geschäftsführer der VDV-Akademie

talisiert. Zuerst dachte ich, dass so etwas nie funktionieren kann – aber es klappt. Zudem haben wir seit März 2020 viele Lernangebote mit unserer „Bildungsbox“ kostenfrei ins Internet gestellt. In der Box stecken über 200 digitale Lernangebote. Wir haben Webinare zu verschiedenen Themen entwickelt, eine Podcast-Reihe mit inzwischen mehr als 40 Folgen aufgelegt und unser Lernnetz wesentlich professioneller gestaltet.

Ein weiterer Schwerpunkt der VDV-Akademie liegt auf den Veranstaltungen. Wie haben Sie diesen Bereich pandemiefest gemacht?

» Da haben wir eine steile Lernkurve hingelegt. Auch hier hat es große Anstrengungen gekostet, in die digitale Tagungs- und Kongresswelt umzusteigen. Mittlerweile haben wir drei Formate: die klassische Präsenztagung, die reine Digitalkonferenz und hybride Veranstaltungen – also das Beste aus beiden Welten. Welchem Format die Zukunft gehört? Wir werden sehen. Corona als Digitalisierungstreiber ist ja auch für uns eine neue Erfahrung gewesen. Ich denke, alle drei Formate werden in der einen oder anderen Variante ihre Zukunft haben. Sie bieten von ihren Spektren zumindest die Möglichkeit, sehr flexibel auf aktuelle Anforderungen reagieren zu können. In der heutigen Zeit ist das von großem Wert. Gesucht und gebucht werden kön-

nen Veranstaltungen auch über die VDV VerbandsApp. Darin finden sich auch Nachrichten aus der Branche und das gesammelte VDV-Fachwissen – von Signalanlagen bis Pandemievorsorge.

Woher nehmen Sie die zusätzlichen Ressourcen?

» Der Ressourceneinsatz bei digitalen Lehrgängen und Konferenzen ist enorm. Das haben wir gelernt. Sie müssen ganz anders planen, Sie benötigen exzellente Technik und vor allem: Sie müssen sich auf die Menschen im Unternehmen verlassen können, die bereit sind, die neuen und zeitraubenden Herausforderungen anzunehmen. Und da muss ich sagen: Hut ab und großen Respekt vor der großen Einsatzbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VDV-Akademie. Zusätzlich benötigen wir zur Unterstützung natürlich externe Dienstleister – insbesondere bei den großen Kongressen.

Welche neuen Bildungs- und Veranstaltungsformate planen Sie als Nächstes?

» Zwei Vorhaben beispielhaft kurz er-

läutert: Als Ergänzung zum Blended Learning bauen wir eine Digitale Mobilitätsakademie (DMA) auf. Das wird eine Bildungsplattform, die für die Beschäftigten in der Mobilitätsbranche viele, viele hundert digitale Lernangebote umfasst. Manche kostenfrei, viele kostenpflichtig. Sie wird eine gute Ergänzung zu unserer Knowhow@ÖV-Plattform sein, die sämtliche VDV-Schriften und Mitteilungen für die Unternehmen digital zur Verfügung stellt. Anfang kommenden Jahres werden wir überdies unser Akademie-Medienlabor aufbauen, mit dem wir noch professioneller als bisher Webinare, Podcasts und andere digitale Produkte mit Videos, Augmented-Reality-Brillen und anderen Tools produzieren können. Das Medienlabor wollen wir auch den Verkehrsunternehmen zur Verfügung stellen.

Was passiert darüber hinaus bei der beruflichen Bildung – etwa mit Blick auf die Berufsbilder der Zukunft?

» Dort vervollständigen wir das System beruflicher Bildungswege. Im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und

Forschung geförderten Projekts „UpTrain – digital, durchlässig“ entwickeln wir zwei komplett neue Berufsbilder auf verschiedenen Stufen des Deutschen Qualifikationsrahmens (DQR). Das machen wir gemeinsam in einem großen Konsortium mit Verkehrsunternehmen, Hochschulen und der Industrie. Wir werden den Gedanken der Vernetzung und Kollaboration auf den Bildungssektor übertragen, indem wir Kooperationen mit anderen Bildungsanbietern, die auch in der digitalen Lernwelt unterwegs sind, anstreben. Und wir haben ein Netzwerk „eLearning“ in einem unserer geförderten Projekte aufgebaut, mit dem wir die Kolleginnen und Kollegen in den Verkehrsunternehmen zusammenführen, die das digitale Lernen vorantreiben wollen.

Wie wollen Sie die Ergebnisse in die Praxis umsetzen?

» Naja, da haben wir in 20 Jahren VDV-Akademie genügend Erfahrung gesammelt. Wenn Sie wissen, was die Unternehmen und ihre Beschäftigten bewegt und vor welchen betrieblichen und technischen Herausforderungen sie stehen, dann sind Sie in der Lage, Konzepte und Angebote zu entwickeln und schnell zur Marktreife zu bringen. Das ist unser Job. Und natürlich: Wir experimentieren auch. Beispielsweise bauen wir in einem Projekt eine Bildungsberatung für die Branchenbeschäftigten auf. Wir sind sehr gespannt, wie die Leistung angenommen wird.

Das Jahr 2022 stellt die VDV-Akademie unter das Motto „Jahr des Lernens“. Was ist geplant?

» Drei Dinge kann ich schon verraten. Wir werden ab 2022 jedes Jahr einen „ÖPNV E-Learning-Award“ für die Branche vergeben, den wir auf dem

zehnten VDV-Personalkongress im Oktober vorstellen. Zweitens werden wir die bereits erwähnte Digitale Mobilitätsakademie der Öffentlichkeit vorstellen und in Betrieb nehmen. Und drittens: Die Akademie wird entlang des DQR neue Bildungsangebote entwickeln und im Rahmen von Quick-Qualifizierungen, Lehrgängen, Zertifikats- und Kammerangeboten umsetzen. Sie sollen unter anderem auch mit dazu beitragen, die Wege und Brücken zwischen beruflicher Bildungssäule und akademischem Bildungssektor zu verbreitern.

Wo steht die VDV-Akademie an ihrem 25. Geburtstag?

» Ich habe in den vergangenen Jahren gelernt, nur noch auf Sicht zu navigieren – also zwei bis drei Jahre. Die VDV-Akademie hat sicherlich dazu beigetragen, dass wir das Thema Personal und Bildung

in den vergangenen Jahren wesentlich in der Branche verankern konnten. Wenn uns das mit der beruflichen Fortbildung ebenfalls so gelingt, dass wir als VDV-Akademie ein nicht mehr wegzudenkender Faktor sind, wäre ich zufrieden. Das hängt auch immer von den Menschen ab, die die Akademie prägen. Wir haben tolle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, einen großartigen Vorstand, ein qualifiziertes Kuratorium und viele Mitglieder und Unterstützer. Aktuell kommt das 81. Unternehmen als Mitglied in die Akademie. Das alles ist für die nächsten Jahre eine sichere Bank. Und: Am 1. September diesen Jahres eröffnet die VDV-Akademie eine Dependence im „Holm“, dem House of Logistics & Mobility in Frankfurt am Main, um auch dort Innovations- und Kooperationsmöglichkeiten mit anderen Bildungsträgern, Hochschulen, Unternehmen und Start-ups zu nutzen.



Hybride Formate wie hier die VDV-E-Bus-Konferenz 2021 machen den Veranstaltungsbereich der VDV-Akademie pandemiefest.



VDV-AKADEMIE: BILDUNGSANBIETER UND PLATTFORM FÜR INFORMATION UND AUSTAUSCH



Die VDV-Akademie ist ein eingetragener Verein unter dem Dach des VDV. Getragen wird sie von Verkehrsunternehmen und ihren Bildungseinrichtungen sowie Vertreterinnen und Vertretern aus Industrie, Wissenschaft und Politik. Der Vereinsvorstand mit dem Vorsitzenden Gisbert Schlotzhauer (Foto) setzt sich aus Vorständen und Geschäftsführern der Branche zusammen. In den vergangenen Jahren hat sich die VDV-Akademie zu einem der wichtigsten Qualifizierungs- und Tagungsanbieter für die Nahverkehrs- und Eisenbahnbranche entwickelt – eine Plattform für Information, Beratung und Diskussion. Dabei profitiert die VDV-Akademie von der engen Zusammenarbeit mit Bildungs- und Beratungspartnern, Hochschulen, Kompetenzzentren sowie ihren Mitgliedsunternehmen. Die Akademie entwickelt Bildungsprodukte für die Verkehrsunternehmen und ihre Beschäftigten. Dabei hat sie den Anspruch, für ein „Plus an Qualität“ zu stehen, das den Unternehmen im Verkehrssektor hilft, einen Wettbewerbsvorsprung zu sichern.

→ www.vdv-akademie.de



Großes Wiedersehen in Zeiten des beschleunigten Wandels

Der diesjährige VDV-Personalkongress, der vom 26. bis 28. Oktober in Köln stattfindet, steht nicht nur wegen der Pandemie unter besonderen Vorzeichen. Es stehen „runde“ Anlässe zum Feiern an: Die VDV-Akademie wird 20. Und zum zehnten Mal treffen sich Personalverantwortliche sowie ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf ihrem „eigenen“ Kongress.

Digitale Transformation, gute Arbeit, neue Qualifikationen, aktuelle Führungsfragen, Perspektiven der Bildung und die Zukunft der Mobilität: Das Themenspektrum des 10. VDV-Personalkongresses ist so vielfältig wie die Welt der Arbeit in den Verkehrsunternehmen. Einen roten Faden gibt es trotzdem: der Wandel und seine Beschleunigung durch die Digitalisierung. Darüber werden die Teilnehmenden auf Einladung der VDV-Akademie und der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) diskutieren. Die Domstadt soll Schauplatz eines großen Wiedersehens aller werden, die sich in den Verkehrsunternehmen den Themen Arbeit, Bildung und Personal widmen – vorausgesetzt, das Infektionsgeschehen im Herbst lässt es zu. „Wir werden jedenfalls alle notwendigen Covid-Präventionsmaßnahmen strengstens einhalten“, stellt Vanessa Balck vom Veranstaltungsmanagement

der VDV-Akademie in Aussicht: „Die Gesundheit aller steht an oberster Stelle.“

Im ÖPNV und bei den Eisenbahnen gab es wohl selten zuvor so vielfältige und zugleich dynamische Entwicklungen. Beispiele sind die Globalisierung, ambitioniertere politische Ziele beim Umwelt- und Klimaschutz, Digitalisierung und Automatisierung vieler Lebens- und Wirtschaftsbereiche sowie der demografische Wandel. Die gesamte Branche steht am Beginn eines massiven Transformationsprozesses. Hinzu kommen die finanziellen und strukturellen Herausforderungen durch die Pandemie. Mit welcher neuen Personalstrategie die Branche diesen Wandel in verschiedenen Bereichen mitgestalten will, wird auf dem Kongress vorgestellt. Wie Personal gewonnen und entwickelt

wird, zählt zu den tragenden Elementen dieser Gesamtstrategie, die der VDV-Ausschuss für Personalwesen ausgearbeitet hat. Zu den weiteren Highlights im Programm zählen die Podiumsdiskussionen zur Arbeitswelt in den 2020er-Jahren sowie zu den bildungspolitischen Herausforderungen der kommenden Jahre. Zudem vertiefen die HR-Expertinnen und -Experten in zwei personalstrategischen Workshops spezifische Themen ihrer Arbeit.

Bildung ist der Schlüssel

„Das flächendeckende Gelingen der digitalen Transformation aus ökonomischer Sicht wird maßgeblich von Bildung und Weiterbildung abhängen.“ Das sagt Sascha Lobo, prominenter Autor, Blogger und Podcaster. Am zweiten Veranstaltungstag beleuchtet er den Wandel von Mobilität, Arbeit und Bildung.

„Plötzlich müssen wir erkennen, dass die Welt anders ist als gedacht oder erhofft“, so Sascha Lobo: „In manchen Fällen hat sie sich mit enormer Geschwindigkeit durch Globalisierung und Digitalisierung verändert, in anderen offenbart sich mit einem Schlag ein zuvor verborgener Teil der Wirklichkeit.“ Der Titel von Sascha Lobos Vortrag: „Wege aus dem Realitätsschock“. Ihre Pläne für die nahe und fernere Zukunft wird die VDV-Akademie erläutern. Unter anderem wird das Konzept des „ÖPNV E-Learning-Awards“ vorgestellt, der im kommenden Jahr erstmalig verliehen wird. Ein weiterer Programmpunkt ist der digitalen Bildung der 2020er-Jahre gewidmet. Feiern lassen darf sich das „Geburtstagkind“ am zweiten Veranstaltungstag. Dann soll der Abend im Zeichen von „20 Jahre VDV-Akademie“ stehen.



Anmeldungen zum 10. Personalkongress unter www.vdv-akademie.de/tagungen/10vdv-personalkongress



Vortragende auf dem Personalkongress (im Uhrzeigersinn v. l.): Sascha Lobo beleuchtet den Wandel von Mobilität, Arbeit und Bildung. Claudia Güsken (Hamburger Hochbahn), Matthias Rohrmann (AGV Move), Dr. Jan Schilling (VDV) und Paul Hemkentokrax (Aktiv Bus Flensburg) stellen die neue VDV-Personalstrategie vor.



DREI FRAGEN AN

„Mobileye“ ist Spezialist für Fahrerassistenzsysteme und war in München mit einem Testfahrzeug unterwegs. Johann Jungwirth (Foto), Vice President Mobility-as-a-Service bei Mobileye, beantwortete Fragen von „VDV Das Magazin“.



Welche Pläne verfolgt Mobileye aktuell in Deutschland?

» Johann Jungwirth: Wir haben zum einen unser Kerngeschäft mit Fahrerassistenzsystemen in Partnerschaft mit den deutschen Automobilherstellern und zum anderen unsere Aktivitäten zu selbstfahrenden Fahrzeugen und neuen Mobilitätslösungen auf deren Basis.

Deutschland hat mit dem neuen Gesetz zum autonomen Fahren eine Führungsrolle eingenommen bezüglich gesetzlicher Rahmenbedingungen. Wir haben in München eine Flotte selbstfahrender Testfahrzeuge und werden in Kürze unsere Zukunftspläne dazu preisgeben.

Welche Rolle spielt der öffentliche Verkehr bei diesen Planungen?

» Der öffentliche Nahverkehr spielt eine große Rolle und wir sind froh, dass wir mit dem VDV und dessen Mitgliedern zusammenarbeiten können. Es hat viel Spaß gemacht, den VDV-Teilnehmern in München eine Fahrt in unseren selbstfahrenden Testfahrzeugen anzubieten, um ihnen die Fähigkeit der Technologie zu demonstrieren. Wir planen, mit unseren Partnern ab 2023 selbstfahrende Shuttles auf den Markt zu bringen, um damit den Straßenpersonentransport sicherer und effizienter zu gestalten.

Wie schätzen Sie die Bedeutung des automatisierten/autonomen Fahrens für den ÖPNV allgemein ein?

» Ich bin der festen Überzeugung, dass gerade selbstfahrende Shuttles für 12 bis 16 Personen zu den idealen fahrerlosen Transportmitteln gehören, im Ride-Sharing-Betrieb auf der letzten und ersten Meile, im Busbetrieb oder als Rufshuttle auf Knopfdruck, um von A nach B zu kommen. Und zwar nicht nur im Stadtgebiet, sondern auch im ländlichen Raum. Wichtig ist, dass diese selbstfahrenden Shuttles und später auch Busse übliche Geschwindigkeiten fahren können und nicht nur 20 bis 30 km/h, dies ist mit unserem Mobileye-Drive-Selbstfahrssystem sicher möglich.



VDV-Präsident Ingo Wortmann (l.) – hier im Gespräch mit Mobileye-Mitarbeiter David Scheiber – war bei der Testrunde mit dem Fahrzeug, das sich weitgehend automatisiert steuert, mit an Bord.

Mikrochip-Krise:

„Motics“ federt Lieferengpässe ab



Der weltweite Markt für Halbleiterprodukte steckt akut in der Krise. Die Hersteller können vor allem die globale Nachfrage nach Computerchips nicht mehr bedienen. Das trifft insbesondere die Automobil- und Elektroindustrie. Inzwischen hat die Krise auch den Markt für Chipkarten erreicht – und damit den ÖPNV. Denn diese Chips spielen bei Jobtickets und Zeitkarten eine wichtige Rolle. Eine brancheninterne Lösung könnte helfen, die Auswirkungen der Krise abzumildern. Seit Anfang des Jahres betreibt der VDV eTicket Service den Mobile Ticketing Crypto-Service („Motics“) und stellt ihn der Branche zur Verfügung. Damit wird eine Anforderung der Verkehrsunternehmen und der Verbände erfüllt, auch hochpreisige Tarifprodukte sicher auf dem Smartphone ablegen zu können. „Wann sich die Lage auf dem Markt für Halbleiter verbessern wird, kann im Moment niemand seriös voraussagen“, erläutert Nils Zeino-Mahmalat, Geschäftsführer des VDV eTicket Service. Deshalb könnte jetzt der „Motics“ dazu beitragen, dass die ÖPNV-Unternehmen einen Teil der zu erwartenden Lieferengpässe bei den Mikrochips beziehungsweise

Chipkarten abfedern können. Die Technologie erlaubt es, derzeitige Kartennutzer bei gleichem Sicherheitsniveau auf das Smartphone zu migrieren. Der „Motics“ ermöglicht es, elektronische Tickets im Online-Vertrieb mit dem VDV-Barcode mobile+ auszugeben. Dieser dynamische Barcode kann nicht kopiert werden („VDV Das Magazin“ berichtete). Er wird zusätzlich genau wie die Chipkarten mit Zertifikaten aus dem Trustcenter der Deutschen Telekom Security gesichert.

➔ Weitere Infos bei den Implementierungsmanagern des VDV eTicketService und unter: bit.ly/VDVmotics

WIE MOTICS FUNKTIONIERT



Verkehrswende auf die Spitze getrieben



Mobilitätswende, ÖPNV-Finanzierung, Verkehrsinfrastruktur? – Selten drüber gelacht. Heiko Sakurai legt sich dagegen diese Themen humoristisch zurecht. Der in Köln lebende politische Karikaturist gehört in Deutschland zu den namhaften Vertretern seines Genres. Die Arbeiten des 50-jährigen erscheinen regelmäßig in einer Reihe auflagenstarker Tageszeitungen wie der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ). Exklusiv für den VDV fertigt er seit dem Frühling eine Reihe von Karikaturen zum Thema Verkehrswende an. Mit dieser für einen Verband ungewöhnlichen Form der politischen Kommunikation betritt der VDV vor der Bundestagswahl unbe-

kanntes Terrain. Die Karikaturen laufen in den verbandseigenen Printmedien sowie in den digitalen Kanälen. Mit messbarem Erfolg: In Social Media erreichen sie teils überdurchschnittliche Reichweiten.

Diese Auftragsarbeiten sind auch für Heiko Sakurai alles andere als Tagesgeschäft, bei dem er politische und gesellschaftliche Entwicklungen aktuell pointiert. „Bei den Karikaturen für den VDV muss ich darauf achten, dass die Themen auch Monate oder Jahre später noch frisch sind“, beschreibt er die professionelle Herausforderung. Nach einem Briefing durch die VDV-Redaktion fertigt er, zunächst mit dem Bleistift, eine Skizze an. Die wird dann gemeinsam weiterentwickelt oder als

Grundlage für die weitere Kreativarbeit genutzt. Hat sich die Redaktion für einen Entwurf entschieden, setzt sich Heiko Sakurai zur Reinzeichnung und Kolorierung an den Rechner. Bei seiner Arbeit zum Thema Verkehrspolitik erlebt der mehrfach preisgekrönte Karikaturist und Cartoonist durchaus noch „Aha-Momente“, wie er selbst sagt: „Ich hätte nicht gedacht, dass das Thema kostenloser Nahverkehr so emotional betrachtet wird.“ Wie Heiko Sakurai den ländlichen Raum auf dem Weg zur Verkehrswende sieht, finden Sie an gewohnter Stelle auf der folgenden Seite.

➔ Weitere Infos und Karikaturen unter: www.sakurai-cartoons.de www.vdv.de/mehr-bewegen





DER LÄNDLICHE RAUM AUF DEM WEG ZUR VERKEHRSWENDE

Termin

6./7. Oktober 2021

11. Int. BME/VDV-Eisenbahnkongress, Essen



Das Jahr 2021 als europäisches Jahr der Schiene – wird es jetzt ernst mit der Verkehrswende und dem Klimaschutz im Verkehr? Mit Blick auf gesamteuropäische Entwicklungen diskutieren in Essen darüber Vertreter aus Politik und Wirtschaft.

→ www.vdv-akademie.de

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 Oktober 2021.

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, Leiterin 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

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

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: iStock/sorbetto

AGV Move (27); Aktiv Bus Flensburg (27); #BesserWeiter (18); Deutsche Bahn AG/Bartlomiej Banaszak (16/17); Eifelquerbahn e.V. (15); Michael Fahrig (2, 16, 17); David Goltz (27); Michael Grosler (24); Hessische Landesbahn (21); iStock/Horst Gerlach (19); iStock/sorbetto (6-11); Anatol Kotte (27); Messe Berlin GmbH (30); Mobileye (2, 27); pexels-pixabay (21); picture alliance/Christoph Hardt/Geisler - Fotopress (14); picture alliance/Sebastian Schmitt (4-5); picture alliance/David Young (15); Werner Popp (27); Rostocker Straßenbahn AG (21); Heiko Sakurai (29); stock.adobe/denisismagilov (26-27); stock.adobe/Hispanolistic (18); stock.adobe/Lukassek (30); stock.adobe/New Africa (2, 20); stock.adobe/Taiga (29); stock.adobe/thanakorn (19); stock.adobe/Tierney (2, 22-23); stock.adobe/Zerbor (29); VDV-Akademie (22); VDV (2, 3, 25, 27, 28); VDV/Heiko Sakurai (29, 30); Vulkan-Eifel-Bahn (2, 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.



© Kölner Verkehrs-Betriebe-AG

Personalstrategie
Wandel
Bildung
Digitalisierung



bit.ly/VDVPersonalkongress

10. VDV-Personalkongress – Den Wandel gestalten
26.-28.10.2021 in Köln

In Kooperation mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

hypermotion

FRANKFURT

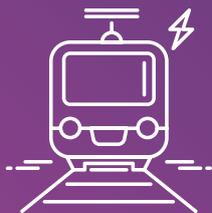
14. – 16. 9. 2021, Frankfurt am Main

Mobilität und
Logistik
zusammendenken?



Say **hy** to
Hypermotion.

hypermotion.com/teilnehmen



messe frankfurt