

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 05 | 2024

VDV-Liste mit Maßnahmen für das Schienennetz:

Mehr Kapazität, mehr Stabilität

Seite 6

Klimagas auffangen: Güterzüge werden zu rollenden Pipelines

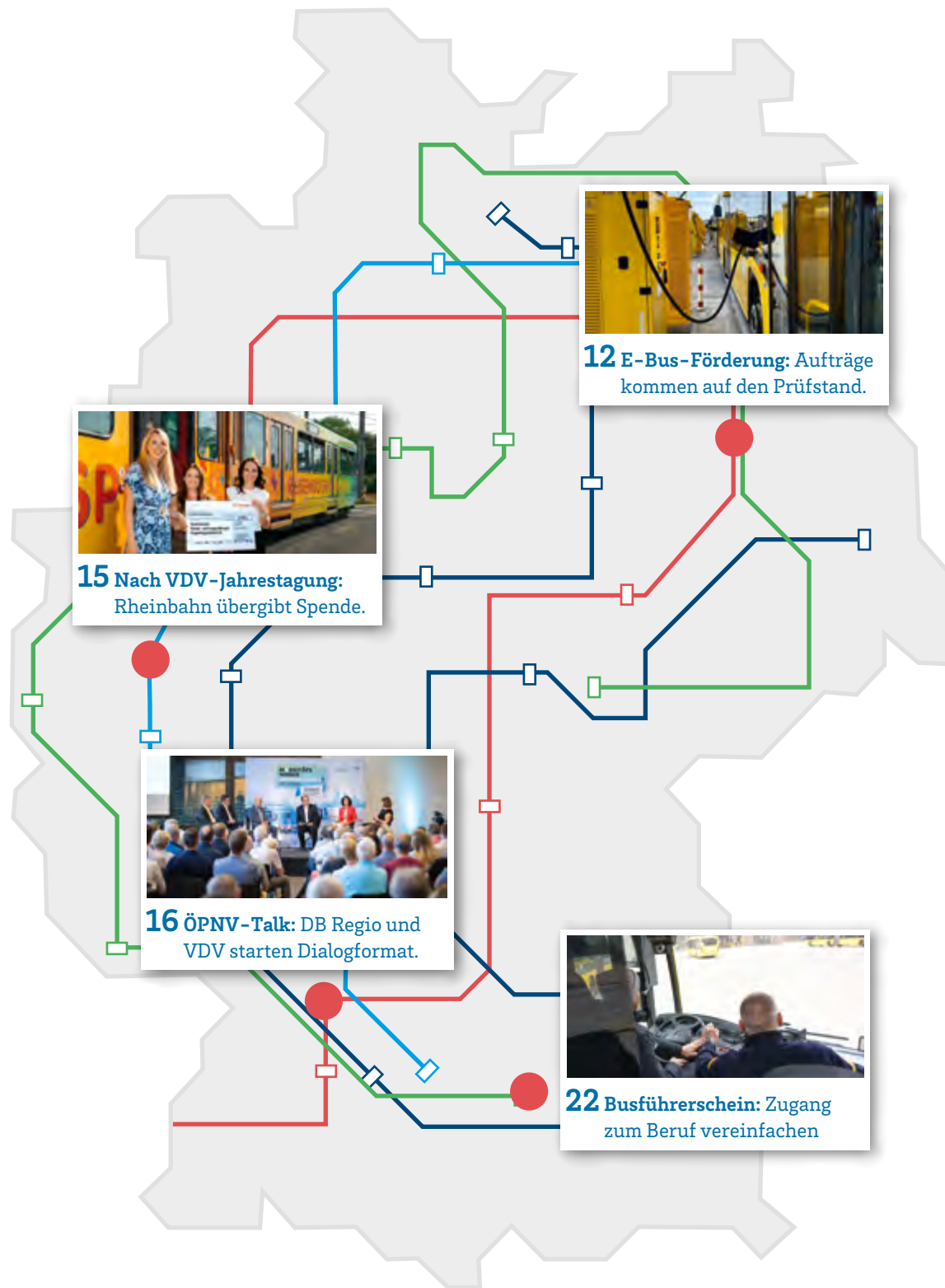
Seite 10

E-Busse ausgebremst: Ohne Fördermittel zurück zum Diesel

Seite 12

Wissen bewahren: Auftakt für das Mobilitätsnetzwerk Bildung

Seite 18



Schuldenbremse: kurzfristige Zwänge, langfristige Folgen



Es knirscht in der Verkehrsbranche derzeit an vielen Stellen – und vor allem in der Bundespolitik finden wir wenig Gehör. Wir befürchten, dass die Bundesregierung angesichts kurzfristiger fiskalischer Zwänge die langfristige Sicherung und den Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur und die Mobilitätswende aus den Augen verliert. Das hätte nicht nur schwerwiegende Folgen für die Verkehrswende und den Klimaschutz, sondern auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Wohin das führen kann, erleben wir schon jetzt bei den emissionsfreien Antrieben: Hier hatte sich die Branche in den vergangenen Jahren eine Vorreiterrolle erarbeitet. Die Kürzungen im Bundeshaushalt 2024 drohen nun, die Erfolgsgeschichte des Markthochlaufs bei den E-Bussen abrupt zu beenden. Die staatlichen Fördermittel, die uns dabei unterstützen, die nächste saubere Fahrzeuggeneration zu beschaffen, wurden drastisch zusammengestrichen. Die Unternehmen müssen konti-

nuierlich ihre Flotten erneuern. Nun sehen sie sich gezwungen, Fahrzeuge in ihrem Bestand länger zu nutzen und auch wieder verstärkt Dieselbusse zu beschaffen. Eine fehlende auskömmliche Förderung hat nicht nur Folgen für die Flotten. Auch die Werkstätten können nicht umgerüstet und das Personal nicht geschult werden. Zudem sicherte der bisherige E-Bus-Markthochlauf der Industrie wichtige Aufträge und Arbeitsplätze in diesem zukunftsträchtigen Segment – ebenfalls eine Art Förderprogramm.

Ob direkt oder indirekt: Ohne Förderprogramme und verlässliche Finanzierungszusagen wird es im ÖPNV nicht gehen – jetzt nicht und auch in Zukunft nicht.

Herzlichst, Ihr

Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Schuldenbremse: kurzfristige Zwänge, langfristige Folgen
- 4 VDV im Bild**
Deutschland-Ticket hat einen Eintrag im Duden bekommen.
- 6 Titelstory**
Branche macht 800 Vorschläge für das System Bahn.

- 10 Hintergrund**
CO₂-Transporte: Rollende Pipelines ebnet den Weg zur Klimaneutralität.
- 12 Aktuell**
Ausbau abgasfreier Busflotten droht ins Stocken zu geraten.
- 15 Aus dem Verband**
Nach VDV-Jahrestagung: Soziale Träger erhalten Rheinbahn-Spende.

- 16 Aus dem Verband**
„Mobilitätswende ausgebremst?": Willensbildung im Dialogformat
- 18 Aus dem Verband**
Mobilitätsnetzwerk Bildung: Auf kurzem Weg zum Wissen
- 20 Aktuell**
D-Ticket kommt nun in die digitale Geldbörse „Wallet“ von Google.

- 22 Aus dem Verband**
Weg zum Busführerschein: Verkürzte Schulungen könnten den Nachwuchs schneller hinter das Lenkrad bringen.
- 26 Zu guter Letzt**
Transrapid ist im Eisenbahnmuseum Bochum angekommen.



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

lich-rechtlicher Rundfunksen-
der)

Deutsch|land|takt, der; -[e]s (Tak-
tung des Zugverkehrs)

Deutsch|land-Ti|cket®[®], **Deutsch-
land|ti|cket** (ein Nahverkehrsticket)

Deutsch|land Tour®[®], **Deutsch|land-
tour** (*Radspport* jährlich
tragenes Straßenrennen)

Gekommen, um hoffentlich zu bleiben

Die deutsche Sprache lebt und gedeiht. Sie ist ein Spiegel unserer Zeit. Zwischen der Ampelregierung und dem Verschwörungsmythos hat sich das Deutschland-Ticket eingereicht. Nicht weltanschaulich, sondern alphabetisch in die Liste der Neueinsteiger, die es in die aktuelle Auflage des Duden geschafft haben. „Deutschland-Ticket, Deutschlandticket, das“, heißt es in der Onlineausgabe des Standardwerks. Der Duden duldet beide Schreibweisen für ein „abonnierbares Monatsticket, mit dem deutschlandweit der gesamte öffentliche Nahverkehr genutzt werden kann“. Aber so ein Eintrag bleibt nicht für die Ewigkeit, sondern kann ein Gastspiel auf Zeit sein. Ein Schicksal, das „Deutschland-Ticket, Deutschlandticket, das“ erspart bleiben möge – wenn es die Politik denn will.

Aufholjagd der Schiene

Engpässe beseitigen, Betriebsabläufe verbessern, Fehlentscheidungen vergangener Zeiten korrigieren: Während die Deutsche Bahn aktuell im Rahmen eines groß angelegten Programms die Hauptstrecken saniert, hat die Schieneninfrastruktur generell und bundesweit in vielen Regionen einen massiven Nachholbedarf. Die Verkehrsbranche hat unter der Federführung des VDV in ihrer zum zehnten Mal erstellten Maßnahmenliste über 800 Vorschläge für eine Optimierung des Systems Bahn gemacht.

4.000

KILOMETER STRECKE

ELEKTRIFIZIEREN –

DAS WÜRDE SICH LAUT

VDV-MASSNAHMENLISTE

LOHNEN

Der Abzweig Osterrönfeld an der zweigleisigen Hauptstrecke von Neumünster nach Flensburg, wenige Kilometer südlich der stählernen Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg, ist Beginn und Endpunkt der eingleisigen Schienenverbindung nach Kiel. Fast ein Jahrzehnt schon pendeln hier Dieseltriebzüge der Regionalbahnlinie RB 75 im Stundentakt zwischen Rendsburg und der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt. Der Fahrplan ist so konstruiert, dass sich die Züge im kurzen zweigleisigen Abschnitt der Hauptstrecke zwischen Osterrönfeld und Rendsburg begegnen. Eine weitere Ausweichstelle unterwegs gibt es nicht. Die Konsequenz: Bei Verspätungen auf der eingleisigen Strecke muss der Gegenzug vor der Einfahrt warten und gerät ebenfalls aus dem Fahrplankontakt. Auch auf der Hauptstrecke fallen die Signale für Regional- und Fernzüge dann immer wieder auf Rot.

Eine unbefriedigende Situation, die hier nur beispielhaft beschrieben ist. Sie wiederholt sich vielfach an vielen Stellen in den Netzen der Deutschen Bahn und der nicht bundeseigenen Eisenbahnen. Es sind typische Engpass-Situationen mit ärgerlichen Auswirkungen auf die Verkehrsleistung der Schiene. In Osterrön-

feld könnte der Einbau zweier Weichen und die Versetzung von zwei Signalen etwas mehr Spielraum ins System bringen, sprich: den Schienennahverkehr flüssiger, zuverlässiger und damit attraktiver machen. Kostenpunkt laut Schätzung des Maßnahmenkatalogs: rund zwei Millionen Euro. Angesichts der Milliardeninvestitionen, die die Eisenbahninfrastruktur fit machen müssen für mehr Verkehr auf der Schiene, eher eine Kleinigkeit.

Knoten sind die neuralgischen Punkte

Ein weiteres, ebenfalls typisches Problem des Schienennetzes: Während auf der Straße Autobahnringe um die Großstädte und Umgehungsrouten selbst für kleinere Gemeinden weithin selbstverständlich sind, muss sich die Bahn durch ihre überlasteten Knoten quälen. Dabei gibt es Ausweichstrecken, doch sie taugen nicht immer für zügige Entlastungen. Auch dafür ein Beispiel aus dem Norden: Von Lübeck gibt es über Büchen an der Strecke Hamburg – Berlin bis nach Lüneburg eine eingleisige Strecke. Die Maßnahmenliste schlägt vor: zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung mit dem Ziel, den Knoten Hamburg vor allem vom internationalen Nord-Süd-Güterverkehr zu entlasten. Denn der wird zunehmen, wenn die Tunnel-Querung des Fehmarnbelt zwischen →



Nebenstrecken können für den langlaufenden Güterverkehr zu wichtigen Alternativrouten werden.

Puttgarden und Rödby im Zuge der „Vogelfluglinie“ in einigen Jahren fertiggestellt ist.

„Nutzung der Strecke zur Schaffung von Alternativrouten für den langlaufenden Güterverkehr im Nord-Süd-Korridor“ ist beispielsweise auch zwischen Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern ein Thema. Dort führt die Bahnlinie von Lübeck nach Schwerin in Bad Kleinen nordwärts Richtung Rostock. Eine zusätzliche Verbindungskurve nach Süden an die Strecke nach Schwerin und weiter Richtung Wittenberge würde hier ebenfalls Trassen für Güterzüge zwischen dem Norden und Süden Europas herstellen. Vergleichbar ein Projekt in Oberbayern: die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau der Strecke Rosenheim – Mühldorf würde für den Güterverkehr auf der Brenner-Route eine Umgehung des Knotens München schaffen.



Wir brauchen umgehend eine klare Rechtsgrundlage und eine perspektivische Erweiterung des jährlichen Haushaltsrahmens auf mindestens 150 Millionen Euro.

Veit Salzmann
VDV-Vizepräsident
zum Haushaltstitel „Engpassbeseitigung und Umsetzung Deutschlandtakt“

Der Knoten Hamburg ist darüber hinaus ein besonders neuralgischer Punkt im Netz, für den der Katalog der Branche eine ganze Reihe weiterer Maßnahmen vorsieht – unter anderem die weitere Untertunnelung des Hamburger Hauptbahnhofs für die Verlagerung des S-Bahn-Bahnsteigs aus der Halle in die Tieflage. Spektakulär ist der Vorschlag, vom Rangierbahnhof Maschen südlich von Hamburg-Harburg eine völlig neue Verbindung nach Hamburg-Altona zu schaffen und dafür die Elbe fast 40 Meter tief zu untertunneln. Ein ganz anderes Tunnel-Problem stellt sich im Mittelrheintal in Rheinland-Pfalz. Auf der linken Rheinseite sind die drei Tunnel gegenüber der Loreley sanierungsbedürftig. Statt einer aufwändigen Erneuerung wird vorgeschlagen, die Bahnlinie durch völlig neue Röhren parallel zu führen.

Kreuzungsfrei ein- und ausfädeln

Schwierig ist auch die Situation im Knoten Köln. Neben zahlreichen kleineren Maßnahmen gibt es hier ebenfalls ein Großprojekt: den Bau einer Westspange. Um das S-Bahn-Netz in Richtung Bonn und Eifel ausbauen zu können, soll die heute schon viergleisige Strecke mitten durch die Stadt auf sechs Gleise erweitert werden. Auch für die Hohenzollernbrücke, die sechsgleisig über den Rhein führt, gibt es Überlegungen, insbesondere im S-Bahn- und Regionalverkehr die Kapazitäten zu verbessern. Hinzu kommen im Großraum Köln zahlreiche kleinere Maßnahmen, wie sie bundesweit auch an vielen anderen Stellen in der Schieneninfrastruktur empfohlen werden. Häufig sind es kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelungen sich verbindender und sich

i MILLIONEN STATT MILLIARDEN

Angesichts der Vielzahl von über 800 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Bahninfrastruktur betont VDV-Vizepräsident Joachim Berends, dass es sich keinesfalls um Maximalforderungen in Milliardenhöhe handelt: „Mehr als die Hälfte der in der Liste enthaltenen Maßnahmen sind mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz realisierbar. Es handelt sich hierbei um kleine und mittlere Vorhaben, die im Vergleich zu den großen Projekten des Bedarfsplans für den Ausbau der Bundesschienenwege wesentlich schneller und effizienter umgesetzt werden können.“

Gleichwohl fordert der VDV eine deutliche Erhöhung der Haushaltsmittel für den Titel „Engpassbeseitigung und Umsetzung D-Takt“ im Bundeshaushalt 2024. VDV-Vizepräsident Veit Salzmann: „Wir haben blinde Flecken im Netz. Viele kleine und mittlere Maßnahmen, die notwendig sind, um einen modernen Infrastrukturstandard und ein attraktives Schienenangebot zu gewährleisten, fallen weiterhin durchs Raster. Wir brauchen umgehend eine klare Rechtsgrundlage und eine perspektivische Erweiterung des jährlichen Haushaltsrahmens auf mindestens 150 Millionen Euro.“

Vielfach ist in den letzten Jahrzehnten Infrastruktur abgebaut worden, die in der Epoche der individuellen Vollmotorisierung entbehrlich schien: Gleise, Weichenverbindungen, Abstell- und Begegnungsmöglichkeiten. Als Negativbeispiel wird etwa die Strecke von Halle nach Halberstadt in Sachsen-Anhalt aufgeführt: Nach dem Rückbau von Kreuzungsmöglichkeiten sei die Streckenkapazität gesunken, und die Pünktlichkeit habe sich „drastisch verschlechtert“, heißt es in dem Papier. Gefordert wird ein – zumindest – teilweise zweigleisiger Ausbau.

In der Maßnahmenliste sind zahlreiche Vorschläge in allen Bundesländern zusammengestellt, um mit Blick auf das wachsende Verkehrsaufkommen und die Vorbereitungen für die Pläne des Deutschlandtaktes die nötigen Kapazitäten zu schaffen. Das beginnt bei der Wiedereinrichtung vor Jahrzehnten abgeschaffter Kreuzungsbahnhöfe und führt über den Bau von Haltepunkten an neu entstandenen Siedlungsgebieten hin zum zweigleisigen Ausbau von Strecken für attraktive Taktfahrpläne. Immer wieder wird in dem Katalog vorgeschlagen, die Elektrifizierung des Netzes voranzutreiben. Mal sind es nur wenige Kilometer, um eine Lücke zu schließen. Mal ganze Streckenäste, die noch das Revier von Dieselszügen sind. Überschlüssig kommt die Maßnahmenliste auf über 4.000 Kilometer, die sich nach Auffassung der Branche allemal für elektrischen Betrieb lohnen.

trennender Strecken, nicht selten der Bau zusätzlicher Bahnsteige, etwa um Überholungen durch schnellere Züge zu ermöglichen. Und die Installation moderner Leit- und Sicherungstechnik schafft die Möglichkeit für schnelle Zugfolgen im Abstand weniger Minuten; damit erhöht sich die Kapazität der Strecken. Zwischen Köln Hauptbahnhof und dem Bahnhof Messe-Deutz auf der anderen Rheinseite soll dann auf jedem Gleis alle zweieinhalb Minuten ein Zug rollen können.



Mehr Infos dazu:
<https://bit.ly/Investitionsbedarf>



Um schnellere Zugfolgen zu ermöglichen, sollen beispielsweise die Kapazitäten der Hohenzollernbrücke in Köln für den S-Bahn- und Regionalverkehr ausgeweitet werden.



Rollende Pipelines

ebnen den Weg zur Klimaneutralität



„Da das Pipelinennetz auch in fernerer Zukunft noch lückenhaft sein dürfte, ist der Verkehrsträger Schiene bestens geeignet, diese Mengen aufzunehmen.“

Dirk Rothe

bei DB InfraGO in der Region Süd
zuständig für Infrastrukturentwicklung
sowie Akquise und Vermarktung

Deutschland will bis 2045 eines der ersten klimaneutralen Industrieländer werden. Zu den Schlüsseltechnologien zählt, CO₂-Emissionen aufzufangen, bevor sie in die Atmosphäre gelangen und das Klima belasten. Die Bundesregierung hat dafür ihre Carbon-Management-Strategie auf den Weg gebracht, bei der es um die Abscheidung, die Speicherung und die Weiterverarbeitung des Treibhausgases geht. Eine entscheidende Rolle könnte der Schienengüterverkehr spielen.

Die Deutsche Bahn sieht hohes Potenzial für den Schienengüterverkehr beim Transport von abgeschiedenem CO₂. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Marktanalyse von DB InfraGO und des Beratungsunternehmens SRP Consulting. Demnach werden gerade wegen des fehlenden Pipelineausbaus und steigender Preise für CO₂-Zertifikate mittel- bis langfristig signifikante Transportmengen auf der Schiene erwartet. Die Verfasser der Analyse nennen für Branchen, in denen auch in Zukunft Treibhausgase unvermeidbar sind, ein Volumen von jährlich 35 Millionen Tonnen CO₂, die abzuscheiden sind.

Damit stützen sie sich auf eine Zahl der Bundesregierung. Etwa 80 Prozent dieser Menge müsste transportiert werden. „Da das Pipelinennetz auch in fernerer Zukunft noch lückenhaft sein dürfte, ist der Verkehrsträger Schiene bestens geeignet, diese Mengen aufzunehmen“, erläutert Dirk Rothe, bei DB InfraGO in der Region Süd zuständig für Infrastrukturentwicklung sowie für die Akquise und Vermarktung von Güterneuverkehren.

In einem als realistisch eingestuften Szenario geht DB InfraGO davon aus, dass im Jahr 2035 dafür etwa 50 Züge am Tag mit jeweils 30 Kesselwagen notwen-

dig wären – also etwa 18.000 Ganzzüge pro Jahr. Kann das auch in Zukunft sicherlich mehr als ausgelastete deutsche Schienennetz dieses Aufkommen verkraften? Für die Hauptachsen haben die Fachleute von DB InfraGO weniger Bedenken. Dagegen sind die vorgelagerten Streckenabschnitte sowie die Infrastrukturanschlüsse an den jeweiligen Quellen und Senken auf ihre Leistungsfähigkeit hin zu prüfen, um diese bei Bedarf zu erweitern. Mit Blick auf den gesamten Schienengüterverkehr müsse berücksichtigt werden, dass die Transporte der fossilen Energieträger Kohle und Erdöl weiter rückläufig sein werden. Wegfallende Transporte können durch einen Teil der Neuverkehre ersetzt werden.

geschlossen, bisherige Hürden zum Transport und zur Speicherung von Kohlendioxid zu beseitigen. „CCS und CCU sollen in Deutschland ermöglicht werden, sonst sind die Klimaschutzziele nicht zu erreichen“, sagte Robert Habeck, Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz. Die Technologien zur CO₂-Abscheidung sind bereits verfügbar und so weit entwickelt, dass sie in Pilotprojekten erprobt werden können.

Unternehmen dezentral verteilt

Für ihre Marktanalyse führten DB InfraGO und SRP Consulting zahlreiche Interviews mit Unternehmen, die den Schienengüterverkehr nutzen. Zudem wurden Daten des Statistischen Bundesamts und der jeweiligen Landesämter ausgewertet. „Fraglich ist nicht, ob ein Transportbedarf besteht, sondern wann der CO₂-Transport notwendige Realität wird“, so Dr. Hans-Christian Rabenhorst, geschäftsführender Partner bei SRP Consulting: „Der Markt erscheint klar, und er ist bereit.“ Die Unternehmen, die prozessbedingt und unvermeidbar CO₂ produzieren, verteilen sich dezentral über ganz Deutschland – mit den entsprechend viel-

Vor allem in der Kalk- und Zementproduktion, in Teilen der Chemieindustrie, bei der Herstellung von Glas sowie bei der Verbrennung von Abfällen entsteht CO₂, das sich auch künftig nicht vermeiden lässt. Damit diese Bereiche ebenfalls klimaneutral wirtschaften können, sollen Carbon Capture and Storage (CCS) – also die Abscheidung von Kohlendioxid und dessen Speicherung in der Nordsee – sowie Carbon Capture and Utilization (CCU) zum Einsatz kommen. Letzteres bezeichnet die Abscheidung, den Transport und die anschließende Nutzung des Gases für weitere Prozesse – etwa der Produktion von Chemikalien oder synthetischen Kraftstoffen. „Die Industrieanlagen großer CO₂-Emittenten verfügen in der Regel über Gleisanschlüsse“, sagt Pascal Steidel, bei DB InfraGO Referent für Marktentwicklung: „Die Transportketten – etwa bei der Kalkindustrie – sind schon von der Schiene aus gedacht.“



„Die Transportketten – etwa bei der Kalkindustrie – sind schon von der Schiene aus gedacht.“

Pascal Steidel

bei DB InfraGO Referent für Marktentwicklung

fältigen Transportrelationen. In den nächsten Schritten wollen DB InfraGO und SRP Consulting ihre Kunden dabei unterstützen, eventuelle Pilotprojekte umzusetzen und ihre CO₂-Transporte per Güterzug zu realisieren.

Damit könnte die ohnehin klimafreundliche Schiene unter Beweis stellen, dass sie beim Transport eine Schlüsseltechnologie ist, die die Transformation zu grünen Energieträgern ermöglicht. Eine vergleichbare Marktuntersuchung hat die damalige DB Netz mit SRP Consulting vor zwei Jahren zum Transport von Wasserstoff durchgeführt. Sie kam zu dem Ergebnis, dass der Schienengüterverkehr den Unternehmen Lösungen bieten kann, die auch kurzfristig funktionieren („VDV Das Magazin“ berichtet). Schritt für Schritt wird mittlerweile die H₂-Infrastruktur ausgebaut. Infos zu Terminalstandorten, einen Bedarfsrechner für H₂-Züge sowie Infos zu Herstellern entsprechender Waggons gibt es jetzt auch unter „Railway Tools“.



Mehr Infos dazu unter:
railway.tools/#/de/hydrogen



Überholvorgang abgebrochen?



Ein moderner E-Bus zieht in München an einem älteren Stadtbus vorbei. Bremsen die aktuellen Kürzungen der Fördermittel für alternative Antriebstechniken die Verkehrswende aus?

Jahrelang zählte der öffentliche Verkehr zu den Vorreitern der Verkehrswende. Der E-Bus ist der Trendsetter für den klimafreundlichen Liniendienst heute und morgen. Doch neue Prioritäten der Bundesregierung bedrohen die weitere Aufstockung der abgasfreien Flotten. Weil staatliche Fördermittel für die Beschaffung der sauberen Fahrzeuggeneration rigoros zusammengestrichen werden, müssen die Unternehmen teilweise wieder Dieselflotten beschaffen. Die kosten nur die Hälfte, aber ihr Einsatz ist spätestens in zehn Jahren durch EU-Vorschriften verboten.



„Vor dem Hintergrund der neuen Prioritäten scheint die Bundesregierung das politische und gesellschaftliche Ziel der Verkehrswende leichtfertig aufzugeben.“

Werner Overkamp
VDV-Vizepräsident

die zumeist kommunalen Betreiber kaum alleine stemmen können. Mit zwölf Prozent Elektrofahrzeugen hat die Nahverkehrsbranche bereits einen dreimal so hohen Anteil an klimafreundlicher Technologie wie der Individualverkehr. Doch der Umkehrschluss zeigt die Dimensionen der Aufgabe: Nach wie vor fahren 88 Prozent der Busse mit Dieselmotoren – überwiegend mit bereits umweltschonenden Aggregaten der Norm Euro VI. Selbst diese wird von der in der Europäischen Union geltenden Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) als „nicht sauber“ zumindest langfristig quasi verboten. Und mehr noch: EU-Rat und -Parlament haben beschlossen, dass 90 Prozent der neu in den Markt gebrachten Stadtbusse ab dem Jahr 2030 emissionsfrei sein müssen, ab 2035 dann 100 Prozent.

Bis ins nächste Jahr wollten die Verkehrsunternehmen den Anteil ihrer E-Busse auf rund 10.000 Fahrzeuge erhöhen, dann immerhin 20 Prozent des gesamten Fuhrparks. Doch dieser Beitrag zur Verkehrswende ist jetzt fraglich geworden. Die Finanznöte der Ampelkoalition bei den Haushaltsberatungen führen zu erheblichen Kürzungen bei den Fördermitteln. Rund 77 Millionen Euro weniger stehen für die Bestellung von Bussen mit alternativen Antrieben und für die Umrüstung von Betriebshöfen in diesem Jahr bereit. Geblieben sind 459 Millionen Euro. Zwar sieht der Klima- und Transformationsfonds (KTF) des Bundes für 2025 wieder eine leichte Aufstockung der Finanzierungshilfen vor (plus 2,4 Millionen Euro im Vergleich zu 2024), doch soll das Förderprogramm bis 2029 stufenweise auslaufen. Zugleich ist der überwiegende Teil der Mittel bereits in bestehenden Bewilligungen für Projekte gebunden. Das bremst den weiteren Einsatz emissionsfreier Antriebe bei den E-Bussen erheblich. Die deutsche Verkehrspolitik schafft damit nun Fakten, die vor Ort den Verkehrsunternehmen die Klimaschutzziele unerreichbar machen. „Vor dem Hintergrund der neuen Prioritäten scheint die Bundesregierung das poli- →

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) hatte vor gut einem Jahr vollmundig verkündet: „Bis 2030 soll jeder zweite Stadtbus elektrisch fahren.“ Daraus wird wohl nichts. Rund 50.000 Linienbusse sind Tag für Tag in Stadt und Land unterwegs. Lediglich 6.000 von ihnen sind E-Busse. Geordert wurden sie mit erheblicher staatlicher Unterstützung, denn die neue Antriebstechnologie und der Aufbau der für sie erforderlichen Infrastruktur mit Ladestellen und speziell ausgerüsteten Betriebshöfen erfordert Investitionen in Größenordnungen, welche

tische und gesellschaftliche Ziel der Verkehrswende leichtfertig aufzugeben“, bilanziert VDV-Vizepräsident Werner Overkamp. Bislang sei die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe im ÖPNV ein zentraler Baustein für die Klimaschutzziele gewesen.

Neue Busse überwiegend Verbrenner

Eine aktuelle Branchenumfrage unter VDV-Mitgliedsunternehmen verdeutlicht die Dimensionen. Aufgrund der fehlenden Fördermittel müssen die Verkehrsbetriebe in den

Städten völlig neu disponieren. Ursprünglich sollten in diesem und dem nächsten Jahr rund 2.400 Busse mit Elektroantrieb bestellt werden. Dieses Auftragsvolumen muss zwangsläufig auf gut 40 Prozent zusammengestrichen werden. Luft nach oben gibt es kaum, eben weil der überwiegende Teil der zur Verfügung stehenden Fördermittel bereits gebunden ist. Da die Erneuerung der Fahrzeugflotten in den Unternehmen kontinuierlich weitergehen muss, bedeutet das auch: Knapp 60 Prozent der Stadtbusse, die in den nächsten Jahren neu in Betrieb gehen, werden einen Diesel- oder Gasantrieb haben – obwohl es gerade der Verkehrssektor ist, der sich mit der Reduktion seiner umweltschädigenden Auswirkungen besonders schwertut.

Werner Overkamp weist auf einen weiteren Aspekt hin: Die E-Bus-Bestellungen hätten bislang den Fahrzeugherstellern wichtige Aufträge und zukunftssträchtige Arbeitsplätze gesichert. „Es war ein Industrieförderprogramm in schwierigen wirtschaftlichen Zeiten.“ Eine „verlässliche Finanzierungskulisse“ für Herstellung und Vertrieb von Fahrzeugen, Ladesäulen und anderen Komponenten müsse auch künftig europaweit gesichert sein, damit die Weiterentwicklung umweltfreundlicher und klimaneutraler Technologien für den E-Bus-Markt nicht abbreche. Die Industrie werde erfahrungsgemäß nur dann am Ball bleiben, wenn es eine anhaltende Investitionsförderung bei Bund und Ländern gebe und somit eine langfristige Auftragslage zu erwarten sei.

Auf der Suche nach Auswegen aus dem Förderdilemma schlagen die Experten des VDV vor, die Unterstützung der E-Bus-Projekte künftig alternativ über die Instrumente des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) sicherzustellen. Das sollte sich problemlos in die bestehenden Fördertatbestände des GVFG einreihen lassen. Sinnvoll wäre es allerdings, die Finanzierungsmöglichkeiten des Gesetzes dann auch mit einer Aufstockung der Mittel zu erhöhen – denn der flächendeckende Einsatz des E-Busses liegt noch in weiter Ferne.



Die Investitionen in neue Antriebstechnologien und die Umrüstung der Betriebshöfe wie hier in Berlin sind für viele kommunale Verkehrsunternehmen häufig alleine nicht zu stemmen.



Mehr Infos dazu unter:
www.vdv.de/e-mobilitaet-und-mehr.aspx



VDV-Jahrestagung:

Rheinbahn spendet 10.000 Euro für soziale Zwecke



Rheinbahn-Vorstandssprecherin Annette Grabbe (l.) überreichte Anja Eschweiler (M.) und Natalia Köhler vom Förderverein Kinder- und Jugendhospiz Regenbogenland den Spendenscheck.

In Düsseldorf haben sich drei soziale Einrichtungen über eine Spende der Rheinbahn gefreut. Das Verkehrsunternehmen hatte als Gastgeber der VDV-Jahrestagung auf Abschiedsgeschenke für die Teilnehmenden verzichtet. Stattdessen sollten 10.000 Euro an den guten Zweck gehen. An welchen, durften die Gäste des Branchentreffs per Onlineabstimmung festlegen. 68 Prozent sprachen sich für das Kinder- und Jugendhospiz Regenbogenland aus. Dem Stimmanteil entsprechend erhielten Natalia Köhler und Anja Eschweiler vom Förderverein des Regenbogenlandes einen Scheck über 6.800 Euro von Rheinbahn-Vorstandssprecherin Annette Grabbe. Zudem gingen 2.100 Euro an die örtliche

Jugendberufshilfe und 1.100 Euro an die Diakonie Düsseldorf.

Bei der diesjährigen VDV-Jahrestagung standen die Mitarbeitenden und Fahrgäste im Mittelpunkt („VDV Das Magazin“ berichtete). Deswegen wollte die Rheinbahn lokale Einrichtungen unterstützen, die seit vielen Jahren mit Menschen arbeiten. „Das Regenbogenland begleitet junge Menschen mit lebensverkürzenden Krankheiten in besonderer und liebevoller Weise“, unterstrich Annette Grabbe die gesellschaftliche Bedeutung der Projekte: „Die Jugendberufshilfe und die Diakonie leisten Großartiges bei der Integration von Jugendlichen in den Arbeitsmarkt. Wir sind sicher, dass unsere Spenden sehr gut aufgehoben sind.“

**MOBILITÄTS
WENDE
AUSGEBREMS
LET'S TALK**

Talkrunde im Pressehaus Stuttgart (v. l.): David Weltzien (DB Regio Baden-Württemberg), Prof. Dr. Alexander Pischon (VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg), Verkehrsminister Winfried Hermann, Moderator Andreas Geldner (Stuttgarter Zeitung), Dr. Susanne Herre (IHK Region Stuttgart) und Dr. Susanne Nusser (Städtetag Baden-Württemberg)

Willensbildung im Dialogformat

„Mobilitätswende ausgebremst?“ Unter diesem provokanten Titel haben DB Regio und der VDV ein gemeinsames Dialogformat gestartet. Die Diskussionsveranstaltungen werden von regionalen Medienpartnern inhaltlich und organisatorisch begleitet. Auftakt war Anfang Juli mit der F.A.Z. Rhein-Main-Zeitung in Frankfurt. Nach der Fortsetzung Mitte Juli in Stuttgart sind weitere Veranstaltungen im laufenden und kommenden Jahr geplant.

Der Rückzug des Bundes aus der E-Busförderung und kein klares Bekenntnis zur Finanzierung des Deutschland-Tickets über das Jahresende hinaus: Das sind nur zwei der Themen, die den Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrsbranche derzeit die Sorgenfalten auf die Stirn treiben. Es lief schon mal besser für die Mobilitätswende. Ob sie wohlmöglich sogar von der Politik komplett ausgebremst wird, ist das Thema einer Reihe von regionalen Diskussionsveranstaltungen, die DB Regio und der VDV ins Leben gerufen haben.

Deutschland braucht einen attraktiven und leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr – und die entsprechenden Investitionen: Die Botschaft ist bekannt. Allein fehlt es mancherorts an politischem Willen und finanziellen Möglichkeiten. „Wenn die Mobilitätswende nicht scheitern soll, muss der Fokus öffentlicher Debatten dringend auf Themen wie Angebot, Finanzierung oder Digitalisierung gerichtet werden“, sagt Alexander Möller, VDV-Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV: „Das Deutschland-Ticket allein reicht nicht.“

Diesen Beitrag zur politischen Willensbildung und zur Herstellung eines breiten gesellschaftlichen Einvernehmens wollen DB Regio und der VDV mit der Reihe „Mobilitätswende ausgebremst?“ leisten. Angebotsausbau, fehlende Arbeitskräfte, Digitalisierung, unsichere Finanzierung und politische Unsicherheiten: Der Nahverkehr steht vor großen Herausforderungen.

Den Auftakt machten im Sommer zwei Veranstaltungen in Frankfurt und Stuttgart, bei denen auch Kaweh Mansoori, Wirtschafts- und Verkehrsminister von Hessen, und sein baden-württembergischer Kollege Winfried Hermann mitdiskutierten. Jeweils rund 120 Gäste verfolgten die Diskussionen vor Ort und mehrere hundert Zuschauerinnen und Zuschauer im Livestream.

In Stuttgart hatte Winfried Hermann (Grüne) „echte News“ dabei: Kurz zuvor hatte die grün-schwarze Landesregierung nach monatelangen Verhandlungen das Mobilitätsgesetz auf den Weg gebracht. Es schafft

unter anderem die Grundlage für die Einführung eines sogenannten Mobilitätspasses. Kommunen sollen damit die Möglichkeit haben, mit einer Nahverkehrsabgabe den Ausbau ihres ÖPNV zu finanzieren. Winfried Hermann bezeichnete das als „großen Durchbruch“. Zuvor hatte Moderator Andreas Geldner die Ergebnisse einer Umfrage unter Leserinnen und Lesern der Stuttgarter Nachrichten und der Stuttgarter Zeitung präsentiert. Grundsätzlich wären etwa drei Viertel bereit, für den ÖPNV-Ausbau mehr zu bezahlen: fünf Prozent über Fahrpreise, 20 Prozent über Abgaben und 51 Prozent über Steuern. Um die Finanzierungslücke im Nahverkehr zu schließen, regte Prof. Dr. Alexander Pischon an, von den mehr als 30 Milliarden Euro an teils klimaschädlichen Subventionen im Verkehrsbereich, darunter das Dienstwagenprivileg, „zehn bis 15 Prozent nicht abzuschaffen, aber klüger zu verteilen“. Der Vorsitzende der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg und Geschäftsführer des Karlsruher Verkehrsverbunds machte eine einfache Rechnung auf: „Alle Menschen zwischen 18 und 65 zahlen 20 Euro im Monat für Verkehr und fahren dafür frei – bundesweit wie beim Deutschland-Ticket: Das würde funktionieren, wenn wir alle nehmen.“

„Perspektive für das D-Ticket schaffen“

Politisch interessant war auch die Diskussion in Frankfurt. Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Kaweh Mansoori (SPD) forderte, das Deutschland-Ticket zu einem dauerhaften Angebot zu machen – und stellte sich damit gegen einen Parteitagbeschluss seines Koalitionspartners CDU. Die hessischen Christdemokraten hatten sich kurz zuvor auf ihrem Landesparteitag dafür ausgesprochen, das D-Ticket auslaufen zu lassen. „Das Deutschland-Ticket ist die größte Innovation bei Bus und Bahn seit Jahrzehnten, und deswegen müssen wir dafür eine Perspektive schaffen“, betonte Kaweh Mansoori. Aus Sicht der Verkehrsunternehmen und -verbände forderte Prof. Knut Ringat, Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) und

VDV-Vizepräsident, langfristige Garantien für die Fortführung des D-Tickets. Nötig sei „eine vernünftige Finanzierung für fünf oder besser für zehn Jahre“. So hätten die Verkehrsverbände die Chance, ihre Tarifangebote weiter zu vereinfachen, die Tickets verstärkt an Automaten zu verkaufen und Vertriebskosten einzusparen.

Nicht nur mit den Entscheiderinnen und Entscheidern aus Politik, Kommunen, Wirtschaft und der ÖPNV-Branche werden bei „Mobilitätswende ausgebremst?“ die regionalen und überregionalen Verkehrsthemen diskutiert, sondern auch mit den Menschen, um die es eigentlich geht: die Nutzerinnen und Nutzer von Bussen und Bahnen.

Medien beleuchten Nahverkehr vor Ort

Zum Konzept der Veranstaltungsreihe gehört auch die Begleitung durch Beiträge in den Medien der jeweiligen Region. Die Rhein-Main-Zeitung der F.A.Z. als eine der reichweitenstärksten Tageszeitungen der Region und das Verlagshaus Stuttgart mit der Stuttgarter Zeitung und den Stuttgarter Nachrichten als reichweitenstärkste Tageszeitungen Baden-Württembergs beleuchteten in mehreren redaktionellen Beiträgen und Interviews ihrer Print- und Online-medien die Situation des Nahverkehrs vor Ort. In der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung erschienen zudem bundesweite Sonderveröffentlichungen zum Thema.

Durch die Reaktionen auf die ersten beiden Diskussionsrunden und die Medienkooperationen fühlen sich die Veranstalter nun bestärkt, die Reihe in anderen Regionen fortzusetzen. Für den Spätherbst sind zwei weitere Formate vorgesehen, ehe sie in 2025 fortgeführt werden.



Mitschnitte unter:
bit.ly/Towergespräch_FF
bit.ly/stuttgart_gespraech



F.A.Z.-Towergespräch in Frankfurt (Foto l., v. l.): Dr. Jürgen Dieter (Hessischer Städtetag), Dr. Klaus Vornhusen (Konzernbevollmächtigter der DB für Hessen), Prof. Knut Ringat (RMV), Verkehrsminister Kaweh Mansoori und Moderator Carsten Knop (F.A.Z.) In einer weiteren Gesprächsrunde (r.) hoben Ulrich Caspar (IHK Frankfurt), Susanne Haus (Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Handwerkskammern) und Kerstin Jerchel (VGF Frankfurt) (v. l.) die Bedeutung des ÖPNV für die regionale Wirtschaft hervor.





Mobilitätsnetzwerk Bildung: *Auf kurzem Weg zum Wissen*

Wissen bewahren und Erfahrung direkt weitergeben – das wird angesichts der bevorstehenden Welle von Verrentung für die Verkehrsunternehmen zunehmend zur Herausforderung. Mit dem Mobilitätsnetzwerk Bildung stellt die VDV-Akademie jetzt eine Plattform zur Verfügung, über die Mitarbeitende der Verkehrsbranche Kontakte knüpfen und informell lernen können.

**moNet
Bildung**

Bis 2030 gehen voraussichtlich 80.000 Beschäftigte im ÖPNV in den Ruhestand. Während der Verlust an Wissen und Erfahrung aufgefangen werden muss, steigt gleichzeitig der Bedarf an Fachkräften. Um die Verkehrsunternehmen bei dieser Herausforderung zu unterstützen, liefert das Projekt „NetÖV“ einen Lösungsvorschlag: Mitte September startete das Mobilitätsnetzwerk Bildung, kurz „MoNet Bildung“. Gesprochen wie der Name des berühmten französischen Malers, handelt es sich dabei um ein Onlineportal, das einen zentralen Zugang sowie eine Übersicht über die umfangreichen, branchenweiten Weiterbildungsmöglichkeiten bietet.

Das Projekt vernetzt elf bestehende Weiterbildungs- und Wissensplattformen. „Damit wollen wir eine vielfältige und umfassende Bildungsinfrastruktur für die Beschäftigten im ÖPNV si-

cherstellen“, sagt Stefanie Menke, Projektleiterin und Mitbegründerin des Mobilitätsnetzwerks Bildung. Das Portal bündelt somit die Weiterbildungs- und Informationsangebote verschiedener Anbieter.

Informelles Lernen läuft eher nebenbei
„Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem informellen Lernen“, erklärt die Mitarbeiterin der VDV-Akademie: „Das ist das Lernen, was im Alltag und am Arbeitsplatz eher nebenher passiert.“ Beispiele dafür seien der kollegiale Austausch, das Erleben des Arbeitsplatzes oder das Netzwerken auf Tagungen und Messen. Persönliche Begegnungen sind in der Branche nach wie vor eine beliebte Austauschmöglichkeit, aber auch digitale Angebote werden immer gefragter.

Auf der Onlineplattform können sich Nutzerinnen und Nutzer zu sechs Themenbereichen austauschen: Betrieb und Technik, Marketing und Vertrieb, Qualität und Recht, Personal und Bildung, Innovation und Zukunft sowie Gesundheit und Sicherheit. Das Portal ist

so konzipiert, dass die Nutzerinnen und Nutzer auch im digitalen Raum nah- und erreichbar werden. Um am Wissensaustausch teilzunehmen, muss ein Profil angelegt werden. Dort können Angaben zum Fachgebiet und zu Interessen gemacht werden. Angezeigt wird auch, wie oft jede und jeder Einzelne etwas beigetragen hat und ob andere ihre Beiträge hilfreich fanden. Die eigene Expertise wird in Form einer Wissenslandkarte dargestellt. Andere sehen auf diese Weise, in welchen Themenfeldern es Ansprechpersonen gibt. „Das kann den Arbeitsalltag erheblich erleichtern“, berichtet Stefanie Menke: „Die Mitarbeitenden erhalten nicht nur einen Einblick in Best Practices anderer Verkehrsbetriebe, sondern können auch gemeinsam an Lösungen für ähnliche Probleme arbeiten.“ Auf diese Weise entsteht ein Netzwerk von Fachleuten, bei dem die Nutzerinnen und Nutzer schrittweise selbst zu Expertinnen und Experten ihres jeweiligen Bereichs werden.

System gibt personalisierte Empfehlungen
Auf der Suche nach passenden Weiterbildungsangeboten setzt die Anwendung auf ein Empfehlungssystem. Dabei stehen die individuellen Bedarfe im Vordergrund. Auf Basis der bisherigen Expertise und der angegebenen

i MOBILITÄTSNETZWERK BILDUNG („MONET BILDUNG“)

Das Mobilitätsnetzwerk Bildung („MoNet Bildung“) wurde im Zuge des Projekts „NetÖV“ entwickelt. Es richtet sich an Personalverantwortliche, Führungskräfte und Mitarbeitende. Gefördert wird die Plattform im Rahmen des Innovationswettbewerbs „Invite“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) und vom Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB).



Interessen schlägt die Plattform personalisierte Weiterbildungsmöglichkeiten vor.

Vor dem offiziellen Start parallel zur VDV-Bildungskonferenz hat die VDV-Akademie einen Prototypen des Systems den ganzen Sommer lang mit „Friendly Users“ getestet. Stefanie Menke: „Wir haben sehr viel positives Feedback und eine Reihe von Anregungen erhalten, die wir noch umgesetzt haben.“



Mehr Infos dazu unter:
www.monet-bildung.de
www.netoev.de



DREI FRAGEN AN Stefanie Menke (Foto) erläutert, wie „MoNet Bildung“ bei der Suche nach dem passenden Bildungsangebot weiterhilft.

Warum ist eine Plattform wie „MoNet Bildung“ so wichtig?

» **Stefanie Menke:** Die Suche nach den passenden Weiterbildungsmöglichkeiten wird dadurch unglaublich einfach. Denn die Sicherung und Auffindbarkeit von Wissen sowie das informelle Lernen sind für die Branche besonders wichtig – allein schon vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und des Fachkräftemangels. Digitalisierung, Antriebswende und Automatisierung erfordern einen unkomplizierten Zugang zum entsprechenden Know-how. Zudem gibt es bei Bussen und Bahnen vielfältige Berufsfelder, die maßgeschneiderte Weiterbildungsmöglichkeiten brauchen. Den Zugang gibt es jetzt über „MoNet Bildung“.

Warum ist der persönliche Austausch unter Fachleuten ein wesentliches Merkmal der neuen Plattform?

» Der Austausch unter Kolleginnen und Kollegen aus verschiedenen Verkehrsbetrieben ist essenziell, weil er den Wissenstransfer und die Zusammenarbeit über

Unternehmensgrenzen hinweg fördert. Das ist nicht nur sehr wertvoll für den Arbeitsalltag, sondern stärkt auch das gesamte Netzwerk unserer Branche. Mitarbeitende profitieren von den Erfahrungen anderer und können gemeinsam Lösungen für branchenweite Herausforderungen erarbeiten. Damit erweitern sie Schritt für Schritt ihr eigenes Fachwissen.

Inwiefern können die Mitarbeitenden der Branche von „MoNet Bildung“ profitieren?

» „MoNet Bildung“ soll ein Beitrag sein, den Wandel hin zu nachhaltiger Mobilität zu unterstützen. Die gebündelten Weiterbildungsangebote ermöglichen es den Mitarbeitenden, sich auf die Anforderungen der Mobilitätswende vorzubereiten und ihre beruflichen Kompetenzen gezielt auszubauen. Das System integriert Funktionen, die bereits aus dem Alltag bekannt sind, etwa vom Onlineshopping. Das gewährleistet eine einfache und intuitive Bedienung, sodass alle Userinnen und User die für sie relevanten Angebote schnell und unkompliziert finden können.

Digital ans D-Ticket



Das Deutschland-Ticket kommt auf Android-Smartphones nun auch in die digitale Geldbörse „Wallet“ von Google. Zusammen mit dem Softwarekonzern haben der VDV eTicket Service und das Paderborner Verkehrsunternehmen Paderprinter eine entsprechende Lösung realisiert. Profitieren können vor allem kleinere und mittlere Verkehrsunternehmen, für die sich eine eigene App nicht lohnt. Die Projektpartner haben dafür die vom VDV eTicket Service entwickelte Motics-Technologie in die „Google Wallet“ integriert.

Um ihre Tickets digital verkaufen zu können, nutzen Verkehrsunternehmen ohne eigene App bevorzugt Webshops. Für ihre Fahrgäste stellt sich jedoch die Frage, wie sie das digitale Ticket aus dem Webshop sicher im Smartphone ablegen können. „Motics“ kann kopiergeschützte Tickets erstellen und speichern. Der Name steht für Mobile ticketing crypto service – ein Kopierschutz, mit dem hochpreisige Tickets auf dem Smartphone abgesichert und einfacher kontrollierbar gemacht werden können („VDV Das Magazin“ berichtete). Hintergrund ist, dass mit der Einführung des D-Tickets nicht nur eine Digitalisierungswelle durch den

deutschen ÖPNV-Vertrieb ging, sondern seitdem auch Betrugsversuche und Angriffe auf die Fahrgeldeinnahmen zunehmen. „Motics kann Teile dieser Angriffe verhindern“, sagt Daniel Ackers, Pressesprecher des VDV eTicket Service: „aber die Implementierung in bestehenden Apps und Vertriebssystemen der Verkehrsunternehmen benötigt zeitliche und finanzielle Ressourcen.“

Seit August steht die neue Lösung allen deutschen Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Für sie eröffnen sich dadurch zwei neue Vertriebswege. Zum einen erlaubt „Web2Wallet“ den Verkauf des gesamten Tarifsortiments aus dem Webshop und das sichere Speichern auf dem Smartphone – auch ohne eigene App. Eine weitere Option ist der direkte Kauf aus der Routenführung in „Google Maps“ und das sichere Speichern in der Wallet. Hierzu können vor allem Gelegenheitskunden ihr Google-Konto nutzen, ohne sich extra registrieren zu müssen.

Weitere Infos unter: www.eticket-deutschland.de/motics

EINFACHER DIREKTVERKAUF

- 1** Direktkauf über Google Maps oder die Verkehrsunternehmen
- 2** Ticketkauf über Bezahlanbieter und den Kauf bestätigen
- 3** Sicheres Speichern in der Wallet und Beleg anzeigen

Beispielhafte Abbildung des Vorgangs

15.000

EURO KANN EIN
BUSFÜHRERSCHEIN
DIE UNTERNEHMEN
KOSTEN



” Wir müssen es schaffen, dass wir interessierten Nachwuchs durch gestraffte Ausbildungen so sicher wie gewohnt, aber schneller und kostengünstiger als bisher ans Lenkrad bringen.

Werner Overkamp
VDV-Vizepräsident und
Chef der STOAG Stadtwerke Oberhausen

Mit zufriedenenem Lächeln von der Testfahrt in die Ausbildung

Den Führerschein zu machen, ist eine teure Angelegenheit. Das betrifft nicht nur die Fahrerlaubnis für das private Auto, sondern in noch höherem Maß den Busführerschein. In der Not des wachsenden Mangels beim Fahrpersonal sucht die Branche deshalb nach Möglichkeiten, die Ausbildung für den Platz hinter dem Steuer effizienter zu machen: Verkürzte Schulungen je nach persönlicher Qualifikation könnten den Nachwuchs schneller in den Bus bringen und zugleich die hohen Kosten für die Vermittlung von Theorie und Praxis senken.

Von jetzt auf gleich ans Lenkrad, und dann den zwölf Meter langen Zwanzigtonner ein Stück weit durch ein Gewerbegebiet jonglieren – natürlich sicher geleitet vom Fahrlehrer, der das alle Tage macht. Mit dieser Aktion hatten die Stadtwerke im westfälischen Münster im Frühjahr auf sich aufmerksam gemacht. Gesucht wurde die nächste Generation von Busfahrerinnen und Busfahrern. Gemeinsam mit dem örtlichen Job-Center hatten die Stadtwerke rund 150 Frauen und Männer auf einen Betriebshof eingeladen, um dort für den Mangelberuf zu werben. Durchaus mit Erfolg: Am Ende des Tages hatten sich 15 der Eingeladenen dafür entschieden, die Ausbildung zu beginnen. Die ersten Verträge waren schon auf dem Hof unterzeichnet worden. Viele der Probanden hätten nach ihrer Testfahrt hinterm Lenkrad den Bus „mit einem zufriedenen Lächeln“ verlassen, berichtete der Westdeutsche Rundfunk.

In Augsburg setzen die Verkehrsbetriebe der Stadtwerke mit einem Vier-Punkte-Programm darauf,

ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die Busflotte möglichst individuell abgestimmte Arbeitsplätze zu bieten. Ein Punkt sind „Wunschkonzepte“: Wie lässt sich die Arbeitszeit möglichst nah an die Erfordernisse der jeweiligen persönlichen Lebenssituation anpassen? Stadtwerke-Geschäftsführer Rainer Nauerz: „Wir können da bereits einen guten Wert von 90 Prozent angeben, wir versuchen aber, noch mehr zu erreichen.“

20.000 Menschen fehlen beim Fahrpersonal
Münster und Augsburg: zwei kommunale Verkehrsunternehmen, die wie viele andere immer stärker mit dem Mangel beim Fahrpersonal konfrontiert sind. Mit wachsender Intensität wird landauf, landab nach Mitteln und Wegen gesucht, den Engpass zu beheben oder zumindest zu lindern. „Schon heute fehlen bundesweit 20.000 Menschen für den Dienst hinter dem Buslenkrad im ÖPNV. Dies hat zur Folge, dass rund 80 Prozent der Unternehmen aufgrund des Fahrpersonalmangels von mittelschweren bis erheblichen Auswirkungen →



Öffentlicher Verkehr ist Daseinsvorsorge und benötigt Personal. Deutschlandweit arbeiten mehr als 100.000 Menschen als Busfahrerinnen und Busfahrer.



gen auf ihr Unternehmen berichten", heißt es in einem aktuellen gemeinsamen Positionspapier des VDV und des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen (bdo). „Fahrpläne werden infolgedessen ausgedünnt, Fahrten fallen aus. Nicht nur die Verkehrswende ist in Gefahr – ein Systemversagen droht.“ Vor dem Hintergrund, dass mehr als die Hälfte des Fahrpersonals älter ist als 50 Jahre, werden bis 2030 rund 50.000 bis 60.000 Fahrerinnen und Fahrer im ÖPNV fehlen, haben die beiden Branchenverbände errechnet. Mehr Bedarf entstehe zudem durch den beabsichtigten weiteren ÖPNV-Ausbau für die Mobilitätswende und in den nächsten Jahren für die zahlreichen Schienenersatzverkehre bei den großen Sanierungsprojekten der Deutschen Bahn.

Einfacher den Führerschein machen

Während die Verkehrsunternehmen schon von sich aus bemüht sind, attraktive Arbeitsplätze für Busfahrerinnen und Busfahrer zu schaffen, wollen VDV und bdo die Rahmenbedingungen für den Erwerb des Busführerscheins verbessern. VDV-Vizepräsident Werner Overkamp, Chef der STOAG Stadtwerke Oberhausen: „Die Hürden sind einfach zu hoch. Wir müssen es schaffen, dass wir interessierten Nachwuchs durch gestraffte Ausbildungen so sicher wie gewohnt, aber schneller und

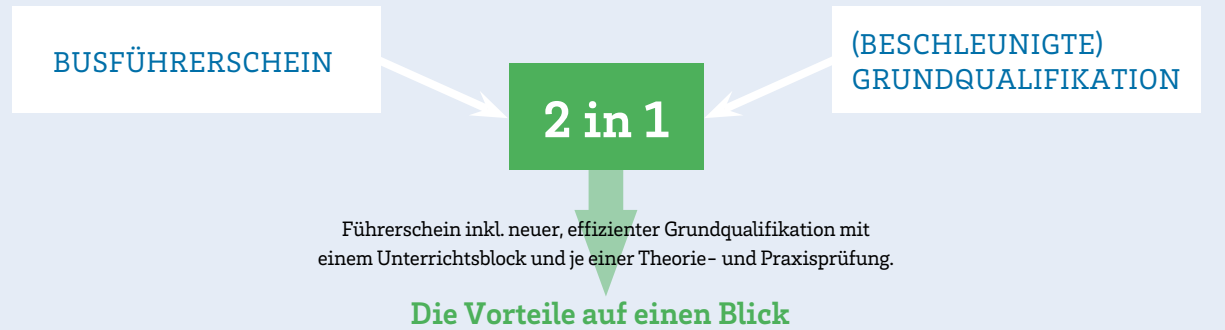
kostengünstiger als bisher ans Lenkrad bringen.“ Das ist nicht ganz einfach, denn wie für jede Fahrerlaubnis gibt es auch für den Busführerschein umfangreiche gesetzliche Regelungen mit reichlich bürokratischem Aufwand. Die Fachleute der Verbände haben sich durch die komplexen Vorschriften für die Ausbildung gearbeitet und in dem gemeinsamen Positionspapier Schritte aufgezeigt, wie eine straffer organisierte Schulung die wachsende Notsituation des ÖPNV zumindest teilweise entspannen könnte.

„Der Berufszugang muss erleichtert und modernisiert werden. Dafür gibt es zwei Handlungsfelder: die Reform der Fahrausbildung und die Reform der Berufskraftfahrerqualifikation“, beschreibt das Papier. Ein erstes grundsätzliches Problem: Ein Bus unterscheidet sich im Straßenverkehr in seinen Dimensionen unwesentlich von einem Lkw. Doch die Gesetze und Verordnungen für angehende Busfahrerinnen und Busfahrer sehen deutlich mehr Fahrstunden vor als bei Kandidatinnen und Kandidaten für den Lkw-Führerschein. „Dies verteuert und verlängert die Ausbildung erheblich. Da müssen wir Unternehmen für jeden Busführerschein schnell bis zu 15.000 Euro investieren“, beobachtet Werner Overkamp, „vier- bis fünfmal so viel wie bei unseren Nachbarn in der EU.“ Der Lösungsvorschlag der Branche: die Ausbildungen für Lkw und Bus angleichen. Für den ÖPNV würde das bedeuten, dass die derzeitige Vorgabe von weit mehr als 100 Fahrschul-Pflichtstunden gestrichen wird. Stattdessen sollte sich die konkrete Stundenzahl aus der individuellen Qualifikation jeder Schülerin und jedes

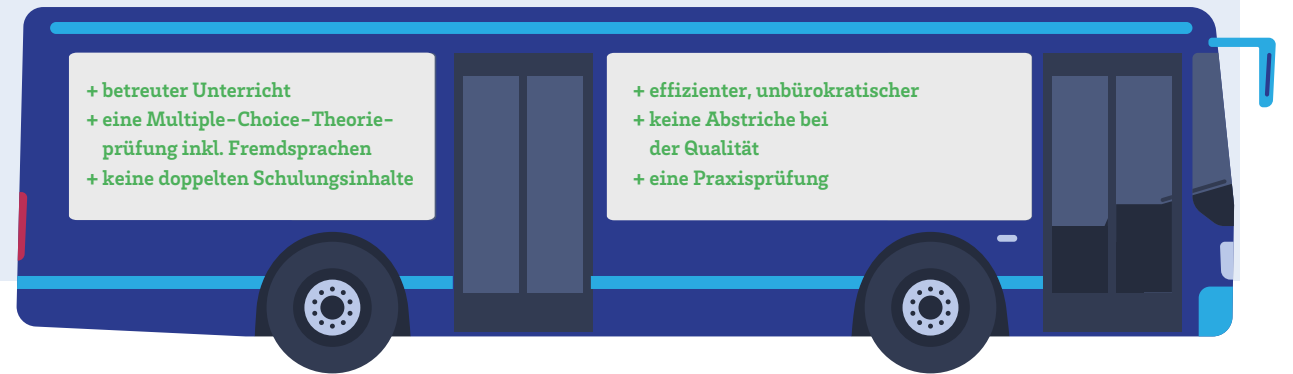
50
JAHRE UND ÄLTER
IST DIE HÄLFTE
DES FAHRPERSONALS

i BUSFAHRAUSBILDUNG: MIT „2 IN 1“ AUS DER PERSONALKRISE

Die Ausbildungsdauer ist lang, die Kosten von bis zu 15.000 Euro sind hoch: Der Berufszugang für Busfahrerinnen und Busfahrer muss reformiert werden – in den Handlungsfeldern Fahrausbildung und Berufskraftfahrerqualifikation. Während im europäischen Ausland ein einzelner Ausbildungsblock durchlaufen wird, werden der Busführerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation hierzulande getrennt unterrichtet und geprüft. Der Vorschlag: Elemente aus Führerschein, Grundqualifikation sowie beschleunigter Grundqualifikation zu einem neuen Ganzen zusammenlegen. Ziel ist es, eine bessere Alternative zur beschleunigten Grundqualifikation zu schaffen, die von den Interessierten auch tatsächlich angenommen wird.



Die Vorteile auf einen Blick



Schülers ergeben, nach entsprechender Beurteilung durch das Fahrschulpersonal. Allein dadurch würde die Ausbildung wesentlich verkürzt und entsprechend weniger kosten.

Ein weiterer Schritt zum Busführerschein ist die sogenannte Berufskraftfahrerqualifikation. Von der Gesundheitsvorsorge bis zur Fahrzeugtechnik, von den Sozial- und Straßenverkehrsvorschriften bis zur Ersten Hilfe müssen Bus- und Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer sich reichlich Know-how aneignen. Zunächst geht es um die Vermittlung einer „Grundqualifikation“. Diese muss in umfangreichen Theorie- und Praxisprüfungen bei den Industrie- und Handelskammern nachgewiesen werden. Hier schlägt das Positionspapier der Branche detaillierte Veränderungen vor. Insbesondere empfiehlt es, die erforderlichen Schulungen nicht parallel zur Fahrausbildung vorzunehmen, sondern sie in diese zu integrieren. Das verhindere unnötige Doppelungen und beschleunige die Erlangung der Qualifikation. Mehr noch: Statt umständlicher Examina sollte am Abschluss ein Multiple-Choice-Verfahren stehen,

so wie es beim Erwerb eines Führerscheins seit Jahrzehnten üblich ist. Das würde auch den Einsatz von künftigen Busfahrerinnen und Busfahrern ermöglichen, die noch Schwierigkeiten mit der deutschen Sprache haben. Fragebogen zum Ankreuzen lassen sich einfach übersetzen.

„Die Fahrerlaubnis und die Berufskraftfahrerqualifikation könnten so deutlich schneller und günstiger erworben werden – mit identischen Ausbildungsinhalten und gleich hohen Prüfungsanforderungen“, betont Werner Overkamp. „Ich bin zuversichtlich, dass die sehr durchdachten Vorschläge unserer Verbände in der Politik und den Ministerien positiv aufgenommen werden und rasch zu einer Reform der Regelungen führen. Für die Zukunft des ÖPNV ist das entscheidend.“

Mehr Infos dazu unter: www.vdv.de/positionen

Quelle: bdo



Im Eisenbahnmuseum angekommen

Groß waren einst die Hoffnungen, die auf ihm ruhten, aber auch seine Baukosten: Deutschland wäre ein weiteres Stück kleiner geworden, wenn der Transrapid auf seinen Stelzen und Dämmen durchs Land gerauscht wäre. Nachdem das Projekt zwischen Hamburg und Berlin im Jahr 2000 gescheitert war, sollte die Magnetschwebebahn im Regionalverkehr fahren: in knapp 30 Minuten von Dortmund nach Düsseldorf oder in zehn Minuten vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen. 2003 stieg NRW aus, drei Jahre später ereignete sich der tragische Unfall mit 23 Todesopfern auf der Teststrecke im Emsland, 2008 dann das Ende der Planungen in München. Auf Rad und Schiene pendelt heute der RRR zwischen Rheinland und Ruhrgebiet und in München die S-Bahn. Nun ist der Transrapid 07 mit einem Stück Strecke im Eisenbahnmuseum Bochum angekommen und hat seinen Platz neben dem Empfangsgebäude gefunden.

www.eisenbahnmuseum-bochum.de

Termin

7. – 8. Oktober 2024

4. BME/VDV-Gleisanschluss-Konferenz, Wolfsburg

Nun geht es darum, die insgesamt 110 Vorschläge der neuen Gleisanschluss-Charta umzusetzen. Die Gleisanschluss-Konferenz versteht sich als aktiver Beitrag zur Stärkung von Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Termin

21. – 22. Nov. 2024

10. VDV-Omnibustage, Hannover

Die VDV-Omnibustage bieten einen jährlichen Überblick über technische Innovationen, Best-Practice-Beispiele aus der Branche und Informationen zu gesetzlichen Änderungen: neben der „mobility move“ die Plattform für einen aktuellen Marktüberblick.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint im Oktober 2024.

„VDV Das Magazin“ finden Sie auch online unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

VDV VerbandsApp:

→ app.vdv.de

VDV-Webseite:

→ www.vdv.de

Folgen Sie uns auf Social Media:

www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

[instagram.com/vdv_verband](https://www.instagram.com/vdv_verband)

twitter.com/VDV_Verband

www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen

[die-verkehrsunternehmen](https://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

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.),
Merle Schröder, 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 2024

Bildnachweise:

Titelmotiv: Deutsche Bahn/ Pablo Castagnola

Adobe Stock/Drazen (24); Adobe Stock/Ralph Hoppe (12–13); Adobe Stock/Ilija (9); Adobe Stock/studied (26); Adobe Stock/Wannapong (18–19); Dirk Beichert BusinessPhoto (17); Deutsche Bahn/Volker Emersleben (6–7, 10–11); Deutsche Bahn/Axel Hartmann (9); Deutsche Bahn/Georg Wagner (8); DB InfraGO AG (10, 11); Lichtgut/Julian Rettig (2, 16); picture alliance/dpa/Jörg Carstensen (2, 22–23); picture alliance/dpa/Jens Kalaene (4–5); picture alliance/dpa/Fabian Strauch (26); picture alliance/Daniel Kalker (20–21); Rheinbahn AG (2, 15); Stadtwerke Münster/Peter Leßmann (24); VDV (3, 8, 13, 22); VDV/Arnold (2, 14); VDV-Akademie (19)

„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.

mobility
move '25

Konferenzen und Fachmesse für den ÖPNV

elektrisch | autonom | digital | menschlich

01.–03. April 2025, Estrel Berlin

Die Zukunft auf die Straße bringen

JETZT TICKET UND HOTEL SICHERN



www.mobility-move.de



Hallo Zukunft.

Die Null-Emissions-Busse
von Wrightbus kommen
nach Deutschland.



Wrightbus ist mit seinen hochmodernen Wasserstoff- und Elektrobussen der wachstumsstärkste Hersteller in Europa. Unsere Busse fahren seit vielen Jahrzehnten durch London und viele andere britische Städte. In dieser Zeit haben wir uns immer wieder erfolgreich neu erfunden. In Kürze sind wir mit unseren neuesten Bussen auch in Deutschland für Sie da.

Wir beraten Sie gern, wenn Sie Ihre Flotte effizient und zuverlässig auf Grün umstellen wollen, und freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme.



WRIGHT

Die Zukunft fährt grün.

wrightbus.com/de