

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Energiemanagement (Programm SUMO)

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zur Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Catharina Goj:

Nächster Halt: Energiemanagement im Programm SUMO.

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Podcastfolge. Mein Name ist Catharina Goj.

In der heutigen Folge darf ich einen Teil des Programms SUMO vorstellen. SUMO steht für Sächsische Unternehmensallianz Mobilität. Der Projektstart war am 9.05.2023 und das Programm wird gesteuert durch Andreas Trillmich von Verkehrsconsult Trillmich. Er verfügt über jahrelange Erfahrung in Verkehrsunternehmen und ist heute einer meiner Gäste. Im Programm selber arbeiten unter anderem noch die Chemnitzer Verkehrs AG, die Leipziger Verkehrsbetriebe und die Dresdner Verkehrsbetriebe zusammen. Und deswegen darf ich neben Andreas Trillmich auch Marc Backhaus von den Leipzigern und Christian Schmidt von den Dresdner Verkehrsbetrieben begrüßen.

Schön, dass Sie drei heute bei mir zu Gast im Podcast sind.

Christian Schmidt:

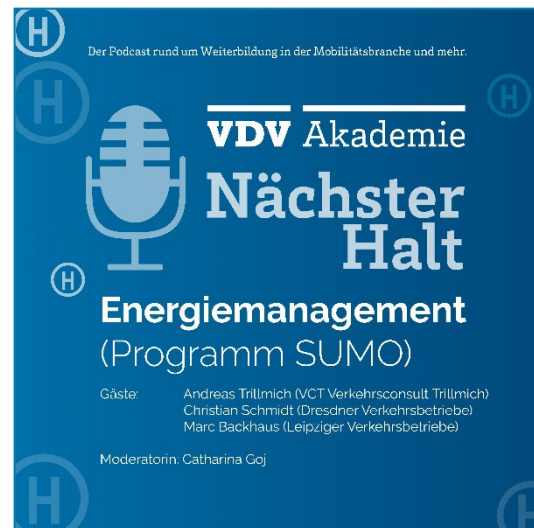
Hallo!

Marc Backhaus:

Hallo!

Andreas Trillmich:

Guten Tag.



Catharina Goj:

Zunächst einmal: Was ist das Projekt oder auch das Programm Sumo? Denn es sind viele kleine Teilprojekte, könnte man auch sagen. Ja, was ist das Programm SUMO, Herr Trillmich?

Andreas Trillmich:

SUMO ist ein Programm. Es ist ein Kooperationsprogramm von den Straßenbahnunternehmen aus Leipzig, Dresden und Chemnitz mit dem klaren Ziel, die schon bestehende Zusammenarbeit deutlich zu intensivieren. Grundsätzlich geht es bei SUMO darum, strategische Themen zu identifizieren, Kompetenzen zu bündeln, Entwicklungen gemeinsam voranzutreiben und nachhaltige Lösungen zu implementieren. Aber das Wichtigste von SUMO ist, Menschen zu echten Kooperationspartnern zusammenzubringen.

Catharina Goj:

Sie haben gerade schon die Ziele angesprochen oder angedeutet. Dazu würde ich gern mehr erfahren. Welche Ziele verfolgt das Programm SUMO, außer das Kernziel, Menschen zusammenzubringen?

Andreas Trillmich:

Natürlich waren das die grundsätzlichen Zielsetzungen, die sich so ein Programm erst

mal setzen muss, wenn man eine Kooperation beginnt.

Konkret heißt das, man möchte insbesondere seiner unternehmerischen Verantwortung gerecht werden. Unternehmerischer Verantwortung beim sparsamen Umgang mit Ressourcen und natürlich letztlich daraus resultierend auch mit der Komplementärfinanzierung von Bund und Land.

Also man möchte einen eigenen unternehmerischen Beitrag zur Kostenreduzierung leisten. Das war eine ganz große Klammer, die erst mal gesetzt wurde vor dem Thema, beispielsweise Energiemanagement. Aber man möchte natürlich darüber hinaus auch mehr machen. Man möchte gemeinsam suchen nach zukunftsfähigen, innovativen Lösungen für die Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung oder dem digitalen Vertrieb. Man spricht über gemeinsame Ersatzteilbeschaffung, also klassische Einkaufsthemen. Man spricht über unternehmensgreifende Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern. Das ist ein ganz spannendes Thema, auch vor dem Hintergrund der Arbeitsmarktentwicklung. Und man spricht aber auch über umweltfreundliche Antriebe.

Catharina Goj:

Wenn ich richtig informiert bin, haben Sie in den Verkehrsunternehmen auch so gewisse Schwerpunkte gesetzt, um sich dann später auszutauschen. Wer macht da so was, damit wir so ein bisschen einen Eindruck bekommen?

Andreas Trillmich:

Also natürlich kann man nicht alles auf einmal machen. Wir reden über Unternehmen, die dem operativen Geschäft unterliegen. Es ist kein Geheimnis, dass Organisationen stark belastet sind. Das ist in allen Unternehmen so. Und deswegen muss

man natürlich eine gewisse Priorisierung vornehmen.

Für uns war relativ schnell klar und da hat sicherlich die Kostenexplosion im letzten Jahr ihr Übriges dazu getan, dass ein Fokus auf Energiemanagement zu liegen hat. Warum haben wir den Fokus darauf gelegt? Weil wir natürlich gesehen haben, dass über Energieeinsparpotenziale schnelle Effekte und große Effekte erzielt werden können. Hier geht es einfach im überwiegenden Teil um Verbrauchsreduzierung über Verhaltensänderungen, also über eine bewusste Steuerung von Kolleginnen und Kollegen. Und das war einfach der Ansatz, wo wir gesagt haben, hier gehen wir pragmatisch rein, um schnelle Effekte zu erzielen für die Unternehmen.

Catharina Goj:

Ja, Finanzierung. Ein großes Thema, auch jetzt wieder in Bezug auf das Deutschlandticket. Darauf kommen wir später noch. Deswegen kann ich mir vorstellen, dass es das Ziel mit der höchsten Priorität ist. Oder gibt es noch andere Ziele mit höherer Priorität, Herr Schmidt?

Christian Schmidt:

Auf jeden Fall ist das Energiesparen noch nie so wichtig wie heute gewesen. Das ist, glaube ich, das eint alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen.

Und das Schöne an dem SUMO-Projekt, wie ich finde, ist, dass man sich unternehmensübergreifend darüber austauschen kann. Was macht ihr vielleicht an der Stelle? Nicht alles ist ja übertragbar.

In Chemnitz haben wir Solardächer auf den Bussen. Die sind jetzt hier erst mal und werden hier erst mal nicht eingeführt. Und trotzdem interessieren wir uns natürlich dafür, was sind eure Erfahrungen. Es ist nicht so, dass wir früher nicht im Austausch gestanden haben, vor allem die Fachbereiche. Aber über so eine Plattform

ist es natürlich auch noch mal eine ganz andere Möglichkeit, diese Kooperationen zu institutionalisieren und zu sagen, wir treffen uns regelmäßig in bestimmten Runden und sprechen über die Dinge.

Aber Sie haben Recht. Natürlich ist die Energieeinsparung das Wesentliche im Moment. Da geht es ja nicht um Bahnstromverbräuche oder um Heizungen, um Einsparung von Diesel bei den Dieseln zugunsten der E-Fahrzeuge. Es geht auch um Liegenschaften. Es geht um Abstellmanagement. Das heißt also, wenn die Fahrzeuge nachts im Betriebshof stehen, in welcher Weise sie dann noch einen Verbrauch induzieren. Und deswegen können wir da, glaube ich, ganz gut von den anderen Unternehmen lernen.

Was man auch dazu noch mal sagen muss, ist, wo früher man gesagt hätte „Okay, die Langsamfahrstelle, die bessere ich jetzt vielleicht noch nicht aus, weil die Kosten für die Baumaßnahme höher sind als am Ende der Ertrag ist, hat sich das Verhältnis jetzt teilweise schon gedreht.

Das heißt, dass man jetzt Sie wissen, die Aktivitäten in den Baubereichen sind natürlich auch begrenzt. Aber dass man jetzt sagen kann, wir gehen jetzt doch eine Langsamfahrstelle eher an, weil einfach das Einsparpotenzial auf dem ökonomischen Sektor, auch was Umläufe usw. angeht, natürlich dort enorm viel höher ist als die Investition in die Baumaßnahme selbst. Und das ist natürlich auch ein Thema, was uns sowieso in allen Städten beschäftigt. In Leipzig und Dresden glaube ich noch mehr als in Chemnitz, dass natürlich die zustandsbedingten Langsamfahrstellen, die wir haben, die Fahrzeiten so eklatant ausdehnen, dass wir, wenn wir hier doch stärker noch in die Bereinigung dieser Langsamfahrstellen gehen, könnten wir noch ein erhebliches Einsparpotenzial heben können. Und das ist natürlich auch für die Fahrgäste eine gute Nachricht. Mal ganz davon abgesehen, dass die Preisstabilität dann vielleicht eher eine Chance ist, weil natürlich dann auch sich die

Fahrzeiten verkürzen und wir attraktiver sind.

Das heißt, kurz gefasst SUMO ist für mich eine tolle Sache, weil man zusammen darüber nachdenkt, wie können wir unsere Aufgabe, ökologisch und ökonomisch besser aufgestellt zu sein, wie können wir die gemeinsam angehen und dann sagen wir haben hier Lerneffekte, gegenseitige Lerneffekte. Das finde ich eine ganz tolle Sache. Jetzt mal ganz abgesehen davon von den menschlichen Begegnungen, die wir natürlich vorher auch schon hatten.

Catharina Goj:

Ist aber schön, die auch noch mal zu fördern. Das denke ich auch. Und wie sie eben gesagt haben, das eine ist die Ressourcenknappheit grundsätzlich und natürlich auf der anderen Seite die Einsparung, die man dann davon hat.

Auch als Unternehmen, die Teil der Daseinsvorsorge sind, denke ich, dass sie da auch eine große Verantwortlichkeit haben. Und wenn dann noch Infrastruktur oder der Ausbau der Infrastruktur dadurch quasi beschleunigt wird, durch die Ausbesserung und die Fahrgäste dann auch einen höheren Komfort haben, haben wir ja noch mehr eine Win-Win-Situation für alle.

Jetzt möchte ich ein bisschen konkreter auf den Bereich des Energiemanagements eingehen, weil das heute unser Thema ist und auch ja einer Ihrer Hauptthemen, den Sie sich derzeit widmen.

Herr Trillmich, welche Fragen haben Sie sich zuerst gestellt im Bereich des Energiemanagements?

Andreas Trillmich:

Ja, Frau Goj, so eine Kooperation ist natürlich eine große und schöne Sache. Spannender wird es dann, wenn es um die konkrete Umsetzung geht. Und wenn Ergebnisse erwartet sind, ganz klar dann atmet man erst mal durch. Und wir haben uns natürlich auch die Fragen gestellt: Wie

kommen wir relativ schnell zu den Zielen? Die erste Frage war natürlich die nach den entsprechenden Themen und den Potenzialen. Wie finden wir die? Wir haben festgestellt, dass das gar nicht so schwierig war. Wir haben drei Unternehmen, alles erfahrene Kolleginnen und Kollegen, die wir befragen konnten.

Was haben wir gemacht? Wir haben also erst mal geschaut, was wird Unternehmen schon gemacht und was wird schon gut gemacht? Was kann adaptiert werden? Wir haben in der Branche uns umgeschaut über den VDV. Wir haben außerhalb der Branche geschaut. Manchmal ist es auch gut, über den Tellerrand hinauszuschauen und das eigene Geschäft ein Stück zu erweitern in der Denkweise und die ganzen Themen haben wir gesammelt in eine Riesen Potenzial Liste zusammengestellt und hatten dann in. Sammelsurium an Möglichkeiten, wie wir Energie sparen können. Der nächste Schritt war dann, eine klare Priorisierung vorzunehmen. Ich habe das Thema Ressourcenknappheit angesprochen. Wir haben uns darauf konzentriert, wie kriegen wir relativ schnell relevante Ergebnisse, die schnell erzielt werden können und darüber hinaus, wo können wir große Potenziale generieren, die aber eine lange Vorbereitungszeit benötigen?

Und genauso sind wir vorgegangen. Daraus sind dann letzten Endes auch die Teilprojekte entstanden, mit denen wir uns konkret befasst haben. Das war relativ zügig, eigentlich klar, in welche Themen wir uns da begeben wollen.

Wesentlich schwieriger, langwieriger und auch wichtiger war die Frage: Mit welchem Menschen können wir diese Projekte managen? Ja und das war auch die Kernfrage, wo wir uns auch haben nicht beirren lassen. Für uns war wichtig, zwei Ziele von SUMO mit umzusetzen, Nachhaltigkeit zu erzielen und Kooperationsbereitschaft herzustellen, langfristige Kooperationsbereitschaft. Deswegen war der Anspruch hoch,

motiviert Mitarbeiter zu gewinnen, für die Projekte, die eine Veränderungsbereitschaft haben, die also sagen: Ich stelle Bestehendes in Frage und auch den Willen zum Streit um die beste Lösung haben. Auch das ist wichtig. Das ist nicht ganz so trivial. Da muss man auch ein bisschen Marketing betreiben und Leute motivieren. Aber am Ende lohnt es sich, weil wir tatsächlich es geschafft haben, für die Projekte, in dem wir gegenwärtig arbeiten, Menschen zu finden, die genauso denken. Und damit stellt sich auch der Erfolg von selbst ein. Wir haben hochmotivierte Mitarbeiter gefunden, die in den Projekten sich begeistern lassen, die mitarbeiten. Und das zahlt sich aus in den Projekten, wo dies gelungen ist, wo wir aktuell arbeiten, kommen schnell die richtigen Diskussionen auf und Ergebnisse werden erzielt.

Catharina Goj:

Das klingt sehr vielversprechend. Jetzt interessiert mich natürlich und bestimmt auch unsere Zuhörenden. In welchen Bereichen sind denn aktuell überhaupt Energieeinsparung möglich, Herr Schmidt?

Christian Schmidt:

Ja, das ist eine gute Frage, die nicht so einfach zu beantworten ist, weil sie relativ kleinteilig ist, wie Sie sich vorstellen können. Wir haben natürlich sehr viele Möglichkeiten, da aufzuzeigen.

Das allererste ist die Einsparung beim Fahrstrom der Straßenbahnen. Da haben wir auch schon ein bisschen vorgearbeitet. Auch dadurch, dass wir auch davon konnten unsere SUMO-Projektpartner im Übrigen schon lernen, dass wir unsere Unterwerke, die den Strom aus dem Netz holen und dann für die Straßenbahn bereitstellen, dass wir die durchgeschaltet haben, so dass wir dort also schon eine Einsparung von 17 Prozent hatten. Also eine Energiemenge würden Sie sich vorstellen, ungefähr von 11 Gigawattstunden.

Also wir haben die Modernisierung der Bahn Stromversorgung vorangebracht. Das ist alleine schon eine Energieeinsparung von 5,9 Millionen Euro bei einem Energiepreis von 0,35 Euro sagen wir mal.

Catharina Goj:

Wow.

Christian Schmidt:

Wir haben das Abstellmanagement, was ich vorhin schon ansprach, angegriffen sozusagen. Da ist ein Potenzial von 975 Megawattstunden drin also pro Jahr. Das sind also auch dann schon wieder 340.000 Euro. Wo der Stromverbrauch natürlich steigt, ist klar. Wenn Sie mehr E-Fahrzeuge, E-Busse haben, geht der natürlich hoch. Dafür haben wir beim Dieselbus natürlich entsprechend Diesel eingespart, so dass wir dort jetzt wahrscheinlich bei 3.600.000 Litern rauskommen im Jahr. Das waren vor drei Jahren noch fast 4 Millionen. Kann sich jeder an der Tankstelle ausrechnen, was das dann für eine Einsparung ist.

Wir versuchen natürlich auch unsere Liegenschaften zu erneuern mit LED-Leuchten, mit Stromsparprogramm. Wir versuchen die Mitarbeiter zu schulen, dass sie also das Licht auch ausmachen, wenn sie aus der Werkstatt rausgehen.

Wenn sie Bus fahren, wenn Sie Straßenbahn fahren, bitte fährt so smooth, sag ich jetzt mal, dass also nicht ein ständiges Anfahren und wieder Bremsen notwendig ist. Da kann man Unmengen Geld einsparen.

Wir versuchen natürlich auch auf unsere Stadtverwaltung einzuwirken, dass sie die Ampelsteuerungen und die von schon besprochenen Langsamfahrstellen so anpasst, dass wir eben diesen Effekt des ständig wieder Anfahrens und Bremsens so minimieren, dass wir dort auch ein Potenzial heben können. Denn das, was so wenig klingt, das klingt ein bisschen wie naja, gut, da hält die Bahn immer einmal mehr. Aber wenn Sie das potenzieren im Zehnminutentakt den ganzen Tag. Wir fahren ja 24 Stunden durch und wir stehen

dann jedes Mal dann dort an dieser Ampel rum oder bremsen ab und fahren an, wenn sie das hochrechnen. Das sind enorme Einsparpotentiale, die sie da noch heben können. Jetzt mal ganz abgesehen von den vorhin schon besprochenen Einsparungen, wo Sie sagen können: Gut, wenn wir jetzt an der und der Stelle eine Langsamfahrstelle von weiß ich 700 Metern ausmerzen, dann haben wir am Ende des Tages zwei Minuten gespart. Auch das klingt vielleicht wenig, aber wenn es dann dazu führt, dass Sie einen Zug aus dem Umlauf entfernen können, dann haben Sie am Ende des Jahres 100.000 Euro gespart.

Das sind alles sozusagen kleine Bausteine, die sich aus der Energiekrise letztlich ergeben haben und die aber trotzdem ja unter dem Kostendruck, dem wir alle ausgesetzt sind, natürlich auch gute Argumente liefern, weil wir sagen: „Liebe Leute, wir machen unsere Hausaufgaben, wir sitzen nicht rum und warten auf mehr Geld und schreien: Lieber Bund, ihr müsst tun, wir tun auch selber was dafür, das, was uns möglich ist für eine nachhaltige Mobilität.“

Und dann kann man immer noch sagen: Okay, aber es reicht halt trotzdem nicht, weil, wie wir alle wissen, die Ausfinanzierung des öffentlichen Nahverkehrs deutschlandweit eben eine große Baustelle ist, die auch wir im SUMO-Projekt nicht lösen können. Also das ist dann ja noch mal ne ganz andere Frage. Aber das sind alles einfach: Liebe Leute, wir tun alle was dafür, wir sparen was ein, wo es geht, wir geht durch alle Objekte mit unseren Fachleuten und sagen könnt ihr nicht hier vielleicht doch mal noch diese Leuchtstoffröhren durch eine moderne LED ersetzen. Und außerdem, wir machen da richtig viel Aufwand. Ist ja auch eine Ressourcenfrage am Ende, Herr Trillmich hat es schon gut beschrieben, aber dort, wo es geht, tun wir das.

Catharina Goj:

Das ist auf jeden Fall der richtige Appell. Ich hoffe, dass unseren Podcast hier auch die richtigen Leute hören, sonst müssen wir denen das mal zu spielen. [...] Vielleicht gibt es da ja Möglichkeiten.

Vielleicht noch ergänzend dazu: Ich kenne es beispielsweise auch aus Köln, dass aus der Bremsenergie der Straßenbahn diese Energie für die Elektrobusse genutzt wird, damit diese dann fahren können. Da gibt es auch schon erste Projekte, aber das kennen Sie dann ja wahrscheinlich sicherlich. Und sind da im Austausch.

Wir haben jetzt schon einiges zu den konkreten Zahlen gehört. Jetzt interessiert mich natürlich, weil das auch schon angesprochen wird, Thema Finanzierung gerade der Appell an den Bund. Sie tun alles, was in Ihrer Macht steht. Welche Rolle spielt vielleicht das Projekt trotzdem oder das Programm auch für das Deutschland Ticket? Also außer dass Sie zeigen das, was Sie alles tun, Herr Backhaus?

Marc Backhaus:

Ihr spannende Frage. Das Deutschlandticket ist ja eine Chance für uns als Branche und für die Menschen natürlich eine gute Gelegenheit umzusteigen. Wir sehen auch, dass das funktioniert, dass wir mehr Menschen von uns überzeugen können, wir also auch mehr Menschen zu ihren Zielen bringen können. Und das per se ist schon mal ein ganz toller Erfolg, vor allem der Unternehmen und der Mitarbeitenden im Vertrieb. Denn hier wurde in sehr kurzer Zeit sehr viel geleistet und beschäftigt uns ja jetzt auch im operativen Geschäft extrem. Und das heißt, wir sehen steigende Fahrgastzahlen, wir sehen neue Menschen, die zum Klimaschutz beitragen und das allein ist schon mal eine tolle Leistung. Was das jetzt letztlich für die Energieverbräuche bedeutet, ist eine ganz spannende Frage und werden wir sicherlich in dem Projekt vielleicht erst in den nächsten Jahren auch sehen. Denn die Kollegen haben das auch

schon gesagt. Wir laufen ja noch ganz andere Themen. Wir bauen E-Bus-Fuhrparke aus. Wir etablieren neue Technologien. Auch das führt natürlich zu einer Veränderung der Ressourcenverbräuche. Aber wir gehen davon aus, dass wir am Ende auch mit dem Beitrag, den wir über SUMO leisten, hoffentlich nicht sehr viel mehr Energie verbrauchen, sondern weiter die Energieverbräuche reduzieren können und trotzdem mehr Menschen von A nach B bringen. Wir schauen mal am Ende, was die Kollegen dann errechnen, denn einfach zu trennen ist das ja nun auch nicht. Was wird verbraucht auf Betriebshöfen, bei Straßenbahnen, an Mobilitätsstationen, im E-Bus-Bereich oder sonstigen. Das müssen wir uns mit den Kollegen noch mal genauer anschauen.

Aber natürlich ist das Deutschlandticket eine tolle Chance und die Branche hat gezeigt, dass wir es draufhaben. Wir müssen da jetzt dranbleiben und am Ende muss auch Bund und Politik liefern, denn das will ich als Aspekt vielleicht auch noch mal sagen. Natürlich ist der ÖPNV Teil der Lösung für die Verkehrswende, das ist unser Auftrag, und Energiewende. Aber trotzdem setzen wir uns mit den Kollegen gemeinsam hin, lernen und versuchen, Energie einzusparen. Das ist dieser unternehmerische Ansatz. Denn wir wollen nicht darauf warten, dass irgendjemand mit dem großen Geldsack kommt, der uns das einfach ausgleicht, sondern wir wollen unsere Hausaufgaben auch selbst machen. Und dafür brauchen Sie Experten in den Unternehmen. Und wir sind sehr froh, dass wir diese Experten haben, die sich da so intensiv damit auseinandersetzen, auch wenn das zumeist unter den Fachleuten nicht immer ganz einfach ist. Denn da muss man sich auch erst mal überzeugen lassen wollen und dann auch einfach mal ausprobieren. Aber wir sehen, dass das funktioniert. Und deswegen freuen wir uns, mit den Kollegen so intensiv zusammenzuarbeiten. Wir kennen uns ja schon all die Jahre auch schon. Und das ist auch so eine Arbeitsebene zwischen drei

Unternehmen eines Freistaates. Das ist eine Besonderheit in der Branche und kann eigentlich nur auch als Werbung verstanden werden in der Branche diese Kooperation weiter auszubauen.

Catharina Goj:

Ein schöner Appell auch an dieser Stelle. Und was gibt es Besseres? Zum einen den ÖPNV zu nutzen und damit etwas für die Umwelt zu tun und dann noch weniger Energie verbrauchen. Also besser geht es ja gar nicht.

Sie haben es angesprochen, Kooperation ist wichtig, man sollte es noch ausbauen. Deswegen so meine Frage mit Zukunftsperspektive. Wenn Sie jetzt all Ihre Projektziele oder auch Programmziele erreicht haben, ist es denn auch denkbar, dass auf andere Verkehrsunternehmen in anderen Bundesländern auszuweiten und so das Wissen, was sie erlangt haben, generiert haben, auch zu teilen?

Gerne, Herr Trillmich.

Andreas Trillmich:

Ja Frau Goj, als die Kooperationsvereinbarung geschlossen wurde, hatten das die Unternehmensführung schon im Blick. Der Kooperationsvertrag sieht ausdrücklich eine mögliche Ausweitung der Kooperation auf weitere Partner vor.

Es ist sicherlich keine Überraschung, wenn ich sage, dass wir uns bewusst erst mal auf drei Unternehmen zum Anfang fokussiert haben. Sie können sich vorstellen, dass es nicht trivial ist, drei Unternehmen, jedes Unternehmen hat eine eigene DNA zusammenzubringen. Wir haben inzwischen festgestellt, dass wir in den drei Unternehmen eine Großzahl oder eine Vielzahl an hochmotivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gefunden haben. Das macht uns ein Stück zuversichtlich. Wir haben inzwischen gerade bei Energiemanagement einen sehr

soliden Stand erreicht. Wir wissen, welche Handlungsfelder wir uns anschauen müssen. Wir haben pragmatische und methodische Verfahren zur Umsetzung entwickelt. Insofern ja, SUMO ist offen für weitere Kooperationsinteressenten und für neue Partner.

Catharina Goj:

Ja, also ich bin auf jeden Fall schon ein großer Fan dieses Projektes. Das kenne ich an dieser Stelle offenkundig sagen und es zeigt mir auch mal wieder, wie toll unsere Branche zusammenarbeitet. Also unsere Branche ist gut vernetzt. Es besteht kein Konkurrenzdenken, sondern alle ziehen an einem Strang und leisten wirklich auch gerade wenn man die letzten, ich sag mal, drei Jahre, Corona war auch eine Herausforderung ansieht, auch politisch wirklich Großartiges. Und am Ende profitieren alle, nicht nur die Unternehmen, sondern auch alle, die den ÖPNV und natürlich auch den öffentlichen Verkehr im Allgemeinen nutzen.

Vielen, vielen Dank für die Einblicke und dass Sie heute bei mir im nächsten Halt zu Gast waren.

Marc Backhaus:

Vielen Dank für die Einladung.

Andreas Trillmich:

Dankeschön.

Christian Schmidt:

Ich danke auch.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.