

Berufsbegleitender Masterstudiengang:

„M. Sc. in Public Transport Management“ (PTM)

Potenziale, Erfahrungen und Erkenntnisse

Abstract

Vor dem Hintergrund eines tiefgreifenden Wandels und einer existenzgefährdenden Verschärfung des Wettbewerbs im ÖPNV ist eine wissenschaftlich fundierte berufsbegleitende Weiterbildung wichtiger denn je. Der Masterstudiengang PTM bietet in dieser Situation den Unternehmen neue Ansätze zur Analyse und Bewältigung anstehender Probleme und den Mitarbeitern neue Einsichten in Berufsfelder und Aufstiegsmöglichkeiten.

Weiterbildung ist in der Verkehrsbranche von besonderer Bedeutung. Die Universität Duisburg-Essen hat dies erkannt, und hat zusammen mit Verkehrsunternehmen den wissenschaftlichen

Weiterbildungsstudiengang PTM entwickelt. Über dessen Konzeption, Struktur, Inhalte, Dozenten und kon-

krete Umsetzung z.B. in Form von Studienprojekten und Auslandsstudienanteilen sowie über erste Erfahrungen und Weiterentwicklungspotentiale wird hier berichtet.

Notwendigkeit und Konzeption des berufsbegleitenden Masterstudiengangs „Public Transport Management“ (PTM)

Durch die Liberalisierung der Märkte auch im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die meist kommunalen Eigentümer der Verkehrsunternehmen des Öffentlichen Nahverkehrs einem europaweitem Wettbewerb ausgesetzt und dies bei zugleich deutlich sinkenden Ausgleichszahlungen am Jahresende. Diese gilt es durch intelligente Kostensenkungen einerseits, aber auch durch Erhöhung der Einnahmen,



Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Frank-Dieter Dorloff,
Fachgebiet Beschaffung,
Logistik und Informationsmanagement (BLI),
Universität Duisburg-Essen



Univ.-Prof. Dr. techn.
Jörg Schönharting,
Fachgebiet Verkehrswesen
und Verkehrsbau,
Universität Duisburg-Essen

Angebot	BVG	KVV	RMV	VRR
räumlich	Tarfbereiche A/B/C 3 Wabenringe	Bis zu 9 kreisförmige Tarifzonen	7 Tarifzonen 1 Übergangs-Tarif (Münch)	58 Tarifgebiete mit 209 Waben
Einzelfahrausweis	Berlin AB 2,00 € Berlin BC 2,65 € Berlin ABC 2,60 €	1 Zone 1,50 € 2 Zonen 2,00 € 7 und mehr Zonen 5,00 €	Zone1 1,30 € Zone3 2,05 € Zone7 11,60 €	Zone A 2,00 € Zone B 2,70 € Zone C 5,00 €
Einzelfahrausweis ermäßigt (Kind 6-14 sowie Freizeitkarteninh.)	Berlin AB 1,40 € Berlin BC 1,55 € Berlin ABC 1,90 €	1 Zone 1,00 € 2 Zonen 1,00 € 7 und mehr Zonen 2,50 €	Zone 1 0,80 € Zone 3 1,25 € Zone 7 6,95 €	Zone A 1,20 € Zone B 1,20 € Zone C 1,20 €
Kurzstrecke	1,20 €	1,50 €	1,55 €	1,10 €
Kurzstrecke ermäßigt	1,00 €	1,00 €	0,95 €	1,10 €
Tageskarte	Berlin AB 5,60 € Berlin BC 5,70 € Berlin ABC 6,00 €	keine	Zone 1 3,00 € Zone 3 4,80 € Zone 7 23,20 €	Zone A 7,00 € Zone B 10,20 € Zone C 19,30 €
Tagesticket (VRR)	Berlin AB 4,20 € Berlin BC 4,30 € Berlin ABC 4,50 €	keine	Zone 1 1,80 € Zone 3 2,90 € Zone 7 13,90 €	keine

Abbildung 1: Vergleich der Tarfsysteme von vier Unternehmen des ÖPNV (Teil 1), (Quelle: Glaser, O. u. a., 2005)

Angebot	BVG	KVV	RMV	VRR
Jahreskarte übertragbar	Berlin AB 608,00 € Berlin BC 622,50 € Berlin ABC 755,50 €	1+ 2 Zone 380,00 € 7 und mehr Zonen 1070,00 €	Zone1 308,00 € Zone3 638,00 € Zone7 1985,00 €	Zone A 528,60 € Zone B 761,28 € Zone C 1033,68 €
10 Uhr Monats ticket/ 9 Uhr Monatskarte/ Ticket 1000 9:00 Uhr	Berlin AB 49,50 € Berlin BC 50,50 € Berlin ABC 61,00 €	keine	Zone1 26,20 € Zone3 49,90 € Zone7 148,90 €	Zone A 34,80 € Zone B 51,35 € Zone C 70,90 €
Gruppentageskarte 5 Personen	Berlin AB 14,00 € Berlin BC 14,30 € Berlin ABC 15,00 €	keine	Zone1 5,10 € Zone3 7,90 € Zone7 37,20 €	Zone A 7,00 € Zone B 10,20 € Zone C 19,30 €
Karte ab 60 Barenticket	keine	Monatlich 26,50 € Jahreskarte 318,00 € Gesamtes Netz	keine	Monatlich 45,00 € Jahr x 12 Gesamtes Netz und angrenzende Verbünde

Abbildung 2: Vergleich der Tarifsysteme von vier Unternehmen des ÖPNV (Teil 2), (Quelle: Glaser, O. u. a., 2005)

z.B. durch innovative Zusatzleistungen, auszugleichen. Marktorientierung aber auch neue Technologien wie das Internet und seine Dienste verändern und erweitern ständig den Aufgabenumfang von ÖPNV-Unternehmen. Dies führt zu deutlich veränderten und teilweise gänzlich neuen Anforderungen an die Führung und den Betrieb solcher Unternehmen.

Kirchturmdenken führt in den Ruin und wird längerfristig orientierten und vernetzten Konzepten weichen müssen, was wiederum zu drastischen Änderungen der Betriebsgrößen und Aufgabenspektren führen wird. Es bleibt wenig Zeit für Vorbereitungen und deshalb kann mit der Entwicklung und Weiterbildung von Personal, das diese Herausforderungen bewältigen kann, nicht früh genug begonnen werden und muss permanent, berufsbegleitend und zukunftsgerichtet betrieben werden.

In Kenntnis dieser umwälzenden Entwicklungen wurde 2003 an der Universität Duisburg-Essen ein wissenschaft-

» Das Studium ist anspruchsvoll und setzt konsequente Zielorientierung, Zeitmanagement und Durchhaltewillen der Studierenden voraus «

licher Weiterbildungsstudiengang „Master of Public Transport Management“ (PTM) entwickelt. Berufsbegleitende vollwertige Masterstudiengänge sind in Deutschland noch selten und für den ÖPNV gibt es bisher nichts Vergleichbares. Der Studiengang PTM bietet eine interdisziplinäre berufsbegleitende Weiterbildung für Akademiker mit mindestens einjähriger Berufserfahrung in ÖPNV nahen Unternehmen.

Themenschwerpunkte sind Recht, Betriebswirtschaft-Controlling, Verkehrstechnik, Informationsmanagement und Soft Skills. Kontrolliert und beraten wird dieser Studiengang durch einen renommierten wissenschaftlichen Beirat. Die Ausbildung findet teilweise im europäischen Ausland statt. Die Dozenten sind anerkannte Wissenschaftler in ihrem jeweiligen Gebiet und werden dabei von erfahrenen Praktikern aus Politik, Consulting und Verkehrsbetrieben unterstützt. Der Studiengang PTM wurde bis 2009 durch die renommierte Agentur ASIIN akkreditiert und ist aufgrund des Netzwerks der Agentur praktisch weltweit anerkannt. Das interdisziplinäre Wissen wird über so genannte Semesterleitprojekte gebündelt. Die Anmeldung für den zweiten Jahrgang des Studienganges (ab Sommersemester 2006) ist ab sofort möglich (www.ptm.uni-essen.de). Zielgruppen und Rahmenbedingungen des Studienganges PTM Zielgruppe von PTM sind Nachwuchsführungskräfte von Unternehmen des

ÖPNV und einschlägiger Consulting-Unternehmen, die im Rahmen von Personalentwicklungsplänen die Chance erhalten, sich durch das Masterstudium des PTM auf zukünftige Führungspositionen vorzubereiten. Die ÖPNV-Unternehmen übernehmen in aller Regel die Kosten für das Studium und genehmigen die für das Studium erforderlichen Präsenzzeiten des Mitarbeiters/der Mitarbeiterin an der Universität. Das Studium ist entsprechend anspruchsvoll und setzt konsequente Zielorientierung, Zeitmanagement und Durchhaltewillen der Studierenden voraus. Dies erfordert nicht nur Führungsqualitäten wie mentale Stärke, Zähigkeit und Zielorientierung, sondern auch entsprechende Vereinbarungen und Kompromisse im betrieblichen und familiären Umfeld.

Struktur und Inhalte des Studiums PTM

Das Studium ist an der Universität Duisburg-Essen angesiedelt, es erfolgt berufsbegleitend, dauert vier Semester und wird mit dem „Master of Public Transport Management“ abgeschlossen. Ca. 100 Tage wird vor Ort in Essen studiert. Voraussetzungen für die Zulassung zum Studium sind ein Hochschulabschluss (FH oder Uni), mindestens ein Jahr einschlägige Berufs-

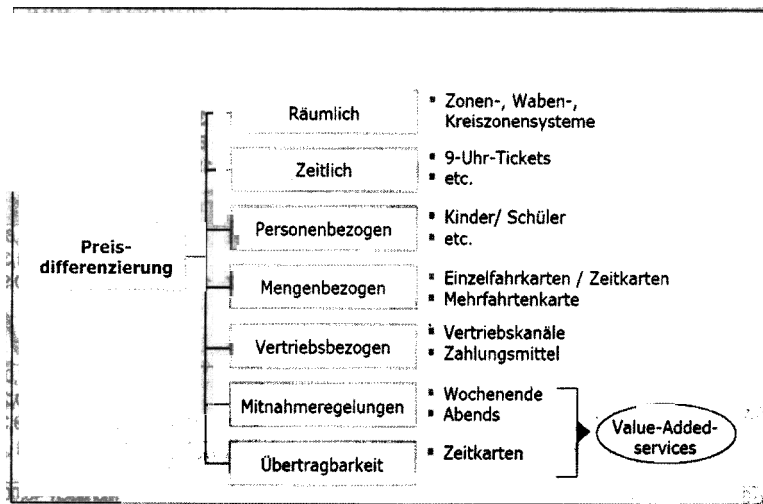


Abbildung 3: Parameter der Preisdifferenzierung in ÖPNV-Betrieben (Quelle: Glaser, O. u. a., 2005)

tätigkeit und wegen der europäischen Ausrichtung gute Kenntnisse in Englisch. Das 3. Semester des Studiums findet überwiegend im europäischen Ausland statt, um die dortigen Erfahrungen und Kenntnisse einzubeziehen

Das Studium ist interdisziplinär und modular aufgebaut. In einem vorgelagerten Basisstudium mit neun Lehrveranstaltungen, das weitgehend zu Hause geleistet werden kann, werden die unterschiedlichen Wissensstände der Studenten abgeglichen. Das viersemestrige Hauptstudium umfasst zehn Module mit 55 Lehrveranstaltungen. Themen dieser Module sind Verkehrsinfrastrukturplanung, Planung und Controlling, Rechtsgrundlagen, Infrastrukturrecht, Personalführung, Technische Systeme, Management- und Informationssysteme, Verkehrsrecht, Key Characteristics of Public Transport and Legal Framework for Public Transport in other European Countries und Change Management. In der zweiten Hälfte des 4. Semesters wird die Masterarbeit angefertigt.

Semesterleit-Projekte

Als Brücke zwischen den Disziplinen Technik, Recht, Controlling dienen sogenannte Semesterleitprojekte zu aktuellen und praxisnahen Problemen aus dem ÖPNV. Ihr Ziel ist es, ein Thema in vorgegebener Zeit mit wissenschaftlichen Methoden aber dennoch praxisnah zu bearbeiten. Die bisher durchgeführten Semesterleitprojekte waren durchweg

aktuell, anspruchsvoll und überaus erfolgreich.

Beispielhaft soll aus den Ergebnissen des 2. Semesterleitprojekts zitiert werden. Dieses Projekt fokussierte unter dem Titel „Kunden gewinnen, Kunden binden“ auf Aspekte wie Kundenzufriedenheit, Beschwerdemanagement, Leistungs-, Preis- und Kommunikationspolitik mit dem Ziel einer hohen Zufriedenheit der Kunden mit dem ÖPNV-Angebot und der dafür geforderten Entgelte.

Beim Aspekt „Messung und Beeinflussung der Kundenzufriedenheit“ wurden Faktoren erörtert wie z.B. die Wirkung von Kundenbindung auf den Umsatz und die Fahrzeugauslastung sowie die unterschiedlichen Reaktionen und

» Der erste Jahrgang wurde planmäßig und erfolgreich absolviert «

Erlösbeiträge spezieller Zielgruppen wie Schüler, Senioren, Berufspendler, Gelegenheitsfahrer auf Leistungs- und Tarifanpassungen.

Beim Aspekt „Beschwerdemanagement (BSM)“ wurden Nutzen, Aufgaben und zentrale Problemfelder des BSM theoretisch und anhand empirischer Untersuchungen analysiert, aber auch konkrete Vorschläge zur Organisation

sowie zur Prozessgestaltung und Gewinngestaltung vorgestellt. Eine Analyse der Anlässe von 25 000 Beschwerden ergab z.B. überraschende Ergebnisse: Zu 35 % waren es das Verhalten des Personals, zu 16 % Art und Umfang der verkehrlichen Erschließung sowie die Zuverlässigkeit und gesicherte Anschlüsse, zu 10 % die Tarife und nur zu 5 % alle anderen Beschwerdegünde wie Anlagen, Verkaufseinrichtungen und Fahrzeuge oder Sicherheit.

Beim Aspekt „Preispolitik“ standen im Fokus die Preisdifferenzierung, ihre Bestimmungsgrößen und ein Vergleich der Tarifsysteme von vier ÖPNV-Betrieben. Preispolitik im ÖPNV heißt, die Tarife unter Beachtung der Zielgruppen, des Leistungsmix und der Fahrgastzahlen erfolgsmaximal zu kombinieren, und dies unter Beachtung diverser technischer, rechtlicher, sozialer, finanzieller und wettbewerbsorientierter Rahmenbedingungen. Neben einer Analyse der genannten Faktoren wurden zudem die Tarifsysteme von vier bekannten ÖPNV-Betrieben verglichen und Anregungen zur Verbesserung gegeben.

Beim Aspekt „Leistungs politik“ wurde die preis- und kundengerechte Gestaltung der ÖPNV-Leistungen thematisiert. Hierzu gehörten die Analyse potentieller ÖPNV-Leistungen, ihre Zuordnung zu Bestellern und Betreibern sowie die Diskussion der Messbarkeit und der Abhängigkeiten zwischen Leistungen, Qualität, Erlösen, Kosten und Maßnahmen.

Beim Aspekt „Kommunikationspolitik“ wurde u.a. untersucht, inwieweit mit Mitteln der Kommunikation die angebotenen Leistungen, Tarife und Maßnahmen einzelnen Zielgruppen, wie Fahrgästen, den Mitarbeitern, Geldgebern, der Presse und der Politik anschaulich und gut begründet kommuniziert werden könnten. Dahinter stehen Ziele wie, neue Kunden zu gewinnen, unzufriedene Kunden von einer

Abwanderung abzuhalten, die eigenen Produkte ggf. als Marke zu etablieren, die Notwendigkeit einer Förderung zu belegen usw.

Zur Umsetzung werden ein effektives Informationsmanagement und geeignete Informations- und Kommunikationssysteme benötigt, z.B. in Form von Internetportalen und ggf. mobilen Diensten. Internet-Portale bieten Mehrwert für ihre Kunden z.B. indem Fahrpläne und Tarife abgerufen, Zusatzdienste wie Städtefahrten, Hotelangebote offeriert und teilweise direkt gebucht werden können. Kummerkasten, Hinweise auf Baustellen, Sonderfahrten für bestimmte Events können solche Web-Angebote abrunden. Eine konkrete Aufgabe dieses Semesterleitprojektes bestand darin, Portalangebote ausgewählter ÖPNV-Unternehmen zu vergleichen und zu bewerten.

Ergebnisse und Ansätze zur Verbesserung des Studiums

Der erste Jahrgang wurde planmäßig und erfolgreich absolviert. Mit einem Kaufmann, zwei Bauingenieuren, einer Diplomsoziologin und einer Juristin war gerade jene fachliche Mischung an Kernkompetenzen vertreten, die für das interdisziplinäre Konzept des Studienganges PTM typisch ist. Den Studierenden und Lehrenden stand ein Internet-Forum zur Verfügung, in dem sowohl Fragen diskutiert als auch Lehrmaterialien bereitgestellt wurden.

Verbesserungspotenziale ergeben sich u.a. bei dem Vorwissensabgleich, verbesserter Abstimmung der Lehrinhalte und durch verstärkten Einbezug von Experten aus der Verwaltung und Wirtschaft. Der Vorwissensabgleich erfolgt zukünftig früher und auf Basis per Internet abrufbarer Lehrmaterialien. Eine wichtige Erkenntnis aus dem ersten Durchgang ist, dass das PTM-Studium nur dann wirklich erfolgreich durchgeführt werden kann, wenn die

Studenten in einem gewissen Umfang von Tätigkeiten für das Unternehmen entlastet werden. Dies wurde in Schreiben an die Vorstände aller Mitgliedsunternehmen im VDV kommuniziert und – wie die Reaktionen zeigen – inzwischen auch als notwendig akzeptiert. Die Ergebnisse des ersten Studiums werden in Kürze von einem wissenschaftlichen Beirat überprüft und kritisch bewertet.

Resümee

Die Führung von ÖPNV-Betrieben wird angesichts der eingangs angesprochenen Veränderungen und Herausforderungen zunehmend komplexer, schwieriger und risikoreicher. Einmal erworbene Qualifikationen reichen nicht mehr aus, sondern müssen regelmäßig ergänzt, kritisch hinterfragt und ggf.

durch gänzlich neue angereichert oder ersetzt werden. Gefragt ist lebenslanges berufsbegleitendes Lernen, basierend auf den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen und praktischen Erfahrungen. Der Master-Studiengang PTM der Universität Duisburg-Essen bietet hier erstmalig und einmalig in Deutschland ein wissenschaftlich fundiertes Studium, das die nötige Führungsqualifikationen und das erforderliche Wissen anwendungsnah vermittelt.

Literaturverzeichnis:

Glaser, O.; Knull, C.; Ponath, T.N.; Simon, A.; Steinig, Ch. : Ausarbeitung des 2. Semesterprojektes PTM, Essen 2005 (unveröffentlicht).

ANZEIGE

Spurkranz-schmierung

von REBS minimiert den Verschleiß!



Nahezu alle Niederflurfahrzeuge sind mit einer REBS-Spurkranzschmierung ausgerüstet. Das System hat sich seit Jahrzehnten bewährt, auch bei Eisenbahnen und U-Bahnen. Der Aufwand zum Einbau einer Anlage ist äußerst gering, da die Technik bestechend einfach ist.

REBS
Zentralschmieranlagen

Fordern Sie ausführliche Unterlagen an:
REBS Zentralschmiertechnik GmbH
Postfach 104364 • 40854 Ratingen
Tel. 0 21 02/93 06-0 • Fax 93 06-40
Internet: www.rebs.de
e-mail: info@rebs.de