

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 02 | 2020

Container steigen *schneller um*

Megahub Lehrte beschleunigt Transportkette

Seite 6

Bilanz 2019: Fahrgastzahlen
nur noch leicht im Plus

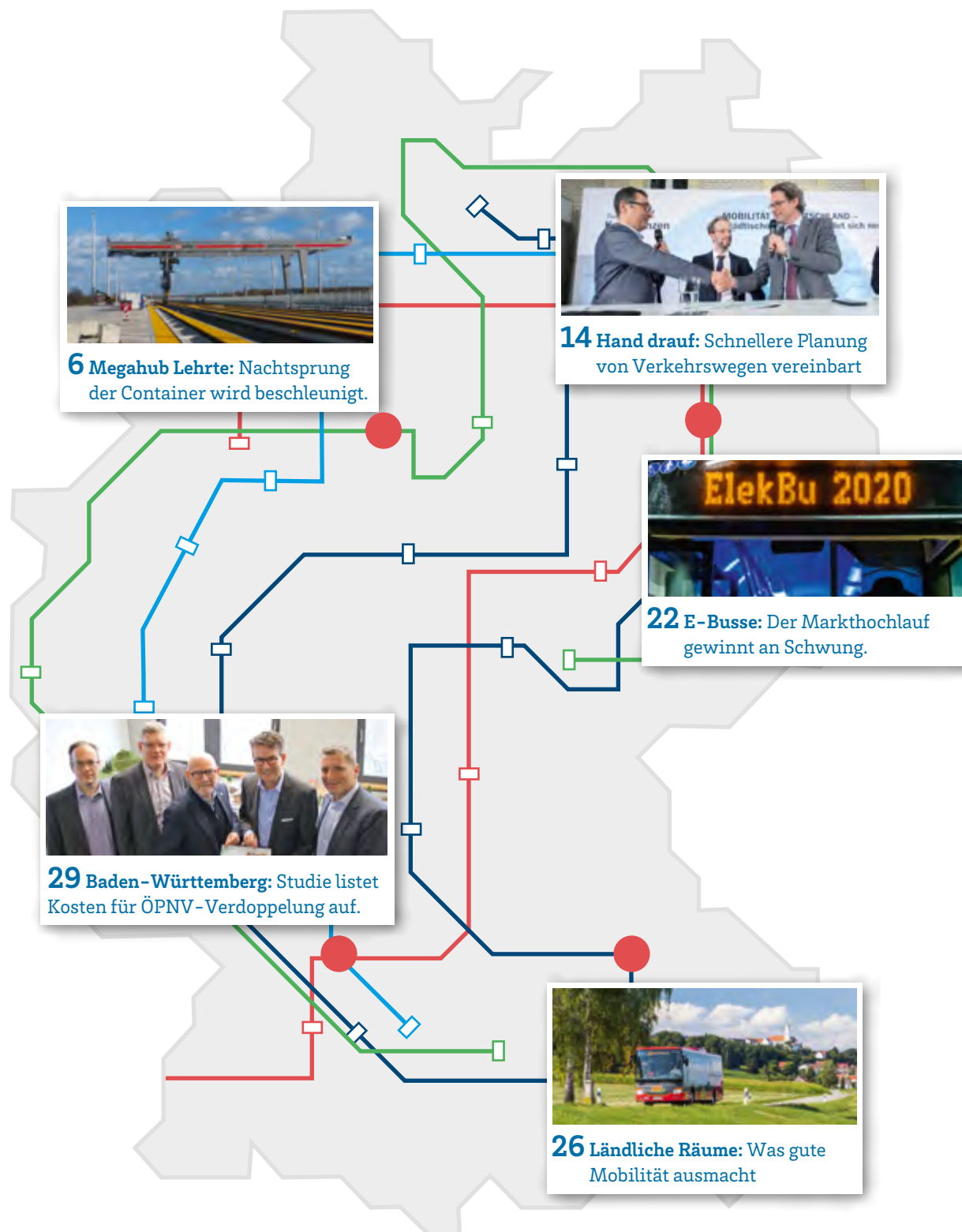
Seite 11

Coronavirus: VDV bündelt den
Informationsaustausch

Seite 12

Ländliche Räume: ÖPNV als
Garant der Daseinsvorsorge

Seite 26



VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial
Unterwegs im Krisenmodus

4 VDV im Bild
Comic bereitet Fakten zur Verkehrswende bunt auf.

6 Titelstory
Megahub Lehrte: Mehr Tempo beim Container-Nachtsprung

11 Meldungen
ÖPNV-Bilanz 2019: Fahrgastzahlen leicht im Plus

12 Aktuell
Corona: Die Ausbreitung des Virus verlangsamen

14 Aus dem Verband
F.A.Z.-Mobilitätsgipfel: Verkehrswende einfach machen

15 Aus dem Verband
Mehrwertsteuersenkung auf Tickets im Fernverkehr: „Der Erfolg war längst überfällig.“

16 Hintergrund
Infrastruktur: Aktuelle Beschlüsse und die Finanzierungsinstrumente

18 Hintergrund
Züge sollen sich selbst kuppeln.

20 Aus dem Verband
Nach dem Klimakabinett: „Auf dieser Basis müssen wir liefern.“

22 Aus dem Verband
Zahl der E-Busse wird sich 2020 mehr als verdoppeln.

25 Aus dem Verband
VDV und die EU-Verkehrspolitik: „Wir sollten ambitionierter denken.“

26 Hintergrund
ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge und Lebensqualität auf dem Land

30 Zu guter Letzt
Frauen mit Erfindergeist gesucht



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

Unterwegs im Krisenmodus



Die Dynamik der Corona-Krise stellt uns alle vor eine in dieser Form nie dagewesene gesellschaftliche und wirtschaftliche Herausforderung. Der VDV steht im ständigen Austausch mit den Entscheidern in Bund und Ländern sowie in den Behörden. In der Krise wird einmal mehr klar: Der öffentliche Personenverkehr und der Schienengüterverkehr sind absolut systemrelevant für das öffentliche Leben.

Der Kampf gegen das Corona-Virus verlangt uns allen viel Disziplin und Kraft ab. Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im VDV und in der Verkehrsbranche, die dafür sorgen, dass wir unter diesen erschwerten Bedingungen weiterarbeiten können, danken wir ganz herzlich!

Verantwortung für die Gesundheit der Menschen und ihre Sicherheit war für die Verkehrsbranche schon immer ein Thema. Vor dem aktuellen Hintergrund bekommt unsere Verantwortung aber noch einmal eine neue Dimension – egal, ob es dabei um das Thema Hygiene im ÖPNV geht oder um die Versorgungssicherheit, zu der auch der europaweite Güterverkehr auf der Schiene beiträgt. Der spielt derzeit eine entscheidende Rolle, die Lieferketten und die

Versorgungssicherheit auch in der Krise und bei wieder eingeführten Grenzkontrollen aufrechtzuerhalten. Während sich bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe die Lkw an einigen Grenzen stauten, hatten die Kontrollen an den Grenzen kaum Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr und die Intermodalnetze. Nicht zuletzt hilft der Schienengüterverkehr, die Verbreitung des Corona-Virus zu verlangsamen: Denn nur auf der Schiene befördern vergleichsweise wenig Menschen so große Mengen an Waren und Gütern.

Die Corona-Krise wird vorübergehen. Welche Erkenntnisse die Eisenbahnunternehmen und die verladende Wirtschaft daraus ableiten, bleibt abzuwarten. Aber hier liegt sicherlich eine der Chancen dieser Krise.

Passen Sie weiterhin gut auf sich auf!

Herzlichst Ihr

Oliver Wolff

Ingo Wortmann



Bunte Fakten zur Verkehrswende

Ein großes Thema leicht verdaulich dargestellt: Der Think Tank „Agora Verkehrswende“ geht einen neuen Weg, um Leserinnen und Lesern wissenschaftliche Erkenntnisse und Fakten nahezubringen. Herausgekommen ist eine „infografische Novelle“ mit dem Titel „Abgefahren“ – ein neues Genre, das neudeutsch Infographic Novel heißt. Auf 80 Seiten gibt es jede Menge Zahlen und Infos, verpackt in einen farbenfrohen Comic und eine kurzweilige Geschichte. Im Mittelpunkt steht eine Familie, in der sich drei Generationen begegnen. Bei ihnen geht es um alle möglichen Facetten der Verkehrswende – und sie streiten sich darüber. Hinzu kommt Hund Rudi. Das widerspenstige Familienmitglied ist am Ende von der Verkehrswende förmlich begeistert. Unterstützung bekam die „Agora Verkehrswende“ von Ellery Studio – einer Gruppe internationaler Designer, Forscherinnen, Illustratoren und Macherinnen. Sie wollen den Transformationsprozess, vor dem Gesellschaften angesichts von Klimawandel und Digitalisierung stehen, verständlich beschreiben und sinnvolle Wege in die Zukunft aufzeigen.

Zum kostenlosen Download gibt es die Infographic Novel unter:
www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/abgefahren

Mehr Tempo beim Nachtsprung

In den weltweiten Transportketten des Kombinierten Verkehrs gibt es eine neue Adresse – den Megahub im niedersächsischen Lehrte. Im Juni nimmt der hochmoderne, neuartig konzipierte Hightech-Umschlagplatz für Container und Lkw-Aufbauten den Betrieb auf. Das ehrgeizige Ziel: Für die Verkehrswende soll er die Qualitäten der Schiene besser ins Spiel bringen. Bis zu 75 Arbeitsplätze sollen dort entstehen.

Die traditionsreiche Eisenbahnerstadt 20 Kilometer östlich von Hannover am Schnittpunkt wichtiger Bahnverbindungen zwischen Nord und Süd sowie Ost und West hat ein neues Wahrzeichen. Drei etwa 20 Meter hohe Portalkräne überbrücken gleich neben der Bahnstrecke Hannover – Berlin sechs Gleise sowie Lkw-Fahrbahnen und ein breites Betonband, das zu beiden Seiten von jeweils drei Gleisen eingerahmt wird. Es ist diese rund 700 Meter lange Piste, die das Terminal grundlegend von anderen großen Container-Umschlagplätzen an Bahnknoten und in Häfen unterscheidet. Von hohen Zäunen und massiven Leitplanken geschützt, werden sich hier bald ganz spezielle Fahrzeuge wie von Geisterhand, in Wirklichkeit aber von komplexen Rechnerprogrammen gesteuert, bewegen. Es sind fahrerlose Transportsysteme, wie sie variantenreich schon lange in Lagerhallen, Industriebetrieben und Häfen im Einsatz sind – so genannte „Automated Guided Vehicles“ (AGV). Sie werden nun auch das Umschlaggeschäft →



70

PROZENT

der Ladeeinheiten, die per Güterzug im Megahub Lehrte eintreffen, sollen direkt auf andere Züge umgeschlagen werden – ohne Rangieren und ohne die Bildung neuer Züge.



Visualisierung: Die Anlage sammelt Ladeeinheiten für den kombinierten Verkehr und verteilt sie schnell auf Ganzzüge für die jeweilige Zielregion.



Das fahrerlose Transportsystem wird die Container aufnehmen und rechnergesteuert direkt bis zum Tragwagen des Anschlusszuges bringen. Das ebenfalls automatische Kransystem besorgt dann den schnellen Umschlag.



„Wir werden das Angebot an Nachtsprung-Verbindungen erheblich vergrößern können.“

Andreas Witzel,
DB Netz AG, Projektleiter Megahub Lehrte

in einem Terminal des Kombinierten Verkehrs (KV) – dem Gütertransport auf verschiedenen Verkehrsträgern – revolutionieren. Die AGV können selbst tonnenschwere Fracht wie Container mühelos bewegen und verhelfen damit dem Transportgeschäft zu neuer Beweglichkeit. Das geht zum Beispiel so: Eine genormte Blechkiste aus Übersee hat im Hamburger Hafen den Schiffsbauch verlassen und ist auf einem Tragwagen in einem Container-Ganzzug nach Lehrte gefahren worden. Dort steigt sie gewissermaßen um, wird vom einen auf den anderen Zug verladen, der sie dann zu ihrem endgültigen Bestimmungsort bringen wird. Für dieses Umsteigemanöver wird der Container per Kran vom Waggon geholt und auf ein bereits gleich neben dem Zug wartendes AGV gepackt. Dieses

Fahrzeug bringt die Last dann auf der breiten Betonpiste, dem so genannten Längsförderer, parallel zu den Umschlaggleisen des Megahubs Lehrte exakt bis zur Position, wo sie auf den Anschlusszug verladen wird, abermals von einem der drei großen Portalkräne. Exakt heißt, so sagen Fachleute, „zapfengenau“. Das bedeutet: Das automatische Transportsystem stoppt – vorausberechnet – so präzise neben dem vorgesehenen Tragwagen im Zug, dass das ebenfalls weithin automatisch arbeitende Kransystem den Container in einer einfachen, schnellen Fahrt auf die Zapfen, das Befestigungssystem des Waggons, setzen kann.

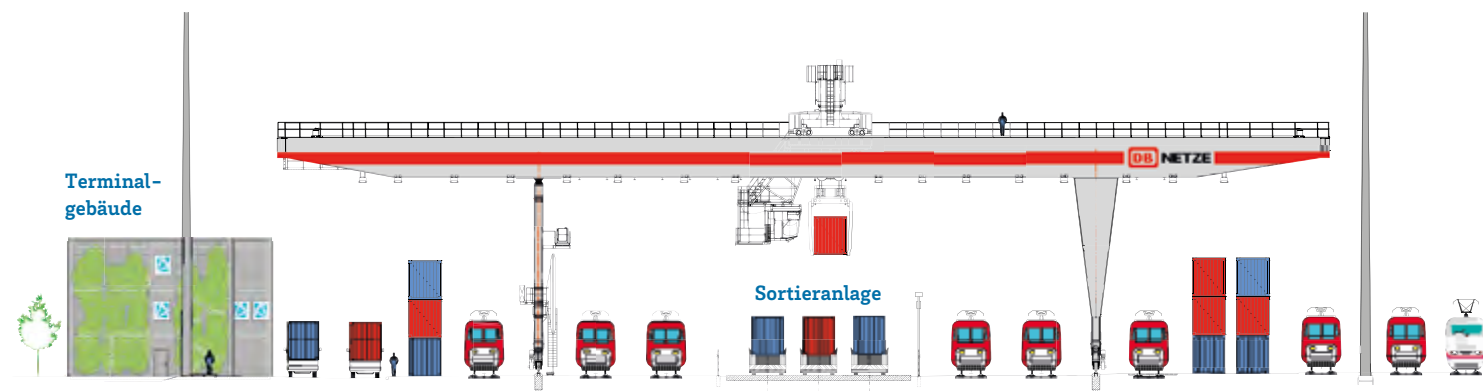
Enak Ferlemann, Bahnbeauftragter des Bundesverkehrsministeriums, hatte es schon beim ersten Spatenstich in Lehrte vor knapp zwei Jahren griffig formuliert: Hier auf der neuen Anlage steigen Container und Co. künftig fast so einfach um wie Reisende im nahen ICE-Kno-

ten Hannover Hauptbahnhof. Das 170-Millionen-Euro-Projekt ist eine Pilotanlage. Politik, aber auch Verlager, Logistiker und nicht zuletzt die Eisenbahn-Unternehmen wollen wissen, ob der schnelle „Umstieg“ der Güter des kombinierten Verkehrs den klimafreundlichen Bahntransport signifikant ausweiten kann. Projektleiter Andreas Witzel beschreibt: „Wir werden das Angebot an Nachtsprung-Verbindungen erheblich vergrößern können, einfach weil das Umladen schneller und effizienter sein wird als das Rangieren von kompletten Güterwagen mit neuer, aufwendiger Zugbildung.“ Bis zu 70 Prozent der Ladungen von eingehenden Zügen werden künftig direkt auf andere Züge umgeschlagen. Der Rest verbleibt auf den Zügen als sogenannte Stammrelation.

Der Nachtsprung lässt sich am Beispiel eines Containers aus Übersee beschreiben. Er kommt aus Hamburg gegen 22 Uhr in Lehrte an, wird dann umgeladen. Der Anschlusszug verlässt gegen 3 Uhr den Hub und erreicht noch am Morgen sein Ziel zumindest in ganz Mitteleuropa. Durch die zusätzliche, aber zeitsparende Sortierung der Warenströme des kombinierten Verkehrs im Megahub Lehrte mitten in der Nacht wird der für die Industrie und die Logistikbranche hochinteressante Nachtsprung schneller und auf neue Verbindungen ausgeweitet, bei denen der Schienentransport heute noch länger unterwegs ist. Das könnte ein entscheidender Wettbewerbsvorteil für den KV werden.

Transporter sparen lange Kranfahrten

Das Zusammenspiel von Portalkran und AGV ist das zentrale Element der neuen Anlage. Mithilfe der batteriebetriebenen, emissionsfreien und leisen Transportfahrzeuge können Bewegungen der die Anlage überspannenden Portalkräne deutlich reduziert werden. Denn die 400 Tonnen schweren Geräte müssen nur noch Fahrten über den Zügen zum Aufnehmen beziehungsweise Absetzen der Container auf den Tragwagen unternehmen. Die eigentliche Strecke von einem Zug zum anderen legen die Ladegüter hingegen auf dem Längsförderer auf dem gummiereiften, fahrerlosen Untersatz zurück. Der Verzicht auf lange Kranfahrten beschleunigt den Umschlag und spart Energie. Die Piste für die AGV ist mit drei Spuren für reichlich Betrieb ausgelegt: links und rechts Richtungsbetrieb →



Quelle: DB Netz AG



Im Güterverkehr auf der Schiene wird viel Zeit benötigt beim Rangieren von Einzelwagen oder Zugteilen sowie für die Bildung neuer Güterzüge – wie in Hamburg-Maschen (l.) und beim Umschlag wie in Hamburg-Billwerder (r.). Im Megahub Lehrte für den kombinierten Verkehr, der Ladeeinheiten auf der Straße und der Schiene befördert, entfallen diese Arbeitsschritte.



kommt. Nach dem Abschluss des Umschlags geht der Bügel wieder hoch an den Strom, und nach dem „Umsteigen“ seiner Fracht kann der Zug weiterfahren.

Andreas Witzel sieht es voller Stolz: „Der Megahub Lehrte ist nicht megagroß, andere Umschlagbahnhöfe sind größer. Aber er ist megaschnell, megamodern und megaeffektiv.“ Bei Bedarf können noch drei weitere Portalkräne aufgebaut werden. Die neue Terminalanlage der DB Netz AG wird von der Megahub Lehrte Betreibergesellschaft, einer Tochter der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS), betrieben. Verantwortlich für die Leitung des Terminals ist Nicole Brandenburg. Im Zeitalter von Industrie 4.0 ist Umschlag nicht mehr nur ein Geschäft für harte Männer, beschreibt die Terminalleiterin: „Am Megahub Lehrte ist der Umschlag weitgehend automatisiert. Doch das Heben und Senken samt dem Aufsetzen einer Ladeeinheit am Kran erfolgt auf dem letzten Meter manuell durch den Kranführer beziehungsweise die Kranführerin – denn dabei ist viel Feinmotorik notwendig.“ Projektleiter Witzel ergänzt: „Hier überzeugen häufig die Kolleginnen durch ihr Feingefühl.“

➔ Weitere Informationen finden Sie unter:
www.bit.ly/MegaHub_lehrte



” *Das Heben und Senken samt dem Aufsetzen einer Ladeeinheit am Kran erfolgt auf dem letzten Meter manuell – dabei ist viel Feinmotorik notwendig.*

Nicole Brandenburg,
Terminalleiterin am Megahub Lehrte

wie auf einer Straße, in der Mitte der Streifen für die Be- und Entladung der Fahrzeuge, von denen ab April nach und nach zwölf Einheiten, lackiert im DB-Rot, in Betrieb gehen. Gebaut werden sie im Düsseldorfer Werk eines europäischen Spezialisten für Kran- und Fördertechnik. Auf den Beton aufgemalte Fahrspuren sucht man vergebens. Sie existieren nur virtuell, und die Fahrbefehle kommen elektronisch aus dem Untergrund. Auf der Strecke des Längsförderers sind in regelmäßigen Abständen Transponder installiert, die die Kommunikation zwischen dem Betriebsleitsystem, dem Anlagensteuerrechner und den Fahrzeugen sichern. Die 700 Meter zwischen den Gleisen gehören den AGV ganz allein, auch aus Sicherheitsgründen: Sobald einer der Zugänge zum Längsförderer geöffnet wird, verfügt die Technik den konsequenten Stillstand aller Bewegungen.

Die ausgeklügelte Rechnertechnik, die das alles möglich macht, bleibt weithin unsichtbar und umfasst die gesamten Abläufe der Schnellumschlaganlage. Schon bevor die KV-Züge in die Gleise – oder Lkw auf den parallelen Straßenspuren – einfahren, erstellt der Computer das optimale Produktionsprogramm für den Betrieb, der bei entsprechender Nachfrage rund um die Uhr laufen kann: Züge und Straßenfahrzeuge werden im Vorbeifahren am „Video Gate“ von Dutzenden von Kameraaugen registriert. Die Daten werden in Echtzeit mit der vorausgegangenen Platzbuchung für die Ladeeinheiten abgeglichen, und dann stellt das System die Fahrstraße für die Zugeinfahrt. Mit Tempo 60 rollen die Güterzüge heran; am entsprechenden Signal fährt der Lokführer den Stromabnehmer seines Triebfahrzeugs ein, dann endet die Oberleitung auf der Kranmeile, und es geht mit Restschwung quer durch die Anlage – bis die Lok unter dem wieder neu beginnenden Fahrdraht zum Stehen

Fahrgastzahlen leicht im Plus

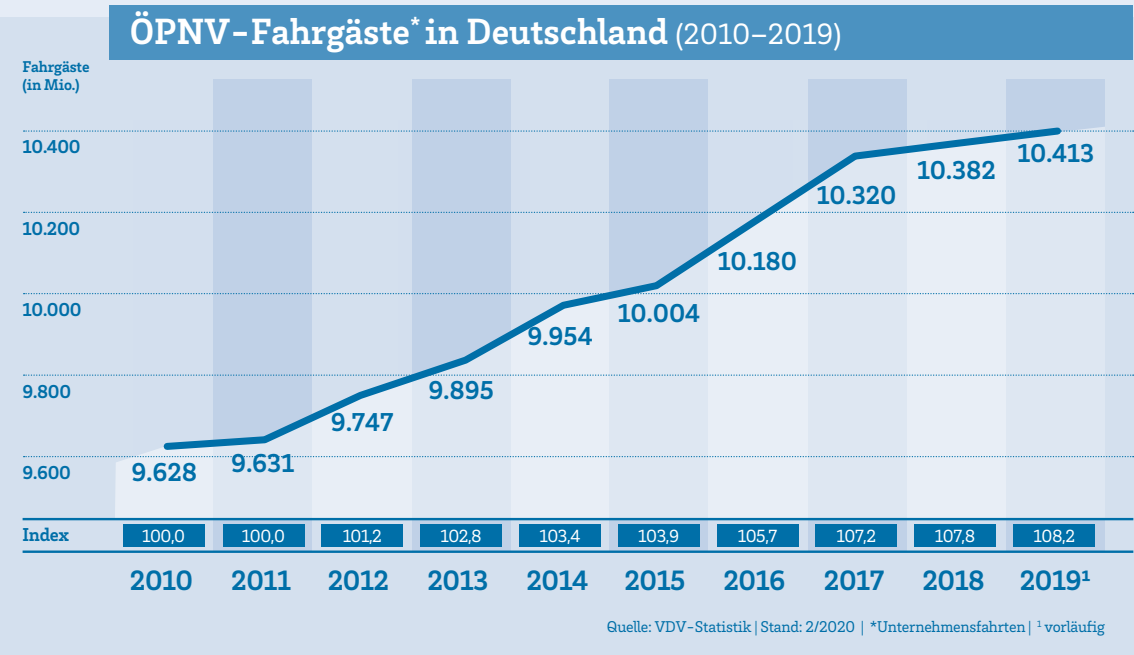
Es ist der 22. Fahrgast-Rekord in Folge: 10,4 Milliarden Menschen nutzten 2019 den ÖPNV. Damit sind Busse und Bahnen auf hohem Niveau erneut gewachsen – allerdings nur leicht. Mit 0,3 Prozent gegenüber 2018 verzeichnet die Branche das geringste Wachstum seit zehn Jahren.

Die nur noch leicht gestiegenen Fahrgastzahlen sind für die Branche ein Signal, „dass wir schneller und mehr in den Ausbau und die Grunderneuerung des ÖPNV investieren müssen“. Das sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann auf der Jahres-Pressekonferenz des VDV in Berlin. Erfreulich sei die Steigerung bei den Erlösen aus dem Ticketverkauf: 2019 lagen die Einnahmen mit insgesamt 13,3 Milliarden Euro um rund 2,2 Prozent höher als im Jahr davor. Wortmann: „Die Ticketeinnahmen sind für die Verkehrsunternehmen die wesentliche Finanzierungssäule, um den Betrieb im ÖPNV zu finanzieren. Jeder Euro dieser Einnahmen fließt direkt in Personal und Betrieb.“ Vor diesem Hintergrund erteilt der VDV Überlegungen, Jahrestickets zum Preis von 365 Euro einzuführen, derzeit eine deutliche Absage. „Der sofortige Einnahmeverlust läge bundesweit bei mindestens vier Milliarden Euro jährlich“, sagte Ingo Wortmann. Vielmehr müssten die zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel zunächst dringend in den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV fließen. Für VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff ist der Ruf nach der Einführung des 365-Euro-Tickets „eine attraktive Parole für den Moment und in Wahrheit eine Hypothek für die Zukunft“ (zur Diskussion um das 365-Euro-Ticket siehe auch Beitrag auf S. 20). Bei der Planung des Deutschland-Takts ist laut VDV der Schienengüterverkehr stärker zu berücksichtigen. „Wir brauchen gerade für den Schienengüterverkehr mehr Stabilität und Flexibilität im Netz“, so VDV-Präsident Ingo Wortmann. Wie das erreicht werden kann, verdeutlicht der VDV anhand einer Liste mit 513 Maßnahmen und möglichen Lösungen.

➔ www.bit.ly/VDV_Positionen



Die ÖPNV-Bilanz 2019 stellten VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff, VDV-Präsident Ingo Wortmann und Pressesprecher Lars Wagner (v. l. n. r.) vor.



Ausbreitung des Virus verlangsamen

Die Corona-Krise hat gravierende Auswirkungen auf das öffentliche Leben in Deutschland. Bundesweit setzen Verkehrsunternehmen und -verbünde eine Vielzahl von Maßnahmen um, mit denen sie die Gesundheit ihrer Fahrgäste und ihres Personals schützen wollen. Auf diese Weise soll die öffentliche Mobilität so lange und so stabil wie möglich gewährleistet werden.

Weniger soziale Kontakte und Einschränkungen des internationalen Reiseverkehrs erscheinen derzeit als Mittel der Wahl, um die Ausbreitung des Corona-Virus zu verlangsamen. Darauf reagieren die Verkehrsunternehmen mit einer Vielzahl interner sowie betrieblicher Maßnahmen. Dazu zählen: Ferienfahrpläne, Verzicht auf den Verkauf von Tickets im Bus, Einstieg nur hinten, Desinfektion und verkürzte Reinigungsintervalle, verschärfte Hinweise auf die Hygieneregeln sowie die Husten- und Nies-Etikette, Abstand zwischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Kernfunktionen sowie den besonderen Schutz von Personal in Schlüsselfunktionen wie Leitstellen.

Wie die Maßnahmen umgesetzt werden, stimmen die Akteure aus den Verkehrsunternehmen und -verbünden eng mit den Entscheidern in Politik und Verwaltung ab. Als Mitglied im Krisenstab des Bundesverkehrsministeriums erhält der VDV tagesaktuelle Informationen. Damit ist er auch an den Entwicklungen und an den umzusetzenden Maßnahmen direkt beteiligt. „Wir stehen im ständigen Austausch mit den Regierungen von Bund und Ländern, den zuständigen Behörden sowie den örtlichen und überörtlichen

Krisenstäben“, erläutert VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Zudem beobachtet der VDV die Veröffentlichungen des Robert-Koch-Instituts und lässt die Lage durch den VDV-Unterausschuss der Betriebsärzte beraten, um das Risiko für Personal und Fahrgäste im öffentlichen Verkehr einzuschätzen. „Im Grunde gelten dieselben Präventionsregeln, die auch für alle anderen Erkrankungen mit Tröpfcheninfektion gelten“, erläutert Hartmut Reinberg-Schüller, der beim VDV den Fachbereich Betrieb ÖPNV/Arbeits- und Verkehrsmedizin leitet (siehe Interview).

Für jeden Einzelnen bedeutet das:

- regelmäßiges Händewaschen für mindestens 20 bis 30 Sekunden
- wenn Händewaschen nicht möglich ist, ersatzweise Handdesinfektion
- sich nicht mit ungewaschenen Händen ins Gesicht fassen
- auf Händeschütteln verzichten
- Husten- und Nies-Etikette einhalten: in die Ellenbeuge oder in ein Papiertaschentuch husten und niesen. Papiertaschentuch anschließend entsorgen.



Maßnahme zum Schutz des Fahrpersonals: Bei Bussen heißt es „Einstieg nur hinten“. Der Ticketverkauf in den Fahrzeugen ist eingestellt worden. Auch auf Kontrollen wird vielerorts verzichtet.



AKTUELLE INFORMATIONEN AUF DEN VDV-ONLINE-KANÄLEN

Tagesaktuell informiert der VDV auf seinen Online-Kanälen. Meldungen zur Situation, behördliche Anordnungen sowie die eigenen Empfehlungen stellt der VDV seinen Mitgliedern gebündelt zur Verfügung. Dafür wurde im Mitgliederbereich unter www.vdv.de eine eigene Webseite zum Thema Corona-Virus eingerichtet. Dort stehen Hinweise, Informationen und Lage-Auswertungen von Verkehrsunternehmen aus ganz Deutschland.

Im VDV-Mitgliederbereich

www.vdv.de/coronavirus

www.vdv.de/hygiene-empfehlungen.aspx

externe Links:

www.rki.de/SharedDocs/FAQ/NCOV2019/FAQ_Liste.html

www.rki.de/covid-19

www.infektionsschutz.de/hygienetipps

VIER FRAGEN AN

Über den Umgang mit dem neuartigen Corona-Virus sprach „VDV Das Magazin“ mit Hartmut Reinberg-Schüller. Er leitet beim VDV den Fachbereich Betrieb ÖPNV/Arbeits- und Verkehrsmedizin.

» Mit steigenden Fallzahlen wächst die Sorge, sich mit dem neuartigen Corona-Virus zu infizieren. Wie unterstützt der VDV die Verkehrsunternehmen bei der Informations- und Aufklärungsarbeit?

Hartmut Reinberg-Schüller: Wir stellen aktuelle Fakten, Hinweise und Empfehlungen zur Verfügung. Diese Informationen können bei der Kommunikation helfen, Fahrgäste und Personal sachlich und neutral zu informieren und nicht unnötig zu verunsichern.

» Welche betrieblichen Aspekte waren aus Ihrer Sicht bei der Vorbereitung auf die Pandemie besonders wichtig?

Beim Verdacht einer Infektion besteht die Gefahr einer Quarantäne der betroffenen Mitarbeiter und aller Personen im beruflichen und privaten Umfeld. Damit der Betrieb wesentlicher Schlüsselfunktionen wie etwa in Leitstellen sichergestellt wird, sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dort wie auch in anderen Schlüsselfunktionen ausführlich über Hygiene und Verhaltensweisen informiert worden, wie sie sich vor einer Infektion schützen können. Zudem sollen etwa zu einer Leitstelle nur Personen Zutritt haben, die dort auch wirklich für den Betrieb notwendig sind.

» Wo kann man die Empfehlungen des VDV nachlesen?

In der VDV-Mitteilung 9040, die im Mitgliederbereich unter www.vdv.de abrufbar ist, werden unter anderem betriebsinterne Vorgehens- und Verhaltensweisen zum Umgang mit Grippeviren beschrieben. Die Erfahrungen im Umgang mit der Vogel- und der Schweinegrippe sind hier eingeflossen. Diese Mitteilung stammt zwar schon aus dem Jahr 2009, die darin enthaltenen grundsätzlichen Empfehlungen sind aber in der Corona-Pandemie nach wie vor gültig.

» Wie kann sich jeder Einzelne vor einer Infektion schützen?

Was wirklich hilft, ist ausgiebiges Händewaschen. Damit werden über 99 Prozent der Krankheitskeime weggewaschen. Handdesinfektionsmittel sollten deshalb nur genutzt werden, wenn keine ausreichenden Möglichkeiten zum Händewaschen zur Verfügung stehen. Zudem sollte man Abstand zu Menschen mit und ohne Krankheitssymptomen von bis zu zwei Metern halten und in die Armbeuge niesen oder husten. Mund-Nasen-Schutz (MNS) und FFP-Masken sollten infizierten Menschen und dem medizinischen sowie pflegenden Personal vorbehalten bleiben.

Verkehrswende einfach machen

Auf dem Weg zur künftigen Mobilität in den Städten sind der gute Wille ausgeprägt und viele interessante Ansätze vorhanden. In der Praxis stoßen sie jedoch auf bürokratische Hindernisse und bürgerliche Widerstände. Das wurde einmal mehr deutlich auf dem F.A.Z. - Mobilitätsgipfel. Dass in der politischen Sacharbeit zumindest Parteigrenzen leichter überwindbar erscheinen, zeigte sich dabei ebenfalls.

Hand drauf: Cem Özdemir (l.) und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer wollen die Planung beim Bau von Verkehrswegen beschleunigen. Moderator Johannes Pennekamp (Mitte, F.A.Z.) und die Teilnehmer des zweiten F.A.Z. - Mobilitätsgipfels können es bezeugen.



Politik kann so einfach sein. Das demonstrierten Andreas Scheuer (CSU) und Cem Özdemir (Grüne) vor den 250 Teilnehmerinnen und Teilnehmern des F.A.Z. - Mobilitätsgipfels. Per Handschlag einigten sich der Bundesverkehrsminister und der Verkehrsausschussvorsitzende im Bundestag, wie sie die Planung von Verkehrswegen beschleunigen. Dazu gehört, Engpässe im Schienennetz zu beseitigen, Weichen austauschen, Ausweichgleise für den Begegnungsverkehr zu bauen, weitere Strecken zu elektrifizieren und Radwege auszubauen. Wie die derzeitige Praxis aussieht, hatte zuvor Mecklenburg-Vorpommerns Infrastrukturminister Christian Pegel geschildert. Aufgrund des Planungsrechts dauere es drei bis sieben Jahre, einen Radweg entlang einer Straße zu bauen. Noch komplizierter werde es, einen Bahnübergang zu kreuzen. Denn dann sei ein aufwendiges Planfeststellungsverfahren vonnöten. „Wir brauchen ein deutliches

Abrüsten der Regeln“, so Pegel. Scheuer versprach, das Thema aus dem Nordosten mit „abzuräumen“. Sichere Radwege und die Lebensqualität in den Städten liegen auch Münsters Oberbürgermeister Markus Lewe am Herzen. Der Vizepräsident des Deutschen Städtetags erinnerte daran, dass zehn Prozent der Autofahrten über weniger als 1,5 Kilometer liefen, und mahnte: „Die Lebensqualität einer Stadt ist viel mehr, als ein dauerhafter Parkplatz zu sein.“ Dass die Infrastruktur für die Menschen da ist, sagte auch Dr. Chloë Voisin-Bormuth. Auf dem Weg zur Verkehrswende gehe es darum, die Menschen zu begleiten. „Die Menschen sollen nicht umsteigen müssen, sondern umsteigen wollen.“ Die Leiterin des Bereichs Studienentwicklung beim Pariser Think Tank „La Fabrique de la Cité“ eröffnete mit ihrem Vortrag den zweiten Teil der Veranstaltung. Wie sich in Zukunft mehr Mobilität mit weniger Verkehr gestalten lässt, war darin die Frage. Gilles Dostert, Generaldirektor des Luxemburger Verkehrsverbundes, erläuterte, wie das Großherzogtum mit massiven Investitionen seine

Verkehrsinfrastruktur ausgebaut hat und weiter ausbaut – die Voraussetzung, um seit März kostenlosen ÖPNV zu ermöglichen (siehe auch „VDV Das Magazin“ 1/2020). „Gratis-ÖPNV ist bei uns die Kirsche auf der Torte.“ Dass Luxemburg angesichts der hohen Ausgaben „keine Blaupause für deutsche Verkehrsunternehmen“ sein könne, verdeutlichte VDV-Präsident Ingo Wortmann. Allein in München würde der kostenlose Nahverkehr 500 Millionen Euro pro Jahr kosten. Vielmehr müsste der ÖPNV in den Ballungsräumen ausgebaut und bessere Angebote im ländlichen Raum geschaffen werden. Wie zuvor Andreas Scheuer erteilte Ingo Wortmann dem Ruf nach 365-Euro-Jahrestickets eine Absage. „Erst verbilligen und dann das Angebot schaffen, ist die falsche Reihenfolge.“ Ganz ohne Auto wird es in Zukunft nicht gehen. „Wir brauchen leistungsfähige

Straßen und Achsen“, betonte Karsten Schulze, Vizepräsident Technik beim ADAC. Er forderte, Sharing-Modelle so zu gestalten, dass sie Stadtgebiete vollständig abdecken und ins Umland reichen, damit sie von möglichst vielen Nutzern angenommen werden können. Die Bedeutung von On-Demand-Verkehren, die den ÖPNV mit Bussen und Bahnen ergänzen, hob Dr. Tom Kirschbaum, Chef von Door2door, hervor. „ÖPNV muss in den Köpfen nicht nur U-Bahn und der große Bus sein, sondern auch die kleinen flexibilisierten Minibus-Systeme.“ Die Veranstaltung, die in diesem Jahr den Titel „Mobilität in Deutschland – Städte erfinden sich neu“ trug, fand zum zweiten Mal statt. Zusammen mit der F.A.Z. hatten der ADAC, der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und die Initiative „Deutschland mobil 2030“ eingeladen.



Einen Mitschnitt der Veranstaltung finden Sie unter:
www.bit.ly/faz_mobilitaetsgipfel



1 Cem Özdemir, Moderator Johannes Pennekamp, Andreas Scheuer, Münsters OB Markus Lewe und Christian Pegel (v. l. n. r.)



2 Moderatorin Kerstin Schwenn (F.A.Z.), Daniela Kluckert (FDP), Dr. Christoph Ploß (CDU), Dr. Frank Nägele (Berliner Senat) (v. l. n. r.)



3 Dr. Tom Kirschbaum (Door2door), Dr. Chloë Voisin-Bormuth, Gilles Dostert, Johannes Pennekamp, VDV-Präsident Ingo Wortmann, Karsten Schulze (ADAC) und Dr. Matthias Jacob (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie) (v. l. n. r.)



„Die Menschen sollen nicht umsteigen müssen, sondern umsteigen wollen.“

Dr. Chloë Voisin-Bormuth, Think Tank „La Fabrique de la Cité“

„Der Erfolg war längst überfällig“



Ein Plus von über zehn Prozent bei den Fernverkehrskunden gegenüber den ersten beiden Monaten des Vorjahres: Die reduzierte Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets sieht die DB als einen der Gründe für den Fahrgastzuwachs. Der VDV hatte sich lange dafür eingesetzt, den Mehrwertsteuersatz für dieses Segment von 19 auf sieben Prozent zu senken. Petra Maring (Foto), Bereichsleiterin Steuern beim VDV, beantwortete dazu Fragen von „VDV Das Magazin“ – ein weiterer Beitrag aus unserer Serie rund ums Geld und die Finanzen.

Frau Maring, Mehrwertsteuer im Fernverkehr, seit wann arbeitet der VDV an dem Thema?

» Petra Maring: Der VDV forderte die Senkung der Mehrwertsteuer und die Nutzung der EU-rechtlichen Rahmenbedingungen zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs mit Nachdruck bereits seit den 1980er-Jahren. Es ist ein großartiger und längst überfälliger Erfolg, dass jetzt der ermäßigte Steuersatz für den Bahnfernverkehr eingeführt wurde.

Die EU-Mehrwertsteuerrichtlinie eröffnet Deutschland jedoch in diesem steuerlichen Lenkungsbereich noch weit mehr Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung. Derzeit können wir den EU-Mindeststeuersatz von fünf Prozent für alle öffentlichen Personenbeförderungen einführen und nach Umsetzung der EU-Mehrwertsteuerreform sogar eine Steuerbefreiung bei vollem Vorsteuerabzug gewähren, wie sie andere EU-Länder bereits besitzen.

Über welches Volumen sprechen wir hier? Und wie ist der Einfluss auf die Fahrpreise?

» Der Wegfall der 50-Kilometer-Regelung für den Bahnfernverkehr hat ein geschätztes steuerliches Volumen von 500 Millionen Euro. Dies hat zur Senkung der Fahrpreise, der Reservierungszuschläge und der BahnCards in Höhe von zehn Prozent geführt und kommt bei den Kunden sehr gut an.

Für wen gilt die Regelung über DB Fernverkehr hinaus?

» Die neue Regelung betrifft den gesamten Schienenpersonennahverkehr, denn einerseits profitieren auch SPNV-Unternehmen von der Mehrwertsteuerabsenkung ab einer Fahrstrecke von 51 Kilometern, andererseits muss die Tarifsystematik zum Fernverkehr aus Kundenperspektive passen. Sie muss deshalb überprüft und mögliche Preismaßnahmen müssen zwischen den betroffenen Akteuren abgestimmt werden. Gleichzeitig wollen alle Beteiligten ihre Leistungsangebote ausweiten; dies ist eine echte Herausforderung für unsere Mitglieder. Mit dem Abbau des Verwaltungsaufwands durch den Wegfall unterschiedlicher Steuersätze sind alle Mitglieder sehr zufrieden.

Endlich fließt das Geld

Mit einer Reihe von Entscheidungen haben Bundestag und Bundesrat den Weg für die Erneuerung, den Ausbau sowie die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur frei gemacht. Zum Teil gehören die Vorhaben zum Klimapaket der Bundesregierung – hier ein Überblick der wichtigsten Finanzierungsinstrumente und Beschlüsse.

12

PROJEKTE

BAUVORHABEN WERDEN BESCHLEUNIGT

Zwölf große Verkehrsinfrastruktur-Projekte können künftig per Gesetz anstatt durch behördliche Verwaltungsakte genehmigt werden. Schneller gebaut werden können damit sieben Schienen- und fünf Wasserstraßenprojekte. Im Bereich Schiene zählen dazu der Ausbau der Bahnstrecken von Magdeburg nach Halle, Leipzig nach Chemnitz und Hannover nach Bielefeld. Auch der Nord-Ostsee-Kanal kann vertieft und die Fahrrinnen von Außenweser und Mittelrhein können angepasst werden. Der Bundestag hat mit seinem Beschluss auch die Grundlage für spätere „Maßnahmengesetze“ geschaffen. Sie sollen an die Stelle von behördlichen Planfeststellungsbeschlüssen treten können. Im Klimaschutzprogramm 2030 sind umfangreiche Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger vorgesehen. Daher bedürfe es der beschleunigten Planung und Realisierung der zwölf Projekte, heißt es in der Gesetzesbegründung.

GVFG: ZUSÄTZLICHE MILLIARDEN FÜR ÖPNV-AUSBAU UND ERNEUERUNG

Die Bundeshilfen für den ÖPNV werden aufgestockt. Der Bundesrat gab dazu grünes Licht für die Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Damit stehen im laufenden Jahr 665 Millionen Euro für den Aus- und Neubau von Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs auf der Schiene zur Verfügung – doppelt so viel wie in den vergangenen Jahren. Von 2021 bis 2024 sind es jeweils eine Milliarde Euro, im Jahr 2025 zwei Milliarden Euro. In den Folgejahren steigt der Betrag jährlich um 1,8 Prozent. Nun können diese Gelder auch in die Grunderneuerung sowie in die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken investiert werden. Die Kommunen dürfen die Mittel künftig beispielsweise nutzen, um U-Bahnhöfe, Tunnel und Treppen zu erneuern. Weitere Neuerungen sind unter anderem: Der Fördersatz des Bundes wird von 60 auf 75 Prozent erhöht und das erforderliche Volumen für die Förderfähigkeit von Projekten abgesenkt. So können auch kleinere Vorhaben gefördert und die Mittel breiter eingesetzt werden.

665

MILLIONEN EURO
IN 2020

LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGS- VEREINBARUNG (LUFV III)

Bis 2030 fließt die Rekordsumme von 86 Milliarden Euro in den Erhalt und die Modernisierung des Schienennetzes. Davon trägt der Bund 62 Milliarden Euro. Die Deutsche Bahn steuert 24 Milliarden Euro an Eigenmitteln bei. Für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung stehen somit im Schnitt 8,6 Milliarden Euro pro Jahr zur Verfügung – 54 Prozent mehr als im vergangenen, lediglich fünf Jahre umfassenden Planungszeitraum. Mit dem Geld werden Gleise, Bahnhöfe, Stellwerke und Energieversorgungsanlagen erneuert. Die Investitionen sollen beispielsweise in die Erneuerung von jährlich rund 2.000 Kilometern Gleis und 2.000 Weichen fließen. Zudem sollen in den kommenden zehn Jahren 2.000 Eisenbahnbrücken erneuert werden.

86

MILLIARDEN EURO
BIS 2030

303

MILLIONEN EURO
ZUSÄTZLICH
IN 2021

ZUSÄTZLICHES GELD IM REGIONALVERKEHR

Die Länder bekommen mehr Geld für den öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene: Der Bundesrat hat einer Änderung des Regionalisierungsgesetzes zugestimmt. Demnach stehen den Ländern zusätzlich zu den im Haushaltsplan 2020 veranschlagten 8,8 Milliarden Euro im laufenden Jahr um den Festbetrag von weiteren 150 Millionen Euro aufgestockte Mittel zur Verfügung. Von 2021 bis 2023 erfolgt eine erneute Aufstockung um zusätzliche Festbeträge. Die Dynamisierung der zusätzlichen Mittel beginnt ab dem Jahr 2024. Im kommenden Jahr stehen somit 302,7 Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung. Im Jahr 2022 erhalten die Länder 308,15 Millionen Euro mehr und 463,69 Millionen Euro im Jahr 2023. Bis 2031 erhöhen sich die Regionalisierungsmittel damit insgesamt um etwa 5,2 Milliarden Euro. Mit dem zusätzlichen Geld können die Länder den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver gestalten. Das soll die Fahrgastzahlen erhöhen.



Züge sollen sich selbst kuppeln

Der Schienengüterverkehr befindet sich in einem weitreichenden Wandel. Digitalisierte und automatisierte Prozesse können helfen, Transporte wirtschaftlicher, schneller und zuverlässiger zu machen – und so mehr Güter auf die Schiene zu holen. Die Branche will in einem insgesamt wachsenden Markt bis 2030 ihren Anteil von derzeit 19 auf 25 Prozent ausbauen. Das geht nur mit einem Innovationsschub, forderten der Verladerverband BME und der VDV anlässlich des gemeinsam ausgerichteten „Forums Schienengüterverkehr“ in Berlin.

Mehr Güterverkehr auf der Schiene ist eine entscheidende Voraussetzung, damit die Verkehrswende gelingt. Das konkrete Ziel: Der Marktanteil der Schiene soll bis 2030 auf 25 Prozent zulegen. „Die Verkehrsleistung muss von 136 Milliarden auf etwa 210 Milliarden Tonnenkilometer wachsen – also um 55 Prozent“, verdeutlichte VDV-Vizepräsident Joachim Berends die Herausforderung in absoluten Zahlen. Wenn die Schiene nachhaltig gestärkt werden soll, müssten alle Beteiligten an einem Strang ziehen, sagte Holger Lösch, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Industrie. Ebenso wie das Güterverkehrsaufkommen werde der Wunsch nach nachhaltigeren und CO₂-effizienteren Transporten wachsen. Neben den unumstrittenen Stärken der Schiene – der Transport großer Mengen und sehr hoher Gewichte, geringe CO₂-Emissionen, hohe Transportsicherheit und Effizienz – sei es jedoch ein Wagnis, die Schiene in terminkritische Logistikketten zu integrieren.

Auf dem Weg zu mehr Logistikfähigkeit führt kein Weg daran vorbei, den Schienengüterverkehr zu modernisieren und technologisch zu erneuern. Automatisierte Abläufe und die Digitalisierung sind der Schlüssel dazu. Um diese Themen drehten sich zahlreiche Beiträge auf dem „Forum Schienengüter-

verkehr“. Das Potenzial, Prozesse zu digitalisieren und zu automatisieren, ist genauso groß, wie die Ansätze vielfältig sind. Ersatzteile kommen aus dem 3-D-Drucker, Diagnosesysteme erfassen die Daten und den Zustand von Waggons im Vorbeifahren. Software-Lösungen erleichtern das Flotten- und Wartungsmanagement, optimieren die Instandhaltung und erhöhen die Verfügbarkeit von Fahrzeugen. Weitere Ansätze der Branche: Waggonvermieter statt ihrer Flotten mit Sensoren und Telematik aus; Plattformen wie das neue „Link2rail“ von DB Cargo vernetzen Verlager und Eisenbahnunternehmen. Der eigentliche „Türöffner“ zu mehr Digitalisierung und Automatisierung im Schienengüterverkehr ist jedoch die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Von ihr verspricht sich die Branche eine deutliche Steigerung der Produktivität. Über Strom- und Datenleitungen gewährleistet die DAK eine zuverlässige Stromversorgung sowie Datenkommunikation innerhalb des gesamten Güterzugs. Insgesamt bietet sie gegenüber der herkömmlichen Technik fast 30 Vorteile – neben enormen Effizienz- und Zeitgewinnen unterstützt sie die Instandhaltung der Fahrzeuge, ermöglicht automatisierte Zugbildungen und Bremsproben sowie die Einbindung in digitalisierte Logistikketten.

Kommt die Verkehrswende zugunsten der Schiene tatsächlich? Darüber diskutierten (v. l. n. r.) Dr. Silviu Grobosch (BME), Holger Lösch (BDI), Stefan Stroh (DB Cargo), Enak Ferlemann (BMVI) sowie Joachim Berends und Dr. Martin Henke (beide VDV)



Für die Einführung der DAK sprach sich Enak Ferlemann sehr deutlich aus. Es gehe darum, die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern zu stärken, so der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium: „Wir müssen das auf europäischer Ebene angehen.“ So sieht es auch die Branche. „Ohne DAK ist keine vollständige Automatisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs möglich“, verdeutlichte Johann Feindert, Chef des Waggonvermieters GATX. Angesichts früherer erfolgloser Versuche, eine automatische Kupplung einzuführen, mahnte er: „Wenn wir es nicht schaffen, ein europäisches Konzept zu erstellen, werden wir wieder scheitern.“ Etwa sechs bis zehn Milliarden Euro veranschlagten Experten, um europaweit etwa 450.000 Güterwagen sowie Loks mit der neuen Kupplungstechnologie auszustatten – eine Summe, die für die Branche nicht allein zu stemmen ist. Daher wird die finanzielle und politische Unterstützung auf europäischer Ebene benötigt. Johann Feindert forderte die Politik auf, ein positives Umfeld für einen wettbewerbsfähigeren Schienengüterverkehr in Europa zu schaffen und die „Stimme des Schienengüterverkehrs in Europa“ zu werden.



Weitere Informationen finden Sie unter:
www.bit.ly/dak-charta



DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG: VERBÄNDE LEGEN CHARTA VOR

Sechs führende Verbände des Schienengüterverkehrs – darunter der VDV – machen sich für die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK, Beispielfoto) stark. Dazu haben sie die DAK-Charta erarbeitet. Damit wollen die Verbände einen Impuls in den Verkehrssektor und an die Politik geben, um den technologischen Wandel im



Schienengüterverkehr zu beschleunigen. Ziel ist es, dass bis spätestens 2030 die Güterwagen in ganz Europa automatisch kuppeln und von der Lok bis zum letzten Waggon digital miteinander verbunden sind.

www.vpihamburg.de/de/dak



InnoTrans 2020
22.–25. SEPTEMBER · BERLIN
Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik

**THE FUTURE
OF MOBILITY**

KONTAKT
Messe Berlin GmbH
Messedamm 22 · 14055 Berlin
T +49 30 3038 2376
innotrans@messe-berlin.de

Messe Berlin

„Auf dieser Basis müssen wir liefern“

Nach dem Klimakabinett ist vor der Verkehrswende – und die gelingt nur mit starken Bussen und Bahnen. Das war eines der Themen beim diesjährigen VDV-Verbandsbeirat. Die Politik hat den Finanzierungsrahmen geschaffen (siehe S. 16/17). „Auf dieser Basis müssen wir liefern“, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann. Voraussetzung seien jedoch auch mehr personelle Kapazitäten bei den Unternehmen und den Genehmigungsbehörden. Zudem müsse das standardisierte Bewertungsverfahren, das über den volkswirtschaftlichen Nutzen von Investitionsvorhaben befindet, geändert werden.

Angesichts der Diskussion um Jahrestickets zum Preis von 365 Euro, erhöhter Anschaffungskosten von batterieelektrischen Bussen sowie verdichteter Takte und neuer Linien bewegt sich der Nahverkehr im Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit und den Erfordernissen der Verkehrswende. „Bei etwas so Symbolträchtigem wie dem 365-Euro-Ticket wird es schwer für Tarifsteigerungen“, sagte Jürgen Barke, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes – diesjähriger Gastgeber des VDV-Verbandsbeirats. „Wer die Verkehrswende haben will, sollte jetzt kein 365-Euro-Ticket einführen“, betonte VDV-Präsident Ingo Wortmann. Über die Ticketeinnahmen müsse ein wesentlicher Teil der Betriebskosten gedeckt werden. „Der Steuer-Euro wäre besser für den Angebotsausbau ausgegeben“, so Wortmann. Starke Busse und Bahnen seien die Voraussetzung für die Verkehrswende. Tarife seien ohnehin „nicht das entscheidende Kriterium, sondern das Angebot“, betonte Tim Dahlmann-Resing. Der Vorstand der VAG Nürnberg unterstrich: „Zuverlässigkeit und Beförderungsqualität sind die entscheidenden Fragen, die uns mehr Fahrgäste bringen.“ Wo vergleichbare Tickets eingeführt wurden, hätten sie keine signifikanten Fahrgaststeigerungen mehr gebracht – auch nicht in Wien, wo vor der Einführung des 365-Euro-Tickets der Öffentliche Verkehr massiv ausgebaut wurde. Alois Rainer von der AG Verkehr und digitale Infrastruktur der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, hob hervor: „Im ländlichen Raum nutzt es wenig, den Preis nach unten zu drücken.“ Stattdessen müsse der Nahverkehr attraktiver werden. Die soziale Bedeutung eines 365-Euro-Tickets hob Andreas Wagner (Linke) hervor. Der Sprecher für ÖPNV und Fahrradmobilität sieht in diesem Angebot eine

„Maßnahme zur Familienförderung“. Doch wie sollen solche Angebote finanziert werden? Arno Klare, für die SPD in der AG Verkehr und digitale Infrastruktur sowie in der AG Kommunalpolitik, forderte „deutlich, deutlich mehr Geld. Wenn es dazu keine Mehrheit im Bundestag gibt, werden wir auch die Klimaziele nicht erreichen.“

Zweiter inhaltlicher Schwerpunkt war die Eisenbahn: Wie können die Fahrgastzahlen verdoppelt und der Marktanteil im Güterverkehr gesteigert werden – und wo steht die Branche? Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI, bedauerte, dass es im Schienengüterverkehr seit 40 Jahren kaum echte Innovationen gebe. „Deswegen brauchen wir die Digitale Automatische Kupplung.“ Die DAK (siehe S. 18/19) sei ähnlich erfolgreich einzuführen wie die Flüsterbremse. Matthias Gastel, Sprecher für Bahnpolitik bei Bündnis90/Die Grünen, forderte mehr Geld und mehr Tempo bei der Digitalisierung der Schiene: „Das Starterpaket reicht noch nicht.“ FDP-Verkehrspolitik Christian Jung war eher skeptisch, dass die Versprechen bis 2030 zu halten sind – wegen der Infrastruktur und fehlender Kapazitäten. Dem widersprach Veit Salzmann, VDV-Vizepräsident für den Personenverkehr mit Eisenbahnen: „Die Branche ist mit den finanziellen Mitteln ausgestattet worden, um aufzuholen.“ Erstmals bestehe die Möglichkeit, nachhaltig ins System zu investieren.

Diskussion über den Verkehrsträger Eisenbahn: Christian Jung (FDP), Matthias Gastel (Grüne), Enak Ferlemann (BMVI), Veit Salzmann (VDV) und Moderator Dieter Fockenbrock (Handelsblatt) (v. l. n. r.)



Bundesweit wird es 2020 100 Plusbus-Linien geben

„Fünf Jahre Plusbus“ wurden in Brandenburg gefeiert (Foto). „Der Plusbus steht für hochwertigen ÖPNV und bringt die Vorteile der Schiene auf die Straße“, sagte VDV-Vizepräsident Werner Overkamp: Dazu zählen der Stundentakt, direkte Linien und kurze Übergangszeiten zwischen Bahn und anderen Plusbussen. Neben Brandenburg sind Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt Plusbus-Länder. Die Fahrgastzahlen stiegen um bis zu 50 Prozent, auf einigen Linien in Brandenburg verdoppelten sie sich. 2020 wird es bundesweit 100 Linien geben, die erste startete 2013 im Mitteldeutschen Verkehrsverbund.



Mobiagentur Potsdam: Aus drei mach eins

Verschiedene Services für Einheimische und Gäste vereint die neue Mobiagentur (Foto) im Potsdamer Hauptbahnhof. Sie bündelt das Kundenzentrum der Verkehrsbetriebe in Potsdam (ViP), das DB-Reisezentrum und die Touristeninformation. Neben Fahrausweisen des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) und der DB können Besucherinnen und Besucher Eintrittskarten für Museen und Schlösser kaufen sowie Hotelzimmer buchen. Zudem berät die Mobiagentur, wie die individuelle Mobilität nachhaltig gestaltet werden kann. Das soll dazu beitragen, den Autoverkehr in der Stadt zu reduzieren.



ANZEIGE



Die Zukunft der Mobilität gestalten Voith Electrical Drive System

Leise, zuverlässig und leistungsstark! In der heutigen schnelllebigen Welt werden effiziente Verkehrsmittel immer wichtiger. Wir haben für alle Arten von Stadtbussen das perfekte Antriebssystem entwickelt: das Voith Electrical Drive System.

voith.com/ElectricalDriveSystem

VOITH
Inspiring Technology
for Generations



Zweites Leben als E-Bus: Dieses Fahrzeug (r.) wurde vom Diesel- auf den Batterieantrieb umgerüstet.



„Es wird das Jahrzehnt des Busses“

70 Unternehmen präsentierten ihre Produkte rund um die Elektromobilität – darunter 16 Busse.

Der Markthochlauf bei den E-Bussen gewinnt an Schwung. In Deutschland wird sich im laufenden Jahr die Zahl dieser Fahrzeuge mehr als verdoppeln. Auf dem Weg zur Elektrifizierung ihrer Busflotten stehen die Verkehrsunternehmen weiter vor großen Herausforderungen – etwa bei der Finanzierung und beim Ausbau der Infrastruktur. Das zeigte sich während der VDV-Elektrobuskonferenz und der Fachmesse „ElekBü“.

Die Technik wird immer besser, die Fahrzeuge werden immer zuverlässiger. Schon jetzt können Batteriebusse mit Reichweiten zwischen 150 und 250 Kilometern auf rund einem Drittel der städtischen Umläufe eingesetzt werden. Die Hersteller kündigen leistungsfähigere Batterien und höhere Reichweiten an. Im ländlichen Raum oder auf besonderen Streckenprofilen sind für die Branche auch Brennstoffzellenbusse ein Thema. Egal ob mit Batterie-, Wasserstoff- oder Dieselantrieb: „Es wird das Jahrzehnt des Busses“, sagte VDV-Technikgeschäftsführer Martin Schmitz zur Eröffnung der 11. VDV-Elektrobuskonferenz, die vom VDV, dem Forum für Verkehr und Logistik, den DEVK Versicherungen und der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) veranstaltet wurde. Wenn es darum geht, Verkehr auf den ÖPNV zu verlagern, spielt neben dem massiven Ausbau und der Modernisierung der Schiene der Bus eine zentrale

Rolle. Derzeit bekommt dessen Elektrifizierung deutlich Schub. Nach Schätzungen des VDV steigt die Zahl der E-Busse bis Ende des Jahres von 400 auf rund 1.000. Dass das Thema „E-Busse“ und der Markt an Dynamik gewinnen, spiegelte sich in den erneut gestiegenen Teilnehmer- und Ausstellerzahlen wider. 70 Unternehmen präsentierten im Estrel Congress Center ihre Produkte und Dienstleistungen – darunter 16 E-Busse aus Europa und China. Fast 700 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus 17 Ländern kamen nach Berlin.

E-Mobilität auf der Straße kommt teuer

Während die großen Verkehrsunternehmen ihre Busflotten in den nächsten zehn Jahren weitgehend elektrifizieren und in ihre Betriebshöfe, Werkstätten und Ladeinfrastruktur investieren, bleibt die Politik gefordert. Denn die Einführung der E-Mobilität auf der

Straße wird teuer – sowohl bei den Investitionen als auch im Betrieb. Ein E-Bus kostet zwischen 600.000 und 700.000 Euro und damit fast doppelt so viel wie ein ebenfalls emissionsarmer, neuer Dieselbus.

Hinzu kommen Um- und Neubaukosten für die Infrastruktur und steigende Personalkosten sowie einige Zeit der Parallelbetrieb von Diesel und Strom. Da die Reichweiten vorerst geringer als beim Diesel sein werden, benötigen die Verkehrsunternehmen mehr Fahrzeuge und Fahrer, allein um das Angebot gleichbleibend zu halten. Aktuell bezuschusst der Bund die Mehrkosten bei der Anschaffung eines Batteriefahrzeugs zu 40 bis 80 Prozent. Auch der Umbau von Werkstätten und Betriebshöfen kann gefördert werden. Für die kommenden drei Jahre stehen bislang 620 Millionen Euro an Bundesmitteln bereit. „Die Finanzmittel des Bundes bieten uns die Mög-

lichkeit, die Forderungen der Clean Vehicle Richtlinie umzusetzen. Um die Antriebswende in der Fläche im nächsten Jahrzehnt zu erreichen, ist eine Verstärkung der Mittel nötig“, verdeutlichte VDV-Präsident Ingo Wortmann die Dimensionen. Zusätzlich müssen die Unternehmen investieren und ihre Angebote zügig ausweiten, um mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen und um die Klimaschutzziele zu erreichen. „Damit steigen vorerst auch die Betriebskosten“, so Wortmann.

„Ohne Förderung wird es nicht gehen“

Dass das Thema in den Ministerien auf offene Ohren stößt, wurde im verkehrspolitischen Teil der Konferenz deutlich. „Uns ist bewusst, dass es ohne →

ANZEIGE

KONVEKTA
The Innovation Company.

Innovation trifft auf Qualität

Unsere CO₂-Wärmepumpe für E-Busse

www.konvekta.com

Förderung nicht gehen wird“, sagte Dr. Tamara Zieschang, Staatssekretärin im BMVI, und kündigte neue Förderrichtlinien für E-Busse an. Auch Gertrud Sahler, Abteilungsleiterin im Bundesumweltministerium, stellte in Aussicht: „Wir wollen den Umstieg mehr als bisher fördern.“ Sie sieht die Städte vor einer „Zeitenwende“, bei der dem ÖPNV eine Schlüsselrolle zukomme. Daniela Kluckert (FDP) forderte, die Förderrichtlinien so zu gestalten, dass auch kleinere Unternehmen im ländlichen Raum davon profitieren können. „Unsere Regelungen helfen nicht immer dem Klima“, so die stellvertretende Vorsitzende des Verkehrsausschusses. Es sei sinnvoller, die EEG-Umlage abzuschaffen und den Verkehr in den Handel mit Emissionszertifikaten aufzunehmen – also den Marktmechanismen zu vertrauen. Für die weitere Entwicklung weisen das Klimaschutzpaket der Bundesregierung und die europäische Clean Vehicles-Richtlinie, die Beschaffungsquoten für saubere beziehungsweise emissionsfreie Busse vorschreibt, den Weg. Die reichten aber nicht aus, um die Verkehrswende herbeizuführen, sagte Axel Volkery,

1.000 E-BUSSE

werden nach Schätzungen des VDV bis Ende dieses Jahres auf Deutschlands Straßen rollen. Derzeit sind es etwa 400.

Teamleiter „Clean Transport“ bei der EU-Kommission. Im Zusammenhang mit dem „Green Deal“ arbeite die EU daran, „wie wir diese sauberen Fahrzeugflotten in ein Gesamtkonzept integrieren – von nachhaltiger und intelligenter, aber auch attraktiver und bezahlbarer Mobilität in der Stadt sowie im ländlichen Raum“.

Henrik Falk, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn, forderte dazu auf, die Chancen zu sehen und den Blick auf die Klimaziele 2030 zu richten. Aufgrund des langen Vorlaufs werden neu zu planende U- und S-Bahnen bis dahin nicht viel ausrichten. Henrik Falk: „Nur der Bus hilft uns kurzfristig. Er hat großes Potenzial.“

Zuvor hatte Prof. Henning Kagermann, Vorsitzender des Kuratoriums der Deutsche Akademie der Technikwissenschaften (Acatech), deutlich gemacht: „An der E-Mobilität führt kein Weg vorbei.“ Gleiches gelte für den Einstieg in die Wasserstoffwirtschaft. Der ehemalige SAP-Vorstand glaubt, dass auf dem Weg zur Dekarbonisierung keine technische Revolution zu erwarten sei: „Es ist mühsam, und es wird so bleiben.“

Verkehrspolitisches Podium (v. l. n. r.): Moderator Martin Schmitz (VDV), Gertrud Sahler (BMU), VDV-Präsident Ingo Wortmann, MdB Daniela Kluckert (FDP), Prof. Henning Kagermann (Acatech), Dr. Tamara Zieschang (BMVI), Axel Volkery (EU), Henrik Falk (Hamburger Hochbahn)



Prof. Henning Kagermann (Foto o.) sagte, dass an der E-Mobilität und am Einstieg in die Wasserstoffwirtschaft kein Weg vorbeiführe.

„Wir sollten ambitionierter denken als in den vergangenen Jahren“

Die europäische Verkehrspolitik steht vor spannenden Monaten. Der von der EU-Kommission vorgelegte „Green Deal“ und die europäische Digitalpolitik werden den Verkehrssektor erheblich beeinflussen. „VDV Das Magazin“ sprach dazu mit Annika Stienen (Foto), Leiterin des VDV-Europabüros in Brüssel.



Die Summen und das Vorhaben erscheinen gigantisch. Eine Billion Euro will die EU-Kommission investieren, um Europa bis 2050 klimaneutral zu machen. Der von Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen Ende vergangenen Jahres vorgestellte „Green Deal“ ist eines der in Brüssel meist diskutierten Themen: Der Verkehr muss einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Alle politischen Initiativen, die auf den Weg gebracht werden, sollen dieses Ziel unterstützen. Annika Stienen, Leiterin des VDV-Europabüros in Brüssel, schätzt deshalb die Chancen der Verkehrsbranche, von der EU gehört zu werden, derzeit als sehr gut ein: „Wir spüren gerade einen starken politischen Aufwind für unsere Anliegen.“ Den gilt es zu nutzen.

Die Verkehrsbranche muss nun gute Vorschläge einbringen, wie der Verkehr nachhaltiger werden kann. „Wir können durchaus mit ambitionierteren Forderungen für die Zukunft auftreten als in der Vergangenheit“, ist sich Annika Stienen sicher. Denn das Thema Klimaschutz stand zwar schon im „EU-Weißbuch Verkehr“ 2011 im Vordergrund, drängt aber mittlerweile noch stärker. Hintergrund sind die in den vergangenen Jahren weiter gestiegenen Treibhausgasemissionen.

Neben dem Klimaschutz steht als zweites großes Thema die Digitalisierung auf der Brüsseler Agenda. Auch der Öffentliche Verkehr und Schienengüterverkehr wird immer digitaler. Bei der EU-Kommission zeichnet Vizepräsidentin Margrethe Vestager für dieses Thema verantwortlich. Als Ansprechpartnerin rückt damit für das Brüsseler VDV-Büro die Generaldirektion Kommunikationsnetze, Inhalte und Technologien – die DG Connect – mit ihren Gesetzesvorschlägen zunehmend in den Fokus. „Dabei ist problematisch, dass die DG Connect mit der Digitalbranche vertraut ist, über den Verkehrssektor jedoch wenig weiß“, berichtet Annika Stienen. Viele IT-Firmen wollen sich im Verkehrssektor betätigen und benötigen dafür den Zugang zu Daten aus der Branche. Die EU wünscht sich außerdem vernetzte digitale Ticketing-Systeme und Mobility as a Service (MaaS) – die verkehrsträgerübergreifende Mobilität zum All-inclusive-Preis. Je nachdem, wie diese ausgestaltet seien, bestehe jedoch die Gefahr, dass solche Systeme nicht unbedingt mit den Zielen der Verkehrspolitik konform seien, mahnt die Leiterin des Brüsseler VDV-Büros: „Und letztlich geht es auch darum, die Daseinsvorsorge durch den Öffentlichen Verkehr zu sichern.“

Auf europäischer Ebene bleibt jedoch auch weiterhin die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (DG Move)

wichtigste Ansprechpartnerin für die Verkehrsbranche. Die DG Move beschäftigt sich ebenfalls mit der Digitalisierung und dem Green Deal – allerdings nur im Verkehrsbereich. Derzeit bereitet sie eine umfassende Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vor, die sie in der zweiten Jahreshälfte vorstellen will.

Welche Szenarien nötig sind, damit die Verkehrswende gelingen kann, zeigt die Studie „Deutschland mobil 2030“. Derzeit überlegt der VDV, wie die Ergebnisse auf Europa übertragen werden können. „Ich persönlich bin der Meinung, dass eine viel ambitioniertere Politik als bisher nötig ist, um die Klimaziele zu erreichen“, ist Annika Stienen überzeugt. Den Ansatz, den die europäische Verkehrspolitik etwa im Straßenverkehr bereits verfolgt – die Etablierung des Nutzer- und Verursacherprinzips – hält sie vom Grundsatz her nach wie vor für richtig. Er wird aber nur einen kleinen Teil des Verkehrs betreffen und findet außerdem nicht in allen Mitgliedstaaten Unterstützung. „Wir brauchen daher neue und vor allem wirksame Initiativen“, sagt Annika Stienen, „und ich wünsche mir, dass wir mit dem VDV zu dieser Diskussion einen Beitrag leisten können.“



Hier geht es zu den zehn Vorschlägen des VDV für eine europäische Verkehrspolitik: www.bit.ly/verkehr_EU

Daseinsvorsorge und Lebensqualität



Ob die Verkehrswende gelingt, entscheidet sich auch im ländlichen Raum. Die Konzepte, abseits der Metropolregionen mehr Fahrgäste zum Umstieg in den ÖPNV zu bewegen, bewähren sich mancherorts bereits. Dass sie noch nicht flächendeckend eingeführt wurden, liegt an der Finanzierung – für Kommunen und Landkreise häufig ein Kraftakt. Die Chancen, den Regionalverkehr zu verbessern, stehen dank der jüngsten Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und Ländern gut.

47 Millionen Menschen leben in Deutschland auf dem Land. Gleichwertige Lebensverhältnisse und damit die Entwicklung ländlicher Räume rücken zunehmend in den Mittelpunkt der politischen Diskussion – ebenso wie die Frage, wie die Mobilität in der Fläche aussehen kann. Auch ohne Auto. Derzeit haben Busse und Bahnen am Verkehr in ländlichen Regionen einen Marktanteil von fünf Prozent. Zum hohen Pkw-Anteil kommen die weiten Strecken, die zurückgelegt werden müssen. Folglich ist das Potenzial zur Verkehrsverlagerung und zur Reduzierung von CO₂-Emissionen riesig. Aber wie kann der Anteil des Öffentlichen Verkehrs spürbar erhöht werden? Mobilität ist ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor einer Region. „Die Stärkung ländlicher Regionen unter

den Gesichtspunkten Klimaschutz und gleichwertiger Lebensverhältnisse eröffnet hier neue Chancen“, heißt es dazu in einem aktuellen Positionspapier des VDV. Maßstab sollte ein modernes, integriertes Mobilitätsangebot sein – für alle Menschen, die auf dem Land wohnen, und für Besucher.

Konzepte bewähren sich in der Fläche
Die Erfolgsmodelle für die Mobilität in der Fläche heißen Plusbus, Multibus, Rufbus, Kombibus und Anrufsammeltaxi. Im Gesamtsystem des Öffentlichen Verkehrs haben sie zusammen mit dem klassischen Linienbus eine wichtige Aufgabe. Sie bilden das fein verästelte Angebot auf der ersten und letzten Meile, die flexibel und ➔



VDV-POSITIONEN ZUR MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN RÄUMEN

Mit einem neuen Positionspapier will der VDV einen Beitrag leisten, die Mobilität als wichtigen Standort- und Wirtschaftsfaktor im ländlichen Raum herauszustellen. Das integrierte Mobilitätsangebot sollte sechs Leitplanken gerecht werden:

- 1. Flächendeckendes hierarchisches Bahn-Bus-Gesamtsystem mindestens im Stundentakt
- 2. Konsequente Orientierung auf Angebot, Anschlüsse und Qualität
- 3. Erschließung der Klein- und Mittelstädte
- 4. Flexible Bedienformen (On-Demand-Verkehre)
- 5. Einfache Zugänglichkeit zum Gesamtsystem – Haltestellen, Verständlichkeit und Tarif
- 6. Kooperation und Vernetzung

Diese Punkte werden in dem Positionspapier ausführlich erläutert und an Beispielen verdeutlicht. Das Dokument steht zum Download unter:

→ www.bit.ly/laendlicher_raum

Kurze Wege zwischen Bus und Bahn: Auf den Umsteigeverbindungen sind regelmäßige und gesicherte Anschlüsse entscheidend für eine nahtlos verknüpfte Mobilität.

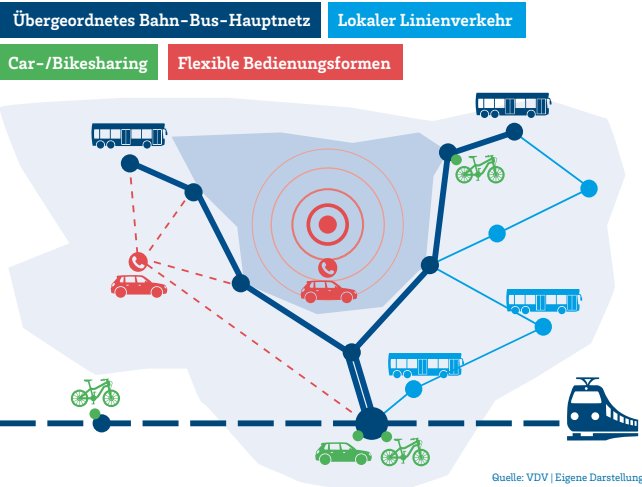


mit Sharing-Modellen bedient werden können (siehe Infografik). Rückgrat des Ganzen ist die Schiene – Regionalzüge, die die Städte des ländlichen Raums untereinander sowie mit benachbarten Oberzentren und den nächstgelegenen Ballungsräumen verbinden. Die Metropolen, die ihrerseits attraktiven städtischen ÖPNV bieten, werden durch den Fernverkehr verknüpft. In dieser Idealform müsste der Öffentliche Verkehr als Gesamtsystem organisiert werden.

Sharing liegt dem ÖPNV in den Genen

Die Verkehrsunternehmen haben in den vergangenen Jahren eine Reihe innovativer Angebote entwickelt. Den klassischen Linienbus ergänzen Pooling- und Sharingmodelle, die Fahrten bündeln beziehungsweise Fahrzeuge der geteilten Mobilität zur Verfügung stellen – im Grunde die DNA des Öffentlichen Verkehrs und dessen Kernkompetenz.

wie Über viel versprochen, aber wenig umgesetzt.“ Wiederholt sei ihm die Formel begegnet: innovativer, „neuer“ Dienstleister plus Digitalisierung plus Deregulierung gleich gute Mobilität. „Diese Gleichung geht nicht auf.“ Selbst in den urbanen Zentren tragen sich Geschäftsmodelle der privatwirtschaftlichen Sharing-Economy nicht. Im ländlichen Raum kommt erschwerend hinzu, dass die Zahl der potenziellen Fahrgäste zu klein und die zu bedienende Fläche zu groß ist, um mit öffentlicher Mobilität Gewinne zu erwirtschaften – trotz digitaler Effektivitätszuwächse. Vielmehr geht es um Daseinsvorsorge, Orientierung am Gemeinwohl und ein Stück Lebensqualität für die Menschen. Jan Schilling: „Allerdings ist keiner der neuen Anbieter bereit, eine Betriebs- und Beförderungspflicht auf sich zu nehmen oder zu sozialverträglichen Tarifen zu fahren.“



Differenzierte Bedienung: Die Bahn- und Buslinien des Hauptnetzes werden mit lokalen Linien verknüpft.



„Innovativer Dienstleister plus Digitalisierung plus Deregulierung gleich gute Mobilität: Diese Gleichung geht nicht auf.“

Dr. Jan Schilling, VDV-Geschäftsführer ÖPNV

Für Dr. Jan Schilling, ÖPNV-Geschäftsführer beim VDV, ist klar: „Es geht darum, eine Verkehrsleistung qualitativ gut und verlässlich zu erbringen – und finanzierbar.“ Darüber dürften auch der Trend zur Digitalisierung sowie neue

Technologieanbieter und ihr Marketing für ihre Mobilitätslösungen nicht hinwegtäuschen. Letztlich gebe es in den Städten sowie auf und zwischen den Dörfern kein neues Geschäftsmodell, das öffentliche Mobilität ohne staatliche Zuschüsse ermöglichen würde.

Dr. Jan Schilling: „Hier wurde in den vergangenen Jahren von neuen Anbietern

Nahverkehr verdoppeln: Studie beschreibt Maßnahmen für Baden-Württemberg



Vorstellung der Studie (v. l. n. r.): Stefan Tritschler (Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart), Ulrich Weber (Geschäftsführer VDV Baden-Württemberg), Verkehrsminister Winfried Hermann, Dr. Alexander Pischon (Vorsitzender der VDV-Landesgruppe) und sein Stellvertreter Martin in der Beek

Die baden-württembergischen Verkehrsunternehmen haben Verkehrsminister Winfried Hermann eine Studie vorgestellt, mit welchen Maßnahmen die Verkehrsziele der Landesregierung erreicht werden können. Bundes- und Landesmittel für den ÖPNV werden zwar deutlich aufgestockt, allerdings zeigt die Studie, dass für die Verdoppelung des ÖPNV-Angebots und die Erfüllung weiterer – auch gesetzlicher Vorgaben – deutlich mehr Mittel für den Nahverkehr erforderlich sind. Der VDV schlägt ein Paket von zusätzlich fast zwei Milliarden Euro jährlich vor, während heute bereits rund drei Milliarden Euro jährlich zur Finanzierung des Nahverkehrs in Baden-Württemberg aufgewendet werden. Nur etwa die Hälfte der vorgeschlagenen zwei Milliarden Euro sind durch die aufgestockten Finanzierungsinstrumente gedeckt. Allein um angesichts des bestehenden Sanierungsstaus die Infrastruktur und das Angebot bei Bus und Bahn erheblich auszubauen, das Bestehende von Grund auf zu erneuern, barrierefrei zu gestalten und zu modernisieren sowie die Clean Vehicles Richtlinie zu erfüllen, veranschlagen die Autoren vom Verkehrswissenschaftlichen

Institut Stuttgart für die kommenden zehn Jahre zusätzliche Kosten von rund 690 Millionen Euro pro Jahr. Für die Neuanschaffung von Fahrzeugen und steigende Betriebskosten kalkulieren die Verfasser zudem 470 Millionen Euro jährlich, um die Angebote bei der Bahn, im städtischen Nahverkehr und im regionalen Busverkehr auszubauen. Weitere 500 Millionen Euro jährlich kostet der nötige Ausbau der Infrastruktur, um das ÖPNV-Angebot bis 2030 zu verdoppeln. Ebenfalls führt die Studie Fahrpreis-Maßnahmen – sie werden teilweise bereits umgesetzt – von rund 350 Millionen Euro an. „Vor uns liegt ein Kraftakt“, sagte Dr. Alexander Pischon, Vorsitzender der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg, und zeigte sich gleichzeitig zuversichtlich, dass „wir die Ziele gemeinsam mit dem Verkehrsministerium erreichen“. Um die Klimaziele im Verkehrsbereich im Jahr 2030 zu schaffen, sollen in Baden-Württemberg unter anderem die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs verdoppelt und der Autoverkehr in den Städten um ein Drittel reduziert werden. Jeder zweite Weg muss zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Netzanbieter in der Pflicht

94,5 Prozent des deutschen Schienennetzes sind mit dem Mobilfunkstandard LTE/4G versorgt. Das geht aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion hervor. Datenbasis ist der Breitbandatlas des Bundes von Mitte vergangenen Jahres. Nach Auskunft der Bahn verfügen ihre 295 ICE komplett über einen kostenlosen WLAN-Zugang. Im Nahverkehr habe auf 23,3 Prozent der von DB Regio gefahrenen Personenkilometer kostenloses WLAN zur Verfügung gestanden. Dagegen seien die Mobilfunkbetreiber nicht ihrer Verpflichtung nachgekommen, bis Ende 2019 eine vollständige Abdeckung an den ICE-Trassen zu erreichen. Die Verzögerungen wurden von den Netzbetreibern unter anderem mit fehlenden Baugenehmigungen, mangelnder Vermietbereitschaft an potenziellen Standorten sowie mit Denkmal-, Umwelt- und Naturschutz begründet. Diese Angaben würden nun von der Bundesnetzagentur überprüft, schreibt die Bundesregierung.





Clara Jaschke
Innovationspreis

Frauen mit Erfindergeist gesucht

Die Allianz pro Schiene vergibt wieder ihren Preis für erfindungsreiche Frauen in der Eisenbahnbranche. Neu ist in diesem Jahr der Name: Aus dem „Innovationspreis Mobilitätsgestalterin“ wird der „Clara Jaschke Innovationspreis“. Die Namensgeberin war eine der ersten Eisenbahnerinnen Berlins und in diesem Bereich eine Pionierin des 19. Jahrhunderts. Zusammen mit ihren wenigen Kolleginnen erreichte Clara Jaschke mit einer Petition im Preußischen Abgeordnetenhaus, dass auch Frauen in der Schienenbranche eine reguläre Anstellung erlangen konnten. „Dieser Preis geht an Frauen der Schienenbranche, die mit ihrem Mut und ihrem Erfindungsgeist ihrer Zeit voraus sind und die Mobilität neugestalten und verbessern“, sagt Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Vorschläge können noch bis zum 30. Juni 2020 eingereicht werden. Neben weiteren Verbänden ist auch der VDV Mitglied in der Jury.

→ www.bit.ly/JaschkePreis

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

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

Redaktion VDV:

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

Anschrift der Redaktion:

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

Für Anregungen, Themenvorschläge, Lob und Kritik oder wenn Sie „VDV Das Magazin“ nicht mehr erhalten möchten, schicken Sie uns bitte eine E-Mail an vdv-magazin@adhocpr.de

Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.),
Christian Jung

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Projektleitung und Anzeigen:

Meike Jochens (AD HOC PR, Gütersloh),
Tel. 0 52 41/90 39-15 | jochens@adhocpr.de

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2020

Termin

4. und 5. Juni 2020

Marktplatzveranstaltung

DSL/VDV in Siegburg

In den „Siegburger Gesprächen“ wird erörtert, wie Eisenbahnen und Speditionen durch Kooperation Verkehrsverlagerungen auf die Schiene erzielen.

→ www.vdv.de/termine.aspx

Termin

6. und 7. Oktober 2020

2. BME/VDV-Gleisanschluss-Konferenz, Leipzig

40 Verbände aus Industrie, Handel, Logistik sowie öffentliche Einrichtungen haben 2019 eine Gleisanschluss-Charta mit 53 Vorschlägen veröffentlicht. Die Gleisanschluss-Konferenz wird sich mit dem Stand der Umsetzung beschäftigen.

→ www.vdv.de/termine.aspx

Die nächste Ausgabe von

„VDV Das Magazin“

erscheint Ende Mai 2020.

Unser Online-Magazin finden Sie unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

twitter.com/VDV_Verband

Bildnachweise:

Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben (Titelmotiv)

BBS Brandner Bus Schwaben Verkehrs GmbH (2, 26);
Markus Bollen (2, 22-24); DB Netz AG (2, 6-9); Deutsche
Bahn AG (10, 16/17, 29); Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene - Straße (DUSS) mbH/Nicole Brandenburg (10);
Michael Fahrige (20); Kombiverkehr GmbH & Co. KG/Mar-
kus Heimbach (10); Tanja M. Marotzke (19); Picture alliance
(13); stock.adobe.com/Grecaud Paul (25); stock.adobe.com/
thatzpic (30); stock.adobe.com/industrieblick (30); stock.
adobe.com/Thorsten Schier (18); stock.adobe.com/dotte-
dyeti (12/13); VDV (3, 20, 28, 25, 29); VDV/Marco Urban
(2, 14/15); VDV/Jörg Görigk/BILDSCHÖN (11); VIP Potsdam
(21); Voith (19); Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH
(WVG)/Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) (28)

„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 elek-
tronische Speicherung und Verarbeitung.



5. VDV-Zukunftskongress
Autonomes Fahren im Öffentlichen Verkehr
12. und 13. Mai 2020 in Berlin

Anmeldeschluss: 09. April 2020



ABB Smarter Mobility

Gesamtlösung für ein eBus-Depot.

Das leistungsstarke ABB-Portfolio mit Lade-Infrastruktur-Produkten von 24 kW bis 600 kW bietet sichere und zuverlässige Lösungen für jedes eBus-Depot. Mit allen relevanten Komponenten aus einer Hand: von der Mittelspannungsschaltanlage über Transformatoren und Schaltverteiler bis zum Ladegerät. Mit intelligenten, hocheffizienten Ladestationen werden Ihre Elektrobusse optimal geladen. Die vollumfängliche Kommunikation erfolgt über implementierte Schnittstellen gemäß aller aktuellen Normen. Und das innovative Service- und Wartungskonzept sichert eine äußerst hohe Verfügbarkeit der Lade-Infrastruktur. ABB liefert Ihnen die für Ihre eBus-Flotte optimale schlüsselfertige Gesamtlösung.

new.abb.com/ev-charging/de

