

VDV-Umfrage zur Bundestagswahl

So steht die Politik zu den
drängenden Verkehrsthemen Seite 6



Carsharing-Stellplätze: Gesetz
gibt Städten Rechtssicherheit

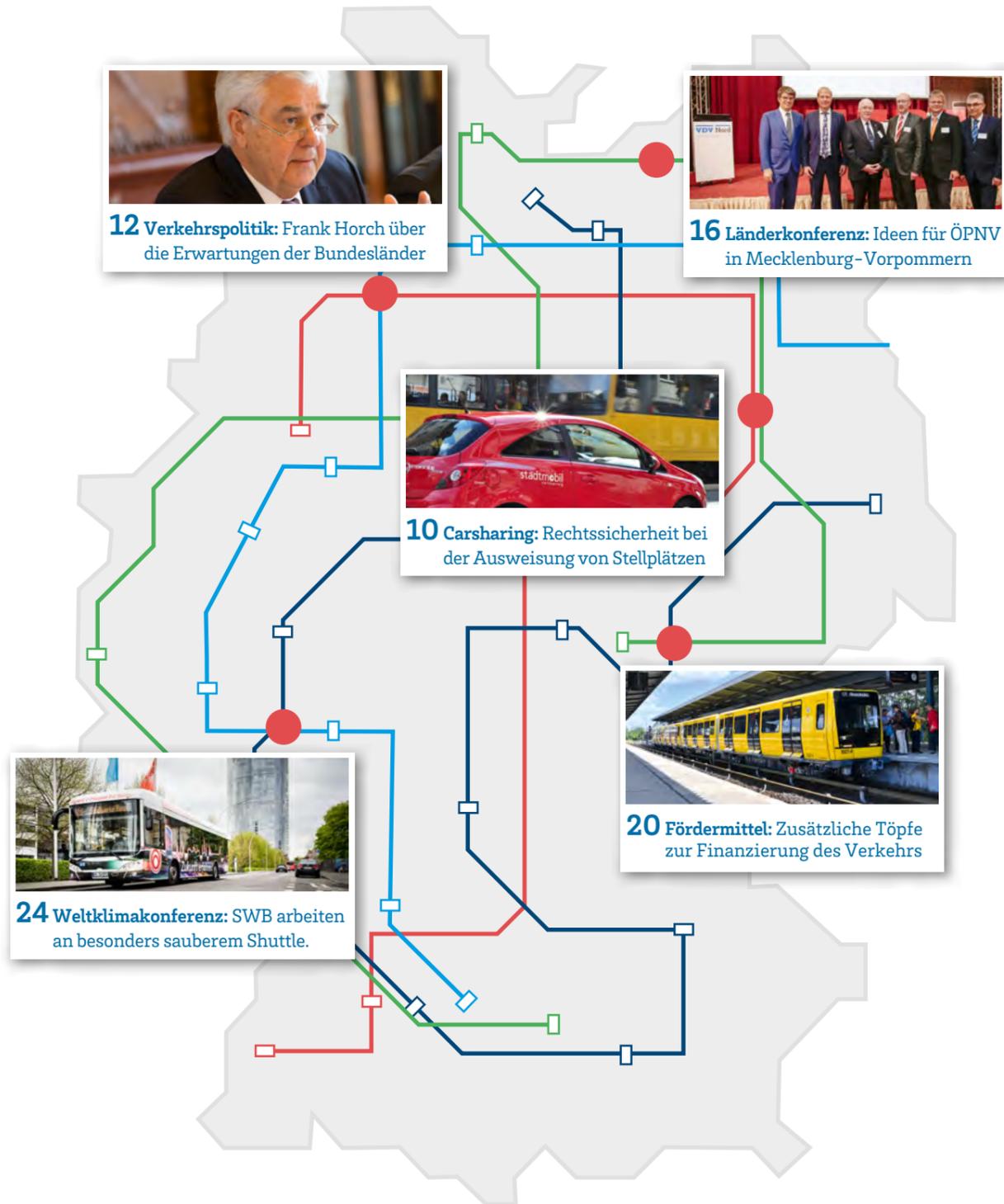
Seite 10

Verkehrspolitik: Was die
Länder vom Bund erwarten

Seite 12

Fahrgastzahlen: Busse und
Bahnen weiter auf Rekordkurs

Seite 24



Verkehrswende benötigt ein breites Bündnis



Es sind nur noch wenige Wochen bis zur Bundestagswahl und nur noch drei Jahre bis 2020. Erst kürzlich hat Bundeskanzlerin Angela Merkel bekräftigt, dass sie am Klimaschutzziel festhalten will: In einem ersten Schritt sollen die CO₂-Emissionen bis 2020 gegenüber 1990 um 40 Prozent gesenkt werden. Geschafft wurden bislang etwa 28 Prozent. Ob die Lücke noch geschlossen werden kann, darf bezweifelt werden. Im ersten Halbjahr 2017 stiegen die Treibhausgasemissionen in Deutschland um 1,2 Prozent an. Am stärksten hat dazu erneut der Verkehr beigetragen – mit einem Absatzplus bei Diesel (+ 6,5 Prozent), Benzin (+ 2,5 Prozent) und Flugbenzin (+ 8 Prozent). So weit die Zahlen der Thinktanks Agora Energiewende und Agora Verkehrswende.

Wenn Deutschland seine Verantwortung ernst nehmen will, brauchen wir unmittelbar nach der Wahl die entsprechenden Programme und ein bundesweites Bündnis für das Klima. „Der Verkehrsbereich muss im Koalitionsvertrag einen essenziellen Anteil haben, weil wir über Zukunftsfragen reden.“ Das sagte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt im Juni auf der VDV-Jahrestagung in Hannover. Auch in anderen Aussagen der Bundespolitik spiegelte sich viel Verständnis für die Situation der Verkehrsunternehmen und die finanzielle Lage der Kommunen wider. Dem Bund ist bewusst, dass die GVFG-Mittel nicht für alle notwendigen Infrastrukturinvestitionen im ÖPNV reichen und dass

bei Finanzierungsfragen in der kommenden Legislaturperiode eine auskömmliche Lösung gefunden werden muss. Auch die Länder sind hierbei in der Pflicht, sie müssen die ehemaligen Entflechtungsmittel weiterhin in den Verkehr investieren.

Alexander Dobrindt forderte von den Verkehrsunternehmen als einem der „zentralen Leistungserbringer unserer Volkswirtschaft“ zwei Punkte ein: Verlässlichkeit und die Perspektive, für die Menschen entsprechende Angebote zu schaffen. Dazu stehen wir. Unsere Angebote werden genutzt. Aber schon jetzt stoßen wir in Spitzenzeiten an Kapazitätsgrenzen. Um die längst überfällige Verkehrswende auf den Weg zu bringen, brauchen wir längere Züge und kürzere Takte.

Wir stehen angesichts des Klimawandels und der notwendigen Luftreinhaltung in unseren Städten vor vielfältigen Herausforderungen. Wir – das sind Politik, Behörden, Verkehrsunternehmen und die Bürger. Wenn wir diese Herausforderungen bewältigen wollen, dann geht das nur gemeinsam.

Herzlichst Ihr
Oliver Wolff

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Die Verkehrswende benötigt ein breites Bündnis.
- 4 VDV im Bild**
ICE mit royalem Flair
- 6 Titelstory**
VDV-Umfrage: So tickt die Politik beim Thema Öffentlicher Verkehr.
- 10 Hintergrund**
Carsharing-Gesetz ist seit dem 1. September in Kraft.
- 12 Aktuell**
VMK-Vorsitzender Frank Horch über die Erwartungen der Länder
- 16 Aus dem Verband**
ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern: Angebot mit Mühe und Not

- 19 Aktuell**
Parlamentarier befürworten Senkung der Schienenmaut für den SPNV.
- 20 Hintergrund**
Verkehrsunternehmen zapfen zusätzliche öffentliche Geldquellen an.
- 24 Aktuell**
SWB organisieren saubere Shuttle zur Weltklimakonferenz.
- 26 Grenzenlos**
Mobilität im ländlichen Raum: UITP zeichnet Projekt in Nordjütland aus.
- 30 Zu guter Letzt**
Erster Bus erreicht Islands nördlichste bewohnte Insel.



VDV Das Magazin als E-Paper unter: www.vdv-dasmagazin.de



ICE mit royalem Flair

Privatjet? Limousine? Fehlanzeige. Für die letzte Etappe ihrer dreitägigen Deutschlandreise entschieden sich der britische Prinz William und seine Ehefrau, Herzogin Kate, ganz bodenständig für den Zug. Sehr zum Erstaunen der anderen Fahrgäste tauchte das königliche Paar, begleitet von zahlreichen Sicherheitskräften, plötzlich am Berliner Hauptbahnhof auf – und stieg in den ICE nach Hamburg-Dammtor. Eine Stunde und 49 Minuten dauerte die Fahrt in der ersten Klasse – genau nach Fahrplan. In der Hansestadt standen dann unter anderem der Besuch der Elbphilharmonie sowie ein Abstecher zum Airbus-Gelände auf dem Programm. Wie die Zugfahrt dem Thronfolgerpaar gefallen hat, ist leider nicht bekannt. Fest steht nur: So viel royales Flair versprühte ein Zug bisher nur selten.

So tickt die Politik beim Thema Öffentlicher Verkehr

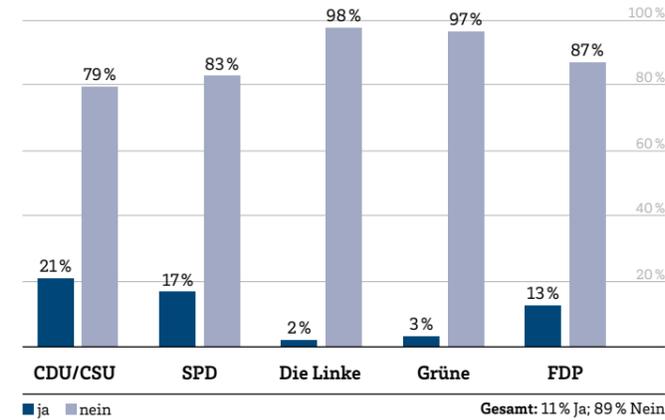
Mehr ÖPNV, mehr Güter auf die Schiene, auskömmliche Finanzierung von Verkehrswegen, Elektromobilität, Digitalisierung: Dafür muss der Bund die Weichen stellen. Aber wie stehen die Politiker wenige Wochen vor der Bundestagswahl zu den drängenden verkehrspolitischen Fragen? Das wollte der VDV mittels einer Onlinebefragung wissen – hier die wichtigsten Ergebnisse.

Um eine Verkehrswende mit mehr ÖPNV und mehr Schienengüterverkehr zu erreichen, ist ein Masterplan erforderlich: Dieser Meinung sind 78 Prozent der Teilnehmer einer VDV-Umfrage. Steuerliche Entlastungen für Busse und Bahnen halten 72 Prozent für notwendig. Dagegen glauben 89 Prozent nicht, dass ÖPNV-Großprojekte nach dem jetzigen Stand über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes ausreichend finanziert sind. Dies ist nur ein Ausschnitt eines Meinungsbildes, das der VDV unter politischen Entscheidern ermittelt hat. 950 Politiker aus den Bereichen Verkehr, Wirtschaft, Finanzen, Haushalt und Energie erhielten einen Link zum Fragebogen. Unter den Angeschriebenen waren Bundestagsabgeordnete, Kandidaten, Bundesgeschäftsführer, Generalsekretäre sowie ausgewählte

stellvertretende Fraktionsvorsitzende und Parlamentarische Staatssekretäre. Geantwortet haben 254. Das entspricht einer für Onlinebefragungen sehr guten Rücklaufquote von fast 27 Prozent. „Statt der üblichen Wahlprüfsteine an die Parteien haben wir diesmal vor der Bundestagswahl die Politiker nach ihrer persönlichen Meinung zu Verkehrsthemen gefragt. Die große Resonanz, auch über die Fachpolitiker hinaus, hat uns positiv überrascht. Das zeigt, dass Verkehr ein wichtiges Thema auf der bundespolitischen Agenda ist“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Über alle Parteien hinweg herrschte mit 95 Prozent weitgehend Zustimmung, dass die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs zunehmen wird, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu erreichen. Weitere Details auf den folgenden Seiten.



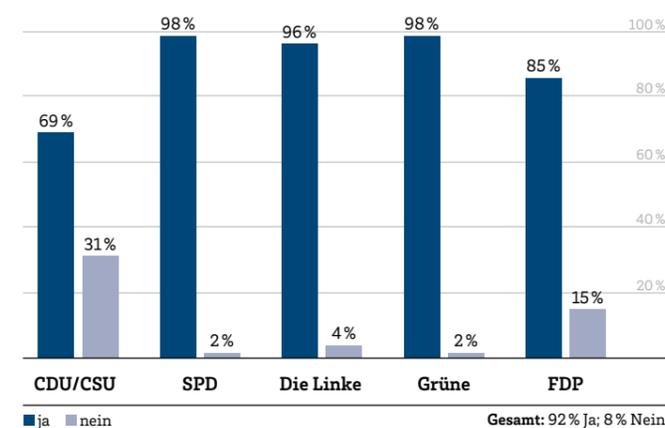
Denken Sie, dass die GVFG-Mittel in derzeitiger Höhe für die Finanzierung der ÖPNV-Großprojekte in Deutschland ausreichen?



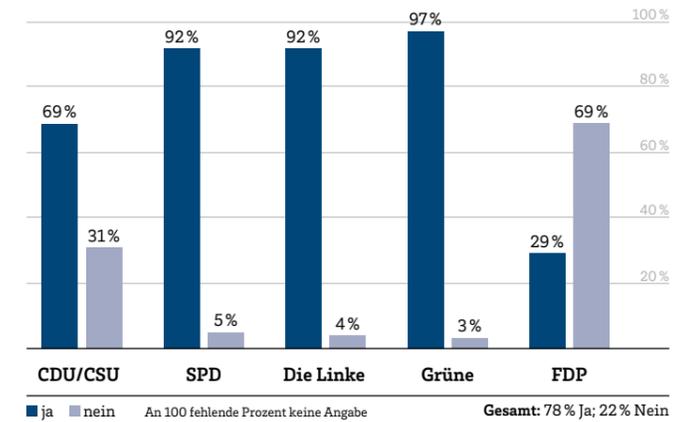
Mit dem GVFG-Bundesprogramm fördert der Bund mit 333 Millionen Euro pro Jahr den Bau und Ausbau von ÖPNV-Großprojekten ab zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 50 Millionen Euro. Die Mittelhöhe ist seit 1997 unverändert. „Das reicht vorne und hinten nicht für große Aus- und Neubauprojekte“, sagt VDV-Präsident Jürgen Fenske: „Wir brauchen in der neuen Legislaturperiode ein Sonderprogramm für den ÖPNV.“ Mit der jüngst beschlossenen Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wurden die Mittel zwar fortgeschrieben, jedoch zugleich mit einer „Versteinerungsklausel“ auf heutigem Niveau eingefroren, die jegliche Änderungen vor dem 1. Januar 2025 verhindert. Damit ist die nötige Öffnung der Mittel für Erhalt und Sanierung oder etwa Veränderungen bei der Aufteilung blockiert.



Verbünde und kommunale Verkehrsunternehmen sollten beim Aufbau von Sharing-Modellen (Bike- und Carsharing) zur Ergänzung der klassischen Angebote mit Bussen und Bahnen unterstützt werden. Stimmen Sie dieser Aussage zu?



Um einen steigenden Anteil von öffentlichem Personenverkehr und Schienengüterverkehr am Modal Split zu erreichen, ist ein Masterplan für eine Verkehrswende mit konkreten Maßnahmen notwendig. Stimmen Sie dieser Aussage zu?

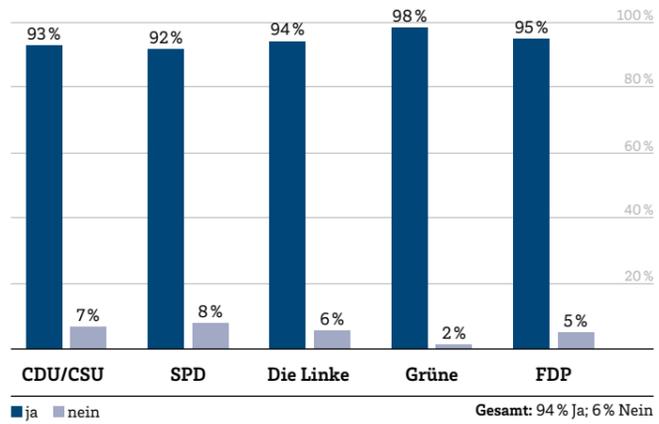


Laut Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung soll der Sektor Verkehr seine CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um rund 40 Prozent senken. Hierfür ist aus Sicht vieler Experten eine Verkehrswende nötig. „Der ÖPNV hat weiteres Potenzial für stetiges und starkes Wachstum und kann Problemlöser Nr. 1 in Städten und Ballungsräumen sein, um Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren“, so VDV-Präsident Jürgen Fenske.

Die Sharing Economy mit Leihautos und -fahrrädern ist schon jetzt eine Ergänzung zum ÖPNV. „In den Städten gibt es bei dieser Smart Mobility seine sehr gute Entwicklung, die sicherlich noch nicht am Ende ist“, sagt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. In Zukunft stellt die Entwicklung von vollautonom fahrenden Fahrzeugen im ÖPNV einen entscheidenden Weg der Digitalisierung dar – mit dem Potenzial, den Mobilitätsmarkt vollständig zu verändern. Erste Szenarien zeigen auf, dass Flotten aus kollektiv genutzten, mit erneuerbaren Energien angetriebenen Stadtfahrzeugen in Verbindung mit einem ausgebauten Hochleistungs-ÖPNV die städtischen Mobilitätsbedürfnisse mit einer vergleichbar geringen Menge an Fahrzeugen sicherstellen können. Durch den Wegfall von mehr als 80 Prozent der heute genutzten Pkw würden innerstädtische Flächen zur Schaffung lebenswerter Städte und für mehr Lebensqualität frei.



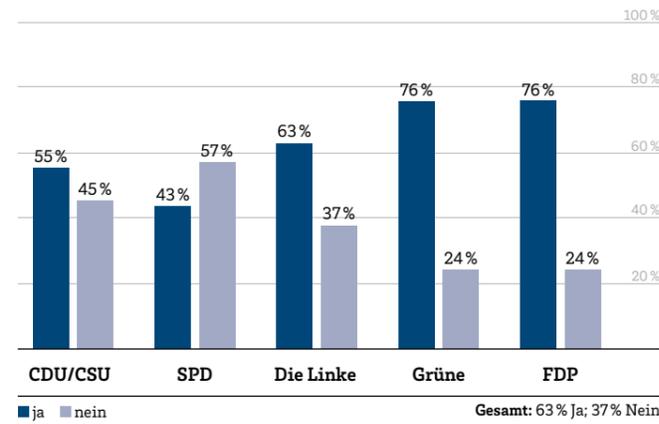
Werden Sie sich in der kommenden Legislaturperiode dafür einsetzen, die bestehenden Finanzierungsinstrumente für die kommunale Verkehrsinfrastruktur weiterzuentwickeln?



Ein moderner, leistungsfähiger ÖPNV wird in Zukunft erhebliche finanzielle Anstrengungen zur Modernisierung und zum Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen erfordern. Bund, Länder und Kommunen müssen daher gemeinsam neue Lösungen zur ÖPNV-Finanzierung entwickeln. „Eine wesentliche verkehrspolitische Herausforderung liegt für die neue Bundesregierung darin, für den kommunalen Nahverkehr die notwendigen Mittel für Modernisierung und Ausbau bereitzustellen. Anders wird die Verkehrswende in den Städten und Ballungsräumen nicht gelingen“, sagt VDV-Präsident Jürgen Fenske. Dazu wäre die sogenannte Drittnutzerfinanzierung ein mögliches neues Finanzierungsinstrument. Darunter sind Beiträge etwa von Immobilieneigentümern, Arbeitgebern, Autofahrern oder dem Handel zu verstehen, die einen direkten Nutzen aus einem gut ausgebauten kommunalen ÖPNV-Angebot ziehen. Für diese Art von Finanzquelle fehlt in Deutschland allerdings bislang der Rechtsrahmen.



Könnten Sie sich eine Drittnutzerfinanzierung als ergänzende Finanzierungssäule des kommunalen ÖPNV in Deutschland vorstellen und wären Sie bereit, den Rechtsrahmen dafür anzupassen?



89

PROZENT

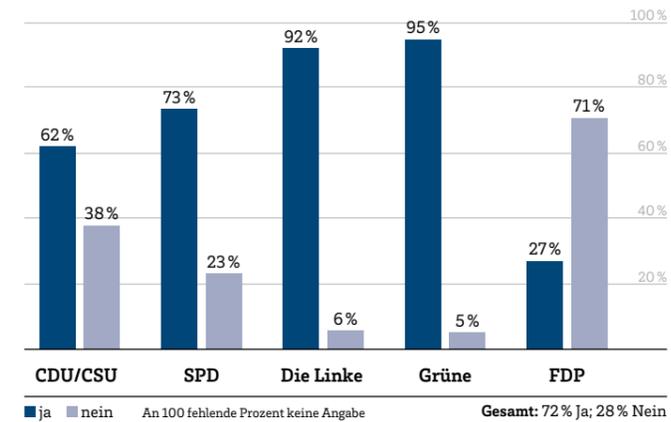
So hoch ist der Anteil der Befragten, die sagen, dass die jährlich 333 Millionen Euro aus dem GVFG-Bundesprogramm für den Bau und Ausbau von ÖPNV-Großprojekten nicht reichen.

JA

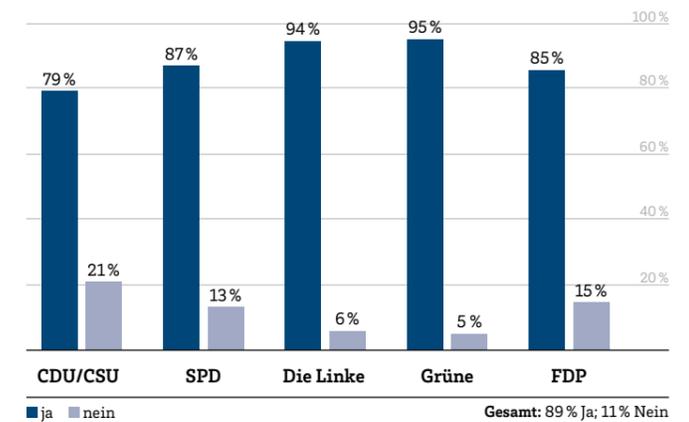
JA



Ist aus Ihrer Sicht eine weitere Steuerentlastung für Schienenbahnen und Busse mit alternativen Antrieben (wie batteriebetriebene Elektrobusse) notwendig, zum Beispiel über eine Novellierung des Stromsteuergesetzes (StromStG), des Energiesteuergesetzes (EnergieStG) und beim Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG)?



Würden Sie sich für eine Zweckbindung der allgemeinen Zahlungen aus dem Umsatzsteueraufkommen für Investitionen in die kommunale Verkehrsinfrastruktur per Landesgesetz in Ihrem Bundesland einsetzen?



Bund und Länder haben ihre Finanzbeziehungen neu geordnet. Mit dem Wegfall der Entflechtungsmittel werden die bisher jährlich vom Bund an die Länder gezahlten rund 1,3 Milliarden Euro ab 2020 nicht mehr zweckgebunden für Investitionen zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt. Sie stehen künftig lediglich als allgemeine Zahlungen aus dem Umsatzsteueraufkommen den Haushalten der Länder zur Verfügung. „Gut, dass sich die Politik bei der Zweckbindung der Mittel fraktionsübergreifend so einig ist. Aber eine Umfrage ist das eine, die entsprechenden politischen Initiativen und Taten müssen dann auch folgen“, sagt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.

JA

JA



Wir brauchen in der neuen Legislaturperiode ein Sonderprogramm für den ÖPNV.



Jürgen Fenske, VDV-Präsident

Busse und Bahnen sind schon heute umweltfreundliche und energieeffiziente Verkehrsmittel: Wer den Nahverkehr nutzt, „verbraucht“ nur 0,33 kWh pro Kilometer und spart damit 40 Prozent Energie im Vergleich zum Auto. Mit neuen Antriebstechnologien im ÖPNV tragen die Verkehrsunternehmen dazu bei, dass die Schadstoffbelastung durch den Verkehr in den Städten weiter verringert werden kann. Allerdings sind die Kosten für Anschaffung und Betrieb bei Linienbussen mit alternativen, elektrischen Antrieben nahezu doppelt so hoch wie bei modernen, abgasarmen Dieselnbussen. VDV-Präsident Jürgen Fenske: „Eine stärkere Verkehrsverlagerung auf Busse und Bahnen ist mindestens so wichtig wie die Umrüstung oder Modernisierung der Fahrzeuge. Die Antriebswende alleine führt noch nicht zu einer Verkehrswende.“



Gesetz holt Carsharing weg von den Hinterhöfen

Mobilität umwelt- und klimafreundlicher gestalten: Städte und Kommunen haben jetzt Rechtssicherheit bei der Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen. Ein weiterer Baustein zur Verkehrswende.



„Die kommunale Selbstverwaltung ermöglicht es, auf Straßen in kommunaler Baulast sofort zu handeln.“

Willi Loose,
Geschäftsführer des Bundesverbands Carsharing (bcs)

Sein Name ist sperrig, aber Programm: „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing“. Das Regelwerk betont ausdrücklich, dass Carsharing die Städte von Verkehr und die Umwelt von Emissionen entlastet. Seit Anfang September ist es in Kraft. Örtliche Behörden haben damit ein Instrument an der Hand, auf öffentlichen Straßen und Plätzen entsprechende Stellflächen einzurichten. „Die kommunale Selbstverwaltung ermöglicht es, auf Straßen in kommunaler Baulast sofort zu handeln“, ermuntert Willi Loose die Verantwortlichen in Städten und Gemeinden. Der Geschäftsführer des Bundesverbands Carsharing (bcs) stellt ein reges Interesse seitens der Kommunen fest. In der Geschäftsstelle des Verbands seien bereits zahlreiche Anfragen eingegangen.

Bislang liegen jedoch noch nicht die entsprechenden Verordnungen des Bundesverkehrsministeriums vor. Sie regeln, wie beispielsweise Fahrzeuge und Stellplätze gekennzeichnet werden müssen. Das Bundesgesetz stellt klar, dass stationsbasierte Carsharing-Stellflächen als Sondernutzung genehmigt werden dürfen. Vor diesem Hintergrund kann das Teilen eines Autos in die entsprechenden, vor Ort geltenden Satzungen aufgenommen werden. Dabei ist es einerseits möglich, stationsbasierten Anbietern ihre festen Stellplätze im öffentlichen Raum zu reservieren. So werden die Fahrzeuge auch von Nicht-Kunden besser wahrgenommen. Für stationsunabhängige Angebote (free-floating) dürfen allgemeine Parkplätze ausgewiesen werden, die von allen als Carsharing-Fahrzeug gekennzeichneten Autos gemeinsam genutzt werden können. Vor allem die stationsbasierten Anbieter versprechen sich viel von dem Gesetz. Da die Juristen vieler Stadtverwaltungen bisher Zweifel an der Sondernutzung als Genehmigungsvoraussetzung geäußert haben, mussten die Carsharing-Anbieter auf private Flächen zugreifen – häufig in Hinterhöfen und Tiefgaragen.

Verbund aus ÖPNV und Rad profitiert

In Verbindung mit dem ÖPNV und dem Fahrrad leistet Carsharing einen Beitrag, Mobilität umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten. Dazu tragen einer Studie des bcs zufolge vor allem die stationsbasierten Fahrzeuge bei. Jedes ersetzte in den untersuchten innenstadtnahen Gebieten zwischen acht und 20



Jedes stationsbasierte Carsharing-Fahrzeug ersetzt in innenstadtnahen Gebieten zwischen acht und 20 private Autos, so eine bcs-Studie.

private Autos – machte also mehr Straßenraum frei, als es selbst beansprucht. 41 Prozent der Befragten, die stationsbasiertes Carsharing nutzen, gaben an, weniger Auto zu fahren. Auch der Umweltverbund profitiert: 15 Prozent schwingen sich öfter aufs Rad, 19 Prozent nutzen häufiger Busse und Bahnen. Diese Zahlen sind noch ausgeprägter, wenn Carsharing den eigenen Pkw komplett ersetzt: 70 Prozent dieser Kunden fahren weniger Auto, 40 Prozent nutzen häufiger den ÖPNV, 32 Prozent fahren öfter Fahrrad. Willi Loose: „Carsharing trägt erwiesenermaßen dazu bei, den Besitz und den Konsum von Autos zu reduzieren. Das neue Gesetz kann dabei helfen, dieses Potenzial für die dringend benötigte Verkehrswende zu heben.“

Mittlerweile gibt es in 600 deutschen Städten und Gemeinden Angebote zum organisierten Teilen von Fahrzeugen. Die Zahl der Kunden wächst seit Jahren rasant. Laut bcs waren Anfang 2017 bei den deutschen Anbietern 1,7 Millionen Nutzer registriert – 36 Prozent mehr als im Vorjahr.



Mehr Informationen finden Sie online unter:
www.carsharing.de

„Kein Land hätte etwas gegen die Erhöhung der GVFG-Bundesmittel ...“

Themen anzupacken, reicht nicht. Themen müssen abgearbeitet werden: Frank Horch (Fotos), Hamburger Wirtschafts- und Verkehrssenator und Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz, erläutert in „VDV Das Magazin“, welche Erwartungen die Länder an die künftige Verkehrspolitik des Bundes haben.

» *An die Verkehrspolitik der künftigen Bundesregierung werden in der Öffentlichkeit bereits hohe Erwartungen gestellt. Was muss der nächste Bundesverkehrsminister aus der Sicht seiner Länderkollegen anpacken?*

Frank Horch: Der oder die neue Bundesverkehrsminister/-in hat eine ganze Liste an Themen, die sie oder er abarbeiten muss, nur anpacken ist mir da zu wenig. Die Liste reicht von der Umsetzung der Reform der Bundesauftragsverwaltung bei den Bundesfernstraßen mit dem Aufbau einer ganz neuen Bundesverwaltung über die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors plus den notwendigen Änderungen im ÖPNV, wie angemessene Bundesunterstützung für ÖPNV-Maßnahmen, den Fragen der Elektromobilität beziehungsweise der Antriebstechnologien generell und natürlich dem großen Thema Digitalisierung.

» *In der Diskussion um die Zukunft des Dieselmotors spielt eine Verkehrswende hin zum öffentlichen Verkehr so gut wie keine Rolle. Ist aber ein konsequentes Umsteigen in Bus und Bahn nicht ein besonders überzeugender Beitrag zur Luftreinhaltung, die ja auch Programmpunkt der Länderverkehrsminister ist?*

Da haben Sie recht, und deshalb heißt im aktuellen Hamburger Luftreinhalteplan auch das Maßnahmenpaket 1: Ausbau ÖPNV. Allerdings stellt der Ausbau des ÖPNV eine langfristige Aufgabe dar. Schnelle und lokal wirksame Verbesserungen der Luftreinhaltung sind damit nicht zu erwarten. Um lokal und schnellstmöglich wirksam zu sein, müssen andere Maßnahmen greifen. Im Bereich ÖPNV kann zum Beispiel der konzentrierte Einsatz emissionsarmer Busse an hochbelasteten Streckenabschnitten eine sinnvolle Maßnahme sein. Eine entsprechende Buseinsatzplanung ist mit dem jüngsten Luftreinhalteplan auch vereinbart. Allerdings reichen diese Maßnahmen nicht überall aus. Um Fahrverbote an hochbelasteten Strecken zu vermeiden, müssen auch – wie auf dem „Nationalen Forum Diesel“ geschehen – Themen wie eine beschleunigte Fahrzeugflotten-Erneuerung und Nachrüstungen der Diesel-Pkw-Flotte angegangen werden.

» *Immer mehr Menschen leben in Städten, immer weniger auf dem Land. Wie realistisch ist ein zügiger, umfassender Ausbau des ÖPNV in den Ballungsräumen? Und wie können maßgeschneiderte Lösungen in ländlichen Räumen aussehen?*

Der Ausbau des ÖPNV und dessen Infrastruktur muss der Bevölkerungs- und Fahrgastentwicklung folgen. Gerade in Ballungsräumen und Großstädten ist der Ausbau im bestehenden Verkehrsraum eine besondere Herausforderung, insbesondere vor dem Hintergrund der langen Realisierungszeiträume. Dessen sind wir uns in Hamburg bewusst. Deshalb treibe ich die für Hamburg großen Infrastrukturprojekte insbesondere im Schnellbahnbereich voran. Für die ländlichen Räume sehe ich große Potenziale durch die Digitalisierung. Natürlich wird es auch künftig in ländlichen Räumen nicht die Bedienungsstandards wie in der Großstadt geben können. →

„Darauf gilt es nun, in der neuen Legislaturperiode aufzusatteln und zu schauen, wo der Bund noch unterstützen kann, um die verkehrspolitischen Ziele Deutschlands umzusetzen.“

Frank Horch,
Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz,
zur grundsätzlichen Weichenstellung bei der
Neuregelung der Bund-Länder-Finzen im
Bereich Verkehr





ZUR PERSON:
Frank Horch

Der parteilose Hamburger Wirtschafts- und Verkehrs-senator Frank Horch ist bis 2018 zum Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz gewählt. Nach zwei Jahren als Stellvertreter hat er Anfang 2017 die Nachfolge von Christian Pegel aus Mecklenburg-Vorpommern angetreten. Als studierter Schiffbauer arbeitete Frank Horch zuerst als Konstrukteur und Entwicklungsingenieur. Später durchlief er verschiedene Stationen im Management von Industrieunternehmen, war Präses der Handelskammer Hamburg und wechselte 2011 in die Politik. Im selben Jahr wurde er Senator und Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. In den kommenden zwei Jahren werden neben zahlreichen weiteren Themen die Digitalisierung des Verkehrs, die innerstädtische Mobilität, die Bahnpolitik und die Umsetzung der Reform des Autobahnwesens die Verkehrspolitik bestimmen. Die nächste Verkehrsministerkonferenz findet am 9. und 10. November in Wolfsburg statt.



Aber per App bestellte automatisierte oder individualisierte Angebote, die den Kunden am Bahnhof im Umland abholen und zum Wohnort bringen, kann ich mir für die Zukunft als sehr attraktiv und erfolgreich vorstellen.

» Die zu Ende gehende Legislaturperiode des Bundes war lange Zeit von der schwierigen Neuordnung der Bund-Länder-Financen geprägt, gerade auch in Fragen der Verkehrsfinanzierung. Sind aus Sicht der Verkehrspolitik die Weichen richtig gestellt worden? Die verkehrsbezogenen Neuregelungen der Regionalisierungsmittel und der Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz entspringen aus einem langen und intensiven Verhandlungsverfahren zwischen Bund und Ländern. Sie stellen einen klassischen Kompromiss dar, mit dem alle Seiten leben können – auch Hamburg –, der aber andererseits nicht alle Wünsche der Länder erfüllt hat. Die grundsätzlichen Weichenstellungen halte ich aber für richtig. Darauf gilt es nun in der neuen Legislaturperiode aufzusatteln und zu schauen, was noch notwendig ist, wo der Bund noch unterstützen kann, um die verkehrspolitischen Ziele Deutschlands umzusetzen.

» Werden Sie sich dafür einsetzen, dass alle Länder eine gesetzliche Zweckbindung für die vom Bund erhaltenen Entflechtungsmittel zugunsten der kommunalen Verkehrsinfrastruktur schaffen? Ich denke, dass es hier nicht richtig ist, von außen zu sagen, was in anderen Ländern erfolgen soll. Hier

muss jedes Land seinen eigenen Weg gehen. Wir in Hamburg werden diesem Anliegen aber folgen. Wie die anderen Länder verfahren, dazu kann ich hier nichts sagen, das muss jeweils landesintern entschieden werden.

» Der Bund zeigt bislang wenig Neigung, die seit Jahren gedeckelten Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm maßgeblich zu erhöhen. Sehen die Länder Möglichkeiten, gegebenenfalls über eine Bundesratsinitiative eine spürbare Anhebung und Dynamisierung der Mittel zu erreichen? Oder braucht der Öffentliche Verkehr ein neues, zusätzliches Instrumentarium, um den Abbau des Sanierungsstaus und Ausbaupläne mit Blick auf die Verkehrswende finanzieren zu können? Wie eben schon erwähnt, steht Hamburg zu dem Kompromisspaket, das im Rahmen der Bund-Länder-Finanzbeziehungen geschnürt wurde. Dies beinhaltet auch die Regelungen zum GVFG-Bundesprogramm, wobei mir kein Land bekannt ist, das etwas gegen eine Erhöhung hätte. Was den Abbau des Sanierungsstaus und vor allem den Ausbau neuer Infrastrukturen angeht, sehe ich allerdings noch Optimierungsbedarfe und -möglichkeiten. Gerade wachsende Ballungsräume stehen aber vor allem vor der Notwendigkeit, dringend benötigte Projekte wie den Ausbau des Schnellbahnsystems zu finanzieren. Hier würde ich mir auf Basis der abgesprochenen und bestehenden Finanzierungsregularien wünschen, dass die Bundesmittel noch stärker in nachfragestarke Regionen fließen als bisher. Auch im Zusammenhang mit dem

Dieselpfiffel könnte ich mir hier sehr gut ein Sonderprogramm zum Ausbau der Schnellbahnnetze in Ballungsräumen vorstellen.

» Im Schienengüterverkehr will der Bund eine Halbierung der Trassenpreise finanzieren, um die Bahn gegenüber dem Lkw wettbewerbsfähiger zu machen. Wäre das nicht auch im Schienenpersonennahverkehr ein Schritt, um das Bahn-Angebot über attraktive Preise einem weitaus größeren Nutzerkreis zu erschließen?

Mit den Gesetzeswerken in dieser Legislaturperiode haben wir als Länder erreicht, dass die Trassenpreise nicht stärker steigen dürfen als die Regionalisierungsmittel, also maximal um 1,8 Prozent pro Jahr. Für mich ist hier eher der Punkt, dass der Bund eine angemessene Förderung zum Ausbau der Infrastruktur in wachsenden Regionen bereitstellen muss, da sonst nicht die Infrastruktur errichtet werden kann, um weitere Nutzer zu erschließen, damit sich der Marktanteil dann erhöht.

» Die Eisenbahnverbände fordern gemeinsam die Einführung des Deutschlandtaktes, um Bahnfahren attraktiver zu machen. Dazu ist ein erheblicher Netzausbau an neuralgischen Knotenpunkten notwendig. Können sich die Länder hierbei konstruktiv einbringen?

Für Hamburg kann ich hier ganz klar sagen, dass wir uns sehr konstruktiv einbringen und uns bei der DB AG und auch beim Bund für den Ausbau des Eisenbahnknotens Hamburg intensiv einsetzen. Aus meiner Sicht geht das zu langsam. Wie die jüngst veröffentlichten Zahlen zum Wachstum der Pendlerzahlen in ganz Deutschland gezeigt haben, müssen an diversen Eisenbahnknoten in Deutschland Ausbaumaßnahmen vorgenommen werden. Ich erwähne hier mit München, Frankfurt und auch Hamburg nur

einige, weil dort zusätzlich der Schienengüterverkehr und der Fernverkehr wachsen. Ganz praktisch kann ich sagen, dass Hamburg selbst Geld in die Hand genommen hat und gemeinsam mit Schleswig-Holstein Planungen für den Bau der S 4 nach Bad Oldesloe finanziert hat, damit dieses Projekt zeitnah umgesetzt werden und der Knoten Hamburg-Hauptbahnhof entlastet werden kann.

» Zu den Zugangshemmnissen des Öffentlichen Verkehrs zählt die Vielfalt der Tickets und Tarife. Welche Beiträge kann die Verkehrspolitik leisten, um im Zuge der digitalen Transformation via Smartphone zu besseren Alternativen zu kommen?

Das digitale Ticketing ist in der Tat eine große Chance, die Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV zu erhöhen. Ziel der Digitalisierung ist es daher, für den Fahrgast die Tarifgrenzen verschwinden zu lassen. Hieran arbeiten sowohl der Bund als auch die Länder, unter anderem mit der „Agenda zur digitalen Vernetzung im ÖPNV“. Ohne die Ergebnisse vorwegnehmen zu wollen, erwarte ich, dass sich das Ticketing in den nächsten Jahren aufgrund der Digitalisierung durch das E-Ticket und Check-in/Be-out-System revolutionieren wird.



Auf Basis der abgesprochenen und bestehenden Finanzierungsregularien würde ich mir wünschen, dass die Bundesmittel noch stärker in nachfragestarke Regionen fließen als bisher.

Frank Horch
zum Abbau des Sanierungsstaus und zum Ausbau neuer Infrastrukturen

ANZEIGE

FAREGO CLOUD

Ticketing as Service für Sie
Verfügbar. Vielseitig. Flexibel.

FareGo Cloud ist die nächste Evolutionsstufe für den öffentlichen Personenverkehr. Wir realisieren ID-basiertes Ticketing auch als integrierten IT-Service – vielseitig und zukunftssicher. So entfalten moderne Mobilitätskonzepte ihr volles Potential.





ÖPNV-Angebot mit Mühe und Not

Mecklenburg-Vorpommerns Städte und Regionen wachsen. Der Tourismus boomt. Im dünn besiedelten Küstenland bleiben jedoch die Mittel für den Öffentlichen Personenverkehr begrenzt. Deswegen ging es bei der Länderkonferenz in Rostock vor allem ums Geld, aber auch um Wünsche und deren Realisierbarkeit.

Rostock, Schwerin, Neubrandenburg, Stralsund, Greifswald: Die Oberzentren Mecklenburg-Vorpommerns müssen investieren, um ihre Verkehrsinfrastruktur erhalten und ausbauen zu können. Unter dessen erschweren der Bevölkerungsrückgang und der demografische Wandel im ländlichen Raum zunehmend die Grundversorgung mit ÖPNV. Gleichzeitig erholen sich immer mehr Urlauber an der Ostsee und der Mecklenburgischen Seenplatte. Sie wollen dabei auch mal aufs Auto verzichten. Außerdem stehen die Digitalisierung und die Dekarbonisierung an – mit den entsprechenden Aufwendungen für die Verkehrsunternehmen. Wie angesichts dieser Herausforderungen das Angebot von Bussen und Bahnen verlässlich finanziert werden kann, war das Hauptthema der Länderkonferenz für den Öffentlichen Personenverkehr. Eingeladen hatte die Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“. 160 Teilnehmer verfolgten die Fachforen und politischen Diskussionen. Dass der Rahmen, den die Landesmittel den Verkehrsunternehmen vorgeben, eng gesteckt ist, verdeutlichte Jan Bleis: „Wir haben eine Finanzierung, mit der wir mit Mühe und Not unser Angebot er-

halten können.“ Der Vorstand Markt und Technik der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) und stellvertretende Vorsitzende des VDV Nord sieht dabei keinen Spielraum für die Einführung der Elektromobilität und digitaler Innovationen. Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, verwies unterdessen auf die „engen finanziellen Strukturen“ in Mecklenburg-Vorpommern und machte den Vertretern der Verkehrsbranche wenig Hoffnung. Um ihre Vorstellungen komplett zu verwirklichen, sei das Doppelte an Geld erforderlich. „Die Mittel wachsen nicht ewig in den Himmel. Ich bin schon dankbar, dass die 80 Millionen Euro fortgeschrieben werden“, sagte Christian Pegel mit Blick auf die ÖPNV-Zahlungen im Bundesland. Für Diskussionsstoff sorgte, dass das Land derzeit etwa 130 Millionen Euro an Regionalisierungsmitteln, die für den Schienenpersonennahverkehr bestimmt sind, zurückhält – als Reserve für Zeiten, in denen das Geld für den Nahverkehr knapper ausfällt. Angesichts dessen äußerte Eckhardt Rehberg, haushaltspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, sein Unverständnis darüber, dass über zu wenig Geld geklagt wurde. Er forderte, diese Mittel an die Kommunen weiterzugeben. Neben der Finanzierung des Öffentlichen Personenverkehrs ging es in Rostock auch

Knappe Kassen einerseits, Wünsche an den ÖPNV andererseits: Minister Christian Pegel warb um Verständnis dafür, dass die Mittel nicht unerschöpflich sind.



Jan Bleis (VDV Nord und RSAG) skizzierte, was von der Digitalisierung im Nordosten ankommt.



Verkehrsexperten (v.l.): Oliver Wolff (VDV, Infra Dialog Deutschland), Wilfried Eisenberg (Nahverkehr Schwerin), Jörgen Boße (UBB), Christian Pegel, Prof. Sönke Reise (Hochschule Wismar) und Jan Bleis



um die Frage, wie Busse und Bahnen attraktiver werden können. Welche Rolle dabei eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur spielt, verdeutlichte Jörgen Boße, Geschäftsführer der Usedomer Bäderbahn (UBB), am Beispiel seines Unternehmens. „Wenn man die entsprechende Infrastruktur schafft, hat man auch Erfolg.“ Alle Bahnhöfe, Brücken, Gleise und

Stellwerke der UBB wurden modernisiert, moderne Fahrzeuge verkehren mittlerweile auch auf dem Festland und über die Grenze bei Ahlbeck hinweg bis ins polnische Swinoujcie (Swinemünde). Mehr als 3,5 Millionen Kunden nutzen jährlich die UBB. Seit 1992 stieg die Fahrgastzahl um über 1.000 Prozent. Boße: „Nur ein einwandfreies Produkt lässt sich erfolgreich vermarkten.“ Häufig kritisiert wurde auf der Länderkonferenz die Anbindung Rostocks an den Fernverkehr auf der Schiene →

MIT DEM E-BUS DURCH ROSTOCK

Zahlreiche Teilnehmer der Länderkonferenz nutzten die Gelegenheit, mit einem E-Bus auf eine kurze Rundtour durch Rostock zu gehen. Nach diesem Einsatz verkehrte das Fahrzeug einige Tage testweise in Warnemünde. Die RSAG versprach sich davon weitere Erkenntnisse, wie der Linienbetrieb mit einem reinen Batteriebus verläuft. Erwünschter Nebeneffekt: In dem beliebten Seebad sollten viele Menschen ihre eigenen Erfahrungen mit der Elektromobilität machen. Voraussichtlich im Herbst wird dieser Test fortgesetzt. Darüber hinaus plant die RSAG ein E-Bus-Pilotprojekt zusammen mit der Hansestadt Rostock. Ebenfalls in Warnemünde sollen zwei batterie-elektrische Busse fahren. Dafür ist die RSAG jedoch auf gesonderte Fördermittel des Landes Mecklenburg-Vorpommern angewiesen. Eine Zusage dafür gibt es bislang nicht.

Diskussion (Foto r., v.l.): Senator Holger Matthäus (Hansestadt Rostock), Eva-Maria Kröger (MdB), Jan Bleis, Moderator Frank Pubantz (Ostsee-Zeitung), Eckhardt Rehberg (MdB), Minister Christian Pegel, Dr. Wolfgang Kraatz (Landkreis Rostock)

Kontrovers tauschten sich Eckhardt Rehberg (Foto u., l.) und Christian Pegel über die Verwendung der Regionalisierungsmittel aus.



Podium (v.l.): Dieter Post (Landesfachausschuss ÖPNV), Heiko Tiburtius (Hansestadt Rostock), Prof. Sönke Reise, Wilfried Eisenberg, Simone Zabel (Rebus Regionalbus Rostock)



Richtung Berlin. VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff bedauerte, dass es „nicht wenigstens alle zwei Stunden eine ICE-Verbindung gibt“. Während Eckhardt Rehberg, der regelmäßig aus der Region in die Hauptstadt pendelt, sich mit der vorhandenen IC-Anbindung „nicht ganz unzufrieden“ zeigte, bezog IHK-Präsident Claus Ruhe Madsen deutlich Stellung: „Wenn ich um 4.34 Uhr auf dem Bahnsteig stehen muss, um in Berlin um 9 Uhr einen Termin wahrzunehmen, werde ich nicht mit dem Zug fahren.“ Für die Landtagsabgeordnete Eva-Maria Kröger (Linke) ist sogar das gesamte Bundesland Mecklenburg-Vorpommern „weitgehend vom Fernverkehr abgeschnitten“. Christian Pegel kündigte zumindest für die Verbindung Rostock – Berlin ab Dezember 2019 Verbesserungen an.

Auch an anderer Stelle forderte Claus Ruhe Madsen mehr Flexibilität sowie attraktivere Tarife und Angebote – etwa wenn ein heißes Wochenende vorhergesagt ist: „Ich hätte gern ein Sonne- und Strandticket.“ Wie wichtig ein gutes ÖPNV-Angebot für den Tourismus ist und dass hier eine zusätzliche Ein-

„**Wenn man die entsprechende Infrastruktur schafft, hat man auch Erfolg.**“

Jörgen Boße,
Geschäftsführer Usedomer Bäderbahn

nahmequelle liegt, verdeutlichte Bernd Fischer. Der Geschäftsführer des Tourismusverbands Mecklenburg-Vorpommern regte eine enge Vernetzung von ÖPNV und Tourismus an. Im vergangenen Jahr verzeichnete das Land 50 Millionen Übernachtungen (11,2 Millionen Gäste) in privaten und gewerblichen Quartieren. Fischer berichtete von einem Pilotprojekt der Orte rund um die Müritz, wo die Urlauber über ihre Kurtaxe den Nahverkehr mitfinanzieren und dort kostenlos mit dem Bus und dem Schiff fahren können: „Wir müssen schauen, wie wir ein Angebot schaffen, für das die Menschen bereit sind zu zahlen.“ Ideen, den ÖPNV zukunftsfähig zu gestalten, gebe es viele in Mecklenburg-Vorpommern, sagte auch Jan Bleis, aber es fehle das Geld. Von der Länderkonferenz versprach sich der RSAG-Vorstand und Gastgeber Rückenwind: „Ich hoffe, dass wir in den nächsten fünf Jahren etwas häufiger über die Themen des ÖPNV sprechen können.“

SPNV: Parlamentarier befürworten Mautsenkung

Eine Senkung der Trassenpreise für den Schienenpersonenverkehr, die Einführung des Deutschland-Takts und eine stärkere Förderung für Innovationen: In diesen drei Forderungen sind sich die acht deutschen Eisenbahnverbände einig. Und auch aus der Politik kommt parteiübergreifende Unterstützung für diese Punkte. Das zeigte der Parlamentarische Abend der Verbände in Berlin. Auf der Veranstaltung diskutierten rund 100 Teilnehmer über Maßnahmen, um die Eisenbahn in Deutschland nachhaltig zu stärken. In Sachen Trassenpreissenkung waren sich die Parlamentarier einig: Was bereits für den Schienengüterverkehr beschlossen worden ist, müsse in ähnlicher Form auch für den Personenverkehr gelten.



Die Schienenmaut für den Personenverkehr müsse ähnlich deutlich wie beim Güterverkehr gesenkt werden. Darin sind sich Verkehrspolitiker einig.

Kirsten Lühmann, verkehrspolitische Sprecherin der Arbeitsgruppe Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion, betonte: „Wenn wir mit den Marktanteilen der Eisenbahn nicht zufrieden sind, reicht es nicht, beim Trassenpreis nur die Güterbahnen zu entlasten.“ Michael Donth von der Arbeitsgemeinschaft Verkehr und digitale Infrastruktur der CDU/CSU-Bundestagsfraktion sagte: „Natürlich braucht auch der Personenverkehr der Bahn eine deutliche Entlastung.“ Anton Hofreiter, Vorsitzender der Grünen-Bundestagsfraktion, kritisierte den späten Zeitpunkt der Absenkung. „Das hätte man in den ersten drei Wochen der Legislatur anpacken können.“ Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion Die Linke im Bundestag, ergänzte: „Das Geld für eine deutliche Trassenpreissenkung im Güter- und Personenverkehr ist da, wenn wir umweltschädliche Verkehrsträger wie Flieger oder Lkw nicht länger subventionieren.“ Auch bei den weiteren Kernforderungen zum Deutschland-Takt und zur Innovationsförderung signalisierten die Parlamentarier Handlungsbereitschaft.

„**Wenn wir mit den Marktanteilen der Eisenbahn nicht zufrieden sind, reicht es nicht, beim Trassenpreis nur die Güterbahnen zu entlasten.**“

Kirsten Lühmann,
verkehrspolitische Sprecherin der AG Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion

Bund fördert „Ramona“



Das Forschungsprojekt „Ramona“ soll das autonome Fahren in Deutschland weiter voranbringen. Jetzt wird es offiziell vom Bundesverkehrsministerium gefördert. Ein Konsortium aus sechs Projektpartnern, darunter der VDV, hat kürzlich den entsprechenden Förderbescheid erhalten. Ziel von „Ramona“ (Realisierung Automatisierter Mobilitätskonzepte im Öffentlichen Nahverkehr) ist es, innerhalb von drei Jahren ein hochautomatisiertes und vernetztes Betriebskonzept für autonomes Fahren im Realbetrieb zu erproben. „Wir wollen herausfinden, welche Rahmenbedingungen notwendig sind und wie diese weiterentwickelt werden müssen“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Der Verband konzentriert sich vor allem auf die Untersuchung der rechtlichen Grundlagen fürs autonome Fahren. Die weiteren Partner sind das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt, die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die Berliner Verkehrsbetriebe, die Technische Universität München und die Hochschule Esslingen.



Finanzspritzen:

Gutes Geld für Bus und Bahn



„Geld zu bekommen, ist gar nicht so schwer. Das Geld dann auch zu behalten – das ist die eigentliche Kunst.“

Mike Wohlbold,
Leiter Bereichsstab Alternative
Finanzierung bei der BVG



Moderne U-Bahn in Berlin: Die Europäische Investitionsbank unterstützt das Vorhaben der BVG, mehr als die Hälfte aller Bahnen bis 2033 zu erneuern.

Immer mehr Menschen fahren mit Bus und Bahn. Immer anspruchsvoller werden die Anforderungen an ein attraktives Mobilitätsangebot mit dem ÖPNV. Aber überall fehlen Mittel für den Ausbau der Systeme und Kapazitäten. Auf der Suche nach zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten entdecken die Verkehrsunternehmen die Fördertöpfe bei Bund, Ländern und der Europäischen Union. Doch das Geld liegt nicht einfach auf der Straße, und der Wettbewerb um den warmen Segen ist groß.

Berlins BVG gehört zu den Pionieren. „Sofi“ ist das Stichwort. Eine Abkürzung für „Sonderfinanzierungsmittel“ des Landes Berlin. „Davon haben wir schon seit 1994 für unsere Projekte zur Verbesserung des ÖPNV in der Bundeshauptstadt profitieren können“, sagt Mike Wohlbold. Er ist beim Berliner Nahverkehrskonzern „Leiter Bereichsstab Alternative Finanzierung“. Was sich dahinter verbirgt, ist ganz einfach: „Alternative Finanzierungen“, so

Wohlbold, „sind alle Geldbeschaffungen, die nicht auf klassischen Krediten basieren.“ Solches Geld, im Allgemeinen vornehm „Drittmittel“ genannt, gibt es reichlich. Nicht nur aus den Kassen der Bundesländer, sondern auch vom Bund und – vielfältig – von der EU. Von der Gleisanschlussförderung bis zum Geldsegen für Elektrobuse, von kommunaler und regionaler Strukturförderung für die Wirtschaft bis zur Unterstützung der Forschung, von der „Fazilität →



VDV-BROSCHÜRE GIBT HILFESTELLUNG

Finanzierung von ÖPNV-Projekten aus staatlichen Fördertöpfen – dafür gibt der VDV seinen Mitgliedern jetzt Hilfestellungen in einer Broschüre und im Mitgliederbereich www.vdv.de/foerdermittel. „Wir wollen unseren Unternehmen aufzeigen, welche zusätzlichen Mittel für den ÖPNV und den Schienengüterverkehr zur Verfügung stehen. Zugleich wollen wir auch aufzeigen, wie man am besten Fördermittel einwirbt“, sagt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. „Das Geflecht der Richtlinien und Fonds mag auf den ersten Blick undurchlässig wirken, doch wer sich da reinkniet, wird schnell fündig.“

→ www.vdv.de/zeitschriften---broschueren.aspx





Wo Polen, Tschechien und Deutschland aneinandergrenzen, entsteht mit europäischer Förderung ein länderübergreifendes ÖPNV-Angebot.

i BARES FÜR BERLIN – BEISPIELE AUS DER FÖRDERPRAXIS

Mit BENE zur IGA: Zur derzeit laufenden Internationalen Gartenausstellung hat die BVG den U-Bahnhof Kienberg am Ausstellungsgelände modernisiert und barrierefrei ausgebaut. 50 Prozent der Mittel stammen aus dem „Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung“, kurz BENE, mit dem das Land Berlin aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) von 2014 bis 2020 rund 635 Millionen Euro abrufen kann.

Bessere Bahnen: Mit dem Projekt „Rehabilitierung der Berliner U-Bahn“ läuft ein umfangreiches Programm zur Sanierung, Erweiterung und Verbesserung der U-Bahn-Infrastruktur sowie zur Beschaffung von Spezialausrüstungen und Fahrzeugen. Die Europäische Investitionsbank (EIB) fördert die Vorhaben mit einem Kreditrahmen von 150 Millionen Euro. Eine Hilfestellung für das große BVG-Projekt, bis 2033 60 Prozent der U-Bahnen und der Trams zu erneuern.

SIWA macht U-Bahn fit: Berlin verfügt über ein Sondervermögen „Infrastruktur der Wachsenden Stadt“, abgekürzt SIWA. Aus den Mitteln fließen Zuschüsse an die BVG für neue U-Bahn-Fahrzeuge sowie für den barrierefreien Ausbau von U-Bahnhöfen.

für umweltfreundlichen Verkehr“ bis zur Finanzhilfe für Umschlagbahnhöfe des Kombinierten Verkehrs gibt es eine große, für den Laien kaum durchschaubare Bandbreite an Möglichkeiten „alternativer Finanzierung“.

Die BVG hat aus der Vielfalt der Programme und Ansprechpartner die Konsequenz gezogen, die Beschaffung von Drittmitteln professionell anzugehen. Seit vier Jahren ist ein Experten-Quartett zentral für die Einwerbung von Finanzierungshilfen zuständig. Neben dem Management-Experten Mike Wohlbold sind das ein Betriebswirtschaftler, ein Wirtschaftsingenieur und ein IT-Profi. Alle vier sind erfahrene Netzwerker, die stets in zwei Richtungen blicken und intensiv die Kontakte pflegen. Zunächst einmal im Konzern: Welche Aufgaben stehen an? Welche davon haben eine Aussicht auf Förderung? Und die andere Richtung: Wo sind Programme, sprich: Fördertöpfe, die sich gegebenenfalls anzapfen lassen? „Da sind riesige Summen drin“, weiß Mike Wohlbold. Gleichwohl müssen sie in mühseliger Argumentationsarbeit erkämpft werden – nicht selten gegen knallharte Konkurrenz nicht nur aus der ÖPNV-Branche. Die Aussicht auf Drittmittel löst in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft vielschichtig Begehrlichkeiten aus, vom Straßenbau über die Gesundheitsvorsorge bis zur Kultur. Die Geldgeber hingegen müssen behutsam behandelt werden, nicht zuletzt auch wegen der Eitelkeiten: Wehe, wenn die Pressemitteilung über ein mit Finanzhilfen gefördertes Projekt nicht den Förderer nennt und nicht das Logo der hilfreichen Institution gleich neben dem Unternehmensschriftzug zeigt ...



” So können Projekte gestemmt werden, die ohne die Mittel für uns nicht finanzierbar wären.

Hans-Jürgen Pfeiffer,
Geschäftsführer Zweckverband Verkehrsverbund
Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)

Wer das Rennen macht und für seine Projekte zusätzliche Millionen einwirbt, ist nur dann fein raus, wenn er seinen Geldgebern nach Abschluss des Vorhabens lückenlos nach allen Regeln der Bürokratie die vorgesehene und sinnvolle Verwendung der Mittel nachweisen kann. Sonst drohen Rückzahlungen. Mike Wohlbold bringt es auf den Punkt: „Geld zu bekommen, ist gar nicht so schwer. Das Geld dann auch zu behalten – das ist die eigentliche Kunst.“

Während es in der Hauptstadt darum geht, sich stürmisch wachsenden Verkehrsaufgaben zu stellen, steht in einem stillen Winkel der Republik die Aufgabe im Vordergrund, das Trennende von Grenzen zu überwinden. Im Dreiländereck im südöstlichen Sachsen, wo bei Zittau die polnische und die tschechische Grenze quasi vor der Haustür liegen, entsteht mithilfe europäischer Fördermittel ein grenzüberschreitendes ÖPNV-Angebot. „Ahoj son sede. Hallo Nachbar“ – das ist zweisprachig das Motto des „Euro-Neiße-Ticket“. Es gilt mittlerweile weit über die Grenzregionen hinaus in allen drei Ländern in Bussen und Bahnen auf vielen Linien. Dabei erfreut es sich wachsender Beliebtheit. Die Idee hatte der deutsche Aufgabenträger, der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON), als Tschechien und Polen am 1. Mai 2004 EU-Mitglieder wurden. 18 Verkehrsunternehmen in den drei Staaten machten von Anfang an mit; inzwischen sind es 26. Das Ticket funktioniert auf denkbar einfache Weise: Es gibt zwar vertragliche Verabredungen, aber keine Einnahme-Aufteilungen, sondern wechselseitige Anerkennung jenseits der jeweiligen Landesgrenzen.

Möglich wurde das, weil die Partner sich frühzeitig um Fördermittel der EU bemüht hatten, speziell aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

i FACHTAGUNG ZUR ÖPNV-FINANZIERUNG

Kurz vor Beginn der neuen Legislaturperiode rückt die VDV-Akademie die ÖPNV-Finanzierung in den Fokus. Zu diesem Thema veranstaltet sie am 19. und 20. September eine Fachtagung in Stuttgart. Dabei geht es nicht nur darum, wie es mit dem ÖPNV weitergeht – nach der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen, dem Wegfall der Entflechtungsmittel ab 2020 und einem bis 2025 „versteinerten“ GFVG. Zahlreiche weitere Fragen werden diskutiert – etwa, mit welchen Argumenten Länder zur Förderung des ÖPNV gewonnen werden können.

➔ www.vdv-akademie.de/tagungen/fachtagungzuroepnv-finanzierung2017

„So können Projekte gestemmt werden, die ohne die Mittel für uns nicht finanzierbar wären. Es wird eine Basis für eine stabile Zusammenarbeit der Partner im Dreiländereck gelegt“, erklärt ZVON-Geschäftsführer Hans-Jürgen Pfeiffer. Das Euro-Neiße-Ticket leiste einen Beitrag zur besseren Mobilität der Menschen auch ohne Auto als Voraussetzung für die Zusammenarbeit und das Zusammenwachsen in der Grenzregion beziehungsweise im Dreiländereck – in einer Region, die zudem auf wachsende touristische Potenziale setzt.



ANZEIGE

Wir beraten Kommunen und ÖPNV-Unternehmen bei allen Fragen zum CarSharing.

www.carsharing.de

Rufen Sie uns: 030 – 92 12 33 53





Clean Shuttle für die Weltklimakonferenz

Bonn rüstet sich für die Weltklimakonferenz im Herbst. Vom 6. bis zum 17. November wollen die Regierungen Details ausarbeiten, wie das Pariser Klimaschutzabkommen angewendet werden soll. Federführend organisieren die Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Bonn (SWB) die Beförderung der in- und ausländischen Gäste. „Wir wollen den 25.000 Konferenzteilnehmern zeigen, wie leistungsfähig ein umweltfreundlicher ÖPNV mit alternativen Antrieben schon heute ist“, erläutert Anja Wenmakers, Bereichsleiterin Marketing bei den SWB. Um die verschiedenen Verhandlungszonen des Gipfels mit der Stadt zu verbinden, ist der Einsatz von besonders klimafreundlichen Bussen geplant. Mit Unterstützung des VDV und Bussen aus ganz Deutschland wollen die SWB einen „clean shuttle“ auf die Beine stellen. Zum Einsatz kommen sollen Batterie-, Wasserstoff- und Hybridbusse. Sie werden nicht nur den Konferenz-Nahverkehr in der Innenstadt übernehmen, sondern auch

den Flughafen anbinden. Eine weitere Säule ist der Personenverkehr auf der Schiene: An der linken Rhein-strecke wird zwischen Bonn und Bad Godesberg der neue Haltepunkt „UN-Campus“ in Betrieb genommen. Am Tag vor der Eröffnung der Klimakonferenz findet in Bonn am 5. November der Deutschland-Tag des Nahverkehrs statt. Aus diesem Anlass reist aus Karlsruhe ein Tramtrain an – eine Straßenbahn, die auch das Netz der Eisenbahn nutzen kann.

„Die Teilnehmer sollen erleben, wie ein umweltfreundlicher ÖPNV schon heute zum Klimaschutz beitragen kann.“

Anja Wenmakers,
Bereichsleiterin Vertrieb, Marketing
und Angebotsplanung bei den SWB



Fahrgastzahlen steigen weiter kräftig

Der ÖPNV in Deutschland steuert 2017 weiter auf Rekordkurs: Im ersten Halbjahr sind die Fahrgastzahlen erneut deutlich gestiegen. In diesem Zeitraum fuhren insgesamt 5,2 Milliarden Menschen mit Bussen und Bahnen – gegenüber dem Vorjahr entspricht das einem Plus von 1,5 Prozent. Vor allem die Schiene – also U-, Straßen-, Stadt-, S-Bahnen und Regionalzüge – verzeichnete überproportionale Zuwächse. Aber auch beim Busverkehr, der vor allem in ländlichen Regionen aufgrund demografischer Entwicklungen vor Nachfrageproblemen steht, gab es ein leichtes Plus von 0,5 Prozent. „Die guten Zahlen zeigen, dass der ÖPNV noch weiteres Potenzial für stetiges und starkes Wachstum hat und damit Problemlöser Nr. 1 in den Städ-

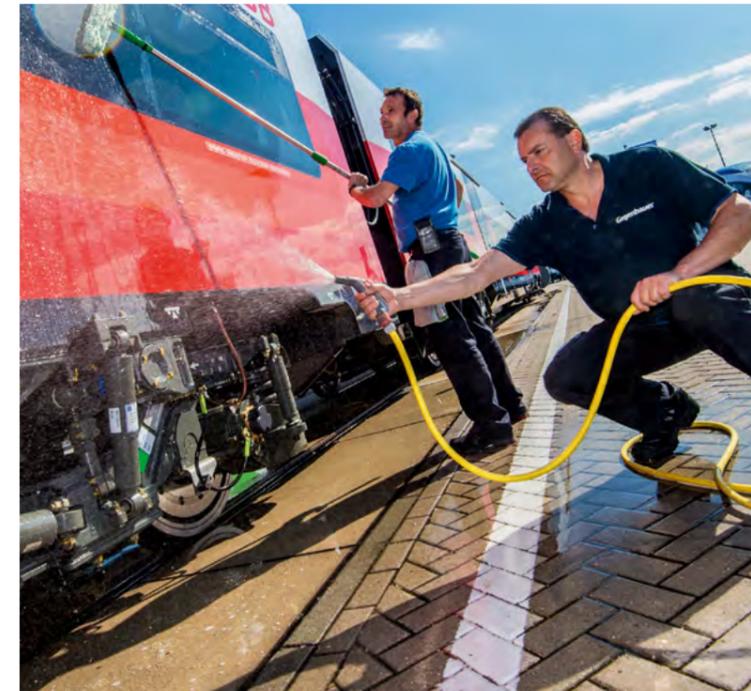
ten und Ballungsräumen zur Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor sein kann“, so Jürgen Fenske, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Neben Fahrgastzahlen haben sich auch die Ticketeinnahmen der ÖPNV-Unternehmen positiv entwickelt. Im Vergleich zum Vorjahr

5,2
MILLIARDEN

So viele Fahrgäste nutzten den ÖPNV im ersten Halbjahr 2017 – ein Plus von 1,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

stiegen sie im ersten Halbjahr 2017 um vier Prozent auf insgesamt rund 6,4 Milliarden Euro. Die durchschnittliche Preiserhöhung im ÖPNV lag im selben Zeitraum bei etwa zwei Prozent. Fenske betonte, dass die Nahverkehrsunternehmen jeden Cent davon zur Finanzierung des immer umfangreicheren Leistungsangebots brauchen. „Für notwendige zusätzliche Investitionen in den Ausbau und in die Modernisierung der Infrastruktur oder in neue Fahrzeuge bleibt allerdings nichts übrig“, so der VDV-Präsident: „Wir brauchen deshalb ein Sonderprogramm für den ÖPNV, wenn wir die Schadstoffbelastung im innerstädtischen Verkehr durch Verlagerung auf Busse und Bahnen nachhaltig senken wollen.“

Fachmesse CMS Berlin dreht sich um die Sauberkeit



Gepflegte Fahrzeuge und Stationen sind ein wichtiger Wettbewerbsfaktor: Für Fahrgäste haben sie einen ähnlich hohen Stellenwert wie Pünktlichkeit und Service. Rund um Sauberkeit und Hygiene geht es vom 19. bis 22. September auf der internationalen Reinigungsfachmesse CMS Berlin. Die Abkürzung steht für Cleaning, Management und Services. Die Messe will einen umfassenden Marktüberblick dazu geben, welche Maschinen, Geräte und Reinigungsmittel zur Verfügung stehen – auch den Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern. Am 21. September findet ein exklusives Event zum Thema Bahnreinigung statt: Im Rahmen der CMS richten die Macher der InnoTrans erstmalig den „Mobility Cleaning Circle“ aus. Die Veranstaltung soll Führungskräfte internationaler Verkehrsunternehmen und ihre Chef-Einkäufer mit Vertretern der Reinigungsbranche zusammenbringen. Bei einem anschließenden Ausstellungsrundgang demonstriert DB Services, wie ein Regionalzug von Graffiti gesäubert wird.

→ www.cms-berlin.de

ANZEIGE

15. Hessischer Mobilitätskongress 2017



„Auf dem Weg zur Verkehrswende: Meilensteine zukünftiger Mobilität in Hessen“



Foto: Editor 7 | Dreamstime.com



Freuen Sie sich auf:

- Ein neues, interessantes Kongressformat
- Vorstellung der Hessenstrategie Mobilität 2035
- Innovative Ideen hessischer Anbieter zu Mobilitätslösungen der Zukunft
- Zukunftsprojekte der Verkehrswende

Freitag, 15. September 2017
Congress Center Messe Frankfurt
im Rahmen der IAA, Frankfurt a.M.

Information und Anmeldung:
www.mobil-in-hessen.de



Der Schritt in die Praxis



Die Mobilität im ländlichen Raum gilt als eine der größten Herausforderungen im Öffentlichen Verkehr. Vielerorts ist das ÖPNV-Angebot auf die Grundversorgung alter und junger Menschen beschränkt, um zur Schule, zum Arzt, zu Freunden zu kommen. Wie lässt sich ein zeitgemäßes Mobilitätsangebot für alle Bevölkerungsgruppen gestalten? In Nordjütland hat die Nordjyllands Trafikselskab eine Antwort auf diese Frage gefunden – und ist dafür jetzt von der UITP ausgezeichnet worden.

Weiße Sandstrände, Heidelandchaften, malerische kleine Orte – und dann die Spitze ganz oben, wo Nord- und Ostsee aufeinandertreffen: Das ist Nordjütland. Touristen lieben diese Region im Norden Dänemarks, ein Verkehrsunternehmen würde sie aber wahrscheinlich als herausfordernd bezeichnen. Nur etwas über 580.000 Einwohner leben hier – mehr als ein Drittel davon in und um Aalborg, der mit Abstand größten Stadt im Verwaltungsbezirk. Die restlichen wohnen weit verteilt, zwischen Hals im Osten und Klitmøller im Westen.

Ein ländlicher Raum, wie er im Buche steht. Dennoch hat das Verkehrsunternehmen Nordjyllands Trafikselskab (NT, siehe Infobox) hier begonnen, in der Praxis etwas umzusetzen, was woanders meist noch auf dem Papier steht. „Around your world“ heißt das Projekt, beziehungsweise „Din verden rundt“. Das Ziel: von einem reinen Transportdienstleister zu einem ganzheitlichen Mobilitätsanbieter zu werden, über alle Verkehrsträger hinweg – und das schon bis 2019. Dafür setzt NT unter anderem auf den Ausbau seines Netzes und eine Vernetzung der Angebote. Solche Pläne klingen vertraut: Über ähnliche Ideen diskutieren auch die Verkehrsunternehmen in Deutschland und anderswo. „Wir haben das Rad nicht neu erfunden“, räumt Ole Schleemann, stellvertretender NT-Geschäftsführer, ein. „Aber wir sind bei den Mobilitätslösungen für den →



400 BUSLINIEN IN NORDJÜTLAND

Nordjyllands Trafikselskab (NT) ist ähnlich organisiert wie ein deutscher Verkehrsverbund. NT übernimmt die planerische und organisatorische Arbeit. Die eigentliche Beförderungsleistung wird an private Drittanbieter vergeben. Gesellschafter von NT sind die elf Gemeinden Nordjütlands sowie die gleichnamige Region. Insgesamt betreibt NT rund 400 Bus- sowie drei Bahnlinien, die jährlich rund 31 Millionen Fahrgäste befördern. Im August übernahm das Unternehmen zusammen mit seiner Tochter Nordjyske Railways und der Region Nordjütland den regionalen Bahnverkehr von der Dänischen Staatsbahn DSB in Nordjütland.



ländlichen Raum vielleicht konkreter geworden als andere. Wir reden nicht nur darüber, was zu tun ist – wir tun es auch.“

„Eine exzellente Lösung“

Das kommt an. Der Internationale Verband für Öffentliches Verkehrswesen UITP zeichnete NT jüngst mit einem seiner UITP-Awards aus, in der Kategorie „Kleinstädte und Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte“. Das dänische Projekt liefere eine „exzellente, vollständige und integrierte Mobilitätslösung für die Bevölkerung im ländlichen Raum“, lobte die Jury. Mit den Awards ehrt die UITP innovative nachhaltige Mobilitätsprojekte.

Doch was steckt hinter „Around your world“? Im Kern geht es um die Frage, die auch die hiesigen Verkehrsunternehmen umtreibt. Nämlich, welche Rolle sie in Zukunft spielen wollen. Wollen sie das Rückgrat der Mobilität bleiben und die Verkehre der Zukunft steuern? Oder anderen Anbietern das Feld überlassen? Carsharing, Mitfahrzentralen, die neue, plattformgesteuerte Mobilität – diese Trends verändern bekannterweise den Markt, so Ole Schleemann. „Wir könnten versuchen, diese Entwicklung zu bekämpfen oder zu ignorieren. Aber dann würden wir sicherlich verlieren. Oder wir packen es an.“

Die NT entschied sich dafür, ihre Führungsrolle in Sachen Mobilität nicht aufzugeben – und die Angebote der Konkurrenz ins eigene Portfolio zu integrieren. Deshalb arbeitet sie nun unter anderem mit einem Carsharing-Betreiber zusammen, dessen Leistungen sie ihren Kunden unter dem Dach der NT anbietet. Ist diese Kooperation erfolgreich, sollen weitere Partnerschaften folgen. Ähnliches ist für Bikesharing und Mitfahrzentralen geplant. Im Oktober soll zudem die passende App an den Start gehen, die das durchgängige Planen und Buchen über alle Verkehrsträger hinweg ermöglicht, erklärt Ole Schleemann. Der Name: „Den Nordjyske Rejseplanlægger“.

„Bus on demand“ – seit 1998

Gleichzeitig soll auch der eigentliche ÖPNV weiter gestärkt werden: mit dichterer Taktung, engerem Netz, einem Bus-Rapid-Transit-System in Aalborg, vereinfachtem Tarifsystem und einer Art Mobilitätsgarantie für alle. Egal, wie groß die Entfernung zur nächsten Haltestelle ist: Jeder soll diese möglichst einfach erreichen können, ländlicher Raum hin oder her. Die Grundlagen dafür hat NT bereits vor Jahren gelegt: 1998 etwa rief das Unternehmen „Flextur“ ins Leben, eine Art „Bus on demand“, der die Kunden zu Hause abholt und zum Wunschziel bringt. Das

In Nordjütland leben nur 73,7 Menschen pro Quadratkilometer. Das Verkehrsunternehmen NT geht deswegen innovative Wege in Sachen ÖPNV.

passiert zwar meistens nicht auf dem kürzesten Weg, da auch andere Fahrgäste mit im Minibus sitzen. Doch dafür ist die Fahrt günstiger als im Taxi. Von diesem Service profitieren vor allem Kunden abseits des Kernnetzes – also dort, wo nur wenig oder gar keine Busse fahren. Ähnlich funktioniert „Plustur“: Hier werden die Fahrgäste bis zum nächsten regulären Bushalt oder Bahnhof gebracht – zum normalen Tarif. Vor allem dieses Angebot will NT weiter stärken, um noch mehr Menschen den Zugang zum Öffentlichen Verkehr zu erleichtern. Zudem packt das Unternehmen seine Bushaltestellen und Bahnhöfe an. Die sogenannten „Hubs“ werden unter anderem um Extra-Parkplätze für Carsharing-Autos erweitert. Ein neues Design und eine neue Kennzeichnung sollen eine optische Anbindung zwischen dem virtuellen Rejseplanlægger und den Haltestellen in der echten Welt schaffen.

Vorteil Finanzierungsmodell

All das kostet. Insgesamt hat das Verkehrsunternehmen für die Entwicklung der Reise-App sowie den Ausbau der Hubs ein Volumen von drei Millionen Euro veranschlagt. Hinzu kommt ein Plus bei den Betriebskosten: Der Ausbau von Linienetz und Plustur schlägt mit zusätzlichen drei Millionen Euro pro Jahr zu Buche. Großer Vorteil für die Dänen ist jedoch das Finanzierungsmodell für den ÖPNV im Land, in dem die öffentliche Hand einen Großteil der Kosten trägt (s. Infobox). Des-



„Carsharing-Kunden steigen irgendwann auf den ÖPNV um. Das erhöht auch unsere Fahrgastzahlen.“

Ole Schleemann, stellvertretender NT-Geschäftsführer

wegen kann nun bereits auf einem Drittel des Geschäftsgebiets das Busnetz ausgebaut werden. Stimmt die Nachfrage, ist das Vorhaben also erfolgreich, wäre das eine gute Basis, um ab 2019 mit der Politik über die restlichen zwei Drittel zu diskutieren, so Ole Schleemann. Für größtmöglichen Erfolg setze NT dabei unter anderem auf den Effekt des Carsharings – als fließendem Einstieg in den ÖPNV. Ole Schleemann: „Studien zeigen, dass Carsharing-Kunden an irgendeinem Punkt auf Bus und Bahn umsteigen. Das erhöht letztlich auch unsere Fahrgastzahlen.“

Ein Selbstläufer war „Around the World“ mit Blick auf die Finanzierung jedoch nicht – auch nicht, was die erste Ausbaustufe des Busnetzes angeht. „Wir haben wirklich eine Menge Zeit in die Diskussionen mit der Politik gesteckt“, blickt Ole Schleemann zurück. Dass das Vorhaben trotzdem realisiert wird, liege auch an der politischen Agenda Dänemarks. „Diese fokussiert sich auf drei große Themen: wirtschaftliches Wachstum, das Wohl der Menschen und Umweltschutz. Der Öffentliche Verkehr spielt für alle drei eine entscheidende Rolle.“

i ÖV-FINANZIERUNG IN DÄNEMARK

Der Öffentliche Verkehr in Dänemark wird dezentral über sechs regionale Transportbehörden organisiert. Nordjyllands Trafikselskab ist eine von ihnen (siehe Box S. 26). Der Betrieb der Busse wird ausgeschrieben, der Dienstleister erhält in der Regel Bruttokostenverträge. Heißt: Die Behörde zahlt für die Leistungen, erhält aber die Ticketeinnahmen. Das wirtschaftliche Risiko liegt somit bei der öffentlichen Hand. Denn für das Ausgleichen eines Defizits sind die Gesellschafter der Transportbehörden verantwortlich: die Gemeinden (für das lokale Busnetz) oder die jeweils zuständige Region (regionaler Busverkehr). Anders ist die Vertragslage übrigens im Zugverkehr. Hier gibt es auch Nettokostenverträge. 2013 war der dänische ÖV auch international ein Thema: Damals erhöhte die dänische Regierung die Steuern für Unternehmen, die in der Nordsee Öl fördern. Das Geld fließt in einen Schienenfonds und soll unter anderem der Elektrifizierung der Strecken zugutekommen. Aufgrund der fallenden Ölpreise liegen die Einnahmen jedoch unter den Erwartungen, berichtete jüngst die „Copenhagen Post“.

*Quelle: „Finanzierung des ÖPNV in Deutschland und in einzelnen europäischen Staaten“, Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Februar 2012



Zum Fußballspiel mit „Flextur“: Gruppen können über diesen Service gleich den ganzen Bus buchen.



Mehr Infos über „Around your world“ finden Sie auf den Seiten der NT: www.nordjyllandstrafikselskab.dk Einen Film zum Projekt in englischer Sprache gibt es unter: tinyurl.com/ybc4td6k

Zu Freunden, zur Schule, zum Sport: Jugendliche sind auf dem Land auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen.

Bus erreicht die nördlichsten Isländer

Die Insel Grimsey ist für den ÖPNV ein unbekanntes Terrain. Auf fünf Quadratkilometern leben 85 Menschen. Im nördlichsten bewohnten Gebiet Islands, 40 Kilometer vor der Küste, gibt es zwei Pensionen, eine Tankstelle, einen Supermarkt, eine Autowerkstatt – und nun auch einen Bus. Der gelbe 23-Sitzer kam im Sommer auf das Eiland (Foto). Der Inhaber der Autowerkstatt hat ihn gekauft und will mit ihm vorwiegend Touristen befördern. Bislang mussten Besucher zu Fuß gehen, berichtet der „Iceland Monitor“.

Dem Bericht zufolge rechnen die Einheimischen mit wachsenden Touristenzahlen – und der Bus kann künftig wertvolle Dienste leisten. Davon konnten sich die Passagiere eines Schiffes überzeugen, das im Hafen festgemacht hatte, als der Bus per Fähre auf Grimsey ankam – und gleich seinen Betrieb aufnahm.



Termin

13. September 2017
NZZ Podium Berlin

Im Mittelpunkt steht die Eisenbahn: Wes-halb lieben die Schweizer ihre Bahnen? Was bedeutet die Digitalisierung für die Berliner S-Bahn? Es geht um europäische Bahnidentitäten und die Frage, wie und warum die Bahn die Menschen heute und in Zukunft bewegt.

→ podium-berlin.nzz.ch



Termin

17. bis 18. Oktober 2017
10. Internationaler BME/VDV-Eisenbahnkongress in Hannover

Im Fokus des Kongresses steht die Frage, wie es mit dem europäischen Wagenladungsverkehr über Gleisanschlüsse und multimodale Umschlagterminals weitergeht. Kongress-Sprachen sind Deutsch und Englisch (Simultanübersetzung).

→ www.vdv.de/termine.aspx



Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Anfang November 2017.

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.),
Pressesprecher und Leiter Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit

Anschrift der Redaktion:

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

Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.),
Elena Grawe, Tobias Thiele, Christian Jung

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Gesamtleitung und Anzeigen:

Christian Horn (Lt., AD HOC PR),
Tel. 0 52 41/90 39-33 | horn@adhocpr.de
Meike Jochens (AD HOC PR),
Tel. 0 52 41/90 39-15 | jochens@adhocpr.de

Grafik-Design:

Volker Kespohl (Volker.Kespohl | Werbung Münster)
Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2017

Bildnachweise:

Titelmotiv: iStockphoto/Sorbetto

Abellio/Peter Gercke (19); Bundesverband Carsharing (11);
Stadtmobil Stuttgart (2, 10); Behörde für Wirtschaft, Ver-
kehr und Innovation Hamburg (2, 13, 14); BVG/Oliver Lang
(21); BVG (2, 21); Deutsche Bahn (4/5); Fotolia/blueesign
(20, 23); Elena Grawe/AD HOC PR (19); Halla Ingólfssdóttir/
Arctic Trip: (30); Infra Dialog Deutschland/Reiner
Zensen Photographie (2, 16, 17, 18); Messe Berlin (25);
Nordjyllands Trafikselskab (26/27, 28, 29); iStockphoto/
Sorbetto (6, 8, 9); Stadtwerke Bonn (2, 24); VDV (3); VDV/
Michael Fahrigh (8); ZVON/Holger Hinz (22); ZVON (22)

„VDV Das Magazin“ erscheint alle zwei Monate (sechsmal
im Jahr). Alle im Magazin erscheinenden Beiträge und
Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Außerhalb der
Grenzen des Urheberrechts ist die Verwertung ohne die
Zustimmung des Herausgebers nicht zulässig. Das gilt vor
allem für Vervielfältigungen, Übersetzungen sowie die
elektronische Speicherung und Verarbeitung.

Für Anregungen, Themenvorschläge, Lob und Kritik erreichen Sie uns unter: vdv-magazin@adhocpr.de

hypermotion

Smarte Lösungen für Mobilität und Logistik

20. – 22. 11. 2017, Frankfurt am Main

Wohin geht die Reise für Mobilität und Logistik? Erst einmal zur Hypermotion, einem ganz neuen Veranstaltungsformat – einem Mix aus Konferenz, Zukunftslabor und Ausstellung. Ob große Player oder kleine Start-ups der Branche: Diskutiert und gearbeitet wird an intelligenten Transportlösungen und dem Thema Mobilität 4.0. Informieren Sie sich über das Programm und sichern Sie sich Ihr Eintrittsticket.

Jetzt Ticket buchen unter
tickets.hypermotion-frankfurt.de





Teilnahme
kostenfrei!

HanseCom Forum 2017

We like to move it – move it!

9.-10. November 2017, Hamburg

Das HanseCom Forum ist die Plattform zum Erfahrungsaustausch über innovative Projekte, Lösungen und Trends im ÖPNV. Hier treffen sich Entscheider aus ÖPNV, Wirtschaft und Politik und diskutieren Top-Themen der Mobilitätsbranche. Seien Sie dabei!



HanseCom
forum 2017

- **Digitalisierung von Vertrieb und Services**
Dr. Martell Beck, BVG
- **Fokussierung im Vertrieb: Welcher Kunde braucht was wirklich?**
Martin Gawalek, Dresdner Verkehrsbetriebe
- **Herausforderung für kleinere Verkehrsunternehmen**
Martin Pöhler, SWU Verkehr
- **Fit für Kundenmanagement, effiziente Vertriebssteuerung und eTicketing**
Dirk Bestmann, Hamburger Hochbahn
- **Einfach fahren – mit einem Ticket durch ganz Mitteldeutschland**
Thorsten Müller, Verkehrsverbund Vogtland

...und viele mehr!

Jetzt kostenfrei anmelden!
www.hansecom.com/forum