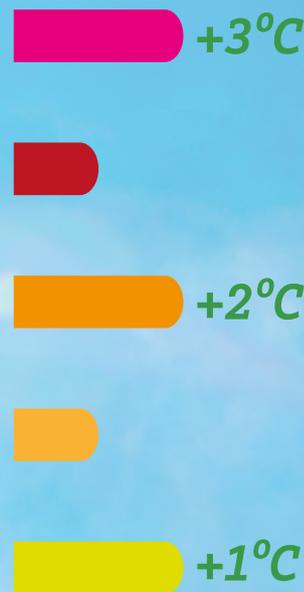


„Jetzt muss gehandelt werden“

VDV richtet sieben Forderungen an das Klimakabinett

Seite 6



VDV-Jahrestagung: Konzepte für die Mobilität von morgen

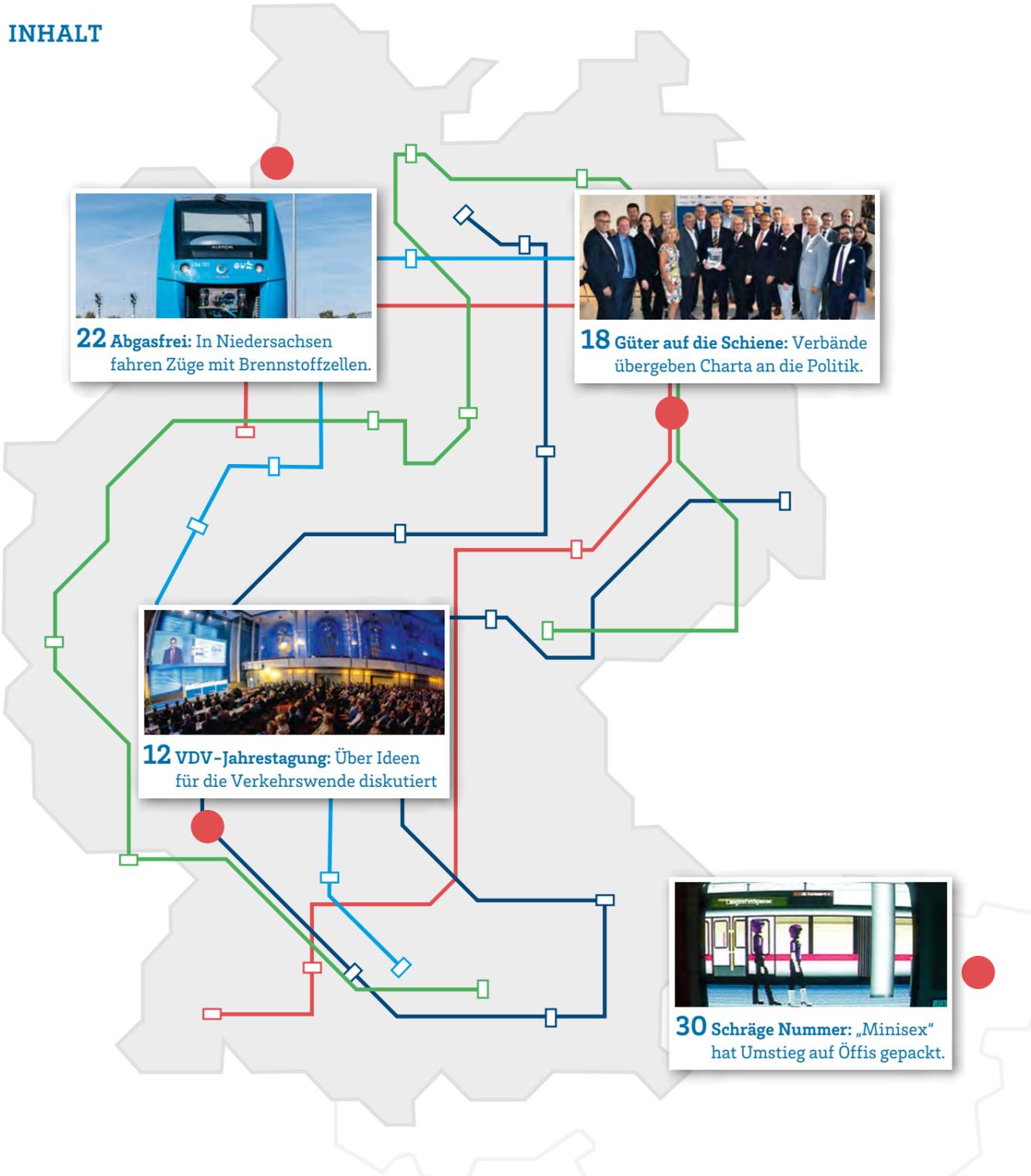
Seite 12

Bündnis: Verbände wollen die Wende im Schienengüterverkehr

Seite 18

Belgien: Am Meer entlang auf der längsten Tram-Linie der Welt

Seite 26



Billige Tickets werden am Ende richtig teuer



In manchen Kommunen und Ländern wird derzeit intensiv darüber nachgedacht, wie der Nahverkehr mit preiswerten Tickets attraktiver gemacht werden kann. Guter ÖPNV mit modernen Fahrzeugen und Infrastrukturen sowie mit ausreichenden Kapazitäten und qualifiziertem Personal muss allerdings entsprechend gegenfinanziert werden. Mit einem Jahresticket für 365 Euro ist das nicht zu bezahlen. Wer über die Einführung eines derartigen Angebots nachdenkt, muss sich darüber im Klaren sein, dass ÖPNV für einen Euro am Tag oder vielleicht sogar zum Nulltarif dauerhafte und hohe Finanzierungszusagen von Seiten der Kommunen und Länder erfordert. Die Politik sollte das Pferd nicht von hinten aufzäumen, sondern dabei helfen, das ÖPNV-Angebot attraktiver zu machen. Ohnehin ist der Fahrpreis nicht das ausschlaggebende Argument für den Umstieg auf den ÖPNV. Vielmehr muss zuerst die Infrastruktur modernisiert und ausgebaut werden. Dann können die Takte verdichtet und Kapazitäten mit zusätzlichen Fahrzeugen und Personal aus- geweitet werden. Wenn das alles erfolgreich umgesetzt wurde, kann man darüber nachdenken, die Fahrpreise zu reduzieren. So ist es in Wien gelaufen, und so hat es dort 20 Jahre gedauert. Rund 400 Millionen Euro jährlich lässt sich die Stadt Wien ihren ÖPNV kosten. In Deutschland leisten die Ticketerlöse einen wichtigen Beitrag für das gesamte ÖPNV-System. Brechen diese Erlöse durch verbilligte Fahrpreise ein, muss das durch andere Einnahmequellen aufgefangen werden – entweder

durch den Steuerzahler oder durch zusätzliche Abgaben, die zweckgebunden direkt in den ÖPNV fließen. Auch hier zeigt uns Wien beispielhaft, wie das geht – mittels einer U-Bahnsteuer für Gewerbebetriebe sowie mit deutlich erhöhten Parkgebühren. Bevor billige Tickets angeboten werden, müssen Bund und Länder die Rahmenbedingungen für einen beschleunigten Ausbau und ein schnelles Wachstum des umweltfreundlichen Nahverkehrs schaffen. Die gesetzlichen Hebel haben sie in der Hand. Die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sollen ab 2020 stufenweise auf eine Milliarde Euro pro Jahr erhöht werden. Zudem muss das GVFG auch für Maßnahmen zur Grunderneuerung und Modernisierung geöffnet werden. Damit das Geld im kommenden Jahr überhaupt fließen kann, steht die GVFG-Novelle bis Ende dieses Jahres an. Zudem können die Länder die Beschaffung neuer, zusätzlicher Fahrzeuge über entsprechende Förderprogramme beschleunigen und unterstützen. Und abschließend brauchen wir zum Ausbau des städtischen Schienenverkehrs eine Planungsbeschleunigung durch den Bund, wie sie es bei der „großen“ Eisenbahn seit einem Jahr gibt.

Beste Grüße
Ihr Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrs- unternehmen

- 3 Editorial**
Billige Tickets werden am Ende richtig teuer.
- 4 VDV im Bild**
Mannheim schreibt ein neues Stück Mobilitätsgeschichte.
- 6 Titelstory**
VDV richtet sieben konkrete Forderungen an das Klimakabinett.
- 10 Aus dem Verband**
„VDV New Mobility Forum“ will die Zukunft der Mobilität gestalten.
- 12 Aus dem Verband**
Branche tauscht sich in Mannheim mit Politik und Wirtschaft aus.
- 16 Aus dem Verband**
Verkehrsunternehmen zeigen ihre Vielfalt bei der Nachhaltigkeit.

Seite 16:
Interview mit Prof. Dr. Günther Bachmann, Generalsekretär des Rats für Nachhaltige Entwicklung

18 Aus dem Verband
Verbändebündnis will die Trendwende im Schienengüterverkehr.

19 Aktuell
Förderbescheide für 70 E-Busse

22 Hintergrund
Brennstoffzellenantrieb bringt die saubere Zu(g)kunft auf die Schiene.

26 Unterwegs im Netz
Kusttram: Straßenbahn verbindet die Orte an der belgischen Küste.

30 Abgefahren
„Minisex“ nehmen 80er-Hit für die Wiener Linien neu auf.



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

Mannheim schreibt ein neues Stück Mobilitätsgeschichte

Mannheim gilt als Pionierstadt der Mobilität und der Motorisierung. Karl Drais erfand in der Neckarstadt seine hölzerne Laufmaschine. Was seine Zeitgenossen noch als „zweckloses lächerliches Ding“ verspotteten, trat später als Fahrrad seinen Siegeszug an. Ein Meilenstein der individuellen Mobilität. Unweit des Platzes, wo heute der Mannheimer Wasserturm steht, wirkte ein anderer Pionier. In seiner Werkstatt entwickelte der Maschinenbauer und Ingenieur Carl Benz 1885 einen dreirädrigen Motorwagen: die Geburtsstunde des Automobils. An einem schönen Morgen im August 1888 brach Carls Frau Bertha Benz – ohne das Wissen ihres Mannes – mit dem Motorwagen zur ersten Fernfahrt nach Pforzheim auf. Der Rest ist Geschichte und bekannt. Gut 130 Jahre später wehte am Mannheimer Wahrzeichen erneut Gründer- und Erfindergeist (Foto). Am Vorabend der VDV-Jahrestagung hatte sich in Mannheim das „VDV New Mobility Forum“ gegründet: Verkehrsunternehmen, Start-ups und weitere Mobilitätsanbieter wollen gemeinsam den Verkehr der Zukunft effizienter machen und die Verkehrswende voranbringen. Mehr dazu erfahren Sie ab Seite 10.



„Klimakabinett muss jetzt handeln“

Keine existenzielle Frage bewegt die Menschen derzeit stärker als der Klimaschutz. Das verdeutlichen die Ergebnisse der jüngsten Wahlen und aktuelle Umfragen. Mit sieben konkreten Forderungen hat sich der VDV an das Klimakabinett gewandt.

„Das Klimakabinett muss im Interesse der Menschen und des Wirtschaftsstandorts Deutschland jetzt handeln“, unterstreicht VDV-Präsident Ingo Wortmann die Dringlichkeit. Der Klimawandel finde statt und „er bedroht unsere Lebensgrundlagen“, so Wortmann: „Wohlfeil formulierte Emissionsminderungsziele, vollmundige klimapolitische Aussagen oder auf Freiwilligkeit setzende Handlungsstränge in Gesellschaft und Wirtschaft bringen uns nicht weiter.“ Für den Verkehrssektor, aber auch darüber hinaus, hat der VDV sieben Vorschläge gemacht – verbunden mit der Botschaft an das Klimakabinett, diese Maßnahmen schnellstmöglich zu beschließen. Veröffentlicht wurden die Vorschläge in ganzseitigen Anzeigen, die in überregionalen Tageszeitungen geschaltet wurden. Hier die Forderungen im Einzelnen:

- 1. Kapazitäten im Güter- und Personenverkehr auf der Schiene und in Bussen massiv ausbauen**
Bürger und Wirtschaft sind für einen klimaschonenden Verkehr im ÖPNV und bei der Eisenbahn zu gewinnen. Angebote und Infrastrukturen in Städten und Metropolen müssen hierfür schnellstens grunderneuert und deutlich ausgeweitet werden.
- 2. Klimafreundliche Antriebe massiv voranbringen**
Klimafreundliche Mobilität setzt eine erhebliche Veränderung der heutigen Systeme voraus. Förderungen müssen technologieoffen sein und deutlich erhöht werden. Umweltkosten müssen marktwirtschaftlich eingepreist werden (zum Beispiel durch eine CO₂-Bepreisung), umweltfreundliche Verkehre massiv entlastet werden. Klimapolitische Ziele erreicht die Bundesregierung sonst nicht. →

Klimawandel als industriepolitische Chance nutzen

ÖPNV-Klimafonds einführen

Kapazitäten im Güter- und Personenverkehr massiv ausbauen

Klimafreundliche Antriebe massiv voranbringen

Ländliche Räume nicht abhängen

Planen und Bauen deutlich beschleunigen

Mehr qualifizierte Arbeitskräfte nicht nur im Verkehrssektor



Über großformatige Anzeigen in Tageszeitungen hat der VDV seine sieben konkreten Forderungen an das Klimakabinett gerichtet.

3. ÖPNV-Klimafonds einführen

Um den ÖPNV im Ballungsraum konsequent auszubauen und in ländlichen Regionen moderne und klimaschonende Mobilität zu garantieren, braucht unser Land eine kontinuierliche und planbare Finanzierung. Ohne ein Investitionsprogramm über 15 Jahre als Teil eines Klimafonds geht es nicht.

4. Ländliche Räume nicht abhängen

Digitalisierung, neue Mobilitätsangebote und stärkere Vernetzung müssen auch außerhalb von Großstädten und Ballungsräumen umgesetzt werden. Mit Teilen der Einnahmen aus den Versteigerungen der 5G-Lizenzen muss für gleichwertige Lebens- und Mobilitätsverhältnisse in unserem Land gesorgt werden.

5. Planen und Bauen deutlich beschleunigen

Planungsbeschleunigung muss noch effizienter werden. Nur wer schnell plant und Umweltstandards dabei einhält, kann Verkehrsinfrastruktur zügig aufbauen und Klimaziele erreichen. Zentrale Aspekte moderner und leistungsfähiger Verkehrssysteme wie Elektrifizierung, Lärmsanierung und Schaffung von Barrierefreiheit müssen dabei planungsrechtlich privilegiert werden.

6. Mehr qualifizierte Arbeitskräfte nicht nur im Verkehrssektor

Eine moderne und erfolgreiche Volkswirtschaft braucht – egal in welcher Branche – mehr qualifiziertes Personal. Die Bundesregierung muss durch ein gutes Einwanderungsgesetz die Voraussetzungen schaffen, um geordnet und schneller mehr geeignete Arbeitskräfte aus dem Ausland aufnehmen zu können.

7. Klimawandel als industriepolitische Chance nutzen

Ob Energiewende, Verkehrswende oder neue Antriebstechnologien – der Industriestandort und die führende Exportnation Deutschland muss diesen Wandel endlich als Chance begreifen und auf dieser Basis neue Innovationen und Produkte „Made in Germany“ weltweit in die Märkte bringen. Unsere Zukunft liegt nicht in Software-Updates, sondern in dem Qualitätsversprechen, für das unser Land steht!



DREI FRAGEN AN
VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff (Foto) erläutert die Hintergründe der Forderungen an das Klimakabinett.

Herr Wolff, was will der VDV mit seinen sieben Forderungen an das Klimakabinett erreichen?

» **Oliver Wolff:** Die Europawahl und die Umfragen zeigen uns, wohin die Reise geht. Eine der existenziellen Fragen berührt die Menschen am meisten – und das ist die Klimafrage. Da geht es ums Überleben und auch darum, wie unsere Kinder leben werden. Wir haben das aufgegriffen, weil wir glauben, dass die Politik zu zögerlich unterwegs ist. Es wird zu viel diskutiert, aber kein Knoten durchgeschlagen und nicht gehandelt.

Warum richten Sie Ihre Forderungen ausgerechnet an das Klimakabinett?

» Ich glaube, dass die Minister nach den Wahlen selber wahrgenommen haben, dass ein Handlungsdruck entstanden ist. Die Menschen erwarten, dass bei diesem Thema et-

was geschieht – und Diskutieren ist nicht Handeln, sondern jetzt müssen tatsächlich Maßnahmen ergriffen werden. Der VDV hat dazu seit jeher viel gesagt. Aber insbesondere jetzt ging es uns darum, das auch in einen industriepolitischen Kontext zu setzen.

Warum sollte sich auch die Industrie angesprochen fühlen?

» Letztlich sind wir davon überzeugt, dass sich mit der künftigen Entwicklung im Mobilitätssektor auch die deutsche Industrie entwickeln und Schritte nach vorne machen muss. Wir sagen, dass die Zukunft Deutschlands nicht in Software-Updates liegt, sondern in dem Qualitätsversprechen „Made in Germany“. Das ist weltweit anerkannt. Da müssen wir wieder stärker hinkommen – also weg vom Schummeln, sondern solide liefern.

ANZEIGE



Effizienz für Busse und Bahnen

Fahrgäste zuverlässig und sicher ans Ziel bringen, dabei Energie sparen und Emissionen reduzieren: Fahrzeuge im Stadt- und Regionalverkehr müssen vielfältige Anforderungen erfüllen. Voith bietet Ihnen optimal auf Ihre Einsätze angepasste Lösungen: Automatgetriebe und Hybridsysteme für Busse; Radsatzgetriebe, Frontsysteme und Scharfenberg Kupplungen für Stadt- und Straßenbahnen. Damit Ihre Fahrzeuge effizient und umweltschonend in Bewegung bleiben.





Mobilität der Zukunft gemeinsam gestalten

In Deutschland soll es künftig mehr Mobilität mit weniger Verkehr geben. Eine tragende Rolle dabei wird die geteilte Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel spielen. Um den Ausbau dieser Sharing-Angebote voranzutreiben, hat der VDV das „VDV New Mobility Forum“ gegründet – eine Plattform, auf der sich die Anbieter bewährter und neuer Mobilitätskonzepte austauschen und zusammenarbeiten.

Die Verkehrsunternehmen, Start-ups und weitere Anbieter aus dem Bereich Mobilität wollen enger daran zusammenarbeiten, den Verkehr effizienter zu machen – und so die Verkehrswende voranzubringen. Dafür haben sich etwa 20 Partner im Vorfeld der VDV-Jahrestagung in Mannheim zum „VDV New Mobility Forum“ zusammengeschlossen. Die Plattform soll den Austausch und die Kooperation zwischen etablierten Mobilitätsdienstleistern und den Anbietern neuer Sharing-Konzepte beflügeln. Zudem geht es um einen Austausch zum Thema Datenschutz, den Umgang mit Kundendaten und nicht zuletzt darum, wie sich Mobilität in der Zukunft entwickelt. Deutlich

ausgebaut werden soll die geteilte Nutzung von Mobilitätsangeboten. Dabei wird ein optimaler Verkehrsmittelmix für individuelle Kunden wie für die Allgemeinheit gleichermaßen angestrebt. Die Vernetzung ist aus Sicht des VDV notwendig,

um das gesamte Angebot umweltfreundlicher Mobilität in den Städten und vor allem im ländlichen Raum attraktiver zu gestalten. Mit innovativen Angeboten können die Verkehrsunternehmen mehr

Menschen überzeugen, häufiger in den ÖPNV einzusteigen. „Gerade in ländlichen Regionen brauchen wir ein attraktives und individuelleres Gesamtangebot an öffentlichen oder öffentlich zugänglichen Verkehrsleistungen, um auch dort die alleinige Nutzung des Privat-Pkws deutlich zu reduzieren“, verdeutlicht Oliver Wolff.

Neben den Zielen des Umwelt- und Klimaschutzes sind es für den VDV-Hauptgeschäftsführer „vor allem neue Ideen und Geschäftsmodelle, die bei der Gestaltung künftiger Mobilität berücksichtigt werden müssen“. Dabei geht es in erster Linie um Ko-

DIE MITGLIEDER DES „VDV NEW MOBILITY FORUMS“

- | | |
|---|--|
| Cambio Carsharing (Car-Sharing) | Nextbike (Bike-Sharing) |
| Circ (E-Scooter-Sharing) | Share Now (Car-Sharing) |
| Clever Shuttle (On-Demand-Shuttle) | Sixt (Car-Rental und Car-Sharing) |
| Donkey Republic (Bike-Sharing) | Stadtmobil (Car-Sharing) |
| Door2Door (On-Demand-Shuttle) | Tier Mobility (E-Scooter-Sharing) |
| E-Floater (E-Kickscoter-Sharing) | Uber |
| Ioki (On-Demand-Shuttle) | (Ride-Hailing und Bike-Sharing) |
| Lime (E-Scooter- u. Bike-Sharing) | Via Van (On-Demand-Shuttle) |
| Miles Mobility (Car-Sharing) | Voi (E-Scooter-Sharing) |
| Mobike (Bike-Sharing) | Wunder Mobility |
| Moia (On-Demand-Shuttle) | (Mobility Technology) |
| Moovel/Reach Now | |
| (On-Demand-Shuttle) | |

„Gemeinsam mit diesen Akteuren wollen wir die Herausforderungen künftiger Mobilität angehen.“

Oliver Wolff, VDV-Hauptgeschäftsführer

operation. Nicht zuletzt wegen der hohen und weiter steigenden Fahrgastzahlen sowie der langfristigen Investitionen der öffentlichen Hand werden Busse und Bahnen weiterhin das Rückgrat der öffentlichen Mobilität bleiben. Darauf aufbauend werden die neuen Angebotsformen integriert. Schon jetzt kooperieren ÖPNV-Unternehmen und die Anbieter dieser neuen Mobilitätsformen bundesweit bei einer Reihe von On-Demand-Projekten.

Busse und Bahnen als Fundament

Wie die Zusammenarbeit im „VDV New Mobility Forum“ aussieht, haben die Partner in einer gemeinsam unterzeichneten Charta vereinbart. Dabei geht die Charta von drei Hauptzielen aus, von denen insgesamt 15 weitere Festlegungen abgeleitet werden. Erstens ist der ÖPNV mit Bussen und Bahnen das Fundament für multimodale Mobilität. Zweitens ist die enge Partnerschaft zwischen Kommunen und Mobilitätsanbietern die treibende Kraft. Das Forum unterstützt dabei auch eine neue Aufteilung des öffentlichen Raums mit ausreichend Platz für Fußgänger und Radfahrer oder Nutzer von E-Scootern. Dazu werden mehr geeignete Abstellflächen und Bevorrechtigungen benötigt. Drittes Hauptziel ist die Digitalisierung als Enabler von Mobilität. Wenn eine Vielzahl an digital gestützten Mobilitätsangeboten

ausgebaut wird, erleichtere das, Verkehrsmittel multi- und intermodal zu nutzen und den Komfort, die Individualität und die Flexibilität im Personenverkehr zu erhöhen. Das Vertrauen der Kunden in den Schutz ihrer sensiblen Daten dürfe nicht beeinträchtigt werden. In ihrer Charta erklären die Partner außerdem, an der bestmöglichen Integration ihrer Angebote in durchgängige Informations-, Buchungs- und Serviceketten zu arbeiten. Zusätzlich gibt es eine politische Dimension. „Die Charta soll auch den für die Mobilitätswende politisch Verantwortlichen in Bund, Ländern und Kommunen signalisieren, dass wir gemeinsam mit diesen Akteuren die Herausforderungen künftiger Mobilität angehen wollen“, erklärt Oliver Wolff. „Deshalb wird die zentrale, steuernde Rolle der Aufgabenträger ausdrücklich betont.“ Wer auf der neuen Plattform mitarbeiten will, ist herzlich willkommen. Oliver Wolff: „Das VDV New Mobility Forum steht auch weiteren Partnern jederzeit offen.“

„Die zentrale, steuernde Rolle der Aufgabenträger wird ausdrücklich betont.“

Oliver Wolff, VDV-Hauptgeschäftsführer



Weitere Infos sowie die komplette Charta unter: www.vdv.de/new-mobility-forum



Foto unten: RNV-Geschäftsführer Christian Volz, Volkhard Malik (Geschäftsführer Verkehrsverbund Rhein-Neckar, VRN), Mannheims Erster Bürgermeister und ÖPNV-Dezernent Christian Specht, Oliver Wolff (v. l. n. r.)



Mehr Mobilität bei weniger Verkehr wagen: Die Gründungsveranstaltung des „VDV New Mobility Forums“ fand im Vorfeld der Jahrestagung in Mannheim statt. Die Teilnehmer unterzeichneten eine gemeinsame Charta, in der sie sich auf die Inhalte ihrer Zusammenarbeit festlegten.



Mehr Mobilität mit weniger Verkehr

Mannheim gilt als Pionierstadt der Mobilität und der Motorisierung. Hier wurden der Vorläufer des Fahrrads und das Automobil erfunden. Wie die Zukunft der Mobilität aussieht und wie die Verkehrswende gestaltet werden kann, diskutierten 850 Teilnehmer während der VDV-Jahrestagung. Eingeladen hatten der VDV und die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH.

Nur unweit der Werkstatt, aus der sich einst das erste Auto in Bewegung setzte, ging es drei Tage lang um neue Ideen für die Mobilität von morgen. Die Verkehrswende ist nur machbar mit mehr Digitalisierung, ausreichend qualifiziertem Personal und nicht zuletzt tragfähigen Finanzierungskonzepten. Stärker als in der Vergangenheit widmet sich die Politik derzeit den Themen des Öffentlichen Verkehrs: Die klimafreundliche Mobilität und die Luftreinhaltung in den Städten stehen auf der Agenda. Gefragt sind Ideen für mehr Mobilität bei weniger Verkehr. Auf der VDV-Jahrestagung wurde erneut deutlich, dass der ÖPNV und neue Formen der Mobilität wie Sharing- und On-Demand-Modelle zusammengehören. Nicht zuletzt deshalb hat sich das „VDV New Mobility Forum“ gegründet (siehe Beitrag S. 10). Mannheim ist eine von fünf Modellstädten, in der Maßnahmen zur Stickstoffdioxid-Reduktion im städtischen Verkehr umgesetzt werden. Die Stadt verfügt über das größte meterspurige Straßenbahnnetz Deutschlands. Oberbürgermeister Dr. Peter Kurz sieht darin eine gute Basis für die Verkehrswende und forderte eine Bepreisung von CO₂-Emissionen: „Wir brauchen eine schnelle und nationale Lösung.“

Erst das Angebot attraktiver machen

VDV-Präsident Ingo Wortmann betonte in seiner ersten verkehrspolitischen Rede als VDV-Präsident bei einer Jahrestagung, was für ihn der wichtigste Erfolgsfaktor der Verkehrswende ist: „Priorität hat zunächst die Attraktivitätssteigerung des Angebots, und das geht vor allem einher mit dem Ausbau von Kapazitäten – neue Strecken, zusätzliche Gleise und Züge, längere Bahnsteige, qualifiziertes Personal.“ Erst dann könne man über eine Preissenkung nachdenken, sagte Wortmann mit Blick auf Pläne, mancherorts ein Jahresticket für 365 Euro einzuführen. Das komme zur Unzeit. „Es muss auch klar sein, wie die Einnahmeverluste gegenfinanziert werden können. Das können nicht die Verkehrsunternehmen machen, sondern das wird zu einer dauerhaften Belastung der öffentlichen Haushalte führen.“ Zudem forderte Wortmann mehr Unterstützung von Seiten der Politik in puncto Verkehrsfinanzierung und Regulatorik.

Finanzstaatssekretär Werner Gatzler signalisierte Entgegenkommen. „Die finanziellen Mittel werden für sinnvolle Maßnahmen bereitgestellt, aber solide Staatsfinanzen sind auch eine Form von Nachhaltigkeit.“ Gatzler stellte gleichzeitig das standardisierte Bewertungsverfahren für Infrastrukturprojekte in seiner jetzigen Form infrage. „Wir sind so weit, dass wir etwas ändern wollen.“ Sein Kollege Enak Ferlemann, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, forderte, Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), die eigentlich für größere Projekte zum Ausbau städtischer Verkehrs- →



VDV-Präsident Ingo Wortmann (gr. Foto l.), Finanzstaatssekretär Werner Gatzler (Foto o.) und Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann gehörten zu den politischen Rednern auf der VDV-Jahrestagung. Foto unten: SZ-Autor und Kolumnist Heribert Prantl warf einen kritischen Blick auf Themen jenseits des Verkehrs.





Enak Ferlemann MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)



Von Seite der Initiatoren sprachen Nikolaus Gradl (MVG), Kalle Greven (DB Vertrieb) und Moderator Jörg Puzicha (RMV-Servicegesellschaft) (v. l. n. r.) über die Arbeit an „Mobility inside“.



Leipziger Azubis sind die Talente im ÖPNV: Oliver Wolff (l.) gratulierte (v. l. n. r.) Thilo Neubacher, Hans Kluge, Michael Halberstadt (Geschäftsführer Personal u. Fahrservice), Christoph Beck, Annika Reinhardt, Omairah Al-Mugrabi, Yeri Vargas Villca, Mohammad Zakkoor und Luay Noor Eddin Ahmad.

Podium: Tobias Heinemann (Transdev), Winfried Hermann, Heribert Prantl, Moderatorin Ilka Groenewold, VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff, Enak Ferlemann, Werner Gatzler, Alexander Pischon (VDV-Landesgruppe Baden Württemberg) (v. l. n. r.)



Cem Özdemir setzte auf dem Festabend ein verkehrspolitisches Ausrufezeichen.

Besondere Würdigung: Jürgen Fenske (Foto u. M.) wurde von Ingo Wortmann (l.) und Oliver Wolff zum VDV-Ehrenpräsidenten ernannt.



infrastruktur vorgesehen sind, auch für den Substanzerhalt einzusetzen. „Es macht keinen Sinn, neue Infrastruktur zu eröffnen, wenn die alte verkommt.“ Ferlemann sprach sich außerdem dafür aus, im Personenbeförderungsgesetz Land und Stadt unterschiedlich zu behandeln. „Wir werden für beides individuell Lösungen finden müssen.“ Beim Thema Fahrpreise vertrat Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann eine andere Meinung als VDV-Präsident Wortmann: „Wenn der Öffentliche Verkehr seine hohen Ticketpreise verteidigt, wird er scheitern.“ Hermann sagte außerdem, dass nicht nur eine Planungsbeschleunigung, sondern eine Beschleunigung der Projekte sowie ihrer Realisierung vonnöten sei. „Wir sind überall zu langsam. Wenn wir so weitermachen, werden wir unsere Ziele bei der Mobilität und beim Klimaschutz krachend verfehlen.“

Nahverkehr und Heimat

Einen kritischen Blick auf gesellschaftliche Entwicklungen jenseits der Verkehrspolitik warf Heribert Prantl, Autor und Kolumnist der Süddeutschen Zeitung. „Vielleicht geht die Zeit der Gleichgültig-

keit zu Ende“, sagte Prantl mit Blick auf die sichtbaren Folgen des Klimawandels, das stille Sterben in der Natur und die lauten Töne populistischer Extremisten und Nationalisten. Denen dürfe der Begriff „Heimat“ nicht überlassen werden. „Heimatlichkeit der Heimat“ sei der Schlüssel zu einer guten Zukunft. „Heimatliche Politik ist eine Politik, die den Menschen ihre Unsicherheit nimmt.“ Diese Form der Politik denke an Mieten und Renten – sowie gute Verkehrsinfrastruktur und Mobilität. „Eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass Heimat funktioniert, ist, dass der Nahverkehr funktioniert.“

„ÖPNV gehört ins Rampenlicht“

Mit viel Humor und Leidenschaft für Verkehrsthemen würzte Cem Özdemir im Rahmen des Festabends seine Dinner-Rede: „Klimapolitik ohne Verkehrswende ist wie Fußball ohne Ball.“ Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag machte klar: „Der ÖPNV gehört ins Rampenlicht der Politik.“ Für den Ausbau sei das Zeitfenster jetzt geöffnet. Der Bund müsse die Kommunen in die Lage versetzen, die Verkehrswende passgenau umzusetzen. Bei der Finanzie-

rung sei der Grundsatz „Straße finanziert Straße, Schiene finanziert Schiene“ endlich aufzugeben: „Es würde helfen, wenn wir sagen ‚Verkehr finanziert Verkehr‘.“ Özdemir hob auch die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Schiene hervor und empfahl Abgeordneten, sich in den lokalen Medien ihrer Wahlkreise nicht nur für neue Straßen, sondern auch für neue Gleisanschlüsse feiern zu lassen.

Einen konkreten Blick in die Zukunft gab es tagsüber im Fachforum zur brancheneigenen Mobilitäts-App „Mobility inside“. Zehn Vertreter der Initiatoren stellten den Prototypen der digitalen Plattform vor. „Mit ‚Mobility inside‘ werden unsere Kundinnen und Kunden in einer App Fahrkarten von Start bis Ziel kaufen können, egal, ob sie Nahverkehr, ICE oder Bikesharing nutzen“, erläuterte Prof. Knut Ringat, der sich als VDV-Vizepräsident und Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) für diese App stark macht. „Der Prototyp ist ein wesentlicher Schritt, damit wir im Herbst die App mit zehn Partnern und 3.000 Fahrgästen aus ganz Deutschland testen können.“ Um die digitale Plattform weiterentwickeln

zu können und auf die komplette Mobilitätsbranche auszuweiten, soll noch im Sommer eine rechtlich eigenständige Betreibergesellschaft gegründet werden. In weiteren Fachforen ging es um Fragen der Koordination und Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr bei der Einführung des Deutschland-Takts sowie Trends und Regulierungen bei der individuellen öffentlichen Mobilität.

„Talente im VDV“ aus Leipzig

Den Preis „Talente im VDV“ erhielten in diesem Jahr die Macher des Filmprojekts „Haltung zeigen“. Acht Azubis der Leipziger Verkehrsbetriebe beschäftigten sich drei Wochen lang mit dem Thema „Miteinander am Arbeitsplatz“. Wie sich das die angehenden Fachkräfte im Fahrbetrieb und die Elektroniker für Betriebstechnik vorstellen, zeigt ein dreiminütiger Film. Ihr Fazit: „Wir sind alle unterschiedlich, aber gleich viel wert.“

➔ Weitere Informationen zur Jahrestagung: www.vdv.de/jahrestagung.aspx

NRW fördert die Schiene



Gute Nachricht für den städtischen Schienenverkehr in Nordrhein-Westfalen: Das Land fördert die Erneuerung der Stadt- und Straßenbahnnetze mit einer Milliarde Euro bis 2031. Der lange Förderzeitraum und feste Förderkontingente geben den Verkehrsunternehmen die notwendige Planungssicherheit. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und 15 Verkehrsunternehmen haben dazu eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet. Ein ausführlicher Bericht folgt in der Oktober-Ausgabe von „VDV – Das Magazin“.

Herzlichen Glückwunsch, Dieter Ludwig



Er hat als Erfinder des Karlsruher Modells den ÖPNV in der badischen Stadt maßgeblich mitgestaltet und vorangetrieben: Dr. Dieter Ludwig ist im Juli 80 Jahre alt geworden. Die Stadt Karlsruhe würdigte Dieter Ludwig (Foto r., mit OB Frank Mentrup) mit einem Empfang. Auch der VDV gratulierte seinem ehemaligen Präsidenten und Ehrenmitglied. In seiner aktiven Zeit war Dieter Ludwig unter anderem Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG). Das Karlsruher Modell revolutionierte den ÖPNV: Erstmals konnten Straßenbahnen – sogenannte TramTrains – die Infrastruktur der „großen“ Eisenbahn nutzen und die Region mit der Innenstadt Karlsruhes verbinden.



Vielseitig nachhaltig

Jedes Jahr ersparen Busse, Bahnen und Güterzüge der Atmosphäre 15 Millionen Tonnen Kohlendioxid. Und es gibt noch viel mehr Beispiele für die Nachhaltigkeit der Verkehrsunternehmen.

Die Zahlen sprechen für sich: Mehr als zehn Milliarden Fahrgäste nutzen in Deutschland jedes Jahr Busse und Bahnen – etwa 30 Millionen Menschen pro Tag. Tendenz steigend. Auf der Schiene befördern die Mitgliedsunternehmen des VDV jährlich 600 Millionen Tonnen Güter. „Wir bewegen viel“ lautet dementsprechend der Titel einer neuen Broschüre, die anhand von mehr als zwei Dutzend Beispielen darstellt, wie Verkehrsunternehmen die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung unterstützen.

Von den 17 Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen – den Sustainable Development Goals (SDG) – sind neun für die Verkehrsunternehmen besonders wichtig. Im Sinne der Agenda 2030 haben sie in der Vergangenheit wichtige Beiträge dazu geleistet, diese Ziele zu erreichen. „Wir sehen uns in der gesellschaftlichen und unternehmerischen Verantwortung, die Bundesregierung bei der Umsetzung ihrer Nachhaltigkeitsstrategie zu unterstützen – und das über die gesamte Bandbreite der für uns relevanten neun SDGs“, erläutert Gerrit Poel, der beim VDV Nachhaltigkeitsfragen koordiniert. Dabei geht es nicht nur um Klimaschutz (SDG 13): In der Verkehrsbranche haben beispielsweise auch die Gleichberechtigung (SDG 5) und der verantwortungsvolle Konsum (SDG 12) einen hohen Stellenwert.

Zu diesen und weiteren Bereichen der Nachhaltigkeit stellt die Broschüre konkrete Maßnahmen vor, die die Unternehmen in die Tat umsetzen. Dabei geht es unter anderem um gesundes Arbeiten, die Ausbildung Geflüchteter, Weiterbildung, nachhaltige Stadtentwicklung und um technische Innovationen. Die neue Nachhaltigkeitsbroschüre kann von der VDV-Webseite heruntergeladen werden unter:

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



DREI FRAGEN AN

„VDV Das Magazin“ sprach mit Prof. Dr. Günther Bachmann (Foto), Generalsekretär des Rates für Nachhaltige Entwicklung, darüber, welchen Beitrag die Verkehrsunternehmen leisten können, um die globalen Nachhaltigkeitsziele (SDGs) zu erreichen.



Warum ist es gerade jetzt so wichtig, sich für das Erreichen der SDGs einzusetzen?

» Prof. Dr. Günther Bachmann: Die Menschen wollen eine Vorstellung haben, wie es mit ihrem Leben und dem ihrer Enkel weitergeht. Dabei ist Nachhaltigkeit der gemeinsame Nenner, der neben der Umwelt alle Lebensbereiche abdeckt – beispielsweise auch Bildung, gesunde Arbeit, Infrastruktur und die Entwicklung der Städte.

Reicht das Engagement der Verkehrsunternehmen, die SDGs zu erreichen, Ihrer Meinung nach aus?

» Die klimaneutrale Stadt der Zukunft wird ein Mehr an Mobilität benötigen. Diese zu organisieren, sehe ich als leitende Aufgabe der öffentlichen Unternehmen. Ich nenne das eine Regiefunktion. Die Verkehrsunternehmen sollten sie von der Politik einfordern. Ich glaube, dass die große Bedeutung, die die Verkehrsunternehmen für den Klimaschutz haben, derzeit sogar noch unterschätzt wird. Mit ihren Angeboten können sie erheblich zur CO₂-Einsparung beitragen.

Was muss darüber hinaus passieren?

» Ähnlich wie wir es derzeit in der Automobilindustrie sehen, die an der flächendeckenden Einführung der Elektromobilität arbeitet, brauchen auch die Verkehrsunternehmen eine Modernisierungswelle. Das geht definitiv zu langsam. Dabei sollten sich die öffentlichen Unternehmen stärker als Vordenker profilieren. Verkehrsunternehmen sollten sich stärker als Hightech-Unternehmen sehen. Die Mobilität der Zukunft ist anspruchsvoller, als es sich anhört, Menschen von A nach B zu bringen. Es geht um Daseinsvorsorge und Mobilitätskultur auch im ländlichen Raum, zum Beispiel mit Schulen, Sportvereinen und Kulturanbietern. Über die eigenen Anstrengungen beim Thema Nachhaltigkeit sollten die Verkehrsunternehmen ruhig intensiver berichten.

MEHR RENTE FÜR MEHR MENSCHEN

Alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer verdienen eine möglichst hohe und zuverlässige Absicherung im Rentenalter. Mehr Leistung, ein Leben lang: Das bietet Die Deutsche Betriebsrente. Eine Kooperation von Talanx und Zurich – dem größten deutschen Pensionsfonds-Konsortium.

Die Deutsche Betriebsrente basiert auf einem kapitalmarkt-orientierten Pensionsfonds und nutzt alle Vorteile eines modernen Sozialpartnermodells. Mit langfristigen Anlagestrategien macht Die Deutsche Betriebsrente die betriebliche Altersvorsorge renditestark, fair und sicher. Gerade im Vergleich zu herkömmlichen bAV-Produkten bietet sie die Chance auf höhere Renten. Und für stabile Rentenzahlungen sorgen intelligente Sicherungsmechanismen statt teurer Garantiemodelle.

Arbeitgeber und Verbände profitieren von einer hohen Kostentransparenz und einer einfachen Verwaltung durch digitale Schnittstellen.

Sprechen Sie uns an!

 DIE DEUTSCHE BETRIEBSRENTE

www.diedeutschebetriebsrente.de



Schienengüterverkehr Breites Bündnis will die Trendwende einleiten

Güter verstärkt auf die Schiene: Für mehr Gleisanschlüsse setzt sich auf Initiative des VDV ein breites Bündnis aus Industrie, Handel, Logistik und öffentlichen Einrichtungen ein. In einer gemeinsamen Charta machen die Unterzeichner mehr als 50 konkrete Vorschläge, wie leistungsfähige und wirtschaftliche Transportsysteme im Kombinierten Verkehr und im Wagenladungsverkehr angeboten werden können.

Die Abwärtsspirale im Schienengüterverkehr endlich stoppen und gemeinsam die Trendwende einleiten: Das wollen die 40 Unterzeichner der vom VDV initiierten Gleisanschluss-Charta. Die Übersicht der Verbände, die sich dafür engagieren, liest sich wie ein branchenübergreifendes „Who is who“ der deutschen Wirtschaft. Vertreten sind namhafte Organisationen der Industrie wie der BDI sowie Vertreter von Handel, der verladenden Wirtschaft, der Speditions- und Logistikverbände sowie Interessensvertreter öffentlicher Einrichtungen. Aus den Reihen der Unternehmen kommen weitere Unterstützer hinzu. „Politik, Wirtschaft und weite Teile

der Bevölkerung setzen sich immer stärker für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene ein und damit für mehr Klimaschutz, bessere Mobilität und echte Nachhaltigkeit“, verdeutlicht Joachim Berends, VDV-Vizepräsident für den Bereich Schienengüterverkehr.

Marktanteil der Schiene stagniert

Die Situation im Schienengüterverkehr ist für alle Beteiligten alles andere als zufriedenstellend. Zwar konnte die Schiene in den vergangenen 25 Jahren ihre Transportleistung bei Waren und Gütern nahezu verdoppeln, aber dieses Wachstum geht in erster Linie auf den Kombinierten Verkehr (KV) zurück. Hier gibt es zahlreiche Beispiele, wie Transporte erfolgreich von der Straße geholt werden konnten. Allein zwischen 2005 und 2013 wuchs der KV laut Statistischem Bundesamt um 50 Prozent. Mittlerweile erbringt er als stärkstes Segment im Schienen-



Wegen hoher Zusatzkosten werden Gleisanschlüsse aufgegeben beziehungsweise nicht gebaut. Hier muss sich die öffentliche Hand finanziell deutlich mehr engagieren.

Dr. Agnes Eiband, Geschäftsführerin ERFA Gleisanschluss GmbH



DREI FRAGEN AN

Georg Lennarz (Foto) leitet beim VDV den Fachbereich Marktfragen Güterverkehr und war maßgeblich daran beteiligt, das Verbändebündnis zu schmieden.

Herr Lennarz, warum ist es wichtig, den Schienengüterverkehr wieder stärker in das öffentliche Bewusstsein zu rücken?

» Georg Lennarz: Wenn es darum geht, die klima- und verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, spielen Gleisanschlüsse, Umschlagterminals, öffentliche Ladestellen sowie Häfen, Gewerbe- und Logistikparks und die vorgelagerte Eisenbahninfrastruktur eine wichtige Rolle. Darüber muss auch auf politischer Ebene stärker diskutiert werden. Die Gleisanschluss-Charta bietet für den Austausch aller beteiligten Akteure eine gute Gesprächsgrundlage.

Was versprechen Sie sich darüber hinaus von der Charta?

» Die Umsetzung der Charta würde einen Rahmen für eine stabile wirtschaftliche Entwicklung des Schienengüterverkehrs schaffen. Uns geht es darum, dass die Schiene in allen Segmenten wächst – nicht nur im KV, sondern auch im Ganzzug- und im Einzelwagenverkehr. Bei den Unternehmen der verladenden Wirtschaft und aus dem Bereich Logistik stelle ich ein wieder wachsendes Interesse am eigenen Gleisanschluss fest. Wenn die Zahl der Gleisanschlüsse wieder steigt, würden wir das natürlich begrüßen.

Wie gestaltet sich die Arbeit am Verbändebündnis?

» Mit anderen Verbänden aus dem Bereich Verkehr und Logistik arbeitet der VDV seit jeher intensiv zusammen. Wenn wir einen Verband wie den BDI für unser Anliegen gewinnen konnten, kamen darüber weitere Verbände hinzu. Wie ein Schneeball ist das Netzwerk immer größer geworden. Die breite Unterstützung für die Charta zeigt, wie dringlich und notwendig die gemeinsame Anstrengung aller Beteiligten ist. Wir wollen, dass die Eisenbahn und die Wirtschaft vor Ort nah beieinander bleiben. Das ist auch für die Kommunen interessant. Denn kundennahe Schnittstellen tragen dazu bei, die örtlichen Straßen zu entlasten.

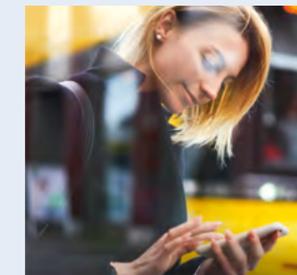
„Insbesondere die Binnenhäfen als trimodale Standorte ermöglichen eine optimale Verknüpfung der Verkehrsträger und sollten bei verkehrspolitischen Entscheidungen stärker berücksichtigt werden.“

Elisabeth Lehnen, Geschäftsführerin Hafen Krefeld



güterverkehr fast 40 Prozent der Verkehrsleistung, gefolgt vom Ganzzugverkehr (34 Prozent) und vom Einzelwagen- beziehungsweise Wagengruppenverkehr. Letztere sind jedoch nicht mitgewachsen und haben einen Anteil von nur noch 25 Prozent. Insgesamt stagniert der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split – der Aufteilung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsträgern – seit Jahren bei 18 Prozent. Stark zurück ging die Zahl der Gleisanschlüsse von Industrie, Handel und Logistik. Die jüngsten Erhebungen der Bundesnetzagentur legen nahe, dass von 11.000 Gleisanschlüssen im Jahr 1997 derzeit nur noch 2.000 geblieben sind. Exakte amtliche Zahlen existieren jedoch nicht. Der Rückgang lässt darauf schließen, →

Leben, Arbeit und Lernen im Wandel



„Leben, arbeiten und lernen in der Smart City“: Unter diesem Leitgedanken findet der diesjährige VDV-Personalkongress statt. Erstmals läuft die Veranstaltung über

drei Tage – und zwar vom 18. bis 20. September in Leipzig. Das Leben, die Arbeit und das Lernen unterliegen derzeit einem starken Wandel. Neue Anforderungen entstehen – auch für die Personalabteilungen in der Verkehrsbranche. Damit die Verkehrswende gelingt, werden qualifizierte und motivierte Mitarbeiter benötigt. Die Rolle der Personalabteilungen wird deshalb immer wichtiger. Gefragt sind überzeugende Personalstrategien und starke Führungskräfte. Zusätzlich zum Kongressprogramm gibt es zahlreiche Gelegenheiten zum Netzwerken. Anmeldeschluss ist der 1. September.

www.vdv-akademie.de

Förderbescheide für 70 E-Busse übergeben



Insgesamt 70 neue E-Busse fahren bald bei der Aachener Straßenbahn- und Energieversorgungs AG, der Bogestra, der DVG Duisburger Verkehrsgesellschaft und den Offenbacher Verkehrs-Betrieben. Bundesumweltministerin Svenja Schulze übergab Anfang Juli auf dem Bogestra-Betriebshof die Förderbescheide (Foto). Alles in allem bezuschusst das Bundesumweltministerium die Anschaffung der E-Busse mit 14,3 Millionen Euro.



Die beteiligten Akteure übergaben die Gleisanschluss-Charta in Berlin an Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), und Dr. Torsten Sevecke, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg.



dass der eigene Gleisanschluss für Unternehmen zunehmend unattraktiv wird. Finanzielle und bürokratische Hürden schrecken Interessenten und Nutzer. Das hat negative Folgen für bestehende und

„Die Förderung von Gleisanschlüssen wird nur dann ihre volle Wirkung erzielen, wenn auch die vorgelagerte Gleisinfrastruktur berücksichtigt wird und dort wieder ausreichende Kapazitäten in technisch einwandfreiem Zustand geschaffen werden.“

Marcel de la Haye, Geschäftsführer Dortmundener Eisenbahn

künftige Angebote auf der Schiene, die auf Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen aufbauen – wie die Wagenladungsverkehre. „Damit auch diese Systeme einen Beitrag zum Verkehrswachstum auf der Schiene leisten können, bedarf es

einer Stärkung ihrer Zugangsstellen“, erläutert Joachim Berends: „Dafür setzen wir uns im Rahmen dieses Bündnisses ein.“ Die Charta knüpft an den Masterplan aus dem Jahr 2017 an, der den Schienengüterverkehr fit für die Zukunft machen und ihm Wachstumspotenziale erschließen soll. In der Charta werden mehr als 50 umsetzungsreife Vorschläge aufgelistet, die Schiene zu stärken und mehr Waren und Güter per Bahn zu transportieren. Anders als ihr Name vermuten lässt, beschränkt sich die Charta dabei nicht nur auf die Gleisanschlüsse. Zudem regt sie an, auf welche Weise trimodale Knoten wie See- und Binnenhäfen beziehungsweise multimodale Knoten wie Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks gestärkt werden können.

Gleiches gilt für vorgelagerte Infrastrukturen – Rangier- und Abstellgleise, Bahnhöfe zur Bildung und Auflösung von Zügen und Zulaufstrecken. „Das Ziel ist es, dem Markt leistungsfähige und wirtschaftlich darstellbare Transportsysteme im Kombinierten Verkehr und im Wagenladungsverkehr anbieten zu können“, verdeutlicht Joachim Berends.

Marktanteil bis 2030 deutlich ausbauen

„Wir werden uns jeden einzelnen Vorschlag ansehen und gemeinsam einen Machbarkeits-Check durchführen“, versprach Enak Ferlemann, Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr. Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zeigte sich zudem erfreut, dass so viele Akteure aus der Branche gerade zum jetzigen Zeitpunkt „dieses sehr wichtige Themenfeld“ aufgreifen und an die Öffentlichkeit bringen: „So können wir den Schwung für den Neustart der Gleisanschlussförderung nutzen.“ Sein Ressortchef, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, hatte als Beitrag zur Debatte um mehr Klimaschutz bei anderer Gelegenheit gefordert, den Anteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland bis 2030 zu verdoppeln. Derzeit ersetzt der Schienengüterverkehr täglich die Fahrten von 77.000 voll beladenen Lkw.

Die Unterzeichner und Unterstützer der Charta weisen unter anderem darauf hin, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nur greifen können, wenn beispielsweise See- und Binnenhäfen sowie Indust-



„Die Kommunen haben ein großes Interesse daran, dass mehr Güter auf der Schiene am Stau vorbei bis in die Gleisanschlüsse und kundennahen Zugangsstellen transportiert werden.“

Rouven Kötter, Mobilitätsdezernent Regionalverband FrankfurtRheinMain

rie-, Gewerbe- und Logistikparks für den Schienengüterverkehr attraktiver werden. Dass der von guten Zugangsmöglichkeiten zum Bahnnetz lebe, erläuterte Dr. Torsten Sevecke und verwies auf den Hamburger Hafen als größten Eisenbahnhof Europas. Der ist „ein zentraler Start- beziehungsweise Zielpunkt für Güterverkehr, den wir stärken wollen“, so der Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg. Jeder der 50 umsetzungsreifen Vorschläge ist dabei ein Mosaikstein, der zwar allein noch nicht den gewünschten Effekt erzielen kann. Werden die Vorschläge jedoch in ihrer Gesamtheit umgesetzt, versprechen sich die Initiatoren der Charta davon höhere Chancen, mehr Güterverkehr über die Schiene abzuwickeln. Adressaten sind Bund, Länder und Kommunen, aber auch die Vertreter aus den eigenen Reihen. Schließlich soll die Charta auch eine Art Selbstverpflichtung der Branche sein. Weitere Unterzeichner und Unterstützer sind derweil noch willkommen.

EIN LEITFADEN ZU MEHR GÜTERVERKEHR AUF DER SCHIENE

Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland soll bis 2030 von derzeit 18 auf 25 Prozent ausgebaut werden. Wie der Zugang zur Schiene ausgeweitet und vereinfacht werden kann, hat der VDV in der Gleisanschluss-Charta zusammengefasst – eine Art Leitfaden zu mehr Güterverkehr. Die Charta steht in einer Lang- und Kurzfassung zum Download unter: www.gleisanschluss-charta.de



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

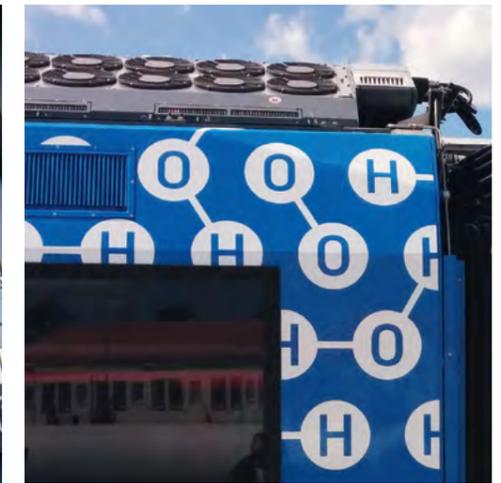
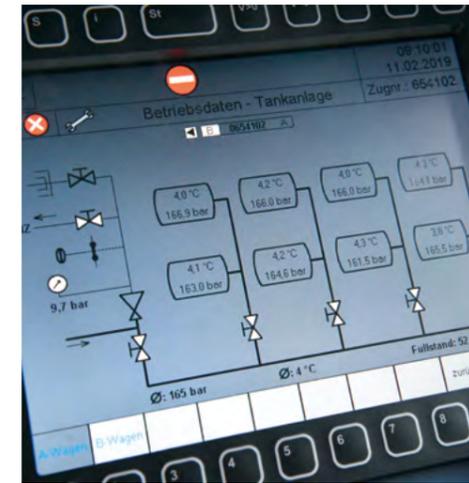
Messe Berlin

Saubere Zu(g)kunft auf der Schiene

Auch bei der Eisenbahn sind klimaneutrale Antriebsalternativen zum Dieselmotor gefragt. Im nördlichen Niedersachsen ist die evb, die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, schon ein bisschen in die Zukunft unterwegs: Seit letztem Herbst sind zwei Nahverkehrs-Triebzüge vom neuen Typ Coradia iLint fahrplanmäßig abgasfrei im Einsatz. Sie fahren mit Wasserstoff und Brennstoffzellen-Technologie.



Das Display im Cockpit zeigt dem Lokführer den Füllstand der Wasserstoff-tanks an (Foto, l). Auf dem Dach von beiden Teilen des Fahrzeugs sind die Brennstoffzellen – sogenannte Stacks – angeordnet und zusammengeschaltet (Foto r.).



Kein Brummen, keine Abgasfahnen: Wenn sich der leuchtend blaue Zug mit der Ordnungsnummer VT 101 oder sein ebenso lackiertes Pendant, der VT 102, zügig in Bewegung setzen, kommt im grünen Land zwischen Buxtehude, Bremerhaven und Cuxhaven S-Bahn-Feeling auf – Halt an der Bahnsteigkante ohne jedes Geräusch, hohe Beschleunigung beim Anfahren, sanftes Fahren auch bei Tempo 80, der Höchstgeschwindigkeit auf den eingleisigen evb-Strecken. Auf anderen Gleisen können die beiden Blauen auch bis zu 140 km/h schnell sein. Es ist Strom, der die beiden iLints bewegt. Strom, der, anders als bei der S-Bahn, nicht aus der Oberleitung oder einer seitlichen Stromschiene kommt, sondern an Bord produziert wird – mit Wasserstoff in der Brennstoffzelle. Das technische Prinzip des neuen Zugantriebs, das der Schienenfahrzeughersteller Alstom in seinem Werk in Salzgitter entwickelt und realisiert hat, beschreibt Dr. Jörg Nikutta, Geschäftsführer von Alstom Deutschland, so: „Die Brennstoffzelle erzeugt elektrische Energie durch das Zusammenführen von Wasserstoff und Sauerstoff in einer kontrollierten elektrochemischen Reaktion. Dabei wird elektrische Energie freigesetzt.“ Diese speist einen Elektromotor, den eigentlichen Antrieb des Zuges.

Mit einem „großen Bahnhof“ am Heimat-Standort Bremervörde buchstäblich unter den Augen der Weltpresse waren die beiden iLints im September 2018 an den

Start gegangen – als „Vorserienfahrzeuge“ der neuen sauberen Zug-Generation, die weltweit nicht ihresgleichen hat. Das war der New York Times ebenso eine Nachricht wert wie der Bremervörder Zeitung. Die titelte stolz: „Bremervörde schreibt Geschichte“. Und Niedersachsens Umweltminister Olaf Lies verwendet immer wieder begeistert das Wortspiel „Zu(g)kunft“. Auf den ersten Blick unterscheiden sich die beiden Neulinge kaum von ihren dieselnden Vorgängern, den zweiteiligen Coradia-Lint-Zügen („Leichter innovativer Nahverkehrs-Triebzug“) aus der Zugschmiede in Salzgitter. Sie sind in vielen überwiegend ländlichen Regionen nicht nur in Deutschland unterwegs.

Bremsenergie fließt zurück

Die Zukunftstechnologie, die dann das „i“ – für „intelligent“ – in den Namen brachte, ist auf dem Dach der Fahrzeuge installiert. Um den für den Antrieb erforderlichen Bedarf an elektrischer Energie zu decken, sind auf beiden Teilen des Triebzugs mehrere Brennstoffzellenstacks innerhalb einer Anlage zusammengeschaltet. Der Kraftstoff für die Stromerzeugung ist Wasserstoff. Der wird gasförmig in Drucktanks ebenfalls auf den Fahrzeugdächern gespeichert. Die Methodik gilt als mindestens genauso sicher wie der Umgang mit herkömmlichen fossilen Brennstoffen in Straßen- und Schienenfahrzeugen. Das hat auch das Eisenbahnbundesamt als Aufsichtsbehörde so gesehen, als es die

Zulassung für die iLints unterschrieb. Zur Energiegewinnung wird der Wasserstoff in den Brennstoffzellen mit Sauerstoff aus der Luft verbunden, und daraus entsteht ohne jede Treibhausgas-Emissionen sauberer Strom.

Ein weiterer Pluspunkt der neuen Technologie: Die „Rekuperation“, das Rückgewinnen von Bremsenergie, funktioniert bislang nur bei Elektrozügen unter dem Fahrdrat. Im iLint nun kann eine Lithium-Ionen-Traktionsbatterie die in elektrischen Strom gewandelte Bewegungsenergie auffangen, speichern und für „Lastspitzen“ im Betrieb, etwa beim Anfahren und Beschleunigen, wieder zur Verfügung stellen.

Einer der Knackpunkte für einen effizienten Zugbetrieb ist die Versorgung mit Wasserstoff. Zwar ist der Brennstoff transportabel und speicherbar, doch überall in Deutschland fehlt dafür die Infrastruktur. Für den Vorserienbetrieb bei der evb hat Zulieferer Alstom in Kooperation mit dem Gase-Hersteller Air Products eine transportable Wasserstoff-Tankstelle in Bremervörde am Heimatbahnhof eingerichtet. Der „Sprit“ für die Züge ist ein Abfallprodukt aus industriellen Produktionsprozessen und wird noch im Tankcontainer per Trailer geliefert – auf der Straße. „Das ist unbefriedigend und wird sich bald ändern“, sagt evb-Geschäftsführer Dr. Marcel Frank. „Spätestens →



AUF 40 PROZENT DES NETZES MIT DIESEL UNTERWEGS

Rund 40 Prozent des über 38.000 Kilometer langen Eisenbahnnetzes in Deutschland müssen mangels Elektrifizierung mit Dieselloks oder Dieseltriebzügen bedient werden. Auf den Strecken ohne Oberleitung werden zwar nur zehn Prozent der Verkehrsleistung erbracht, doch im SPNV sind über 2.000 Dieselzüge unterwegs. Sie verbrauchen zwei Drittel des im Schienenverkehr erforderlichen fossilen Brennstoffs.

2022 wird unsere stationäre Tankstelle da sein.“ Denn ab Anfang des nächsten Jahrzehnts wird die evb ihre Flotte von derzeit 14 Diesel-Zügen vollständig auf Brennstoffzellen-Strom umstellen. Ein Novum in der deutschen Eisenbahn-Historie ist dabei: Der Fahrzeughersteller übernimmt für 30 Jahre nicht nur die Wartung und Instandhaltung der Züge, sondern auch die

komplette Energieversorgung gemeinsam mit dem Unternehmen Linde. Wasserstoff, der in Containern angeliefert wird, ist dann keine Lösung mehr. Der Brennstoff für die Bahn kann auch direkt hergestellt werden – im Verfahren der Elektrolyse. Das aber braucht viel Strom, und solange der aus Kohle oder Gas gewonnen wird, ist der umweltfreundliche Schienenver-

kehr bereits bei der Energieerzeugung ad absurdum geführt. Anders wird es, wenn Wasserstoff mit Strom aus regenerativen Quellen produziert wird – aus Sonne, Wind und Wasser. Auch da will die evb zu den Vorreitern gehören: Sie wollen in Zukunft Ökostrom aus Nordseewind in Eigenregie für die Elektrolyse und damit für „grünen Wasserstoff“ gewinnen.

Einmal tanken pro Tag reicht aus

Nicht viel anders als heute können die Fahrzeuge in wenigen Minuten eine ganze Tagesration tanken, Wasserstoff eben statt Diesel. Damit bewältigen sie problemlos den kompletten Fahrplan ihrer

Umläufe auf dem 124 Kilometer langen Streckennetz. Der evb-Chef: „Entscheidend ist für uns dabei auch, dass wir neben der Tankstellen-Infrastruktur nirgendwo in unserem Netz besondere Einrichtungen für die iLints schaffen mussten. Sie ersetzen praktisch nahtlos die Diesellüge.“ Der Verbrauch wird nicht in Litern, sondern in Kilogramm gemessen. Die Frage der Wirtschaftlichkeit stellt sich für die evb im Vorserienbetrieb nicht – noch nicht. Es geht im Programm zunächst um die betriebliche Praxis der neuen Technologie im Fahrplanalltag. Und da stellt das Bahnunternehmen dem Hersteller Alstom Bestnoten aus: Mehr als 100.000 Kilo-

meter haben beide Fahrzeuge bereits im Fahrgastbetrieb zurückgelegt, und die Verfügbarkeit erreicht bereits die Werte des Dieselbetriebes.

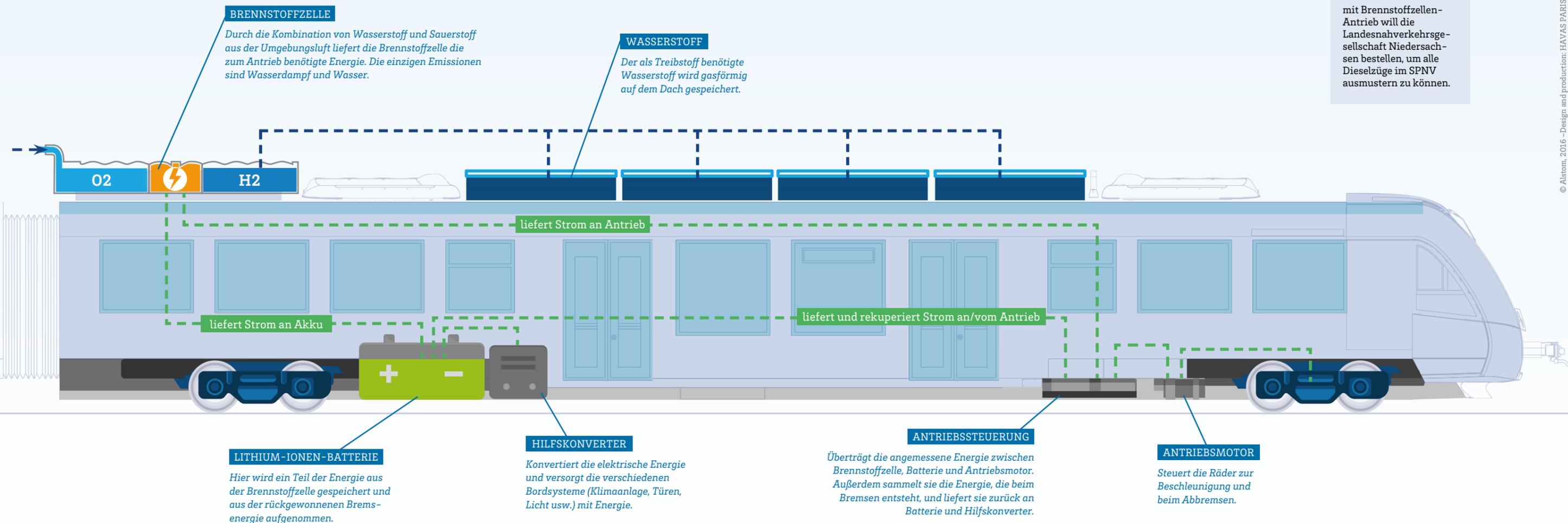
Abgasfrei durch Niedersachsen

Niedersachsens Bestellorganisation für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), die landauf, landab den Eisenbahnunternehmen das rollende Material für den SPNV über Mietverträge zur Verfügung stellt, hat große Pläne mit der Brennstoffzelle. Sie will den emissionsfreien Schienenverkehr auf Strecken ohne Oberleitung bald

überall im Lande einführen: Geplant ist die Anschaffung von 120 Zügen mit Brennstoffzellen-Antrieb, um sämtliche Diesellüge im SPNV ausmustern zu können. Darunter sind auch jene 14 Züge für die evb. Auch in anderen Regionen weckt der iLint Interesse. Beispielsweise bestellte der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) 27 Triebzüge, die abgasfrei auf vier Linien im Taunus eingesetzt werden sollen. Die Versorgung mit Wasserstoff ist da kein Problem, denn es gibt bereits eine Wasserstoff-Tankstelle im Chemieindustriekomplex in Frankfurt-Höchst. Dort werden heute schon Autos und künftig dann auch iLint-Züge betankt.



SO FUNKTIONIERT DIE BRENNSTOFFZELLENTÉCHNIK



120 ZÜGE

mit Brennstoffzellen-Antrieb will die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen bestellen, um alle Diesellüge im SPNV ausmustern zu können.

Am Meer entlang

Sie gilt als die längste Straßenbahnlinie der Welt, fährt fast die gesamte belgische Küste entlang und verbindet 15 Seebäder miteinander: Die „Kusttram“ ist ein Erlebnis für Touristen, zentrales Verkehrsmittel in Westflandern, eine „Zeitmaschine“ durch belgische Geschichte und wichtiger Teil der Mobilitätsvision ihrer Betreibergesellschaft De Lijn.

Von „Plopsaland“ über „Casino“, „Renbaan“, „Zwarte Kiesel“ und „Konijnenpad“ bis „Duinbergen - Watertoren“: Schon die Namen der insgesamt 67 Straßenbahn-Haltestellen an Belgiens Nordseeküste verheißen Abwechslung und Abenteuer. Mit der durchgehend zweigleisig ausgebauten, meterspurigen „Kusttram“ zu fahren, ist für Touristen und selbst für Einheimische wie ein kleiner Urlaub. „Die Kusttram verbindet alle Urlaubsorte an der See und verbessert so die Lebensqualität entlang der flämischen Küste“, sagt Inge Debruyne, Pressesprecherin von De Lijn. Mehr als 16 Millionen Reisende nutzen die Kusttram pro Jahr. Die Bahnen legen dabei jährlich rund drei Millionen Kilometer zurück. Ihre ständigen Begleiter sind die salzige Seeluft und der feine Sand, den der Wind beharrlich auf die Strecke pustet. Für leichtere Verwehungen kommt eine Art Kehrmaschine als „Sandstaubsauger“ zum Einsatz. Nach einem Sturm müssen die Technik-Mitarbeiter von De Lijn aber auch schon mal mit einem Bag-

ger anrücken, um die Gleise wieder freizulegen. Eine Tour mit der vermutlich längsten Straßenbahn der Welt bietet viele Annehmlichkeiten: Staus können den Fahrgästen egal sein, und auch die lästige Parkplatzsuche im Hauptort Oostende und anderen gut besuchten Seebädern entfällt. Einmal 67 Kilometer die belgische Küste entlang, das dauert ziemlich genau zwei gemütliche Stunden und 23 Minuten.

Im Sommer gilt Zehn-Minuten-Takt

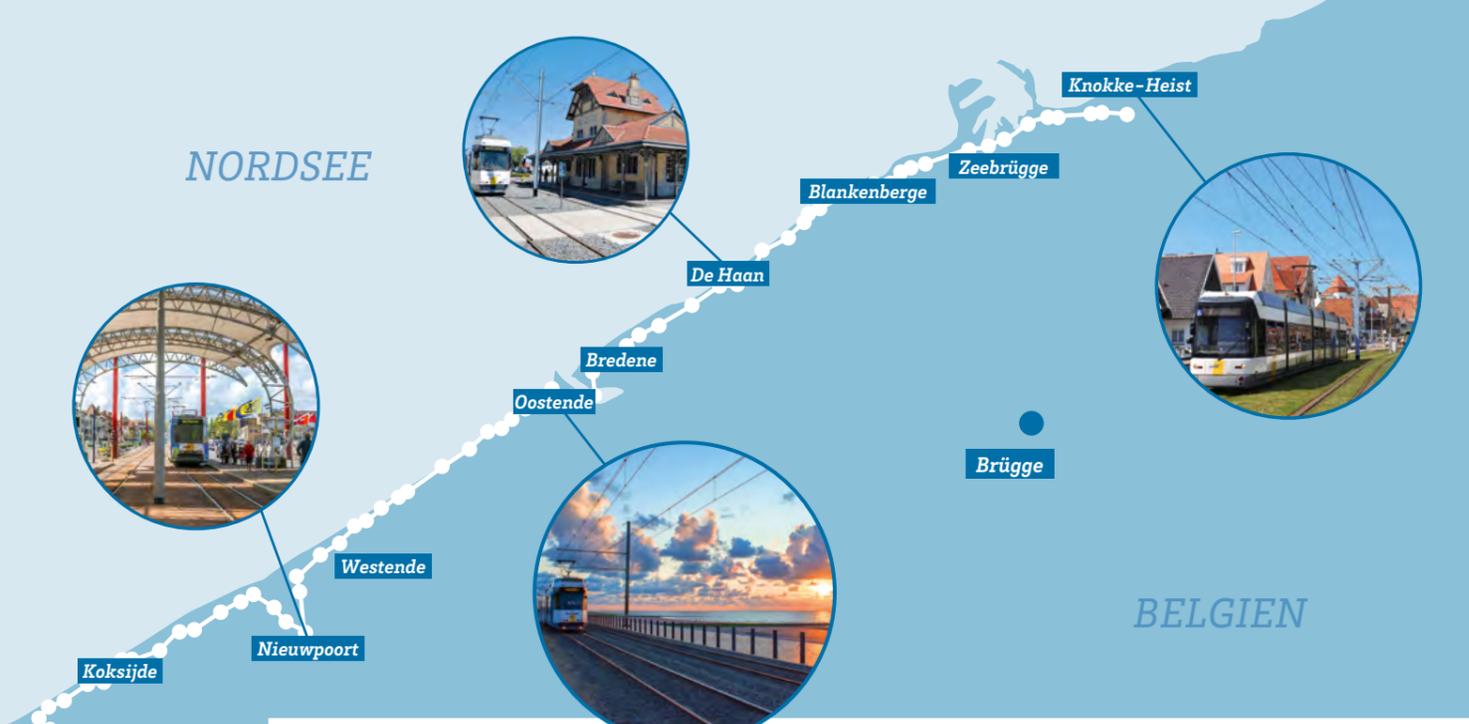
Richtig voll wird es in der Kusttram in den Ferien-Monaten Juli und August und besonders bei wechselhaftem Wetter. Mehr als vier Millionen Touristen und Küstenbewohner stiegen 2017 in diesem Zeitraum zu. Am Tag mit dem höchsten Aufkommen waren es 82.000 Fahrgäste. In der Hochsaison verkehren die Bahnen alle zehn Minuten zwischen De Panne im Südwesten und Knokke im Nordosten, verstärkt um zusätzliche Trams zwischen Westende und Oostende. Bei größeren Veranstaltungen baut De Lijn zudem die Trans- →

67
KILOMETER

So lang ist die Strecke, die die Kusttram an der belgischen Nordseeküste zurücklegt - von der französischen fast bis zur niederländischen Grenze. Unterwegs hält die Bahn an 67 Stationen.



Sand und Salz setzen besonders der Karosserie der Küstentrams zu. Bei starken Verwehungen räumen Bagger die Strecke frei.



der Kusttram ihren besonderen Reiz verleihen. Mittlerweile ist Knokke das eleganteste Seebad. Besonders sehenswert sind beispielsweise aber auch die Strandvillen in De Haan, der Naturpark Zwin, das Freiluftmuseum Atlantikwall in Ravensijde oder das nationale Fischereimuseum.

Ein kleiner Leuchtturm zur Sicherheit
 „Die Küstentram hat immer Vorfahrt, auch vor Radfahrern und Fußgängern und auch auf Zebrastreifen.“ Darauf weist De Lijn jedes Jahr aufs Neue im Rahmen einer Sicherheitskampagne hin. Dennoch kommt es immer wieder zu Unfällen, denn die Ablenkung auf dem Weg zum Strand ist groß, und nicht jeder Gast kennt die Regeln. Trams kommen manchmal zeitgleich aus zwei unterschiedlichen Richtungen und fahren sehr leise. Außerdem führt die Route teilweise dicht an den Dünen vorbei. Trams sind dann nicht gut zu sehen. Aktuell ist ein Leuchtturm-Männchen das Aushängeschild der Sicherheitskampagne von De Lijn, das seinen Kopf hin- und herbewegt.

Von Oldtimern und Zukunftsplänen
 Historisches Material bewahrt De Lijn im „Vlaams Tram- en Autobusmuseum“ (VlaTam) in Berchem auf. Dort lassen sich unter anderem alte Bahnen und Busse besichtigen. Wunderschön restaurierte Straßenbahnen stehen außerdem im Depot von De Panne. Dort sorgt der Verein T.T.O.-Nordzee VoG seit Jahrzehnten für die Instandhaltung und bringt ab und zu traditionsreiche Gefährte auf die Strecke.

i DE LIJN: MOBILITÄTSANBIETER FÜR GANZ FLANDERN

Betreiber der mit 600 Volt Gleichstrom fahrenden Kusttram ist das Verkehrsunternehmen „De Lijn“ mit Hauptsitz in Mechelen. De Lijn - zu Deutsch „Die Linie“ - zählt etwa 8.000 Mitarbeiter. Zusätzlich arbeiten rund 2.400 Beschäftigte in privaten Unternehmen für den flämischen Verkehrsbetrieb, der unter anderem Straßenbahnen in Antwerpen und Gent betreibt. 2016 fuhren insgesamt 519 Millionen Menschen mit den Bussen und Bahnen von De Lijn. Allein in West- und Ostflandern legten die Reisenden 2016 fast sechs Millionen Kilometer mit den Trams und fast 65 Millionen Kilometer mit den Bussen zurück.

De Lijn blickt auch in die Zukunft: Das Unternehmen hat 48 moderne, aerodynamische Küstentrams bestellt, die ab 2020 geliefert werden sollen. „Das bedeutet eine Investition in Höhe von 100 Millionen Euro“, berichtet Pressesprecherin Inge Debruyne. „Die Fahrzeuge bestehen aus einem Material, das widerstandsfähiger gegen Korrosion ist, und sie sind barrierefrei. Es wird LED-Lampen geben und vieles mehr. Insgesamt wird alles noch sicherer, komfortabler und umweltfreundlicher sein.“

➔ Mehr Informationen zur Kusttram finden Sie online unter: www.delijn.be/de

portkapazitäten aus. Dies gilt etwa für das Sandskulpturenfestival 2019 am Kleinen Strand von Oostende, wenige Schritte von den Tram-Gleisen entfernt. Die Skulpturen sind noch bis zum 8. September 2019 zu sehen.

Reizvoll ist in diesem Zusammenhang die „Küstentram-Pluskarte“. Sie kombiniert eine Hin- und Rückfahrt für eine Person mit dem Eintritt für das Festival oder eine andere Attraktion entlang der Nordsee – zu vergünstigten Preisen und egal, von wo aus man mit der Kusttram startet. Wer Interesse am „Tagespass +“ hat, sollte jedoch rechtzeitig planen. Erhältlich ist er nämlich nur in bestimmten Verkaufsstellen, den „Lijnwinkels“. Außerdem muss er spätestens zwei Tage im Voraus erworben werden. Die Auswahl an Tickets für die Kusttram ist groß. Sie reicht von Einzelfahrten über ein- und mehrtägige Tagespässe bis hin zu einem Fahrrad-Pass.

Historisch bedingte Kontraste

Von Anfang an trug die Kusttram wesentlich zur wirtschaftlichen Entwicklung der flämischen Küstenregion bei. Am 5. Juli 1885 ging der erste Streckenabschnitt zwischen Oostende und Middelkerke in Betrieb. Die Züge fuhren zunächst mit Dampf. 1890 kam das Teilstück bis Knokke hinzu. Die Elektrifizierung begann 1912. Die jüngste Verlängerung folgte 1998 von

De Panne-Esplanade bis zum Bahnhof der belgischen Staatsbahn in Adinkerke. Sehr schön: In Zeebrügge fährt die Kusttram über eine Klappbrücke. Ist sie für die Durchfahrt von Schiffen



Spektakulärer Anblick: die Krabbenfischer von Oostduinkerke mit ihren Kaltblutpferden. Mit etwas Glück erspähen Reisende sie aus den Fenstern der Kusttram.

geöffnet, nimmt die Tram einen etwa 200 Meter langen Umweg. Um 1900 war die Kusttram der Zubringer für einige der mondänsten Seebäder, die es damals in Europa gab: De Panne, De Haan und auch Oostende hatten einen hervorragenden Ruf. In den 1930er-Jahren entwickelte sich diese Stadt mit ihrer Zugverbindung nach Europa und dem Fährhafen nach Dover zum Ziel und teils für Jahre zum Lebensmittelpunkt von Menschen, die aus Hitler-Deutschland flohen. Darunter fanden sich Albert Einstein und Exil-Schriftsteller wie Stefan Zweig und Joseph Roth, Egon Erwin Kisch und Irmgard Keun. 1944 wurde die Stadt bei Angriffen alliierter Flieger teilweise zerstört. Heute reihen sich nahe dem Thermae Palace, einem 1933 eröffneten Grand Hotel im Art-Déco-Stil, vielstöckige Appartement-Häuser die Küstenstraße und die Tramgleise entlang. Vom einstigen Charme des Kur- und Seebads ging einiges verloren. Doch gerade solche historisch begründeten Kontraste sind es, die der Fahrt mit



Foto links: Westlich von Oostende fährt die Küstenbahn direkt auf dem Deich; im Sommer mit Blick auf Badegäste und - ganz in der Ferne - auf Containerschiffe unterwegs zum Ärmelkanal oder dem Atlantik.

Foto rechts: Zwar sind die Übergänge der Kusttram gut gesichert. Dennoch kommt es immer wieder zu Unfällen. Urlauber sollten wissen: Die Tram hat immer Vorfahrt.



“ *Die Kusttram verbindet alle Urlaubsorte an der See und verbessert so die Lebensqualität entlang der flämischen Küste.*

Inge Debruyne, Pressesprecherin De Lijn



„Durch die Stadt, schnell im Takt und über uns die Straßen voll Stau, Stau, Stau“: Die österreichische Band „Minisex“ hat den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel geschafft. Ihren 80er-Hit „Ich fahre mit dem Auto“ haben die Musiker für die Wiener Linien neu aufgenommen. Nun heißt der Titel „Wir fahren mit der U-Bahn“. Geblieben ist der Elektrosound. Im etwas schrägen Video leben die Frisuren-Ästhetik und die Computerspiel-Optik der Achtziger auf. „Vor 36 Jahren war Autofahren vielleicht noch cool“, zitieren die Wiener Linien Minisex-Sänger Rudi Nemeček in ihrer Pressemitteilung: „Aber wer benötigt denn heute noch ein eigenes Auto in der Stadt bei diesem tollen Öffi-Angebot?“ Das Bekenntnis zum ÖPNV fällt im Songtext ebenso eindeutig aus: „Nur öffentlich begeistert mich und über uns der Himmel so blau, blau, blau!“

Der Videoclip ist auf dem YouTube-Kanal der Wiener Linien online:
www.bit.ly/Minisex

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
 Rahime Algan,
 Leiterin Öffentlichkeitsarbeit, stellv. Pressesprecherin

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.),
 Ulla Rettig, 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 2019

Termin

29. bis 30. Oktober 2019
**3. Internationaler BME/
 VDV-Intermodalkongress
 in Bremen**

Es geht um Strategien, Innovationen und Zukunftsperspektiven für die Intermodalverkehre über die Seehäfen der Nordrange.
 → www.vdv.de/termine.aspx



Termin

26. bis 28. November 2019
**Hypermotion
 in Frankfurt am Main**

Zukunftsweisende, branchenübergreifende Ideen sowie smarte Lösungen für die Mobilität und Logistik von morgen zeigt die mittlerweile dritte Hypermotion. In diesem Rahmen findet erstmalig auch der Deutsche Mobilitätskongress statt.
 → www.hypermotion-frankfurt.com



Die nächste Ausgabe von
 „VDV Das Magazin“
 erscheint Anfang Oktober 2019.

Bildnachweise:

Titelmotiv: stock.adobe.com/John.Smith; [iStock/bagotaj](http://iStock.com/bagotaj)

AD HOC PR/Ulla Rettig (29); Alstom (2, 22); Bayerische Eisenbahn Gesellschaft (23); DB Schenker Rail AG/Michael Neuhaus (18); Deutsche Bahn (7, 16); Michael Fahrig (2, 4/5, 10/11, 12-15); Roland Fränkle/Presseamt Stadt Karlsruhe (15); Michael Grosler (19); iStock/leolintang (7); iStock (19); Messe Frankfurt/Jens Liebchen (30); picture alliance/dpa (23); Rat für Nachhaltige Entwicklung/Noel Tovia Matoff (16); Emmanuel Raza (26/27); stock.adobe.com/studio4pic (7); stock.adobe.com/Thomas.Otto (30); Boris Trenkel (2, 20); VDV (3, 7, 9, 18-21); Verkehrsministerium NRW/Mark Keppler (15); Visitflanders/Dirk van Hove (28); Wiener Linien (2, 30)

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

d-fine

analytisch.
 technologisch.
 quantitativ.



Mobility-as-a-Service

Die Mobilität von morgen gemeinsam gestalten

On-Demand-Dienste, autonome Shuttle-Services und intelligentes Ticketing rücken immer stärker in den Kundenfokus; ihre Umsetzung stellt dabei technologische, prozessuale und methodische Herausforderungen an den ÖPNV und Mobilitätsanbieter. Wir machen Sie fit für die Veränderungen von morgen!

d-fine unterstützt Sie bei

- » der Entwicklung und Etablierung intermodaler Mobilitätsplattformen und von Data-Analytics-Modulen;
- » der Nachfragemodellierung, der dynamischen Tarifierung sowie intelligenten Fahrplan-, Routing- und Ticketing-Lösungen;
- » der Analyse von regulatorischen Vorschriften sowie deren Reporting-Anforderungen und Auswirkungen auf Ihr bestehendes Geschäftsmodell.

Ob Proof-of-Concept oder Integration in den operativen Betrieb: Wir begleiten Ihr Projekt vom ersten Workshop über die fachliche Konzeption bis hin zur technischen Umsetzung. Alles aus einer Hand!

Sprechen Sie unsere Experten an! www.d-fine.com/maas



SOLARIS
A CAF GROUP COMPANY

RICHTUNG >

Urbino 12 hydrogen

Wir geben dem ÖPNV ein neues Bild

www.solarisbus.com



CAF | GROUP