

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 04 | 2020

Kampagne *#BesserWeiter* gestartet

Bund, Länder und Verkehrsunternehmen
werben um mehr Vertrauen in den ÖPNV

Seite 6

Zwischenbilanz: Corona setzt
der Branche weiter zu

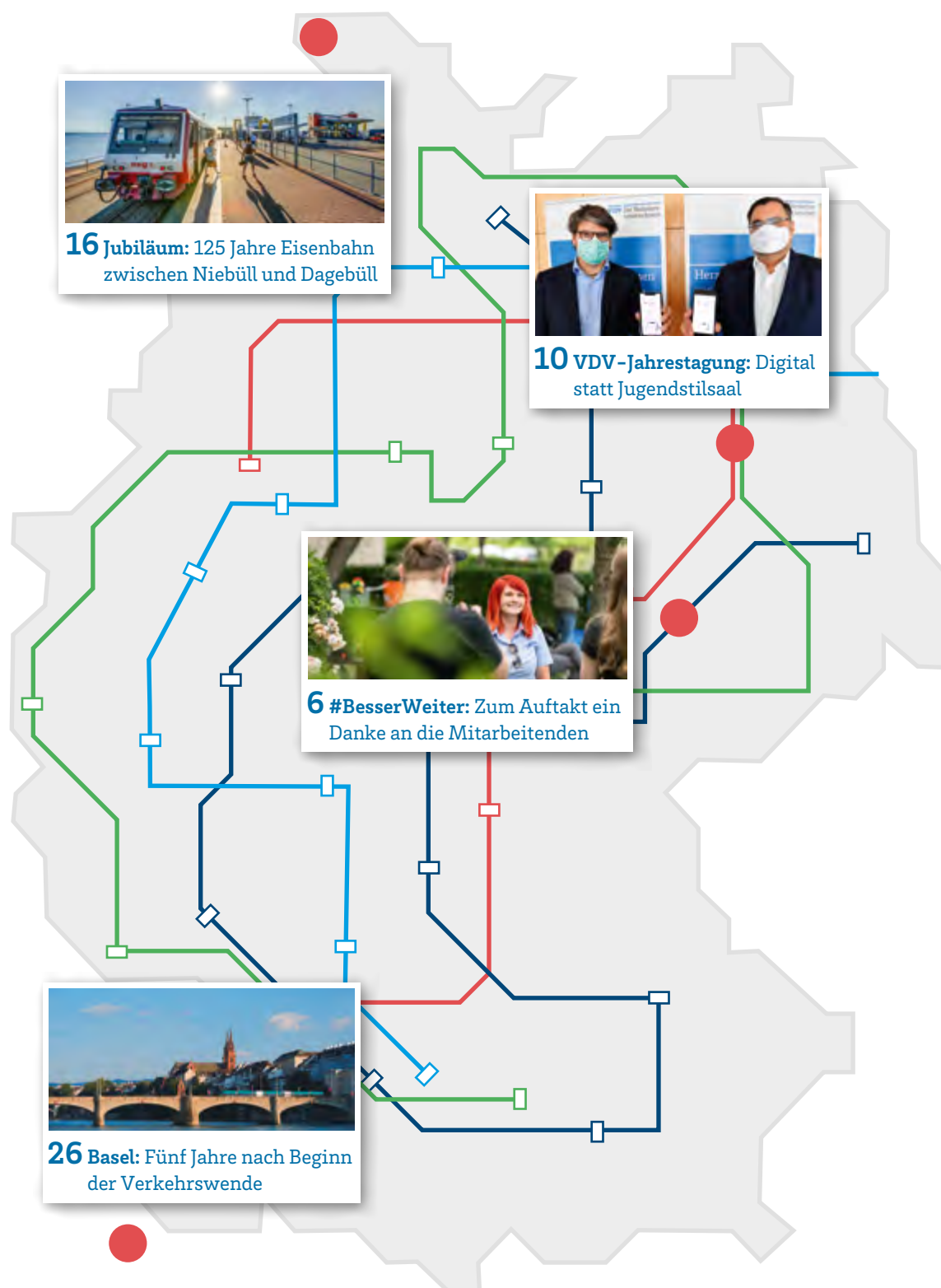
Seite 10

125 Jahre Niebüll - Dagebüll:
Jubiläum mit Schnutenpulli

Seite 16

Basel: Verkehrswende brachte
der City mehr Aufenthaltsqualität

Seite 26



16 Jubiläum: 125 Jahre Eisenbahn zwischen Niebüll und Dagebüll

10 VDV-Jahrestagung: Digital statt Jugendstilsaal

6 #BesserWeiter: Zum Auftakt ein Danke an die Mitarbeitenden

26 Basel: Fünf Jahre nach Beginn der Verkehrswende

Jetzt muss es #BesserWeiter gehen



Die Coronakrise hinterlässt tiefe Spuren – in unseren Unternehmen und im Privatleben. Bis die Folgen überwunden sind, wird es noch eine Weile dauern. In dieser sehr außergewöhnlichen Krisensituation beweisen wir, dass wir als Branche in besonderem Maß handlungsfähig sind. Dafür gilt Ihnen allen mein Dank.

Meinen Dank richte ich ebenso an die Politik. Das Konjunkturpaket des Bundes umfasst für uns sehr, sehr viele positive Aspekte – wie die 2,5 Milliarden Euro, um unsere Fahrgeldausfälle teilweise zu kompensieren. Hier hat der Bund Wort gehalten und sich in der Größenordnung an dem orientiert, was wir vorgeschlagen haben. Dieses Geld gilt es nun zu verteilen. Ich hoffe und setze darauf, dass alle Länder jetzt bereitwillig ihren Anteil dazu beitragen und die weiteren Verrechnungsmechanismen so laufen, dass die Mittel schnell bei uns ankommen. Große Sorge bereitet mir allerdings der Ausblick ins nächste Jahr. Denn wir wissen nicht, wie sich die Pandemie entwickelt und wie beziehungsweise ob sich das Mobilitätsverhalten der Menschen dementsprechend wandelt.

Aber wir werden auch unseren eigenen Teil zur Lösung der Krise liefern müssen – und über Kommunikation und Angebote die Fahrgäste wieder zurückholen. Wir müssen ihnen beweisen und nahebringen, was wir alles an Hygienemaßnahmen

ergriffen haben und in der Coronazeit zusätzlich umsetzen. Die Pflicht, eine Mund-Nasen-Bedeckung zu tragen, kompensiert dabei ein großes Stück weit die Abstände, die wir bei volleren Fahrzeugen nicht gewährleisten können. Daher sage ich mit gutem Gewissen: Der ÖPNV ist sicher, wenn man die geltenden Regeln beachtet. Diese Botschaft wollen wir mit unserer neuen Kampagne, die #BesserWeiter heißt, ins Land hinaustragen. Seit Ende Juli realisieren wir diese Kampagne gemeinsam mit den Bundesländern und dem Bundesverkehrsministerium. Sie soll dabei helfen, die Verunsicherung, die bei unseren Fahrgästen teilweise vorherrscht, etwas abzubauen und Vertrauen in uns und unsere Leistungen neu wiederaufzubauen.

Und eines ist ebenfalls klar: Die Verkehrswende wird keineswegs abgesagt, sondern weiterlaufen. Nachdem wir die coronabedingten Krisen im Griff und bewältigt haben, werden wir weiter in Richtung Verkehrswende marschieren müssen. Daran führt kein Weg vorbei.

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial

Jetzt muss es #BesserWeiter gehen.

4 VDV im Bild

Dankeschön an alle, die Deutschland mobil gehalten haben

6 Titelformat

#BesserWeiter: Vertrauen stärken, Fahrgäste zurückgewinnen

10 Aus dem Verband

VDV-Jahrestagung digital: „Wir müssen bald zur Normalität zurückfinden.“

14 Hintergrund

Mehrwertsteuer: Branche prüft, wie sie die Senkung weitergeben kann

15 Aktuell

VDV trauert um Dr. Dieter Ludwig
Seite 15: Baden-Württembergs Verkehrsminister W. Hermann würdigt das Lebenswerk von Dieter Ludwig.

16 Unterwegs im Netz

Von Schnutenpullis und besonderen Geburtstagen

20 Gastbeitrag

Andreas Scheuer: „Eine Art Europa-Takt als großen Schritt wagen“

22 Hintergrund

VDV-Industrieforum: Interview mit dem Vorsitzenden Rudi Kuchta

24 Gastbeitrag

von EU-Kommissarin Adina Vălean

26 Grenzenlos

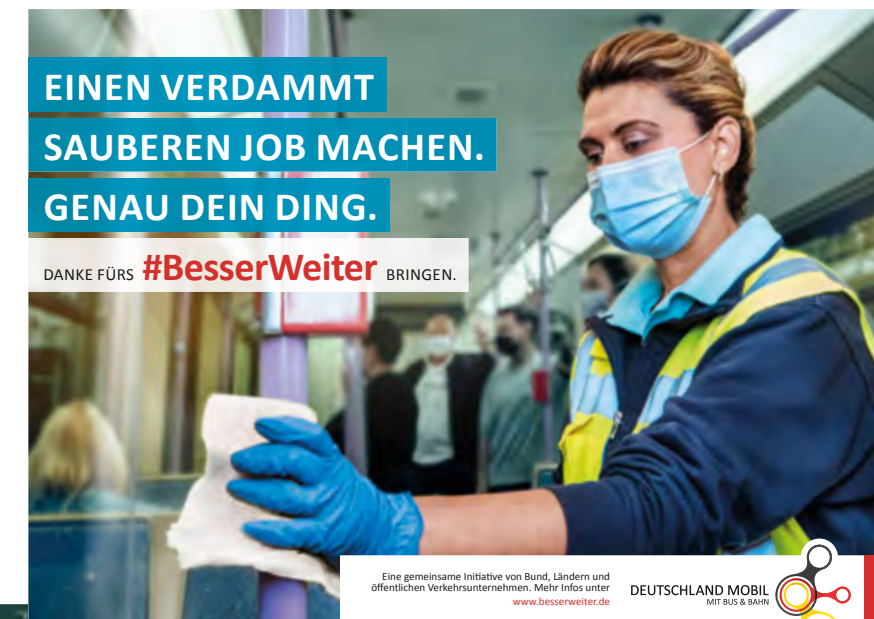
Basler Flaniermeile zwischen Tram und Velo

30 Zu guter Letzt

Kein Kind alleine lassen

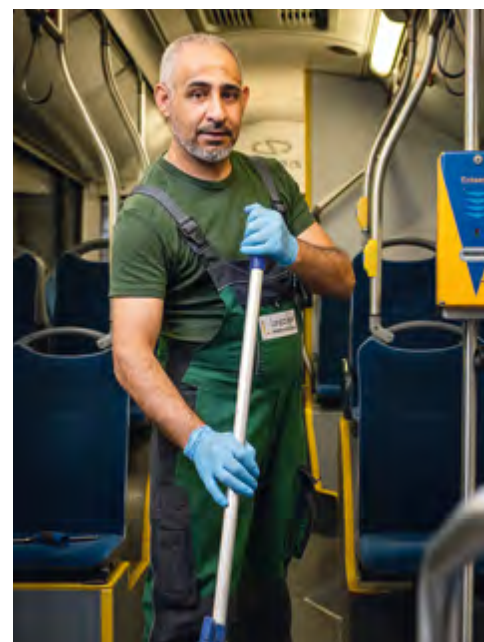


VDV Das Magazin
auch online unter:
www.vdv-dasmagazin.de



Dankeschön, dass Deutschland mobil bleiben konnte

Nun geht es darum, das Vertrauen in den ÖPNV zu stärken und die Fahrgäste zurückzugewinnen. Deshalb haben Bund, Länder und Verkehrsunternehmen die Kampagne #BesserWeiter ins Leben gerufen. Seit Ende Juli werden die Motive in 125 Städten im Umfeld des ÖPNV großflächig plakatiert. Parallel läuft gezieltes Marketing in Online-medien und Social Media. Zum Auftakt sagen die Initiatoren Dankeschön – an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Verkehrsunternehmen, die Deutschland während der strengsten Phase des Lockdowns mobil gehalten haben. Stellvertretend standen für die ersten Plakate und bewegten Bilder der Kampagne „echte“ Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe in Leipzig und Köln sowie von DB Regio NRW vor den Kameras. In der zweiten Phase von #BesserWeiter geht es ab September um die Mund-Nasen-Bedeckung im ÖPNV. Dann übernehmen „echte“ Models. Mehr zur Kampagne erfahren Sie auf den folgenden Seiten.



**JEDEN TAG 30 MILLIONEN
MENSCHEN BEWEGEN.
GENAU DEIN DING.**

DANKE FÜRS **#BesserWeiter** BRINGEN.

Eine gemeinsame Initiative von Bund, Ländern und öffentlichen Verkehrsunternehmen. Mehr Infos unter www.besserweiter.de

DEUTSCHLAND MOBIL
MIT BUS & BAHN



Genau ihr Ding: Mit einem Dankeschön an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsbranche, die Deutschland in der Zeit der coronabedingten Beschränkungen mobil gehalten haben, ist die Kampagne „BesserWeiter“ gestartet. Stellvertretend für die gesamte Branche schlüpften Kolleginnen und Kollegen der Kölner Verkehrs-Betriebe, der Leipziger Verkehrsbetriebe und von DB Regio NRW in die Rolle der Fotomodelle. In der zweiten Kampagnenphase geht es um die Mund-Nasen-Bedeckung im ÖPNV – dann mit professionellen Models.

**EINEN VERDAMMT
SAUBEREN JOB MACHEN.
GENAU DEIN DING.**

DANKE FÜRS **#BesserWeiter** BRINGEN.

Eine gemeinsame Initiative von Bund, Ländern und öffentlichen Verkehrsunternehmen. Mehr Infos unter www.besserweiter.de

DEUTSCHLAND MOBIL
MIT BUS & BAHN



**SCHÖN SOLIDARISCH SEIN.
GENAU MEIN DING.**

MIT MASKE KOMMEN WIR
#BesserWeiter

Eine gemeinsame Initiative von Bund, Ländern und öffentlichen Verkehrsunternehmen. Mehr Infos unter www.besserweiter.de

DEUTSCHLAND MOBIL
MIT BUS & BAHN



**VERNÜNFTIG SEIN.
GENAU MEIN DING.**

MIT MASKE KOMMEN WIR
#BesserWeiter

Eine gemeinsame Initiative von Bund, Ländern und öffentlichen Verkehrsunternehmen. Mehr Infos unter www.besserweiter.de

DEUTSCHLAND MOBIL
MIT BUS & BAHN



**DEN GLEICHEN STIL HABEN.
GENAU UNSER DING.**

MIT MASKE KOMMEN WIR
#BesserWeiter

Eine gemeinsame Initiative von Bund, Ländern und öffentlichen Verkehrsunternehmen. Mehr Infos unter www.besserweiter.de

DEUTSCHLAND MOBIL
MIT BUS & BAHN



Kampagne **#BesserWeiter**:

Vertrauen stärken, Fahrgäste zurückgewinnen

Wenn sich alle an die Regeln halten, ist der ÖPNV auch in Coronazeiten sicher. Mit dieser Botschaft werben Bund, Länder und Verkehrsunternehmen gemeinsam für Busse und Bahnen. Ziel der neuen Imagekampagne **#BesserWeiter** ist es, Vertrauen und damit Fahrgäste zurückzugewinnen. Es geht um viel: den langfristigen Erhalt der Einnahmen, die sichere Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und nicht zuletzt um das Erreichen der Ziele beim Klimaschutz.

Frühmorgens in Deutschland. Es ist dunkel. Ein Mann schiebt sein Fahrrad durch den Hausflur, steigt auf und radelt durch die menschenleere Stadt. Sein Ziel: eine große Halle. Kurz darauf startet ein Motor, Scheinwerfer blenden auf. Ein Linienbus setzt sich in Bewegung und rollt aus dem Depot

– am Steuer der Mann, der eben noch auf dem Fahrrad saß. Aus dem Off sagt eine Stimme: „Fahren, wenn noch alles steht. Genau Euer Ding.“



So startet ein Kurzfilm, der zur neuen Imagekampagne **#BesserWeiter** gehört. Mit dieser Kampagne wollen Bund, Länder und Verkehrsunternehmen gemeinsam den öffentlichen Verkehr, der durch die Coronakrise arg gebeutelt wird, wieder stärken. Ziel ist es, Kundinnen und Kunden für den ÖPNV und die Bahn zurückzugewinnen, Fahrgeldeinnahmen langfristig zu erhalten und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu sichern – auch mit Blick auf die Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Im Kern vermittelt die Kampagne Informationen zur Hygiene und zum Verhalten in Bussen und Bahnen.

Dabei geht es in der ersten Phase vor allem um das Vertrauen in den öffentlichen Verkehr und einen Dank an die Menschen, die dort arbeiten. „Wir beziehen das Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein, die den öffentlichen Verkehr während der strengsten Phase der coronabedingten Beschränkungen →

„Mein Dank gilt allen Mitarbeitern in Bussen und Bahnen. Selbst in den Zeiten des härtesten Lockdowns haben sie jeden, der nicht im Home-Office bleiben konnte, verlässlich zur Arbeit und wieder heimgebracht. Der Hashtag unserer neuen Kampagne bringt es auf den Punkt: Mit Öffis kommen wir einfach wirklich besser weiter – natürlich immer mit Maske.“

Andreas Scheuer, Bundesverkehrsminister



Mit Unterstützung der Leipziger Verkehrsbetriebe entstanden Bildaufnahmen auch an einer Haltestelle. Im Hintergrund werden Motive zum Thema Mund-Nasen-Bedeckung im ÖPNV vorbereitet.

aufrechterhalten haben und seine Systemrelevanz unter Beweis gestellt haben", erläutert Lars Wagner, Leiter Kommunikation und Pressesprecher beim VDV. Gedreht und fotografiert wurde bei den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB), den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) und bei DB Regio NRW. In den Clips und auf den Werbemotiven sind nicht nur professionelle Darsteller, sondern auch Mitarbeitende der Unternehmen zu sehen. Sie geben damit stellvertretend der gesamten Branche ein Gesicht.

Um von Beginn an eine bundesweite, umfassende Präsenz und Sichtbarkeit zu erreichen, bildet die Onlinekommunikation, unter anderem über Social Media, einen Schwerpunkt von #BesserWeiter. Parallel sollen Großflächenplakate in allen Bundesländern Menschen erreichen, die unterwegs sind. Koordiniert wird die Kampagne von der Initiative „Deutschland mobil 2030“. Flankiert wird das Ganze von repräsentativen Umfragen, die regelmäßig das Vertrauen der Fahrgäste in Bus und Bahn während der Coronazeit erheben. Auf diese Weise wollen die Initiatoren und Macher ermitteln, ob die Kampagne wirkt und ob die Kommunikation entsprechend angepasst werden muss.

Mitarbeiter als Fotomodell: Sandro Graß (LVB) war einer von mehr als 20 Kolleginnen und Kollegen aus Leipzig und Köln, die an der Vorbereitung beteiligt waren oder sich vor der Kamera zur Verfügung gestellt haben.



„Wir brauchen auch nach der Krise einen zuverlässigen ÖPNV. Das wird nur gelingen, wenn wir Fahrgäste zurückgewinnen, weil sie auf die Sicherheit, Zuverlässigkeit und den Komfort des Nahverkehrs vertrauen. Daher ist es umso wichtiger, dass wir jetzt gemeinsam für den ÖPNV werben – damit es #BesserWeiter gehen kann. Mit dem ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Ländern ist ein Kraftakt für einen zukunftsfähigen ÖPNV auch nach Corona gelungen. Dafür werden wir alle gemeinsam auch öffentlich werben.“

Anke Rehlinger, Verkehrs- und Wirtschaftsministerin des Saarlands und Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz

und auch humorvoll sind. Wenn sich – je nach Verlauf der Pandemie – der Alltag unter den neuen Bedingungen schrittweise normalisiert, wird die Auslastung in Bussen und Bahnen wieder spürbar steigen. „Kommunikativ steht dann nicht mehr nur die Aufklärung und Information über das Tragen von Masken im Vordergrund, sondern verstärkt die Rückgewinnung von Fahrgästen, die nun ihre alltägliche Mobilität wieder planen und bewältigen müssen“, erläutert Wagner. Idealerweise soll dann auch



die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für den Klimaschutz wieder an Aufmerksamkeit gewinnen.

Bis das Vertrauen der Kundinnen und Kunden sowie die Fahrgastzahlen das Vor-Corona-Niveau erreicht haben, wird es jedoch eine Weile dauern. „Es ist klar, dass die Kampagne nicht nur eine kurzzeitige Maßnahme sein kann“, erklärt Lars Wagner: „Wir werden hier einen langen Atem an den Tag legen müssen und gemeinsam mit unseren Unternehmen und der Politik im ganzen Land präsent sein.“



Mehr Infos zur Kampagne und die Videos finden Sie online unter www.besserweiter.de oder unter dem Hashtag #besserweiter

In einem Busdepot der Leipziger Verkehrsbetriebe wird ein Fahrzeug mit einem gecasteten Darsteller am Steuer für die Aufnahmen zu einem Videoclip vorbereitet.

ANZEIGE

KONVEKTA
The Innovation Company.

Für unsere bessere Zukunft

Unsere
CO₂-Wärmepumpe
für E-Busse

www.konvekta.com



„Wir müssen bald zur Normalität zurückfinden“

Statt nach Leipzig ging es ins Internet: Coronabedingt fand die diesjährige VDV-Jahrestagung digital statt. Verbandsmitgliedern und Interessierten standen Videostatements, Web-Konferenzen und Gesprächsrunden online zur Verfügung. Gleichzeitig baut der VDV seine digitalen Angebote weiter aus. Die sächsische Messemetropole soll 2023 als Ausrichter des Branchentreffs zum Zug kommen.



Für seine Videobotschaft an die Kolleginnen und Kollegen der Verkehrsbranche war Ulf Middelberg an die ursprünglich geplante Veranstaltungsstätte gegangen. „Hier in der historischen Kongresshalle hätten wir Euch so gerne herzlich willkommen geheißen“, sagte der Geschäftsführer der Leipziger Verkehrsbetriebe: „Doch im Sinne unser aller Gesundheit findet die VDV-Jahrestagung nicht live, sondern digital statt.“ Die Teilnehmenden trafen sich also nicht im festlichen Jugendstilsaal, sondern im virtuellen Raum.

An die Erfolge anknüpfen

Die Verkehrsunternehmen wollen so schnell wie möglich wieder an die Erfolge und an das Wachstum der Vor-Corona-Zeit anknüpfen: Das bekräftigte VDV-Präsident Ingo Wortmann auf der Pressekonferenz zur Jahrestagung. „Wir brauchen einen leistungsstarken und wirtschaftlich gesunden öffentlichen Verkehr in Deutschland, um die nach wie vor zentralen Ziele beim Klimaschutz und der Verkehrswende sowie mit Blick auf die Daseinsvorsorge zu erreichen“, so der VDV-Präsident: „Wir müssen bald wieder zur Normalität zurückfinden.“ Die Corona-Pandemie hat das Wachstum der Branche in kürzester Zeit ausgebremst. Bis März war der öffentliche Verkehr seit Jahren auf Rekordniveau unterwegs – bei den Fahrgastzahlen und Einnahmen sowie bei den Transportmengen der Güterbahnen. Die Unternehmen wollen nun mit zahlreichen

Maßnahmen Fahrgäste zurückgewinnen und das Vertrauen in einen sicheren öffentlichen Personenverkehr stärken: „Wir haben unsere Hygienestandards und Reinigungsintervalle weiter erhöht. Wir informieren die Fahrgäste, dass es in Bussen und Bahnen, wenn man sich entsprechend der Vorgaben verhält, genauso sicher ist wie überall“, erklärte der VDV-Präsident. Mittlerweile kommen die Menschen nur langsam zurück in die Busse und Bahnen. „Das heißt, die Einnahmen sind weiterhin deutlich geringer als kalkuliert, während die Kosten für das volle Angebot unvermindert anfallen“, sagte Wortmann. Trotz eingebrochener, jetzt wieder steigender Nachfrage ist das umfangreiche Angebot nötig und politisch gewünscht – auch mit Blick auf die Abstände zwischen den Fahrgästen. Aus Sicht des VDV und seiner Mitgliedsunternehmen ist das jedoch dauerhaft nicht unternehmerisch finanzierbar. „Wir werden aus wirtschaftlicher Notwendigkeit irgendwann Angebote einschränken müssen, wenn die angekündigten Gelder aus dem ÖPNV-Rettungsschirm nicht passgenau fließen“, sagte Wortmann.

Der VDV hatte den Beschluss der Konferenz der Verkehrsminister und Verkehrsministerinnen zur finanziellen Beteiligung der Länder am ÖPNV-Rettungsschirm ausdrücklich begrüßt. Zugleich fordert der VDV jedoch eine schnelle Umsetzung und ausreichende Flankie- →

Jahrestagung digital: VDV-Präsident Ingo Wortmann und Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff traten mit Abstand in München vor die Kamera, um eine Zwischenbilanz der Coronakrise zu ziehen. Erstmals gab es eine Online-Pressekonferenz, moderiert von Lars Wagner, Leiter Kommunikation und Pressesprecher beim VDV (kl. Foto unten links). Auch die VDV-Mitgliederversammlung fand im digitalen Raum statt. Der VDV unterstützt die Nutzung der Corona-Warn-App. Oliver Wolff und Ingo Wortmann haben sie auch (kl. Foto unten rechts).



Heymanns Fahrerschutz ...

... die kostengünstige Alternative zum provisorischen Spuckschutz. Wir fertigen Ihnen TÜV-geprüfte und eintragungsfähige Systeme aus Polycarbonat für viele Modelle in großer Stückzahl. Für das Produkt ist Designschutz beantragt.

56355 Nastätten | Industriestr. 21
Service-Nummer: 06772-93 78-0
Mail: busse-lkw@heyman.net



Die neue VDV VerbandsApp ermöglicht den Zugang zum VDV-Fachwissen, aktuellen Nachrichten sowie Veranstaltungen – einschließlich Buchungsfunktion.



rung durch die Länder. Der Bund hatte bereits Anfang Juni seinerseits eine Beteiligung von 2,5 Milliarden Euro am Rettungsschirm beschlossen.

Auch der Schienengüterverkehr hat mit den Folgen der Pandemie zu kämpfen. Nach Berechnungen des VDV belaufen sich die coronabedingten Einbußen bei den Erlösen auf rund 900 Millionen Euro. Der Verband fordert auch hier schnelle Lösungen. Vor allem für die zahlreichen nichtbundeseigenen Unternehmen im Schienengüterverkehr geht es zum Teil um existenzielle Fragen. Im Konjunkturpaket der Bundesregierung seien zwar einige Maßnahmen enthalten, die mittelbar auch die Güterbahnen entlasten, allerdings wurden bislang keine spezifischen Hilfen für den Verlustausgleich des Schienengüterverkehrs beschlossen. „Dazu werden wir weiter mit Bund und Ländern intensiv verhandeln“, so Wortmann: „Ein Stabilitätsfonds wäre zum Beispiel ein mögliches Instrument, um die finanziellen Verluste während und nach der Krise abzumildern.“

Digitale Angebote weiter ausgebaut

Unterdessen haben der VDV und die VDV-Akademie ihr digitales Angebot weiter ausgebaut: Im Rahmen der VDV-Jahrestagung wurde

die neue VDV VerbandsApp vorgestellt – eine Anwendung für die gesamte Verkehrsbranche. „Es ging uns darum, dass enorme Know-how, das im VDV vorhanden ist, verfügbar zu machen“, erläuterte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff auf der ersten Online-Pressekonferenz des Verbands. Die VDV VerbandsApp ist in drei Bereiche unterteilt: Nachrichten, Veranstaltungen und Fachwissen. Unter anderem können sich Nutzer über Neuigkeiten aus dem Verband informieren sowie Veranstaltungen der VDV-Akademie und des VDV suchen und buchen. „Bei den Veranstaltungen kann jeder Lehrgang, jede Tagung, jede Web-Konferenz, auch die nächste VDV-Jahrestagung gebucht werden – einschließlich der nötigen Unterlagen“, sagte Michael Weber-Wernz, Geschäftsführer der VDV-Akademie: „Die Teilnehmenden können sich dabei auch direkt untereinander austauschen.“ Zudem ist das in den VDV-Schriften und -Mitteilungen gesammelte Branchenwissen abrufbar.

Als weiteres, neues Digitalangebot wird der Rail Freight Data Hub auf den Weg gebracht, so der Name der Datenplattform. Sie soll die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen gegenüber der wachsenden intermodalen Konkurrenz stärken. „Wir sind auf dem Weg, einen Impuls zu geben, der der Branche guttut“, so Oliver Wolff.



Die VDV VerbandsApp steht kostenlos zur Verfügung unter: app.vdv.de



In kurzen Video-Interviews nahmen die VDV-Vizepräsidenten Stellung zu aktuellen Themen in ihren jeweiligen Fachbereichen. Von oben links im Uhrzeigersinn: Werner Overkamp (Bus), Veit Salzmann (Personenverkehr mit Eisenbahnen), Prof. Knut Ringat (Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen), Hubert Jung (Tram) sowie Joachim Berends (Mitte, Schienengüterverkehr)



Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken



Runde zwei für das Comeback der Schiene

Der VDV und die Allianz pro Schiene haben weitere Vorschläge gemacht, stillgelegte Eisenbahnstrecken zu reaktivieren. Auf der aktualisierten und erweiterten Liste stehen nun Strecken mit einer Länge von insgesamt etwa 4.000 Kilometern. „Damit könnten 291 Städte und Gemeinden mit mehr als drei Millionen Menschen wieder ans deutsche Schienennetz angebunden werden und die Attraktivität des klimafreundlichen Verkehrsträgers Bahn somit weiter steigern“, sagt Jörgen Boße, Vorsitzender des VDV-Ausschusses für Eisenbahninfrastruktur und Geschäftsführer der Usedomer Bäderbahn. „Mit der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken können wir den jahrzehntelangen Rückzug der Schiene aus der Fläche stoppen und umdrehen“, betont Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene: „Es ist ein Erfolgsrezept für einen besseren Verkehrsmix in der Zukunft.“ In der Neuauflage der Reaktivierungsvorschläge sind 55 weitere Projekte mit einer Gesamtlänge von 963 Kilometern in ganz Deutschland hinzugekommen.

Die aktualisierte Reaktivierungsbroschüre „Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“ finden Sie hier zum Download:

www.bit.ly/Reaktivierung

Die aktualisierte Karte der bereits reaktivierten Strecken finden Sie hier:

www.bit.ly/Bahnstrecken

Wesentlicher Schritt auf dem Weg zum Deutschlandtarif

34 Eisenbahn-Unternehmen und die Aufgabenträger haben die Deutschlandtarifverbund GmbH gegründet. Ziel des gemeinsamen Unternehmens ist es, den bundesweiten Eisenbahntarif zu gestalten, die Aufteilung der Einnahmen weiterzuentwickeln sowie Kooperationen und den Vertrieb zu gestalten. Mit dem Verbund ist die Branche einem einheitlichen Tarif im Sinne der Fahrgäste einen wesentlichen Schritt nähergekommen. Der Deutschlandtarif soll 2022 eingeführt werden.

Masterplan Schienenverkehr: Meilenstein für die Eisenbahn der Zukunft

Es ist eine der größten Initiativen im Bereich Eisenbahn seit der Bahnreform vor mehr als 25 Jahren: Ende Juni haben Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Enak Ferlemann, den Masterplan Schienenverkehr vorgestellt. Fast zwei Jahre lang hatten alle für den Eisenbahnverkehr in Deutschland Verantwortlichen daran mitgewirkt – auch der VDV. Von den zahlreichen Projekten ist der Deutschlandtakt das komplexeste Vorhaben. Es geht um bessere, schnellere und zuverlässigere Verkehrsangebote für Personen und Güter. Der Masterplan Schienenverkehr zeigt auf, welche Schritte notwendig sind, um den Deutschlandtakt umzusetzen. „Er stellt dabei nicht allein auf das bestellte SPNV-Angebot und das Fernverkehrsangebot ab, sondern auch auf die Interessen des Schienengüterverkehrs und der eigenwirtschaftlichen Angebote weiterer Anbieter“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Dies ist zu begrüßen.“

„Die Entlastung weiterzugeben, ist unser unternehmerisches Eigeninteresse“



Auch die Fahrgäste im Nahverkehr sollen etwas von der Mehrwertsteuersenkung haben. Die Branche prüft verschiedene Optionen. „VDV Das Magazin“ sprach mit Ulf Middelberg (Foto). Er ist Geschäftsführer der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) und Vorsitzender des Ausschusses für Marketing und Kommunikation im VDV.



Herr Middelberg, um die Konjunktur nach dem corona-bedingten Wirtschaftseinbruch anzukurbeln, hat der Bund eine Mehrwertsteuersenkung beschlossen. Was heißt das für den Nahverkehr?

» **Ulf Middelberg:** Mit den Stichworten „Entlastung“ und „Kaufanreize“ hat die Politik bei den Menschen große Erwartungen geweckt. Auch bei unseren Kunden, die uns beispielsweise mit ihrem Abo in der Krise treu geblieben sind. Deshalb ist es mit Blick auf deren

Loyalität und Weiterempfehlungsbereitschaft zentral, überzeugende (Kunden-)Lösungen zu finden – trotz der unbestreitbaren Hindernisläufe zwischen Finanz- und Genehmigungsbehörden, Umstellungsaufwand und verkaufbaren Bruttopreisen. Wir können ja nicht einfach Cent-Beträge beim Ticket abziehen.

Gibt es andere Möglichkeiten, den Fahrgästen etwas zugutekommen zu lassen?

» Das prüfen die Verkehrsunternehmen mit ihren Aufgabenträgern gerade: So könnten Unternehmen die Investitionen in Corona-Schutzmaßnahmen für die Fahrgäste nochmals erhöhen. Denn während der Corona-Pandemie – und auch vorher schon – ist der Ticketpreis nicht das entscheidende Kriterium für die Verkehrsmittelwahl. Mit konzeptionellem Vorlauf bieten zudem Marketingmaßnahmen, wie galant inszenierte Gutschriften für Stammkunden oder ein kostenloser Schnuppertag, unternehmerische Chancen. Bei Stammkunden erhöht Wertschätzung die Kundenbindung. Aktionen helfen, der öffentlichen Stigmatisierung konkret zu begegnen und Vertrauen zurückzugewinnen.

Ab 2021 gilt wieder der alte Mehrwertsteuersatz – ein Problem?

» Die kurzfristige und zeitlich beschränkte Steuersenkung bedeutet für die Wirtschaft einen hohen Aufwand. Die reduzierte Mehrwertsteuer in geeigneter Form an die Fahrgäste weiterzugeben, liegt dennoch in unserem unternehmerischen Eigeninteresse: als Chance für Kundenbindung und damit für Erlöse. Gerade die Stammkunden haben viel Geduld und Solidarität bewiesen. Diesen Fahrgästen, aber auch den wiederkehrenden Kundinnen und Kunden wollen wir ein dauerhaftes gutes und sicheres Gefühl bei hoffentlich wieder intensiverer Nutzung von Bus und Bahn geben. Der VDV hat deshalb im Juli eine entsprechende Kampagne zur Fahrgastrückgewinnung gestartet. Viele Unternehmen denken in die gleiche Richtung. Da ist auch die Weitergabe der Entlastung eine Investition in die Zukunft.

VDV trauert um Dr. Dieter Ludwig



Dr. Dieter Ludwig (Foto), langjähriger Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) und des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) ist im Alter von 81 Jahren verstorben. Ludwig war von 1995 bis 2003 Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen und prägte vor allem in den 1990er-Jahren wie kein zweiter ÖPNV-Manager in Deutschland den Ausbau und die Modernisierung des Straßenbahnsystems. Bis heute gilt sein „Karlsruher Modell“ weltweit als Vorbild und Vorreiter einer modernen und effizienten städtischen Mobilität mit Straßenbahnen. Der VDV betrauert den Tod seines langjährigen Präsidenten und Ehrenmitglieds.

VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Wir sind tief getroffen und in Gedanken bei den Hinterbliebenen. Dieter Ludwig hat eine ganze ÖPNV-Generation geprägt. Er war ein Vorbild für viele, die heute in verantwortlicher Position in dieser Branche tätig sind, auch für mich. In einer schwierigen Zeit, als der ÖPNV und vor allem die Straßenbahnen aufgrund ihrer vermeintlich hohen Kosten politisch immer mehr unter Druck gerieten, hat er in Karlsruhe durch die Umsetzung des ‚Karlsruher Modells‘ bewiesen, dass Straßenbahnen moderne, effiziente und umweltfreundliche Verkehrsmittel der Zukunft sind. Dies hat ihm und seiner Idee nicht nur in Deutschland, sondern weltweit bis heute zurecht hohe Anerkennung eingebracht. Die Branche verliert durch seinen Tod einen Vordenker, Vorreiter und eine starke Persönlichkeit.“

DREI FRAGEN AN



Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Foto) würdigt im Interview das Lebenswerk von Dieter Ludwig.

Wie hat Dr. Dieter Ludwig mit seinem Lebenswerk die nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg beeinflusst?

» **Winfried Hermann:** Er hat früh für eine ÖPNV-Offensive geworben, er hat seine Kommunalpolitik überzeugt umgesetzt. Er hat im besten Sinne vorgemacht, was man bewegen kann, und war damit für viele andere Akteure, egal welcher politischen Farbe, Vorbild und Impulsgeber. Die Renaissance der Straßenbahn in unserem Land hat er wesentlich beeinflusst. Ich denke, ohne Dieter Ludwig und sein Lebenswerk, das „Karlsruher Modell“, wären wir in Baden-Württemberg nicht so weit im ÖPNV. Auf diesem Erbe mit Mut zu Visionen bauen wir jetzt mit unserem Ziel einer Verdopplung der ÖPNV-Nachfrage auf.

Wie werden Sie ihn persönlich in Erinnerung behalten?

» Dieter Ludwig war ein Visionär und ein Macher zugleich: zupackend, energiegeladene, rastlos und zugleich hemdsärmelig und unkonventionell. Er konnte Menschen begeistern, auch die Entscheidungsträger. Damit ist es ihm gelungen, innerhalb von 15 Jahren ein mehrere hundert Kilometer langes Tram-train-System aufzubauen, das von Karlsruhe aus bis zu hundert Kilometer in die Region hinaus ausstrahlt. Eigentlich braucht man dafür die dreifache Zeit. Es lag an seiner Person. Mich motiviert das.

Wie geht es in Baden-Württemberg weiter mit dem „Karlsruher Modell“ und künftigen ÖPNV-Innovationen?

» Das „Karlsruher Modell“, die Verknüpfung von Eisenbahn und Straßenbahn, hat eine gute Zukunft. Vor allem in Städten mit starken Einpendlerströmen, die aber zu klein sind für klassische S-Bahn-Systeme. So wollen wir im Raum Reutlingen/Tübingen ein völlig neues System nach Karlsruher Vorbild mit Innenstadtstrecken in den beiden Innenstädten aufbauen. Auch in Karlsruhe bauen wir es dort aus, wo es seine klaren Stärken hat: im Stadt-Umland-Verkehr bis zu einem Radius von 50 Kilometern.

Von Schnutenpullis und besonderen Geburtstagen

Seit 125 Jahren fährt die Eisenbahn zwischen Niebüll und Dagebüll: Was als Kleinbahn begann, ist noch immer ein wichtiger Zubringer für die Fähren nach Amrum und Föhr. Heute gehört die Strecke zum Netz der Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (neg). Die hätte gerne groß gefeiert. Dann kam Corona. Nun begehen die Nordfriesen das Jubiläum Ende August im kleinen Rahmen.

”

Wir sind die erste nicht-bundeseigene Eisenbahn, die ETCS auf Level 1 mit Vollüberwachung einführt.

Ingo Dewald,
Geschäftsführer der Norddeutsche
Eisenbahn Niebüll GmbH (neg) im
Interview auf Seite 19



Endstation Dagebüll-Mole: Von hier aus geht es per Schiff weiter Richtung Amrum und Föhr. Das Bild entstand vor der Corona-Pandemie.



An ihrem Unternehmenssitz betreibt die neg eine Werkstatt für Straßen- und Schienenfahrzeuge.

Es hätte alles so schön sein können. Ein großes Spektakel für Jung und Alt. Sonderfahrten mit einem dampfbespannten Zug und einem Akku-Triebwagen der neuesten Generation. Schließlich steht die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH für die Verbindung von Tradition und Innovation. Ein Fest mit Einheimischen, Besuchern und vielen Ehrengästen. Coronabedingt musste das Programm schrumpfen. „Da wir dieses besondere Jubiläum trotzdem würdigen wollten, gibt es Ende August eine Feierstunde mit geladenen Gästen“, erläutert Anita Hallmann, bei der neg verantwortlich für das Marketing. Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther ist mit dabei und zahlreiche Abgeordnete aus Bund und Land sowie heimische Honoratioren.

Auch im Fahrplan und bei den Fahrgastzahlen hat die Coronakrise tiefe

Spuren hinterlassen. Auf Wunsch der Dänen schränkte die neg im März ihren Verkehr auf der Strecke Niebüll – Tønder ein. Wer keinen wichtigen Grund hatte, nach Dänemark einzureisen, musste umkehren. Für Touristen waren die Grenzen bis Mitte Juni nahezu komplett geschlossen. Auch Schleswig-Holstein hat das Land für Touristen dichtgemacht und die Inseln für zwei Monate abgeriegelt. Nun sind Abstandhalten und Mund-Nasen-Bedeckung das Gebot der Stunde – die neue Normalität auch bei der neg. „Bei uns im Norden heißen die Masken übrigens Schnutenpulli“, berichtet Anita Hallmann mit einem Schmunzeln. Innerhalb kürzester Zeit hat es „Schnutenpulli“ nicht nur zum ständigen Begleiter im ÖPNV, sondern auch zum plattdeutschen Wort des Jahres 2020 geschafft – wie vor ihm „Acker-schnacker“ für Handy und „Banken-

malür“ (Finanzkrise). Aber das nur nebenbei.

Ohne Umstieg zu den Fähren

Vor 125 Jahren wurde am 13. Juli die fast 14 Kilometer lange Strecke Niebüll – Dagebüll eröffnet und zunächst als Schmalspurbahn betrieben. Sie sollte „Kurgästen“, wie Touristen damals noch hießen, die Anreise zum Fähranleger erleichtern. Das wurde ab 1911 noch einfacher, nachdem die Strecke auf die Mole von Dagebüll verlängert wurde. Im Jahr 1926 kam der Wechsel von der Meter- auf die Normalspur. Damit begann das Zeitalter der Kurswagen aus und in Richtung der deutschen Großstädte.

Daran hat sich bis heute wenig geändert. Im Sommer sowie um Weihnachten und Neujahr bringt die neg Kurswagen der Deutschen Bahn an den Anleger und wieder zurück nach Niebüll. Auf diese Weise können Reisende aus Richtung Berlin und Dresden, Hannover und Frankfurt (Main) sowie Köln in jeweils zwei Wagen eines Intercity ohne Umstieg nach Dagebüll-Mole kommen und von dort die Heimreise fortsetzen. Am Knotenpunkt Niebüll werden die Kurswagen von den neg-Nahverkehrstriebwagen an den Haken genommen und in entgegengesetzter Richtung wieder an einen IC übergeben. Etwa 40 Prozent der IC-Fahrgäste, die aus Richtung Hamburg kommen und nach

Nordfriesland wollen, nutzen diese Direktverbindung, um nach Föhr und Amrum überzusetzen.

Nach Dänemark mit ETCS

In Niebüll, das an der Strecke Westerland (Sylt) – Elmshorn liegt (Marschbahn), beginnt eine weitere Nahverkehrslinie der neg. Sie führt über die Grenze nach Tønder. Kooperationspartner ist die dänische Arriva Tog A/S. Beide Linien wurden vor Corona von mehr als 420.000 Fahrgästen pro Jahr genutzt. Auf der Strecke Niebüll – Tønder gab es ebenfalls einen besonderen Geburtstag. Vor 20 Jahren startete das Vorgängerunternehmen der neg – die Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG) – den Probeverkehr über die dänische Grenze. Wurde die Verbindung zunächst lediglich in den Sommermonaten bedient, 10.000 Fahrgäste wurden im Jahr 2000 gezählt, hat sich die Strecke als zweite Eisenbahnverbindung in der deutsch-dänischen Region etabliert. Aufgrund der großen Nachfrage wurde 2003 auf einen Ganzjahresbetrieb und 2010 schrittweise auf einen durchgehenden Verkehr von Niebüll über Tønder nach Esbjerg umgestellt. Zuletzt nutzten fast 90.000 Reisende pro Jahr diese Verbindung. Jährlich wuchsen die Fahrgastzahlen um rund vier Prozent.

Herausforderungen sieht die neg in zukunftsgerichteten Investitionen in die Infrastruktur. Im Zusammenhang mit einem Signalprogramm auf dänischer Seite haben die neg und das Infrastrukturunternehmen Bane-danmark vereinbart, die Strecke mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS auszurüsten. Zudem soll voraussichtlich ab 2022 die Geschwindigkeit der Züge zwischen Esbjerg und Niebüll durchgehend auf 120 Stundenkilometer erhöht werden. Derzeit verkehren die Triebwagen abschnittsweise mit 80 bis 100, aber auch mit 60 km/h. Bei durchgehend Tempo 120 dauert die Fahrt zwischen Niebüll und Esbjerg nur noch 85 Minuten. Fahrgäste sparen gegenüber heute 25 Minuten und ab Tønder 15 Minuten ein. „Wir gehen davon aus, dass wir mit der Fahrzeitverkürzung sowie zwei bis vier zusätzlichen Fahrtenpaaren – vor allem in den Früh- und Spätlagen – die Fahrgastzahl auf über 120.000 steigern können“, erläutert neg-Marketingleiterin Anita Hallmann. Das entspräche einer Steigerung von 30 Prozent. Gegenwärtig ist die Strecke allerdings diejenige in Schleswig-Holstein mit der geringsten Verkehrsbestellung – trotz ihrer Erfolgsgeschichte.



Güterbahnhof Neumünster: In zentraler Lage von Schleswig-Holstein bietet die neg zusammen mit Partnern moderne Logistikangebote auf der Schiene.

DREI FRAGEN AN



Im Gespräch mit „VDV Das Magazin“ erläutert Geschäftsführer Ingo Dewald (Foto) die aktuelle Situation und die Pläne der neg.

Herr Dewald, wie hat sich die Coronakrise auf Ihr Unternehmen ausgewirkt?

» Ingo Dewald: Während Amrum und Föhr abgeriegelt waren, fielen uns die Kunden, die mit dem Fernverkehr kommen, acht Wochen lang vollständig weg. Diese Fahrgäste sind mit einem Anteil von 70 bis 80 Prozent unsere größte Kundengruppe. Unterm Strich werden wir einige hunderttausend Euro Mindereinnahmen am Jahresende haben. Mittlerweile haben wir jedoch wieder eine erfreuliche Nachfrage – so gut, dass es an einigen Tagen Kapazitätsengpässe gibt.

Wie versuchen Sie, diese Engpässe zu beseitigen?

» Mit Sonderzügen, Kunden-Informationen und aktiver Fahrgastlenkung. Letzteres haben wir aber nur bis zu einem gewissen Grad in der Hand. Vor allem mit Blick auf die Abstandsregeln wünschen wir uns von der Tourismuswirtschaft und von den Urlaubern, dass Reisespitzen entzerrt werden. Für viele ist am Samstag Bettenwechsel. Uns würde es sehr helfen, wenn nicht alle Urlauber am gleichen Tag an- und abreisen.

Die neg steht für Innovationen. Welche Vorhaben planen Sie als Nächstes?

» Wir sind die erste nichtbundeseigene Bahn, die das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS auf Level 1 mit Vollüberwachung einführt. Dafür haben wir – auch im VDV-Ausschuss für Leit- und Sicherungstechnik – Aufbauarbeit geleistet und erarbeiten derzeit das Lastenheft. Außerdem wollen wir bis Ende 2024/Anfang 2025 die Strecke nach Dagebüll elektrifizieren. Des Weiteren werden wir den Güterverkehr auf der Schiene stärken – vor allem durch das neue KV-Terminal in unserem Güterbahnhof Neumünster. Dort sollen Transporte für den Nachtsprung gebündelt werden. Nachdem wir ohne Klage durch die Planfeststellung gekommen sind und der Bund das Vorhaben gefördert hat, hoffe ich, dass der Betrieb bald losgeht und das Angebot gut angenommen wird.



NORDDEUTSCHE EISENBAHN NIEBÜLL GMBH (NEG)

Die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (neg) ist eine 100-prozentige Tochter der staatlichen Eisenbahngesellschaft in Luxemburg CFL. Im Kreis Nordfriesland zählt die mittelständisch geprägte neg 79 Mitarbeiter. Sie ist nicht nur ein Verkehrs-, sondern auch ein Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen: Neben der gesamten Infrastruktur zwischen Dagebüll, Niebüll und der dänischen Grenze/Tønder betreibt sie die Strecke Tornesch – Uetersen, am Unternehmenssitz Niebüll eine Werkstatt für Schienenfahrzeuge und Straßennutzfahrzeuge sowie den Güterbahnhof Neumünster.

„Eine Art Europa-Takt als großen Schritt wagen“

Am 1. Juli 2020 hat Deutschland für sechs Monate die Präsidentschaft im Rat der Europäischen Union (EU) übernommen. In einem Gastbeitrag für „VDV Das Magazin“ stellt **Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer** (Foto) das Programm im Mobilitätssektor vor.



Die vergangenen Monate haben uns sehr deutlich gezeigt, wie wichtig Mobilität und zuverlässige Transportketten sind. Selbst in den Zeiten des härtesten Lockdowns fuhrten Busse und Bahnen ein solides Grundangebot, sodass jeder, der nicht im Home-Office bleiben konnte, verlässlich zur Arbeit kam. Auch dem Güterverkehr ist es gelungen, die Menschen zuverlässig mit Lebensmitteln, Medikamenten und den Waren des täglichen Bedarfs zu versorgen – und das trotz mancher Schwierigkeiten sogar über Ländergrenzen hinweg. Möglich war dies vor allem auch durch das große Engagement der vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Verkehrssektor, die jeden Tag dafür gesorgt haben, dass der Verkehr weiter rollt.

Daran sehen wir: Verkehr und Logistik sind für unser Gemeinwesen systemrelevant. Und weil Mobilität nicht an der Grenze haltmacht, muss sie natürlich europäisch gedacht werden.

Deshalb sehe ich für unsere EU-Ratspräsidentschaft im Verkehrsbereich eine sehr wichtige Aufgabe darin, den

europäischen Mobilitätssektor noch besser für künftige Pandemien zu rüsten. Parallel dazu müssen wir jedoch die Menschen dazu bringen, unsere öffentlichen Verkehrsmittel überhaupt wieder zu nutzen. Gemeinsam mit meinen Verkehrsministerkollegen möchte ich deshalb schnellstmöglich eine Grundlage dafür schaffen, dass die Bürger wieder mehr Vertrauen gewinnen in Bahnen, Busse, Flugzeuge oder Schiffe. Wir müssen die Ansteckungsgefahr minimieren, damit sich alle darauf verlassen können, sicher an ihr jeweiliges Ziel zu kommen. Gerade im grenzüberschreitenden Verkehr muss jeder Reisende vor Antritt seiner Fahrt Gewissheit haben, dass beim Buchungsprozess, beim Warten auf das Verkehrsmittel, beim Ein- und Aussteigen sowie während der Fahrt bestimmte Grundregeln für den Gesundheitsschutz gelten, zum Beispiel: Abstandhalten, Mund-Nasen-Schutz, intensive Reinigung und Frischluftzirkulation. Im Idealfall gelingt es uns, möglichst einheitliche Regeln zu vereinbaren – damit Reisen und Pendeln in Europa wieder einfacher werden.

Die zweite große Aufgabe meiner Präsidentschaft wird sein, einen Modernisierungs- und Innovationsschub für die Mobilität in Europa zu starten. Ich nenne es einen „New Mobility Approach“. Gerade im Verkehrsbereich brauchen wir eine Antwort auf den Klimawandel und die heißt: Innovation.

Dabei denke ich an alternative Antriebe, E-Fuels, saubere Schiffe und Flugzeuge, Oberleitungsbusse, aber auch an innovative Luftfahrtkonzepte. Doch genauso brauchen wir Apps, die uns im Alltag helfen, unsere Mobilität mithilfe von Echtzeitdaten zu planen. Denn wer Angst hat, die S-Bahn zu verpassen, weil er nicht genau weiß, ob der Bus pünktlich ist, der entscheidet sich eben doch lieber für das Auto. Wenn er aber dank Echtzeitdaten weiß, dass er genug Zeit hat, vom Bus in die Bahn zu steigen, stellt er womöglich fest: Es ist ja viel bequemer, entspannter und schneller, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren – zumal damit die zeitraubende Suche nach einem Parkplatz wegfällt.

Ich bin überzeugt: Wenn der öffentliche Nahverkehr die Chancen der Digitalisierung konsequent nutzt, werden sich sehr viel mehr Menschen dafür begeistern. Eben deshalb müssen wir in die dazugehörige Infrastruktur investieren und den Kauf von modernen, klimafreundlichen Fahrzeugen fördern. Deutschland macht das bereits auf Rekordniveau.

Ein wichtiger Baustein unseres „New Mobility Approach“ wird natürlich die Schiene werden. Sie ist der Verkehrsträger, dem es am schnellsten gelingen kann, tatsächlich klimaneutral zu werden. In Deutschland haben wir Ende Juni gemeinsam mit 27 Verbänden und Unternehmen einen Schienenpakt geschlossen – und damit den Weg frei gemacht für den Deutschlandtakt. Damit wollen wir unser großes Ziel erreichen, bis 2030 die Zahl der Fahrgäste auf der Schiene zu verdoppeln und deutlich mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Einen solchen Schub für die Bahn brauchen wir auch in Europa – beim Güterverkehr, aber auch beim Personenverkehr. Im September werde ich deshalb zu einer digitalen Ministerkonferenz zum Schienenverkehr einladen. Da werden wir Themen vorantreiben wie das digitale Zugsteuerungssystem ERTMS oder die Modernisierung der Güterwagenflotte, zum Beispiel durch das Einführen der Digitalen Automatischen Kupplung.

Im Personenverkehr wollen wir sogar den ganz großen Schritt wagen: eine Art Europa-Takt. Wir synchronisieren quasi die Taktfahrpläne der europäischen Bahnen und schaffen durchgehende Zugverbindungen. Damit würde Bahnfahren zu einer überzeugenden Alternative für innereuropäische Flüge und lange Autobahnfahrten – mit grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeits- und Nachtzügen. Denkbar wären zum Beispiel Verbindungen von Paris über Köln und Berlin bis nach Warschau oder von Berlin über Frankfurt und Montpellier bis nach Barcelona. Ein Trans-Europ-Express 2.0 – ohne Umsteigen, dafür mit einer einheitlichen digitalen Buchungsplattform für alle Zugverbindungen.

All diese Themen und Vorstöße sind Teil des New Mobility Approach. Er ist unsere Antwort auf den Green Deal und bedeutet, dass wir die Themen Klimaschutz, Mobilität und Digitalisierung nicht länger getrennt betrachten. Vielmehr sollten wir sie zu einem Dreiklang verbinden, den wir immer zusammen denken – in EINEM Ansatz. Denn nur so werden wir Lösungen finden, die auf breite Akzeptanz stoßen. Und genau das ist wichtig: Nur wenn die große Mehrheit der Menschen mitmacht, haben wir eine Chance, den Klimawandel aufzuhalten.

„Die nächsten drei Jahre werden wichtig“

Digitalisierung, alternative Antriebe, automatisiertes Fahren, flexible Bedienformen: Der technologische Wandel in der Verkehrsbranche hat Fahrt aufgenommen und vollzieht sich schnell. Das VDV-Industrieforum begleitet diesen Wandel und bringt Standards auf den Weg – eine Plattform für den Austausch zwischen Herstellern, Verkehrsunternehmen, VDV und der Politik. „VDV Das Magazin“ sprach mit Rudi Kuchta (Foto). Er ist Vorsitzender des VDV-Industrieforums und leitet als Senior Vice President unter anderem die Bussparte bei MAN Truck & Bus.

Herr Kuchta, die Pandemie hat die Wirtschaft noch fest im Griff. Wie ist die Lage in Ihrem Unternehmen?

» Rudi Kuchta: Corona zeigt auch bei uns spürbare Auswirkungen. Unsere Produktion war rund sechs Wochen geschlossen. In dieser Zeit hatten wir auch eine stark rückläufige Nachfrage bei Lkw und Bussen. Unabhängig davon und weil die Verkehrsunternehmen ihre Flotten ausbauen sowie modernisieren, liegen die Produktionszahlen bei den Stadtbussen seit zwei Jahren auf hohem Niveau. Das werden wir bis vermutlich 2022 halten. Während die Investitionen in den ÖPNV auf gutem Niveau hochlaufen, ist jetzt jedoch der Markt für Reisebusse massiv eingebrochen.

Inwiefern wird die Coronakrise den Markt insgesamt verändern – auch für die Mitglieder des VDV-Industrieforums?

» Ich glaube, dass uns die aktuelle Krise dazu bringt, den strukturellen Wandel in der Nutzfahrzeugindustrie, der vor Corona eingesetzt hat, noch stärker zu forcieren – also die zunehmende Ausrichtung auf die Megatrends Digitalisierung, alternative Antriebe sowie automatisiertes Fahren und die dafür notwendigen Weichenstellungen in den Unternehmen.

Die Politik hat Wort gehalten und ein milliardenschweres Konjunkturprogramm geschnürt. Was versprechen Sie sich davon?

» Das Konjunkturpaket ist ein guter und richtiger Schritt. Wir hoffen, dass die Konjunktur damit weiterläuft, und müssen jetzt wissen, wann und wie das Geld aufgeteilt wird. Nur so können beispielsweise die Städte schnell ihre Investitionen in Richtung mehr ÖPNV lenken.

Wie können die Hersteller dazu beitragen, den ÖPNV coronasicherer zu machen und so das Vertrauen der Fahrgäste zurückzugewinnen?

» Um etwa den Arbeitsplatz von Busfahrerinnen und Busfahrern sicherer zu machen, gibt es serienmäßige Abtrennungen. Für die Fahrgäste können wir unseren Beitrag leisten, indem wir die Innenräume von Bussen und Bahnen großzügiger gestalten und

die Belüftung weiter verbessern – etwa die Luftfiltersysteme. Zu überlegen wäre auch, wie Haltestangen und -griffe designt werden können, um sie einfacher und wirtschaftlicher reinigen zu können und hygienischer zu machen. Das muss dann aber wirklich wirken und darf kein Marketing-Gag sein. Die wichtigste Maßnahme, um in Bussen und Bahnen den Abstand zwischen den Fahrgästen speziell in der Rushhour zu vergrößern und damit die Sicherheit zu erhöhen, hat die Industrie allerdings nicht in der Hand: mehr Busse und Bahnen sowie dichtere Takte.

Zwar beherrscht im Moment die Coronakrise die Branche, die Verkehrswende ist aber nicht abgesagt. Welche Lösungen und Konzepte der Hersteller werden Ihrer Meinung nach der Verkehrswende zum Durchbruch verhelfen?

» Wir befassen uns schon jetzt mit dem ÖPNV der Zukunft über das Jahr 2028 hinaus. Flexible Mobilitätskonzepte, Digitalisierung und Konnektivität spielen dabei eine Rolle – also die digitale Vernetzung der Fahrzeuge untereinander. Das könnte beispielsweise Platooning ermöglichen: Kleinere Fahrzeuge könnten auf bestimmten Abschnitten hintereinander aufgereiht automatisiert fahren. Bei den Antrieben setzen wir bei MAN Truck & Bus unter anderem darauf, den Batteriebetrieb möglichst bald auf Reichweiten von bis zu 300 Kilometern auszubauen – und das bei eingeschalteter Heizung beziehungsweise Klimaanlage. Das würde für einen Großteil, und zwar für bis zu 90 Prozent der Linien im Stadtverkehr, reichen. Bei höheren Reichweiten und längeren Strecken jenseits der 300 Kilometer ist es sinnvoll, über weitere Optionen wie zum Beispiel den Brennstoffzellenantrieb nachzudenken.

Was sind die weiteren Themen für die nächsten Jahre? Wofür setzt sich das VDV-Industrieforum ein?

» Bei unserem nächsten Treffen im September wird es natürlich um Covid-19 und die Zeit danach gehen. Weitere Themen sind der technische Wandel zu mehr Digitalisierung und die Reduktion von CO₂. Aktuell bewegt uns etwa auch die Frage, wie Busdepots für alternative Antriebe wie Elektromobilität umgerüstet werden müssen. Nicht nur bei den Antrieben wird sich der technische Wandel schnell vollziehen. Im Industrieforum besprechen wir aktuelle Entwicklungen sowie die Anforderungen an neue Systeme und Schnittstellen. Dabei legen wir auch Regularien fest. Zudem bereiten wir vor, mit welchen Forderungen wir an die Politik gehen und wie Förderungen ausgeschrieben werden können. Mit Blick auf den tiefgreifenden technischen Wandel und die anstehenden Investitionen werden die nächsten drei Jahre wichtig.



PLATTFORM FÜR PARTNER
AUS DER INDUSTRIE

VDV Industrieforum

Das VDV-Industrieforum zählt aktuell 33 Mitglieder. Es versteht sich als Plattform von Unternehmen aus unterschiedlichen Bereichen der Industrie – darunter Busse, Bahnen, Zulieferer und IT. Das Forum dient dem Austausch zwischen den Herstellern untereinander und mit dem VDV. Technische Entwicklungen werden diskutiert und Anforderungen an Systeme und Komponenten erarbeitet – mit dem Ziel, Schnittstellen zu spezifizieren, Märkte zu öffnen und den Wettbewerb zu fördern. Das heutige VDV-Industrieforum ging 2013 aus dem VDV-Förderkreis e. V. hervor, der seinerseits im Jahr 1996 vom VDV und ihm nahestehenden Unternehmen gegründet wurde. Zusammen mit dem VDV veröffentlicht das Industrieforum die Reihe „Blaue Bücher“, die anhand von zahlreichen Beispielen die Innovations- und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personenverkehrs, des Schienengüterverkehrs und der zugehörigen Unternehmen veranschaulicht.
www.vdv.de/industrieforum.aspx



VDV meldet weiteren Zuwachs bei den Mitgliedsunternehmen

Der VDV hat weiteren Zuwachs bekommen. Im ersten Halbjahr zählt der Branchenverband acht neue Mitgliedsunternehmen: Abellio, Abellio Rail Mitteldeutschland, Abellio Rail Baden-Württemberg, ErailS, Kolping-Bildungszentren Westfalen, RheinHafengesellschaft Weil am Rhein, Rurtalbus und die Schienenverkehrsgesellschaft (SVG). Insgesamt hat der Verband 561 ordentliche und 65 außerordentliche Mitglieder im In- und Ausland, darunter über 50 Verkehrs- und Tarifverbünde. „Wir können die Krise und den angestrebten Mobilitätswandel in Deutschland nur gemeinsam und mit einer starken Stimme wirkungsvoll gestalten“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Wir freuen uns, dass immer mehr Unternehmen und Organisationen der Branche das genauso sehen und sich dem Verband anschließen.“

Übersicht der Mitgliedsunternehmen beim VDV:
www.vdv.de/mitgliedsuche.aspx

Oliver Wolff als Hauptgeschäftsführer im Amt bestätigt

Oliver Wolff ist drei weitere Jahre Hauptgeschäftsführer des VDV. Das Präsidium des Verbands verlängerte seinen Vertrag vorzeitig und folgte damit einstimmig dem Vorschlag des VDV-Vorstands. „Wir wollen gerade in diesen außergewöhnlichen und unsicheren Zeiten ein wichtiges Zeichen der Kontinuität setzen und enger zusammenrücken“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann. Insbesondere die finanziellen Herausforderungen werden für die Branche in nächster Zeit erheblich zunehmen. „Deshalb ist es wichtig, dass wir weiterhin einen erfahrenen und etablierten Experten und Fachmann an der Spitze des Hauptamts haben“, so Wortmann. Oliver Wolff leitet den VDV seit 2011 und ist auch geschäftsführendes Präsidiumsmitglied.



Schlüsselbranche für die EU-Kommission

Umweltfreundlicher, intelligenter, fairer, sicherer und stärker soll Europa in der Amtszeit von EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen werden. Welche Rolle der Verkehrssektor dabei spielt, erläutert die EU-Kommissarin für Verkehr, Adina Vălean (Foto), in einem Gastbeitrag für „VDV Das Magazin“.



Vor einem Jahr präsentierte EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen eine Vision für ein grüneres, intelligenteres, faireres, sichereres, stärkeres Europa. Diese Vision stellt selbstverständlich die Grundlage für unsere Verkehrspolitik dar, und es ist für mich eine Freude und eine Ehre, diesen Politikbereich in dieser Kommission leiten zu dürfen. Als wir Ende 2019 unsere Arbeit aufnahmen, konnte keiner von uns ahnen, dass Europa – und sogar die gesamte Welt – sich bald auf etwas anderes konzentrieren würde: eine globale Pandemie. Obwohl die Krise aufgrund des Coronavirus in der Tat unsere Arbeit in der ersten Hälfte 2020 dominierte und weiterhin dominieren wird, weil wir uns von dem Virus erholen und einen erneuten Anstieg der Infektionen verhindern müssen, bleibt unsere langfristige Vision unverändert. Weder der umweltpolitische Druck noch der soziale oder wirtschaftliche Druck, der für die Prioritäten der von Ursula von der Leyen angeführten Kommission entscheidend war, hat abgenommen. Umweltzerstörung gibt es weiterhin, die soziale Ungleichheit steigt und die Krise hat unsere Wirtschaft branchenübergreifend in einem Maße getroffen, wie es zuletzt während der Weltwirtschaftskrise geschah. Es ist daher richtig, dass wir unseren Plan

weiterverfolgen und unsere Arbeit intensivieren, um unsere übergeordneten Ziele zu erreichen, das heißt die wirtschaftliche Belebung und Belastbarkeit, Vernetzung, Bekämpfung des Klimawandels und Verminderung der Umweltverschmutzung.

Bis 2050 klimaneutral

Es steht außer Frage, dass in allen Branchen die Emissionen gesenkt werden sowie der Klimawandel aufgehalten und die Umweltverschmutzung bekämpft werden müssen. Verkehr ist die Lebensader unserer Wirtschaft sowie unsere Verbindung zum Rest der Welt und zu den globalen Lieferketten. Verkehr ist jedoch auch verantwortlich für fast ein Viertel aller Treibhausgas-Emissionen in der EU – und diese steigen. Daher ist es unsere Verantwortung, entsprechend den übergeordneten Prioritäten der Kommission dieser Entwicklung entgegenzuwirken, um sicherzustellen, dass Europa bis 2050 ein klimaneutraler Kontinent wird. Dieses Ziel wird allen, ungeachtet der Art der Beförderung, große Anstrengungen abverlangen, da die Emissionen bis 2050 um 70 bis 90 Prozent reduziert werden müssen. Die gute Nachricht ist, dass der Beitrag des Verkehrssektors zur Verbesserung der Umweltleistung auf vielfältige Weise geleistet werden kann – von der För-

derung des multimodalen Transports über die Erhöhung des Anteils der mit der Bahn und Binnenschifffahrt beförderten Güter bis zur Effizienzsteigerung mittels Technologie sowie Investitionen in nachhaltige, alternative Kraftstoffe und Fahrzeuge.

Unser Verbündeter in unserem Bestreben, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten, ist die Digitalisierung, die ein weiterer Hauptschwerpunkt dieser Kommission ist. Neben großen Datenmengen hat ein modernes Verkehrssystem, in dem die digitalen Technologien intensiv verwendet werden, das Potenzial, die Güter- und Verkehrsströme zu optimieren, den Verwaltungsaufwand zu reduzieren sowie eine effizientere und kostengünstigere Nutzung der Infrastruktur und der Ressourcen zu ermöglichen.

Wir möchten, dass unsere Verkehrssysteme für alle da sind, das heißt sowohl für die Fahrgäste als auch für die im Verkehrssektor Beschäftigten. Diese Kommission wird weiterhin die Rechte der Fahrgäste schützen, so wie wir es auch während der Pandemie getan haben. Ich bin stolz darauf, dass Europa weltweit den besten Schutz der Fahrgäste sicherstellt, und ich beabsichtige, dass dies in meiner Amtszeit so bleibt.

All unsere Maßnahmen im Verkehrssektor zielen selbstverständ-

lich darauf ab, die Sicherheit für jede Art der Beförderung zu gewährleisten. Diesbezüglich werden wir nie einen Kompromiss eingehen, sondern immer anstreben, die Sicherheit noch mehr zu erhöhen. Hier denke ich insbesondere an die Sicherheit auf unseren Straßen, auf denen jedes Jahr zu viele Menschen unnötigerweise ihr Leben lassen, sowie an die Sicherheit auf den Fischereifahrzeugen. Die Menschen und ihre Sicherheit stehen auch im Mittelpunkt unserer Anstrengungen, die Reisedienstleistungen sicher wieder aufzunehmen, nachdem wir hoffentlich das Schlimmste der Pandemie überstanden haben. Wir möchten, dass die Europäer unter hohen Sicherheitsbedingungen wieder beginnen können zu reisen. Sowohl die Fahrgäste als auch die im Verkehrssektor Beschäftigten müssen geschützt werden. Daher haben wir bereits Richtlinien und Empfehlungen für die unterschiedlichen Beförderungsarten vorgelegt, in denen beschrieben wird, wie das Risiko für beide Gruppen verringert werden kann.

Unser Verkehrssystem muss auch für diejenigen da sein, die es am Leben hält, das heißt für die zwölf Millionen Menschen, die in diesem Sektor beschäftigt sind. In der Pandemie hat sich gezeigt, wie wichtig ihre Arbeit ist, die nicht immer unter den besten Bedingungen ausgeführt wird – sei es die Lkw-Fahrer, denen sichere Parkplätze fehlen, oder die Seemänner, die länger als vertraglich festgelegt auf Schiffen bleiben müssen. Aus diesem Grund wird diese Kommission auch prüfen, wie die Arbeitsbedingungen für die im Verkehrssektor Beschäftigten verbessert werden können und wie der Beruf attraktiver gemacht werden kann, insbesondere in den Branchen, in denen ein erheblicher Mangel besteht, zum Beispiel im Seeverkehr.

Auf Lösungen drängen

Die gegenwärtige Pandemie hat auch offenbart, wie stark die Wirtschaft der EU von globalen Lieferketten abhängig ist und welche Schlüsselrolle der Verkehr spielt – sei es in der Form von Verbindungen per Luft, über die

See oder über Land. Globale Herausforderungen, zum Beispiel den Klimawandel oder eine bessere Vernetzung mit der übrigen Welt, kann die EU nicht alleine bewältigen. Als ein starker Befürworter des Multilateralismus kann Europa jedoch auf die von uns gewünschten Lösungen drängen. Das beste Beispiel hierfür ist unser Bestreben, die internationalen Regelungen der zuständigen Agenturen der Vereinten Nationen zur Reduzierung der Emissionen und zur Erhöhung der Sicherheit in der Luftfahrt und im Seeverkehr mitzugestalten. In den nächsten fünf Jahren wird die Kommission hier weiterhin präsent sein und sich für gemeinsame Maßnahmen zur Überwindung gemeinsamer Herausforderungen engagieren sowie auf deren Umsetzung drängen. Es wird nicht immer einfach sein und wir werden wahrscheinlich nicht all unsere Ziele erreichen, aber wir werden bei diesen internationalen Themen nicht lockerlassen.

Dank der besseren Vernetzung können die Bürger der EU sich intensiver sozial engagieren. Jeder Bürger in der EU hat das Recht auf Mobilität. Wir können die Weise, in der wir uns fortbewegen, ändern, aber wir werden uns immer fortbewegen. Es ist jedoch wichtig, dass

wir dafür Sorge tragen, dass wir diesen Weg nicht alleine gehen. Es ist wichtig, dass wir auf die Leute vor Ort hören. Ich hoffe, dass unsere transparente Vorgehensweise dazu führen wird, dass die verschiedenen Akteure, sei es die Industrie, die Zivilgesellschaft oder die einzelnen Bürger, sich beim Bauen des künftigen Verkehrssystems der EU einbringen werden.

In meiner Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, die demnächst veröffentlicht wird, werde ich meine Vision zur Änderung unserer Verkehrs- und Mobilitätssysteme für die nächsten Jahrzehnte vorstellen. Ich lade jeden ein, der ein Interesse an dieser Reise hat, seine Ideen mit uns zu teilen. Gemeinsam werden wir erfolgreich unseren Verkehrssektor grüner, intelligenter, sicherer, fairer, wettbewerbsfähiger und widerstandsfähiger gestalten.

Basler Flaniermeile zwischen Tram und Velo



Marktplatz und Rathaus:
Die Basler City präsentiert
sich weitgehend autofrei.

Die Innenstädte mit ihren gewachsenen Stadtkernen den Fußgängern zurückgeben, neue Lebensqualität in Flaniermeilen bieten: International wird in immer mehr Metropolen über die Verkehrswende nachgedacht. Die Schweizer Stadt Basel hat das bereits vor fünf Jahren gemacht – und hat sich längst an die neuen Freiheiten sowie die Einschränkungen für den Autoverkehr gewöhnt. Jetzt fordert die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger noch mehr umweltfreundliche Mobilität.

Verwinkelte Gassen, malerische Plätze, ehrwürdige historische Gebäude: Von der Mittleren Brücke, einem der ältesten Rhein-Übergänge zwischen Bodensee und Nordsee, zieht sich die Altstadt Basels über den Markplatz mit dem mächtigen, reich verzierten Rathausbau einen Hügel hinauf bis zum 1.000 Jahre alten Münster mit seinen zwei markanten gotischen Türmen in rotem Sandstein und bis zum geschäftigen Barfüsserplatz mit der Barfüsserkirche. Dieser ist ein Knotenpunkt im Netz der Basler Straßenbahn, die dort nur Tram heißt, genauer: „das Tram“. Die grünen Bahnen, die den Altstadt-kern fast im Minutentakt auf mehreren Linien mit höchstens 30 Stundenkilometern durchfahren, sind das einzige Verkehrsmittel, das hier über Tag zugelassen ist. Seit Anfang 2015 gehört das Zentrum Basels beiderseits des Rheins ausschließlich den Fußgängerinnen und Fußgängern – mit geregelten Ausnahmen für Anwohner, Taxis, mobilitätseingeschränkte Menschen und Notfalldienste. Selbst Fahrräder, für den Schweizer „Velos“, sind in der reinen Fußgängerzone nicht erlaubt – und müssen geschoben werden. Um den Kern herum gibt es „Bewegungs-zonen“ für Fußgänger und Radler mit drei Routen. Auch hier: strikter Vorrang für alle Bewegungen zu Fuß, und fürs Velo gilt maximales Tempo 20.

Umschlag vom Güterzug aufs Rad

Die Anlieferung für die Geschäfte in der City mit motorisierten Fahrzeugen ist montags bis samstags zwischen 5 und 11 Uhr möglich, auch mit Lkw. Doch die umweltbewussten Schweizer entdecken auch für die Warentransporte Möglichkeiten ohne Treibhausgas-Emissionen. Rikscha-Taxis oder „Cargo-Velos“, die südlich der Altstadt vom Güterbahnhof Basel-Wolf im Vorfeld des Bahnhofs Basel SBB und vom dortigen „Cityhub Basel“ aus die Geschäfte in der Fußgängerzone bedienen. Unfassbar für deutsche Verhältnisse: Hier gibt es den Güterumschlag von der Eisenbahn auf das Fahrrad.

Das Wort „autofrei“ weist Daniel Hofer, Sprecher des Bau- und Verkehrsdepar-

tements des Kantons Basel-Stadt, höflich, aber mit Nachdruck zurück: „Ziel des Verkehrskonzepts Innenstadt war in erster Linie eine attraktive, fußgängerfreundliche Innenstadt und nicht eine starke Reduktion des Autoverkehrs in Basel.“ Realisiert wurde das Verkehrskonzept 2015 nach einem lange umkämpften Beschluss der über ein Jahrzehnt durchgehend regierenden rot-grünen Mehrheit im „Großen Rat“, dem Stadtparlament. Schon zuvor seien, so Hofer, in der Innenstadt relativ wenig Pkw unterwegs gewesen. Doch Fotos aus der Zeit zeigen die Basler Innenstadt vom Auto beherrscht, nicht anders als anderswo: In der Freien Strasse, einer der beiden Nord-Süd-Achsen im linksrheinischen Zentrum, sind die Straßenränder zugeparkt, auf der Fahrbahn das übliche innerstädtische Stop-and-go. Und der Münsterplatz, heute eine Oase der Ruhe, war früher Blech an Blech zugeparkt. Das Zentrum Basels ist überschaubar, und so sind die Wege von den Parkplätzen außerhalb in die City meist kurz geblieben, betont Hofer. Zudem können Autofahrer seit 2016 ihr Auto in einem der fünf staatlichen Parkhäuser abstellen und die Basler Innenstadt mit einem speziellen City Park & Ride Kombi-Ticket für Tram und Bus erkunden.

Die Basler Verkehrsbehörde spricht statt von autofrei lieber vom „stadtverträglichen Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden“ und bilanziert: „Basel-Stadt entwickelt die Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr, für Velofahrende sowie für Fußgängerinnen und Fußgänger konsequent weiter und entlastet die Straßen und die öffentlichen Räume dadurch von Lärm- und Schadstoffemissionen.“ Das im lokalen Basler Umweltschutzgesetz formulierte Ziel, die Verkehrsleistung des Autoverkehrs im Kanton Basel-Stadt – im Jahr 2015 lag er bei 22 Prozent – bis dieses Jahr um zehn Prozent zu verringern, wurde aber noch nicht erreicht. Die letzte Messung lag bei minus sechs Prozent, allerdings schon vor zwei Jahren.

Natürlich habe es anfangs „Verhärtungen“ gegeben, erinnert sich Mathias F. ➔



Geschäfte in der Basler Fußgängerzone erhalten ihre Waren per „Cargo-Velo“. Zum Teil werden die Güter von der Eisenbahn auf das Fahrrad umgeschlagen.

Böhm, Geschäftsführer des privat organisierten City-Managements „Pro Innerstadt Basel“: „Wenn man Verbote mit komplizierten Regelwerken durchsetzen will und vorerst kein wirklicher Mehrwert ersichtlich ist – Stichwort Aufwertung/Gestaltung, ist das immer schwierig.“ Aber die Denkweisen der Menschen hätten sich in Zeiten des Klimaschutzes und mit den Erfahrungen der verkehrsberuhigten Innenstadt durchaus geändert: „Heute honorieren die Bürger, dass sie überall in der City zu Fuß hingehen können, und die Warenanlieferungen funktionieren nun auch gut.“ Eine Einschätzung, die auch Patrick Erny vom Gewerbeverband Basel-Stadt als Sprachrohr der regionalen Klein- und Mittelständler prinzipiell teilt: „Der Verband hat die Einführung eines Verkehrskonzepts Innenstadt von Beginn weg grundsätzlich unterstützt. Wir haben uns aber dafür eingesetzt, dass die Umsetzung so gewerbefreundlich und unbürokratisch wie möglich vonstatten geht. Klar ist: Unternehmen, die im Perimeter (der autofreien Zone, Anm. d. Red.) ansässig sind, oder Unternehmen, die dort

Aufträge erledigen, müssen unbürokratisch Zufahrtsbewilligungen erhalten.“ Das Gewerbe in- und außerhalb der Innenstadt habe sich mit den Einschränkungen für den

motorisierten Individualverkehr arrangiert. Das sei jedoch nicht immer so gewesen. „Bei einer ersten, viel restriktiveren Fassung des Verkehrskonzepts Innenstadt konnten wir genügend Druck aufbauen, dass diese gar nie in Kraft trat, sondern nochmals grundlegend überarbeitet wurde.“ In Gesprächen mit den zuständigen Ämtern und über parlamentarische Vorstöße seien Erleichterungen herbeigeführt worden, etwa mit einer Ausweitung der Güterumschlagszeiten, mit einer Verkleinerung des für das Innenstadtkonzept ursprünglich vorgesehenen Bereichs sowie mit besonderen Regelungen für Veranstalter oder Gewerbetreibende mit verderblichen Waren. „Das funktioniert unterdessen ganz gut.“ Doch ob Geschäfte, Cafés und Restaurants von der Flaniermeile in historischer Kulisse seitdem bei ihren Umsätzen profitieren, vermag niemand zu sagen. Grund dafür ist der „Frankenschock“ und der Strukturwandel: Die massive Aufwertung des Schweizer Franken gegenüber dem Euro führt seit Anfang 2015 zu erheblichen Rückgängen im Einkaufs- und Gastronomie-Tourismus aus dem grenznahen Frankreich und Deutschland.

Verschönerung dauert noch lange

Einig sind sich Gewerbeverband und City-Management, dass – wie es Patrick Erny formuliert – das Projekt der fußgängerfreundlichen Innenstadt „falsch aufgegleist wurde“. „Die Rahmenbedingungen hinken hinterher. Zuerst



wurde das Verkehrskonzept Innenstadt umgesetzt und danach wurde begonnen, die Innenstadt aufzuwerten: neuer Belag, mehr Sitzgelegenheiten, Trottoirabsenkungen etc. Ein Prozess der noch viele Jahre andauern wird.“ Auch seien die Gebühren in den Parkhäusern rund um die verkehrsberuhigte Innenstadt zu hoch.

Verkehrspolitik verspürt Rückenwind

Nicht unumstritten ist die Rolle des ÖPNV im den Fußgängern vorbehaltenen Zentrum. Mathias F. Böhm: „Wir haben wie fast überall in der Schweiz in Basel natürlich ein hervorragendes Angebot von Bussen und Bahnen, doch in der Fußgängerzone wird das manchmal schon als übermassiert empfunden.“ Erny bestätigt: „Da ist schon von der ‚Grünen Wand‘ die Rede, wenn ein Tram nach dem anderen durch die engen Innenstadtgassen rollt.“ Hier werde nach entlastenden Lösungen gesucht. Grundsätzlich kann die städtische Verkehrs-

politik aber Rückenwind für sich verbuchen. Im Februar scheiterte der vom Gewerbeverband initiierte Versuch, per Bürgerentscheid die Eingengungen des Autoverkehrs von drastischen Tempolimits über Straßensperrungen bis hin zu schrumpfenden Parkplatzzahlen zu lockern. „Zämme besser“, zusammen besser: Gemeinsamkeit mit dem Auto, sollte das heißen. Dabei ging es nicht um die Altstadt, sondern den gesamten Stadtkanton Basel. Doch eine knappe Mehrheit entschied sich für den Gegenvorschlag der rot-grünen Rathauskoalition, der den umweltfreundlichen Verkehr ohne Diesel und Benziner im Laufe der Jahre auf hundert Prozent erhöhen will. Ein „Donnerschlag in der Basler Verkehrspolitik“, kommentierte die Neue Zürcher Zeitung und analysierte: „Ein strengeres Gesetz gibt es nirgendwo in der Schweiz. Es würde aber erstaunen, wenn ähnliche Forderungen in anderen Städten nicht auch schon bald aufkämen.“

GRENZENLOS



Keine Zukunft für Diesel und Benziner: In einer lokalen Volksabstimmung haben die Basler mehrheitlich gegen eine Lockerung des strikten Autoverbots in der City votiert.



„Heute honorieren die Bürger, dass sie überall in der City zu Fuß hingehen können, und die Warenanlieferungen funktionieren auch gut.“

Mathias F. Böhm,
Geschäftsführer „Pro Innerstadt Basel“

ANZEIGE

DSHIELD®
BY HANSEN

Über 15 Modelle - weitere folgen!

hansen
technologie · elektronik · licht

Die Fahrerschutzscheibe für Busse im ÖPNV.

Schon ab **525,- EUR***
pro Bausatz

* je nach Abnahmemenge und Modell.

✓ ABG und Prüfsiegel

Abnahmefähig von TÜV/DEKRA und anderen Prüfeinrichtungen

✓ Diverse Modellvarianten

Für alle namhaften Marken!
Individualentwicklungen möglich

✓ Große Mengen lieferfähig

Bis zu 150 Bausätze pro Woche





Du bist nicht allein!

www.ubskm.de

Hier bekommst Du Hilfe:
www.kein-kind-alleine-lassen.de

Auf Hilfsangebote aufmerksam gemacht

Abstand halten, aber mit offenen Augen und Ohren: Kinderschützer sind besorgt, dass familiäre und sexuelle Gewalt während der Coronazeit zunehmen. In solchen Fällen finden Kinder und Jugendliche über eine Website schnell Hilfe und auch Erwachsene Rat. Das Angebot „Jetzt kein Kind alleine lassen“ ist eine Initiative des Unabhängigen Beauftragten für Fragen des sexuellen Kindesmissbrauchs der Bundesregierung, Johannes-Wilhelm Rörig. Auch Verkehrsunternehmen haben dazu beigetragen, andere auf die Hilfsangebote aufmerksam zu machen. Das ging beispielsweise über Faltblätter und Plakate, die von der Netzpräsenz der Initiative ausgedruckt und am Arbeitsplatz oder in Fahrzeugen aufgehängt werden konnten. Beispielsweise hat die BVG im Nachrichtenbereich unter bvg.de die Kampagne vorgestellt und kostenlos Anzeigenplatz in ihrem Kundenmagazin zur Verfügung gestellt. Die Stadtwerke Bonn haben in ihrem Fahrgast-TV auf das Thema hingewiesen und den Spot „Anrufen hilft“ der oscarprämierten Regisseurin Caroline Link gezeigt. Auch in Bussen der Stadtwerke Augsburg wurde auf dieses wichtige Thema aufmerksam gemacht.

→ www.kein-kind-alleine-lassen.de; #keinkindalleinlassen

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

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

Redaktion VDV:

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

Anschrift der Redaktion:

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

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

Realisierung, Text und Redaktion:

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

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Projektleitung und Anzeigen:

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

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2020

Termin

6. und 7. Oktober 2020

2. BME/VDV-Gleisanschluss-Konferenz, Leipzig

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

→ www.vdv.de/termine.aspx

Termin

27. bis 30. April 2021

Innotrans 2021 in Berlin

Die internationale Leitmesse für Verkehrstechnik wurde coronabedingt auf das kommende Jahr verschoben. Das Motto lautet nach wie vor „The Future of Mobility“.

→ www.vdv.de/termine.aspx

Die nächste Ausgabe von

„VDV Das Magazin“

erscheint Ende September 2020.

Unser Online-Magazin finden Sie unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

Die VDV VerbandsApp gibt es unter:

→ app.vdv.de

Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

twitter.com/VDV_Verband

Bildnachweise:

Leipziger Gruppe (Titelmotiv)

Basel Tourismus (26-27); Sebastian Berger (15); Valentin Brandes (7, 20); EU/Dati Bendo (24); Michael Fahrig/Frederic Schweizer (15); Fionn Große (9); iStock/alvarez (14); iStock/photogearch (29); iStock/omersukrugoksu (29); Eric Kemnitz (14); Ben Koechlin (28); Leipziger Gruppe (2, 4-5, 6-9); MAN Truck & Bus (22-23); Messe Berlin GmbH (30); Norddeutsche Eisenbahn Niebuß GmbH (2, 16-19); picture alliance/Keystone (28); stock.adobe/askaja (25); stock.adobe/industrieblick (30); stock.adobe/MKS (20-21); stock.adobe/simon (2); stock.adobe/sodawhiskey (10-11); stock.adobe/tostphoto (10-11); stock.adobe/undrey (25); stock.adobe/Westwind (13); VDV/Marcus Schlaf (2, 10); VDV (3, 23)

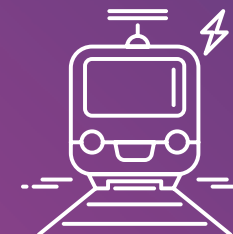
„VDV Das Magazin“ erscheint alle zwei Monate (sechsmal im Jahr). Alle im Magazin erscheinenden Beiträge und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist die Verwertung ohne die Zustimmung des Herausgebers nicht zulässig. Das gilt vor allem für Vervielfältigungen,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

hypermotion

10. – 12. 11. 2020, Frankfurt am Main

Containern
das Sprechen
beibringen?

Say **hy** to
Hypermotion.
hypermotion.com/teilnehmen



CROSSWAY LOW ENTRY NATURAL POWER

NATUR LIEGT IN DER LUFT



NACHHALTIG VON NATUR AUS

- Um das Zweifache verringerte Geräuschemissionen, NO_x-Emissionen um mehr als ein Drittel reduziert und Partikelaustritt im Bereich von Null
- Erhältlich mit Biomethan-Antrieb für bis zu -95% CO₂
- Keinerlei Verkehrsbeschränkungen auf innerstädtischen Straßen im Stadt- und Nahverkehr

OPTIMIERTE GESAMTBETRIEBSKOSTEN

- Niedrigere Kraftstoffkosten durch den neuen Cursor 9 Natural Power Motor mit 265 kW (360 PS)
- Einfache Wartung und bewährte Zuverlässigkeit der Crossway Baureihe

INTELLIGENTE KONZEPTION

- Branchenweit niedrigste Gesamthöhe von 3,21 Metern durch patentierte Vollintegration der Gasbehälter im Dach, die perfekte Lösung für jede Strecke
- Konstruiert für maximale Fahrstabilität

KOMFORT UND ZUGÄNGLICHKEIT

- Einfacher Ein- und Ausstieg für einen zügigen Fahrgastfluss
- Barrierefreier Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen
- Klima- und Lichtkomfort für Wohlbefinden an Bord



INTERCITY 2018

IVECO BUS

Anbieter: Iveco Magirus AG, Nicolaus-Otto-Straße 27, 89079 Ulm

Ihr Partner für nachhaltigen Transport