

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 05 | 2022

Reaktivierung von Schienenstrecken:

Die Zeit ist reif für ein Comeback

Seite 6

Deutschlandticket: Zeitenwende
mit offenen Finanzierungsfragen

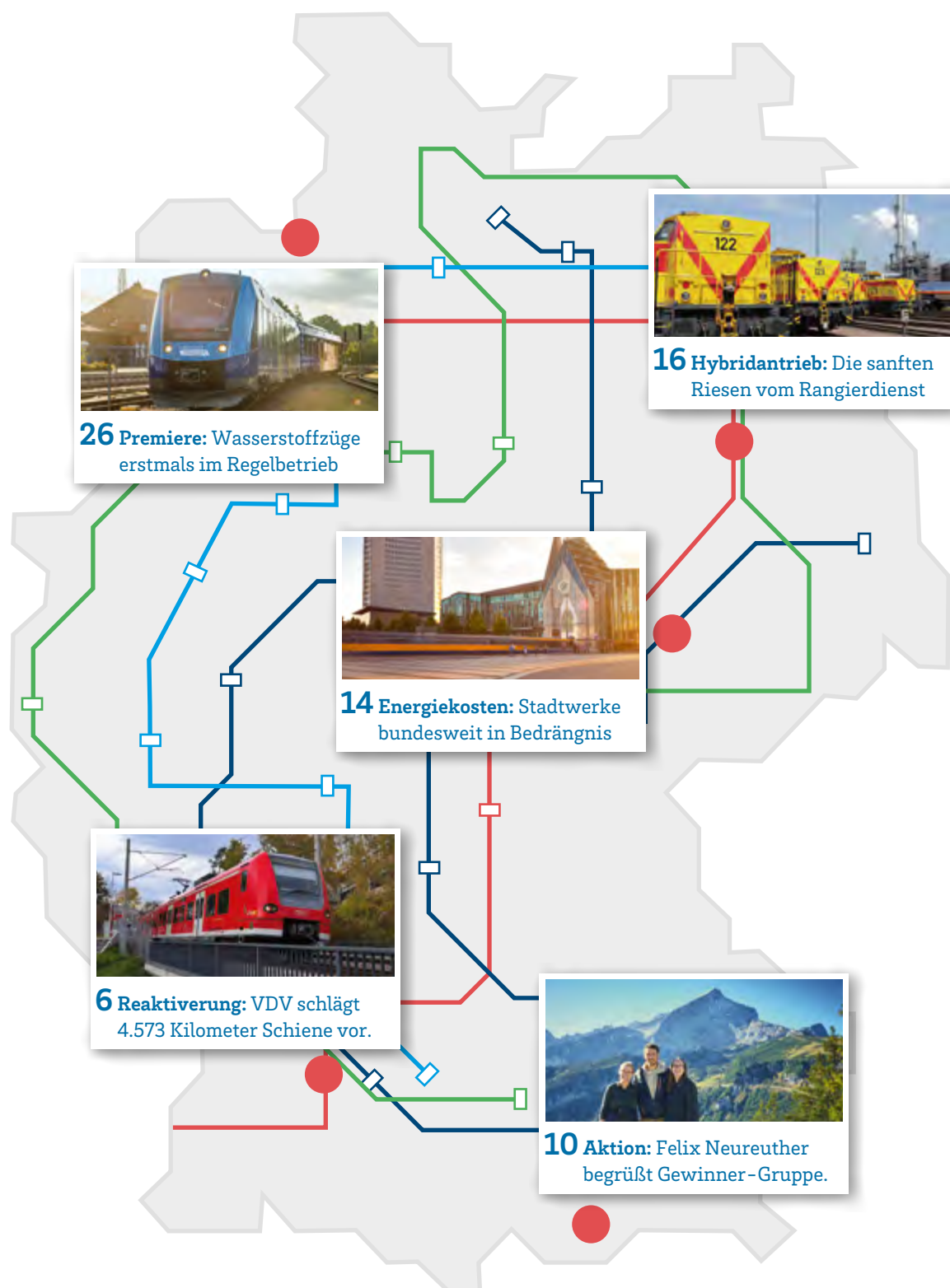
Seite 12

Eigener Gleisanschluss: In der
Wirtschaft wächst das Interesse

Seite 22

Wasserstoffzüge: Weltpremiere
im Linienverkehr hinterm Deich

Seite 26



Nahverkehr mitten in der Zeitenwende



Der Ausgleich gestiegener und noch nicht absehbarer Kosten steht in der Verkehrsbranche in den kommenden Monaten an erster Stelle: Kosten für die Energiepreise infolge des russischen Angriffskriegs und für zu erwartende Tarifabschlüsse. Hinzu kommen die Verluste von Fahrgeldeinnahmen durch die Pandemie und nicht zuletzt durch das beschlossene Deutschlandticket zum Preis von 49 Euro. Ohne die finanzielle Unterstützung von Bund und Ländern wird das alles nicht zu stemmen sein.

Es bleibt dabei: Wir werden das Deutschlandticket so schnell wie möglich umsetzen. Dadurch vereinfacht sich für unsere Fahrgäste der Zugang zu Bussen und Bahnen, und der ÖPNV wird insgesamt attraktiver. Die Einführung des Tickets steht und fällt für uns jedoch mit den entsprechenden Anpassungen bei der Nachschusspflicht und der Dynamisierung des Ticketpreises sowie der Tarifausgleichsleistungen. Die mit dem Deutschlandticket verbundenen Einnahmeverluste und Zusatzkosten müssen vollständig und dauerhaft von Bund und Ländern ausgeglichen werden. Auf Basis der aktuellen Beschlüsse

ist das noch nicht so. Deshalb entsteht für die Branche ein nicht absehbares finanzielles Risiko in Milliardenhöhe. Als wirtschaftlich verantwortliche Unternehmer können wir das nicht einfach ignorieren. Es ist unternehmerisch daher momentan nicht zu verantworten, ohne flankierende politische Beschlüsse zur Finanzierung die Einführung des Deutschlandtickets voranzutreiben. Einen Verlust können weder die Verkehrsunternehmen noch ihre Aufgabenträger, wie zum Beispiel Städte und Gemeinden, aus eigenen Mitteln ausgleichen. Wir reden dabei nicht über Zuschüsse, sondern über die Erstattung von ganz realen Kosten.

Wir als Branche wollen nach Kräften zügig Klarheit für unsere Fahrgäste schaffen. Eine Übernahme des Risikos zu unseren Lasten können wir jedoch nicht akzeptieren.

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial

Nahverkehr mitten in der Zeitenwende

4 VDV im Bild

VDV-Mitglieder helfen Ukraine: Die ersten 33 Busse sind da.

6 Titelstory

Neues Leben auf alten Strecken

Seite 8: Drei Fragen an Dr. Martin Henke zur Reaktivierung von Bahnstrecken

10 Aktuell

Gewinnspiel: Zu Felix Neureuther ging es hoch hinaus.

12 Aktuell

Politische Beschlüsse stehen Start des Deutschlandtickets im Weg.

14 Aktuell

LVB-Chef U. Middelberg erläutert Energiepreis-Situation in Leipzig.

16 Hintergrund

Die MEG treibt die Entwicklung von Hybrid-Rangierloks voran.

20 Aus dem Verband

„Blaues Buch“ zur Differenzierten Bedienung neu aufgelegt

22 Aktuell

In der Wirtschaft wächst wieder das Interesse am Gleisanschluss.

24 Aus dem Verband

Kombinierter Verkehr hat nun Planungssicherheit bis 2026.

26 Unterwegs im Netz

evb fährt als weltweit erste Bahn planmäßig mit Wasserstoffzügen.

30 Zu guter Letzt

Rhätische Bahn holt sich Rekord für den längsten Personenzug der Welt.



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

VDV-Mitglieder helfen der Ukraine: Die ersten 33 Busse sind da

Seit dem Sommer haben städtische Verkehrsunternehmen und private Busbetreiber 33 Linienbusse für die Ukraine gespendet. Weitere Unternehmen haben zusätzliche Fahrzeugspenden bereits in Aussicht gestellt. Kiews Bürgermeister Vitali Klitschko (Foto) bedankte sich per Videobotschaft: „Liebe Freunde aus Deutschland, in diesen für unsere Stadt schwierigen Kriegszeiten schätzen wir Ihre Hilfe sehr.“ Vorausgegangen war eine Bitte des Bundesverkehrsministeriums und der Stadt München, die von ihrer Partnerstadt Kiew kontaktiert worden war. Bei den Bussen handelt es sich um komplett einsatzfähige Fahrzeuge mit TÜV-Zulassung. Sie waren als Reserve vorgesehen oder sollten verkauft werden. Unterstützt von der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und vom VDV hat die Stadt München die Aktion koordiniert und die Busse schwerpunktmäßig nach Kiew geliefert. Zudem haben einige Unternehmen ihre Fahrzeuge in Eigeninitiative in die Ukraine gebracht. Dort besteht nach wie vor ein großer Bedarf an Transportmitteln. Deshalb hat der VDV eine erneute Abfrage unter seinen Mitgliedsunternehmen gestartet. „Als Unternehmen der öffentlichen Daseinsvorsorge ist es für uns eine Selbstverständlichkeit, dass wir die Ukraine im Rahmen unserer Möglichkeiten unterstützen“, sagt Werner Overkamp, Chef der STOAG Stadtwerke Oberhausen und VDV-Vizepräsident für den Bereich Bus. Auch an anderer Stelle beteiligen sich zahlreiche VDV-Unternehmen an der „Ukraine-Hilfe“. Im Rahmen einer Aktion von Bund, Ländern und der Verkehrsbranche wurde ein Fahrzeugpool von rund 300 Bussen gebildet, um Flüchtlinge nach Deutschland zu bringen. Weitere Infos zur Aktion unter: www.vdv.de/busse-ukraine

4.573

KILOMETER SCHIENE

könnten laut VDV reaktiviert werden. So würden in den Mittelzentren etwa 1,3 Millionen und insgesamt fast fünf Millionen Menschen eine Schienenanbindung erhalten.

Schönbuchbahn: Auf der im Jahr 1996 reaktivierten Nebenstrecke zwischen Böblingen und Dettenhausen werden in Zukunft 14.000 Fahrgäste pro Tag erwartet.

Neues Leben auf alten Strecken

Die Klimaziele Deutschlands sind ehrgeizig – und im Verkehrsbereich wohl nur zu erreichen, wenn alle Anstrengungen für einen attraktiven Schienenverkehr unternommen werden. Selten war die Zeit günstiger, stillgelegte Bahnstrecken wiederzubeleben. In nahezu allen Regionen Deutschlands schlummert Potenzial. Der VDV fordert jedoch mehr Tempo. Nach einem Jahr „Ampelregierung“ ist die Reaktivierungsbilanz ernüchternd: null Kilometer. Reaktivierungen können auch den Güterverkehr und die Verlagerung von Transporten auf die Schiene voranbringen.

Es war einmal eine alte Eisenbahnstrecke. Auf der fuhr viele Jahre keine Züge mehr, so dass Dornen und Gestrüpp über die Gleise wucherten. Doch die Menschen wollten Zug fahren. Sie rissen die Dornen und das Gestrüpp einfach raus. Kilometer für Kilometer. Für einen Taler kauften sie sich ihre alte Eisenbahnstrecke zurück und küssten sie wach. Die alte Strecke erhielt eine Oberleitung und an manchen Stellen ein zweites Gleis. So konnten immer mehr Züge immer

öfter fahren – auch elektrisch. Und so wollten immer mehr Menschen auf der Bahnstrecke Zug fahren, wo einst Dornen und Gestrüpp wucherten.

Die Historie der Schönbuchbahn klingt wie ein Märchen, ist jedoch eine ganz reale Erfolgsgeschichte. Was 1996 nach jahrzehntelangem Verkehrsschwund und Dornröschenschlaf begann, hat sich zur erfolgreichsten Nebenbahn Baden-Württembergs entwickelt. 120 Millionen Euro hat der Ausbau gekostet – unterstützt mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Vom Start weg wurde die prognostizierte Zahl von täglich 2.500 Fahrgästen deutlich übertroffen. Nach einem Jahr Betrieb lag sie 1997 bei 5.000, zuletzt bei 10.000. Für die Zukunft erwartet der Zweckverband Schönbuchbahn, dass 14.000 Fahrgäste pro Tag auf der 17 Kilometer langen Strecke zwischen Böblingen und Dettenhausen unterwegs sind.

Stilllegungen und Entwidmungen stoppen

Geschichten wie diese warten in vielen Regionen Deutschlands darauf, geschrieben zu werden. Der VDV und die Allianz pro Schiene schlagen die Reaktivierung von 4.573 Kilometern Schiene vor, die sich auf 277 Strecken verteilen – 17 davon in die Nachbarländer. Viele Strecken sind noch als Verkehrsstrassen verfügbar. Deshalb fordert der VDV ein Moratorium, vorhandene Strecken nicht weiter stillzulegen oder zu entwidmen. „Man sollte so ein wertvolles Gut wie Eisenbahnstrecken in der Fläche nicht für andere Zwecke nutzen“, erklärt Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahnverkehr. In einer kürzlich aktualisierten Broschüre listet der VDV 332 Städte und Gemeinden auf, die durch die vorgeschlagenen Reaktivierungen ans Bahnnetz angeschlossen werden könnten. Insgesamt 3,4 Millionen Menschen in den bisher überhaupt nicht angeschlossenen Städte würden so einen schnelleren Zugang zur Schiene erhalten. Von ihnen leben 1,3 Millionen in Mittelzentren, die derzeit keinen genutzten Bahnanschluss haben.

Neben dem geringen Flächenbedarf sowie der Verbesserung von Mobilität und Erreichbarkeit gibt es ein weiteres gewichtiges Argument für die Reaktivierung von Schienenstrecken: die Aufwertung einer ganzen Region. „Reaktivierungen können Kommunen in vielerlei Hinsicht stärken“, erläuterte Prof. Corinna Salander vom Bundesinstitut für Zukunftsforschung im Schienenverkehr auf der VDV-Reaktivierungskonferenz: „Sie bieten Anbindung, Vernetzung und steigern die Attraktivität als Lebens- und Wirtschaftsstandort.“ Dass Reaktivierungen besonders in ländlichen Räumen „eine strukturpolitische Wirkung“ entfalten und „eine Signalwirkung als Investition in die Zukunftsfähigkeit einer Region“ haben, zeigt auch eine aktuelle Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) auf. ➔

Streckenertüchtigung am Teutoburger Wald: Zwischen Ibbenbüren und Versmold sind wieder Güterzüge unterwegs – wie von der Lappwaldbahn (l.).

Der „Haller Willem“ (r.) wurde im Jahr 2005 reaktiviert. Inzwischen nutzen bis zu 2.500 Fahrgäste täglich die Züge der Nordwestbahn zwischen Bielefeld und Osnabrück.



Unterdessen zieht es nicht nur die Menschen, das hat das 52 Millionen Mal verkaufte 9-Euro-Ticket im Sommer gezeigt, sondern auch die verladende Wirtschaft wieder zu den Zügen. „Der Wind hat sich gedreht“, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann auf der Reaktivierungskonferenz: „Wenn wir mit Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern sprechen, scheint die Anbindung ans Schienennetz ein neuer Wert und Standortfaktor zu werden.“ Mittelständische Unternehmen – viele davon in ländlichen Gegenden – haben ein Transportaufkommen, das für die Eisenbahn prädestiniert ist. Dennoch wurden sie von der Schiene abgehängt. Der VDV setzt sich deshalb dafür ein, auch den Güterverkehr stärker einzubeziehen und fordert ein eigenes Budget zur Reaktivierung von Güterzugstre-

cken (siehe Interview). Bisweilen kann der Güterverkehr sogar eine Vorreiterrolle für den Personenverkehr übernehmen. Beispiel Lappwaldbahn: Die im Bereich Infrastruktur und Schienengüterverkehr tätige Unternehmensterngruppe mit Stammsitz in Weferlingen bei Helmstedt hat gleich drei Strecken in Eigenleistung mit „viel Handarbeit“, so Geschäftsführer Kai Ebert, ertüchtigt und reaktiviert – darunter die Verbindung zwischen Ibbenbüren beziehungsweise dem Hafen Ibbenbüren-Dörenthe am Dortmund-Ems-Kanal und Versmold. Der Hafen ist über ein Stichgleis an die Strecke der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) über Lengerich und Gütersloh nach Hövelhof angeschlossen, auf der neben touristischen Zugfahrten ausschließlich Güterverkehr betrieben wird. Wenige Kilometer hinter

Versmold wird auf dem Abschnitt Harsewinkel über Gütersloh nach Verl ab Ende 2025 der Personenverkehr wieder aufgenommen. Nach baubedingten Streckensperrungen im vergangenen Jahr gewinnt der Güterverkehr bei der Lappwaldbahn an Fahrt. Für 2023 rechnet Geschäftsführer Kai Ebert mit einer Verdopplung der Tonnage auf seinen Strecken.

Weitere Projekte werden vorbereitet

Auch andernorts nutzt die Eisenbahn ihre Chancen nach Streckenreaktivierungen. Der „Haller Willem“ – ebenfalls am Teutoburger Wald –, die Bentheimer Eisenbahn in der Nähe der deutsch-niederländischen Grenze, die Nordbahn in Schleswig-Holstein, die Zschopautalbahn im Erzgebirge: Das sind nur wenige Beispiele auf einer Liste erfolgreich reaktivierter Schienenstrecken. Fortsetzung folgt: Die Deutsche Bahn kündigte 2021 an, in den kommenden Jahren gemeinsam mit Ländern und Aufgabenträgern zunächst 20 Strecken mit einer Länge von 245 Kilometern wiederbeleben zu wollen. Diese Projekte befinden sich in unterschiedlichen Phasen der Umsetzung. Während einige schon im Bau sind, wird an anderen geplant. Für einen weiteren Teil führen die Länder die notwendigen Machbarkeitsstudien durch.

Luft nach oben hat die Bundesregierung, die in ihrer Koalitionsvereinbarung den Willen bekräftigt hat, Strecken zu reaktivieren: Im ersten Jahr der „Ampel“ wurde kein einziger Kilometer wieder in Betrieb genommen. Einer der Gründe sind zu wenig Regionalisierungsmittel – ein weiteres Thema, bei dem der Bund im Wort steht. „Wir brauchen den Schulterschluss aller staatlichen Ebenen“, sagte Michael Theurer, Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr und Eisenbahnbeauftragter der Bundesregierung, und machte auf der VDV-Reaktivierungskonferenz deutlich, dass Reaktivierungsvorhaben Gemeinschaftsprojekte sind.



DREI FRAGEN AN
Dr. Martin Henke
(Foto), VDV-
Geschäftsführer
Eisenbahnverkehr

» Herr Dr. Henke, warum sind die Bedingungen, Schienenstrecken zu reaktivieren, gerade jetzt so günstig?

Dr. Martin Henke: In der vergangenen Legislaturperiode hat die Bundesregierung die Finanzierungsmöglichkeiten deutlich verbessert. Reaktivierungsprojekte werden vom Bund zu 90 Prozent gefördert. Zudem machen die Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und dessen ausgeweiteter Finanzrahmen es den Ländern und Kommunen leichter, solche Projekte mitzufinanzieren. Außerdem wurde im Sommer das Verfahren bei der Standardisierten Bewertung modernisiert. Das erleichtert es Reaktivierungsprojekten, die Wirtschaftlichkeitshürde zu nehmen.

» Bei den VDV-Vorschlägen zur Streckenreaktivierung liegt ein besonderes Augenmerk auf den Mittelzentren. Warum?

Mittelzentren versorgen ihre Umgebung mit Bildungsangeboten, medizinischer Hilfe, Verwaltungsservices sowie einem Kultur- und Sportangebot. Von den 900

deutschen Mittelzentren sind 122 mit fast 1,8 Millionen Einwohnern nicht an den Personenverkehr auf der Schiene angebunden. Falls unsere Vorschläge umgesetzt würden, könnten allein in den Mittelzentren 1,3 Millionen Menschen wieder angeschlossen werden. Werden alle wieder anzuschließenden Kommunen beziehungsweise Ortsteile mitgezählt, sind es fünf Millionen Menschen, die wieder eine Anbindung ans Schienennetz erhalten würden.

» Was würde dem Schienengüterverkehr helfen?

Bei der mittelständischen Wirtschaft gibt es eine große Bereitschaft, Transporte auf die Schiene zu verlagern. Oft fehlt aber einfach die Strecke. Für die Reaktivierung reiner Güterstrecken, die Fabriken über dezentrale Güterverkehrszentren und Speditionsterminals bis hin zu dringend benötigten Ladestraßen in der Fläche anschließen, gibt es bislang keinen eigenen Haushaltstitel beim Bund, der auch entsprechend ausgestattet und über alle Bahnen angelegt ist – unabhängig vom Infrastrukturunternehmen.



Auf einer eigenen Themenseite hat der VDV Zahlen und Fakten zum Thema Reaktivierung zusammengestellt. Hier kann auch die Broschüre „Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“ (Foto) kostenlos heruntergeladen werden. Bei einer Reaktivierung für den Bahnbetrieb sollten laut VDV auch die Ansprüche des

Fahrrad- und Fußgängerverkehrs berücksichtigt werden. Der VDV hat dazu mit der TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH Vorschläge erarbeitet, die ebenfalls kostenlos zum Download zur Verfügung stehen.

www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken

www.vdv.de/reaktivierung-schiene-rad-fussverkehr

Rechtsverkehr auf Schiene und Straße: Machen wir mit links.

Ihre Ziele sind unser Antrieb. Seit vielen Jahren navigieren wir Akteure im Verkehrssektor durch das Geflecht von Recht und Regulierung. Mit tiefgreifendem Sektorwissen und dem richtigen Gespür für gleichsam nachhaltige wie umsetzbare Konzepte beraten wir Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Infrastrukturbetreiber und Energieversorger zu allen Aspekten rund um SPNV, ÖPNV, Verkehrswende und Digitalisierung.

OrthKluth

orthkluth.com

Der Berg rief

Er macht Tempo für klimafreundliche Mobilität: Felix Neureuther. Als Botschafter der VDV-Klimakampagne #BesserWeiter setzt er sich für Nachhaltigkeit und eine stärkere Nutzung von Bus und Bahn ein. In seiner Heimat Garmisch-Partenkirchen traf der frühere Skirennläufer gemeinsam mit VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff die Gewinnerinnen und Gewinner der bundesweiten, multimedialen Gewinnspielaktion von Deutschland mobil 2030.

„Diese Kulisse, die Bergwelt, das Wetter – ein absoluter Traum, man ist der Natur so nah“, strahlt Sabine Brinkmann in der Gondel der Kreuzeckbahn im Wettersteingebirge. „Oben auf dem Berg können wir bestimmt die Zugspitze sehen“, ruft die Göttingerin ihrer Tochter Nina zu, die sie auf der zweitägigen Reise begleitet. Nach der circa zehnminütigen Gondelfahrt geht es für alle Gewinnerinnen und Gewinner zu Fuß weiter zur Berghütte „Kreuzjochhaus“. „Ehrlich gesagt, bin ich schon ein bisschen aufgeregt, dass ich gleich Felix Neureuther treffen darf“, schwärmt die 56-Jährige.

Beim Gewinnspiel der VDV-Klimakampagne #BesserWeiter wollte Felix Neureuther von den Menschen wissen, warum sie auch nach dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets weiterhin überzeugt Bus und Bahn

nutzen. Fast 1.000 Teilnehmende machten mit. Unter allen veröffentlichten Beiträgen wurden zehn Reisen für jeweils zwei Personen im Familienhotel Reindl's Partenkirchner Hof im Herzen von Garmisch-Partenkirchen verlost. Das Highlight: ein Treffen mit dem ehemaligen Skirennfahrer, dreifachen Familienvater und Sportkommentator Felix Neureuther beim gemeinsamen Weißwurst-Frühstück. „Der persönliche Austausch der Gewinnerinnen und Gewinner

mit unserem prominenten Kampagnen-Botschafter über Themen wie Klimawandel und eine nachhaltige Mobilitätswende ist absolut spannend und aufschlussreich“, sagt Oliver Wolff und ergänzt: „Auch ich nutze die Gelegenheit des direkten Gesprächs mit unseren Fahrgästen. Themen wie fehlende Infrastruktur, ÖPNV



Felix Neureuther (l.) und Oliver Wolff im Gespräch mit den Gewinnerinnen und Gewinnern

auf dem Land oder komplizierte Tarifstrukturen – mich interessiert, wo bei ihnen der Schuh besonders drückt.“

Nach der Begrüßung durch Oliver Wolff und Felix Neureuther auf der Terrasse geht es bei bayrischen Spezialitäten sofort in eine lockere Gesprächsrunde. „Es macht Spaß, mit Leuten zu sprechen, die meine Begeisterung für den Klimaschutz und eine nachhaltige Mobilitätswende teilen“, schwärmt Felix Neureuther, der der Sohn der Sportlegenden Rosi Mittermaier-Neureuther und Christian Neureuther ist: „Dabei sind die Gründe der Gewinnerinnen und Gewinner, weiterhin Bus und Bahn zu nutzen, wirklich vielfältig: Der eine möchte den ökologischen Fußabdruck verringern, der andere bequem und mit gutem Gewissen reisen, und nicht zuletzt müssen wir alle im Rahmen der Energiekrise unseren Beitrag leisten, vorhandene Ressourcen zu schonen.“

Bei strahlendem Sonnenschein und ungewöhnlich warmen Oktobertemperaturen bieten sich traumhafte Ausblicke ins Werdenfelser Land. Zum Abschluss werden zahlreiche Selfies mit dem Kampagnen-Botschafter geschossen. Nachdem alle Autogrammwünsche erfüllt sind, geht es für die Reisegruppe zurück ins Tal und in die Heimat. „Felix ist supersympathisch und total nahbar. Ich fand es so schön, dass alles so locker war und wir so viel auch über die Hintergründe des VDV erfahren durften“, sagt Sabine Brinkmann zum Abschied: „Die Zeit ist nur leider viel zu schnell vergangen.“



Weitere Infos zur VDV-Klimakampagne:
www.besserweiter.de

UNPASSENDE DIENST-BEKLEIDUNG?



NICHT MIT UNS



WWW.VIERKE.DE

VIERKE
CORPORATE FASHION

Wartende Fahrgäste: Für die Kundinnen und Kunden im ÖPNV ist das Deutschlandticket eine Revolution, für die Verkehrsunternehmen nach aktueller Beschlusslage ein Milliardenrisiko.



Beschlüsse stehen Start des Deutschlandtickets im Wege

Digital, bundesweit gültig, monatlich kündbar und als Abo zum Einführungspreis von monatlich 49 Euro: Das Deutschlandticket im ÖPNV ist beschlossene Sache. So schien es jedenfalls. Die Verkehrsunternehmen und Verbünde sehen sich jedoch einem finanziellen Risiko in Milliardenhöhe ausgesetzt, falls die aktuellen politischen Beschlüsse nicht nachgebessert werden sollten.

Das Deutschlandticket für monatlich 49 Euro soll kommen – ein großer Schritt zu mehr klimafreundlicher Mobilität und aus Sicht der Fahrgäste eine Revolution im ÖPNV. Für die Verkehrsbranche steht und fällt die Einführung des Tickets jedoch damit, dass Bund und Länder alle Mindereinnahmen und Kosten, die mit dem Ticket verbunden sind, vollständig und dauerhaft ausgleichen. Den Verkehrsunternehmen und Verbünden droht ein finanzielles Risiko in Milliardenhöhe. „Es ist unternehmerisch daher momentan nicht zu verantworten, ohne flankierende politische Beschlüsse die Einführung des Deutschlandtickets voranzutreiben“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann und fordert Nachbesserungen. Grundsätzlich begrüße die Branche jedoch die Einigung von Bund und Ländern zum Deutschlandticket. „Wir werden das Angebot so schnell wie möglich umsetzen“, betont Ingo Wortmann. Dafür wird eine zentrale digitale Plattform bereitgestellt. Gleichzeitig bezweifelt die Branche jedoch, dass der von Bundesverkehrsminister Volker Wissing angestrebte Starttermin des Deutschlandtickets zum 1. Januar 2023 zu halten ist.

Keine Rede mehr von Nachschusspflicht

Mit der Einführung des Deutschlandtickets für monatlich 49 Euro sollte eine Nachschusspflicht für die entstehenden Einnahmeverluste einhergehen. Ab dem zweiten Jahr sollten der Ticketpreis und die Tarifausgleichsleistungen dynamisiert werden. Beide Punkte waren so jedenfalls Mitte Oktober von den Verkehrsministerinnen und -ministern der Länder einstimmig beschlossen worden. Anders dagegen der Beschluss der Ministerpräsidentinnen und -präsidenten und des Bundeskanzlers Anfang November. Von Nachschusspflicht und Dynamisierungen ist hier nicht mehr die Rede. Die Folge: Der Finanzierungsbeitrag von Bund und Ländern für das Deutschlandticket wird auf insgesamt drei Milliarden Euro gedeckelt.

Durch diesen „Deckel“ sieht der VDV die Risiken nun in Richtung der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger verschoben. Denn die müssten die Differenz ausgleichen, falls die tatsächlichen Verluste und Kosten der Branche die drei Milliarden Euro überschreiten sollten. Das Risiko, dass auf die Branche ein jährlicher Fehlbetrag in Milliardenhöhe zukommt, schätzt der VDV eigenen Prognosen zufolge als erheblich ein. „Das können weder die Verkehrsunternehmen noch ihre Aufgabenträger wie zum Beispiel Städte und Gemeinden aus eigenen Mitteln aus-

„Die gesamte Verkehrsbranche entwickelt sich in Richtung Gemeinwirtschaftlichkeit. Das ist ein echter Paradigmenwechsel.“

Oliver Wolff,
VDV-Hauptgeschäftsführer



gleichen“, so Ingo Wortmann. Die Branche wolle mit allen Kräften zügig Klarheit für die Fahrgäste schaffen, könne aber keine Risikoübernahme zu eigenen Lasten akzeptieren.

Die Einigung zwischen Bund und Ländern war das Ergebnis eines zähen Ringens. Für das Deutschlandticket stellt der Bund ab 2023 jährlich 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung, um die Verluste bei den Fahrgeldeinnahmen auszugleichen. In gleicher Höhe beteiligen sich die Länder. Der Bund hat zudem die Regionalisierungsmittel erhöht. Der Preisdeckel von 49 Euro bedeutet für die Unternehmen auch: Eigenwirtschaftlicher Verkehr wird bei der aktuellen Kostenentwicklung nicht mehr möglich sein. „Folglich entwickelt sich die gesamte Verkehrsbranche in Richtung Gemeinwirtschaftlichkeit. Das ist ein echter Paradigmenwechsel“, sagt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Das hat auch Folgen für Flexibilität und Innovation: Verkehrsunternehmen können regionale Angebote wie zusätzliche Nachtbusse, Taktverdichtungen oder neue Linien in einer solchen Struktur nicht mehr aus eigener finanzieller Kraft stemmen.“

Sparpotenzial eröffnet sich erst langfristig

Erwartungen, dass durch das neue Deutschlandticket Kosten bei den Verkehrsverbünden und in den Tarifstrukturen eingespart werden können, erteilt Oliver Wolff eine Absage: „Im Kern kommt ein weiteres Tarifangebot hinzu, da wird erst einmal nichts eingespart.“ Langfristig ergeben sich jedoch Potenziale, wenn das Smartphone und die Chipkarte den Papierfahrtschein immer weiter verdrängen. Das habe jedoch nichts mit dem neuen Deutschlandticket zu tun.

Aber nicht nur dadurch drohen den Verkehrsunternehmen finanzielle Risiken. Unabhängig davon müssen bei der Finanzierung des ÖPNV wachsende Personalkosten durch Tarifabschlüsse, extrem gestiegene Preise für Strom und Diesel sowie weitere Verluste bei den Fahrgeldeinnahmen infolge der Pandemie berücksichtigt werden.

Es geht laut VDV beim Bus- und Bahn-Angebot derzeit „ausschließlich um den Erhalt des Status Quo. Niemand redet vom ÖPNV-Ausbau für das Erreichen der Klimaschutzziele“.

„Es ist unternehmerisch momentan nicht zu verantworten, ohne flankierende politische Beschlüsse die Einführung des Deutschlandtickets voranzutreiben.“



Ingo Wortmann,
VDV-Präsident



ÖPNV in Leipzig: Die Verkehrsunternehmen können ihre Rolle als Teil der Lösung bei den Themen Klimaschutz und Energiesparen betonen, so LVB-Chef Ulf Middelberg, in dem sie die Chancen eines bundesweiten Abo-Standards nutzen.

„Krise allein im Querverbund nicht zu stemmen“

Stark gestiegene Energiekosten bringen Stadtwerke und Verkehrsunternehmen bundesweit in Bedrängnis. Da die Strom- und Gaspreise an den Börsen innerhalb weniger Tage in die Höhe geschossen waren, mussten beispielsweise die Stadtwerke Leipzig Ende August kurzfristig 230 Millionen Euro aufbringen. Auch die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) steuern auf finanziell schwierige Zeiten zu. Dazu beantwortet LVB-Chef Ulf Middelberg (kl. Foto) Fragen von „VDV Das Magazin“.

Die Verkehrsunternehmen haben mit großen Kalkulationsrisiken zu kämpfen. Expansionspläne würden vielerorts für Bestandssicherung oder einen Schrumpfkurs aufgegeben, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Genau dies ist aber für die Verkehrswende kontraproduktiv.“ Ulf Middelberg, Chef der Leipziger Verkehrsbetriebe, erläutert die Situation in seiner Stadt.

» Herr Middelberg, vor welchen Herausforderungen stehen die Leipziger Gruppe und mit ihr die Leipziger Verkehrsbetriebe angesichts der extrem gestiegenen und weiter steigenden Energiekosten?

Ulf Middelberg: Elektromobilität buchstabieren wir in Leipzig ganz einfach: LVB. Und das seit über 125 Jahren. Denn die meisten Menschen in Leipzig sind mit uns elektromobil unterwegs. Der Fahrstrom für Straßenbahnen und zunehmend auch für E-Busse jedoch verteuerte sich in den letzten Wochen dramatisch, und dies setzt sich weiter fort. Allein in Leipzig sind wir mit Krisenkosten von rund 25 Millionen Euro für das Jahr 2023 konfrontiert. Zugleich stehen die Stadtwerke, auch in Leipzig, massiv unter Druck. Bundesweit drohen Forderungsausfälle, und es braucht enorme Liquidität, um überhaupt weiter Strom handeln zu können. Die Leipziger Stadtwerke-Kollegen sind nach wie vor profitabel und zeigen sehr gute Ergebnisse. Der kommunale Querverbund allein kann so aber weder kurzfristig die Krise, noch langfristig die Verkehrswende stemmen.

» Welche Konsequenzen sehen Sie als Chef eines kommunalen Verkehrsunternehmens auf das Angebot von Bussen und Bahnen in den nächsten Monaten und im Jahr 2023 zukommen?

Die Klimaziele des Bundes und die aktuellen Kriegsfolgen können nicht kommunal getragen werden. Bund und Land stehen in der Pflicht für eine Kofinanzierung. Sonst müssten wir die Preise extrem erhöhen und womöglich gleichzeitig Fahrten streichen. Mit Blick auf den Klimaschutz grundfalsch und auch wirtschaftlich riskant. Denn weniger Angebot heißt auch weniger Einnahmen.

» Was bedeutet die angespannte Situation bei den Energiepreisen für das Ziel der klimaneutralen Mobilitätswende und der

dafür erforderlichen Weiterentwicklung des ÖPNV in Leipzig und andernorts?

Wir wollen ja nicht nur fordern, sondern auch eigene Beiträge leisten, zum Beispiel mit energiesparendem Fahren. Ein gemeinsames Projekt, das Dresden, Chemnitz und Leipzig gerade angehen. Gleichzeitig ist die Straßenbahn mit Oberleitung und Ökostrom schon heute hoch energieeffizient und definitiv Teil der Lösung für klima- und stadtverträgliche Mobilität. Für eine verkehrspolitische Wende brauchen wir zudem ein Ende der Pkw-Bevorzugung. Stattdessen attraktive Angebote mit leistungsfähigen Netzen.

» Drohen nun kräftige Tarifierhöhungen, um die hohen Kosten wenigstens teilweise aufzufangen?

Bei diesem Kostenanstieg kann niemand die Preise außen vorlassen. Unternehmerisch müssten wir alle Spielräume nutzen. Preissenkungen, ob sozialpolitisch motiviert oder als Signal für die Mobilitätswende, sind nur einnahmeneutral denkbar. Also mit dynamisierten Ausgleichszahlungen durch Bund und Land.

» Passt das Deutschlandticket für 49 Euro als Nachfolge für das 9-Euro-Ticket mit dann drohenden Einnahmeverlusten bei den Verkehrsunternehmen überhaupt in die gegenwärtige Krisensituation?

Die politische Diskussion zeigt, dass der ÖPNV ein Lösungsbaustein ist und bleibt. Dazu ist aber ein tragbarer Beschluss der Finanzierung für das Basisangebot und den Ausgleich der Krisenkosten sowie des Bundesabos notwendig, um weiterhin attraktive Alternativen zu individuellen Lösungen zu bieten. Jetzt braucht es schnell verbindliche Regelungen. Das Geld muss bei den ÖPNV-Unternehmen direkt ankommen – egal ob in Stadt oder Land, auf Schiene oder Straße.

» Welche Unterstützung erwarten Sie von der Politik – Bund, Länder, Kommunen –, damit der Betrieb in den kommenden Monaten und im nächsten Jahr gesichert ist?

Die Folgen der Klimakrise reichen weit über die Folgen des russischen Angriffskrieges hinaus, so furchtbar dieser vor allem für die Menschen in der Ukraine ist. Insofern sollten wir die jetzt zur Verfügung stehenden Finanzmittel versteti-



gen und die ÖPNV-Finanzierung ganz neu aufstellen. Kommunen wie Leipzig haben ihren Beitrag verdoppelt. Bund und Länder können folgen und so eine nachhaltige Perspektive planbar verankern.

» Was muss passieren, damit die Anstrengungen für den Klimaschutz fortgeführt werden können und die Verkehrswende jetzt nicht an Schwung verliert?

Hier nur zwei Ideen, die im Hier und Jetzt genau so wirken wie für die Zukunft: Tempolimits beim Pkw bringen weniger Energieverbrauch und CO₂. Beschleunigung bei Bus und Bahn bedeuten niedrigere Kosten und höhere Attraktivität. Dafür braucht es ein gutes Fahrtenangebot und Investitionen. Beides übrigens Maßnahmen, die einer Inflation sowie Rezession entgegenwirken und den Wirtschaftsstandort stärken.

» Sie sind auch Vorsitzender des VDV-Ausschusses für Marketing und Kommunikation: Wie können die Verkehrsunternehmen ihre Rolle als Teil der Lösung bei den Themen Energiesparen und Klimaschutz jetzt noch stärker betonen?

Modernes Marketing denkt vom Produkt über Preis und Vertrieb bis hin zu Kommunikation und Service. Deshalb sollten wir uns verändern und die Chance eines bundesweiten Abo-Standards nutzen. Für bessere Prozesse, höhere Produktivität, zufriedene Kunden. Zugleich bleibt Mobilität physisches, lokales Geschäft von und für Menschen. Diese Menschen können stolz sein, mit Bus und Bahn zu einem besseren Klima beizutragen – für lebendige Kommunen und attraktive Wirtschaftsregionen. Auf diesem Fundament können wir begeisternde Kampagnen bauen und Menschen für uns gewinnen: als Mitarbeitende und als Fahrgäste. Das ist unser eigener, unternehmerischer Beitrag für die Mobilitätswende und Voraussetzung für eine Neugestaltung unserer Lebensräume. Ansätze und Ideen dafür liefert zum Beispiel unser VDV-Marketingkongress am 21./22. November in Berlin.



Parade der Hybridloks in Schkopau: Die Mitteldeutsche Eisenbahn (MEG) absolviert ihr Rangiergeschäft zu 90 Prozent elektrisch im Batteriebetrieb.

Sanfte Riesen im Rangierbahnhof

Auf dem Weg zur klimaneutralen Eisenbahn stehen Betreiber und Industrie im Rangiergeschäft des Güterverkehrs vor Herausforderungen. Die Mitteldeutsche Eisenbahn (MEG) in Sachsen-Anhalt hat seit Jahren die Entwicklung von Hybridrangierloks mit Batterieantrieb und Dieselmotor vorangetrieben – mit einigen Erfolgen, doch der vollständig emissionsfreie Betrieb ist noch Zukunftsmusik.

Wenn sich die dreiachsige, knallgelbe Rangierlok mit den roten Zierstreifen im Industriepark von Schkopau in Bewegung setzt, ist sie ein eher sanfter Riese: Der Motor brüllt nicht auf, aus dem Auspuffrohr kommen keine Rußfahnen. Stattdessen leistet sich der tonnenschwere Koloss nur ein leises Singen, wie wenn eine S-Bahn anfährt. Dr. Jürgen Sonntag, Geschäftsführer der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH (MEG) und Vorsitzender des VDV-Ausschusses Werk- und Industriebahnen, stellt es nicht ohne Stolz fest: „Mit diesen Loks fahren wir bereits 90 Prozent unseres Rangiergeschäfts elektrisch im Batteriebetrieb.“ Für die Antriebsenergie sorgt ein serienmäßiger Lkw-Dieselmotor. Allerdings

treibt er nicht die Maschine an, sondern lädt als Generator die Batterie auf, damit die Lok weiter elektrisch im Einsatz sein kann. Voll automatisch vom Rechner gesteuert, springt das Aggregat nur an, wenn die Batterieladung einen unteren Grenzwert erreicht. Aber auch dann ist er nicht lautstark, sondern meldet sich mit einem mäßigen Dauerton, der in den Fahrgeräuschen des Rangierbetriebes kaum auffällt.

Dabei ist die Abgas-Entwicklung bescheiden, ebenso wie die eigentlichen CO₂-Emissionen. Die MEG, die zu 80 Prozent eine Konzerntochter von DB Cargo ist und mit 20 Prozent den Logistiker und Waggon-

vermieter VTG als zweiten Gesellschafter hat, führt seit mehr als einem Jahrzehnt genau Buch über Betriebsstunden, Motorstunden und Dieserverbrauch ihrer Rangierloklotte. Alte Schätzchen gibt es da nur bedingt, denn auch die älteren Maschinen haben bereits Remotorisierungen und weitere Modernisierungen hinter sich. Die sparsamen und sauberen Stars sind aber die Hybridloks. Ihre Motoren kommen bei vergleichbarem Arbeitseinsatz nur auf ein Viertel der Dieselmotorstunden der herkömmlichen Maschinen. Entsprechend verringert sich der Kraftstoffverbrauch im täglichen Betrieb spürbar. Beeindruckend damit auch die CO₂-Einsparung: Durch den Einsatz der Hybridloks sank, so Jürgen Sonntag, die Emission im dokumentierten Zeitraum von 2010 bis 2021 um bis zu 15.000 Tonnen Treibhausgas. Das bedeute einen Rückgang der Emissionen um 40 Prozent. Hinzu kommt: Rangieren mit Elektroantrieb macht die Maschinen leise – und die Arbeit angenehmer.

Werkbahn-Dienstleister für die Industrie

Mit gut 320 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie 66 Lokomotiven für Strecken- und Rangierdienste an vier Standorten in Sachsen-Anhalt ist die MEG, so ihr Chef, als „klassischer Mittelständler“ ein Dienstleister für Werkbahnen und Bahnbetreiber.

Neben Güterzugverkehr deutschlandweit mit rund 25 Streckenloks ist die Betreuung von großen Industriekunden aus der Chemie-, Kraftwerks- und der Baubranche auf den Werksbahnen mit über hundert Kilometern Gleisanlagen das Kerngeschäft – mit Sitz am Standort der früheren Buna-Werke in Schkopau vor den Toren der Stadt Halle. Hausherr ist hier heute der US-Konzern Dow Chemical.

2010 nahm die MEG als erste Güterbahn weltweit eine Hybridlok in Betrieb. Sie kam, wie das Dutzend Nachfolger, gewissermaßen aus der Nachbarschaft – gebaut in Stendal im Norden von Sachsen-Anhalt. Dort hatte der Bahntechnik-Riese Alstom in einem ehemaligen Bahn-Ausbesserungswerk ein paar Jahre zuvor mit der Modernisierung alter Dieselloks der Baureihen V 60 und V 100 aus den Beständen der ehemaligen DDR-Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn ein sehr spezielles Geschäft begonnen. Mit der „Prima H1“ entstand die erste Hybridrangierlokomotive aus einer V 100. „Die Idee, die Hybridtechnologie auf die Lauf- und Bremstechnik einer zugelassenen Lok-Baureihe aufzusetzen, schien eine praktikable, zudem günstige Lösung zu sein“, erinnert sich Jürgen Sonntag. In den Folgejahren entwickelte der französische Konzern, der im deutschen Schienennahverkehr mit seinen

in Salzgitter gebauten Triebwagen eine starke Präsenz hat, mit der „H3“ einen kompletten Hybridneubau. Nachdem die MEG sechs Exemplare der H1 gekauft hatte, sind inzwischen auch fünf H3-Loks im Einsatz. Sie sind vom Hersteller gemietet, sollen aber nach Ablauf →



MEG-Geschäftsführer Dr. Jürgen Sonntag vor einer Hybridlok vom Typ Prima H3. Im Vergleich zu herkömmlichen Rangierloks verbraucht sie weniger als die Hälfte an Kraftstoff und stößt dabei 40 Prozent weniger CO₂ aus.



Hightech bestimmt das Innenleben der Hybridmaschinen. Der Lokführer kontrolliert hier den Dieselmotor, der aus der Lkw-Produktion stammt.

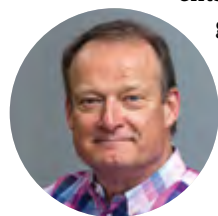
der Mietverträge ebenfalls erworben werden. Von Schkopau aus ist die Flotte auch an den Standorten Böhlen südlich von Leipzig und Rüdersdorf östlich von Berlin unterwegs.

Abschied vom Diesel noch in weiter Ferne

„Im Nachhinein lässt sich sagen, dass wir mit der Ausrichtung auf die Hybridtechnologie vieles richtig gemacht haben“, ist der mitteldeutsche Bahnchef überzeugt. Trotz der um 20 bis 25 Prozent höheren Beschaffungskosten lohne sich die Investition angesichts der steigenden Dieseldieselfkraftstoffpreise und den überzeugenden Umweltvorteilen allemal. Anlass, sich entspannt zurückzulehnen, sieht Jürgen Sonntag gleichwohl nicht. „Die Elektromobilität ist damit auch in unserem Bereich angekommen. Nun lohnt es sich aber, an der Hybridtechnologie weiter zu arbeiten“, sagt er mit einer gewissen Ungeduld. Vor allem in die Batterieentwicklung sollte „massive

Kraft“ gesteckt werden: „Was heute an elektrischen Speichern verbaut wird, ist noch ein gutes Stück von der klimaneutralen Zukunft entfernt.“ Und weit weg ist damit auch der endgültige Abschied vom Dieselmotor mit seinen Emissionen. Er bleibe unverzichtbar, solange sich die Energiedichte der Batterien „nicht signifikant erhöht“.

Doch an der konstruktiven Weiterentwicklung fehlt es nach den Beobachtungen des Hybridpioniers allenthalben. Die Technologien sind nicht ausgereift, es gibt immer wieder kostspielige Ausfälle, Störungen und Probleme mit Ersatzteil-Lieferungen. Ein entscheidendes Handicap: Die im Schienenfahrzeugbau gegenüber dem Straßensektor nur kleinen Stückzahlen in der Fertigung würden die Investitionsbereitschaft der Industrie in den Bahnmarkt klein halten. So ist Alstom nach wie vor einer der wenigen Hersteller, der sich der Hybridtechnologie widmet. Und bei den Batterien, wo sich Sonntag besonders die erforderlichen Innovationen erhofft, gibt es mit der Traditionsfirma Hoppecke ebenfalls nur einen Anbieter im Bereich Schienenfahrzeuge: „Der fehlende Wettbewerb bringt naturgemäß die Technologie nicht voran.“ Und von der Politik würde er sich „für eine bessere Marktdurchdringung“ zwei Dinge wünschen: „Erstens eine gezielte Förderpolitik, die nicht nur Technologie-Entwicklungen finanziert, sondern Bahnbetreiber bei den erhöhten Betriebskosten unterstützt. Und zweitens: weniger Bürokratie bei der praktischen Umsetzung.“



„Was heute an elektrischen Speichern verbaut wird, ist noch ein gutes Stück von der klimaneutralen Zukunft entfernt.“

Dr. Jürgen Sonntag,
Geschäftsführer der Mitteldeutschen Eisenbahn
GmbH (MEG) und Vorsitzender des VDV-Ausschusses
Werk- und Industriebahnen

FlixBus und FlixTrain sind dem VDV beigetreten



FlixBus und FlixTrain sind jetzt Mitglieder im VDV. Dazu haben André Schwämmlein (Foto, r.), CEO und Mitgründer von FlixBus, sowie VDV-Präsident Ingo Wortmann eine entsprechende Vereinbarung unterzeichnet. „Für den Personenfernverkehr auf der Schiene wie auf der Straße haben wir zwei leistungsstarke, innovative Mitglieder gewonnen, die die Branche mit ihren Ideen und in gemeinsamer, kollegialer Arbeit im Verband voranbringen wollen“, sagt Ingo Wortmann. „Kernfragen werden sein, wie wir nachhaltige grüne Mobilität im Zug und Fernbus für so viele Menschen wie möglich attraktiv und zugänglich machen“, erläutert André Schwämmlein. „Die Ausgestaltung eines fairen Wettbewerbs spielt dabei eine zentrale Rolle.“ Die in München ansässige FlixBus SE (vormals FlixBus) wurde 2012 gegründet. Im Fernbusverkehr tritt das Verkehrsunternehmen unter den Marken FlixBus sowie in den USA unter Greyhound Lines und in der Türkei unter Kamil Koç auf. Seit März 2018 werden durch die Tochter FlixTrain auch Bahnreisen angeboten.

Tim Dahlmann-Resing folgt auf Hubert Jung als VDV-Vizepräsident



Tim Dahlmann-Resing (r.) ist einstimmig zum Vorsitzenden des Verwaltungsrates Tram und damit zum neuen VDV-Vizepräsidenten dieses Bereichs gewählt worden. Der 53-jährige Vorstand der VAG Verkehrs-

Aktiengesellschaft Nürnberg folgt damit auf Hubert Jung (l.), der dem Verwaltungsrat Tram seit 2016 vorstand und als Vorstand der Dortmunder DSW21 in den Ruhestand geht. Ingo Wortmann, VDV-Präsident, bedankte sich für dessen erfolgreiche und langjährige Arbeit: „Nur wenige in Deutschland haben wie er einen so guten Gesamtüberblick über die ineinandergreifenden rechtlichen und ökonomischen Mechanismen und konnten über die Zeit die fortlaufende Entwicklung so fundiert und vorausschauend begleiten.“ Auf die künftig noch intensivere Zusammenarbeit mit Hubert Jungs Nachfolger Tim Dahlmann-Resing freut sich VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Er ist genau der Richtige, um die Themen Modernisierung und Ausbau der städtischen Mobilitätssysteme voranzutreiben. Die städtischen Bahnen sind elementar für die Mobilitätswende und werden hierzulande noch zu wenig als entscheidender Teil der Lösung betrachtet.“

Bahnen fordern: Weiter Trassenpreise fördern

Die im VDV organisierten Güterbahnen fordern die Fortsetzung der Trassenpreisförderung. Das Bundeskabinett hatte für den Haushaltsentwurf 2023 beschlossen, die Trassenpreisförderung schon 2024 zu halbieren und ab 2025 vollständig zu beenden. „Die Trassenpreisförderung ist Kernbestandteil des Masterplans Schienengüterverkehr“, sagt VDV-Vizepräsident Joachim Berends: „Sie hat sich als ausgesprochen effektiv erwiesen und ist ein wesentlicher Baustein, um den Marktanteil des Schienengüterverkehrs, so wie im Koalitionsvertrag verankert, bis 2030 auf 25 Prozent auszuweiten.“ Die Förderung soll sowohl die preisliche Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs verbessern als auch die Investitionskraft der Unternehmen stärken – mit Blick auf die notwendige Modernisierung des Sektors. Für die Güterbahnen sei die beabsichtigte Streichung der Trassenpreisförderung nicht nachvollziehbar, so Joachim Berends: „Der Gesetzgeber muss hier korrigieren und die Trassenpreisförderung weiterführen.“



Standardwerk neu aufgelegt

Flexible Angebote wie On-demand-Shuttles können den klassischen Linienverkehr sinnvoll ergänzen. Die Digitalisierung und verbesserte gesetzliche Rahmenbedingungen haben flexible Bedienungsformen zuletzt beflügelt. Mit Blick auf diese Entwicklung hat der VDV sein Nachschlagewerk „Differenzierte Bedienung im ÖPNV“ aktualisiert und teilweise überarbeitet.

Es gibt sie mit und ohne Fahrplan sowie auf festgelegten Strecken und kurzfristig berechneten Routen. Sie schließen die Lücke zwischen der Haustür und der nächsten Station. Die Rede ist von flexiblen Angebotsformen – ein bedeutender Hebel, um den ÖPNV auszubauen und ihn bedarfsorientierter zu gestalten. In ländlichen Gegenden, aber auch in der Nähe zu Ballungsräumen werden die Liniennetze von Bussen und Bahnen auf diese Weise zunehmend ergänzt. Kombiniert und erweitert um Sharing-Angebote wie E-Scooter, Leihräder und Sammeltaxis verästelt sich der ÖPNV somit immer feiner. Experten bezeichnen die Verknüpfung von verschiedenen Angebotsformen zu einem integrierten Gesamtkonzept als „differenzierte Bedienung“. Diesem Thema widmet sich auch eine Neuerscheinung aus der VDV-Reihe „Blaues Buch“, in der einzelne

Verkehrsthemen umfassend erklärt werden. „Differenzierte Bedienung im ÖPNV“ ist jetzt in der dritten Auflage erschienen und gedruckt sowie digital über den Online-Verlagsshop der Beka (www.beka-verlag.info) zu beziehen. Im ersten Teil des Buchs erläutern die Autorinnen und Autoren die Grundlagen der differenzierten Bedienung, unterschiedliche Angebotsformen sowie organisatorische Hintergründe. Ein eigenes Kapitel dreht sich dabei auch um Kommunikation und Marketing. Im Anschluss daran werden im zweiten Teil zahlreiche Beispiele aus der Praxis vorgestellt – darunter regionale übergeordnete Verkehre mit Bussen und Bahnen sowie lokale Linien mit Stadt-, Bürger- und Nachtbussen. Hinzu kommen Beispiele flexibler, bedarfsgesteuerter Angebote. Verfasst wurden die Beiträge von Mitgliedern der VDV-Arbeitsgruppe „Differenzierte Bedienung“, die sich aus Mitarbeitenden von VDV, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern zusammensetzt, sowie von weiteren Fachleuten aus dem Verkehrsbereich.

„VDV Das Magazin“ verlost drei Exemplare des Buchs „Differenzierte Bedienung im ÖPNV“. Einfach eine E-Mail schreiben an:

vdv-magazin@adhocpr.de

**Branchenumfrage
On-Demand-Verkehre 2022:**
www.vdv.de/ondemandUmfrage22



DREI FRAGEN AN

Dr. Jan Schilling (Foto), VDV-Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV, beantwortet Fragen zum Linienbedarfsverkehr („on demand“).



» Herr Dr. Schilling, wie hat sich die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im vergangenen Jahr auf die differenzierten Bedienungsformen wie On-demand-Verkehre ausgewirkt?

Dr. Jan Schilling: Die Politik hat hier ein deutliches Signal gesetzt und Chancen

eröffnet. Der Rechtsrahmen bietet der Branche mit dem novellierten PBefG klare Voraussetzungen und wird mit den zur Verfügung stehenden Förderbedingungen erfolgreich umgesetzt. Eine Folge: Wir sehen einen deutlichen Hochlauf bei den ÖPNV-integrierten On-demand-Verkehren, es wird Ende des Jahres über 80 neue Projekte geben. Hier sind gegenwärtig mehr als 400 Fahrzeuge unterwegs.

» Wie können die Verkehrsunternehmen vor allem das Potenzial im ländlichen Raum besser ausschöpfen?

Die VDV-Branchenumfrage „On demand 2022“ zeigt einen Hochlauf in allen Räumen, ob urban, suburban, in Kleinstädten – vor allem aber auch im ländlichen Raum. Dort gibt es dadurch flexible, digitale Angebote, wo vorher keine waren. Zudem zeichnet sich ab, dass schwach ausgelastete Linienverkehre dort eher auf On-demand-Angebote mit mehreren kleineren Fahrzeugen umgestellt werden. So werden effektiv Leerfahrten vermindert und stattdessen die Mobilitätsbedürfnisse der Fahrgäste flexibel und mit hohem Komfort bedient.

» Vielerorts droht angesichts der gestiegenen Energiekosten die Abbestellung von Verkehren. Sind differenzierte Bedienungsformen eine Antwort?

Abbestellungen sind aktuell eine relevante Gefahr und werden vielerorts konkret diskutiert. Damit diese nicht flächendeckend anfallen, brauchen wir schnell eine Kompensation für die kriegsbedingt massiv gestiegenen Kraftstoff- und Energiekosten. Der Finanzierungsbedarf für die gestiegenen Strom- und Dieselskosten liegt bei 1,65 Milliarden Euro jährlich für 2022 und 2023. Klug eingesetzt, kann „on demand“ mittelfristig Effizienz schaffen. Doch zuallererst kosten auch diese Angebote im Regelbetrieb Geld: Bis 2030 brauchen wir rund 3,8 Milliarden Euro zusätzlich, damit On-demand-Verkehre in Deutschland flächendeckend im Regelbetrieb fahren können.



14. VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse ElekBu

Zukunftskongress Autonomes Fahren

27.–28. März 2023 · Estrel Hotel Berlin

**EBUS meets
Autonomes Fahren**



VDV Die Verkehrsunternehmen

DEVK

NOW
NOW-GMBH.DE

Medienpartner

DER NAHVERKEHR

www.ebuskonferenz.de

Einfacher *ans Gleis* kommen

In der Wirtschaft wächst wieder das Interesse am eigenen Gleisanschluss. Allerdings hat der Schienengüterverkehr Nachholbedarf, um den Ansprüchen der Verloader zu entsprechen. Um technische Lösungen und Konzepte sowie um Förderbedingungen ging es auf der jüngsten Gleisanschluss-Konferenz von BME und VDV.



Gleisanschlüsse bewirken mit vergleichsweise geringem Aufwand viel – für den Klimaschutz, für die Verkehrsverlagerung und für die regionale Wirtschaft. Dass bei den Unternehmen das Interesse am eigenen Zugang zum System Schiene wieder wächst, war unter anderem Thema auf der jüngsten Gleisanschluss-Konferenz. Zu der hatten der Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eingeladen. „In der Wirtschaft gibt es den Trend, mehr und mehr auf die Schiene zuzugehen“, sagte VDV-Vizepräsident Joachim Berends zur Eröffnung. In Zeiten von fehlenden Lkw-Fahrern, gestörten Lieferketten und volatilen Kraftstoffpreisen haben sich Gleisanschlüsse für manche Unternehmen zu echten Schlüsselfaktoren entwickelt.

Nicht nur deshalb gewinnt das Thema an Fahrt: Der Bund hatte zum 1. März 2021 die Gleisanschlussförderung verbessert – auf maßgebliche Initiative des VDV. Seitdem wurden 47 Anträge eingereicht und 21 Vorhaben mit mehr als elf Millionen Euro gefördert. „Dieser Hochlauf zeigt uns: Das ist der richtige Weg“, betonte Joachim Berends. Gleisanschlüsse sowie Zuführungs- und Industriestammgleise werden vom Bund mit bis zu 50 Prozent, multifunktionale Anlagen für den Umschlag zwischen Straße und Schiene mit bis zu 80 Prozent gefördert. In der neuen Richtlinie wurden die Nachweis- und Rückzahlungsmodalitäten flexibler gestaltet. Über einen Zeitraum von zehn Jahren kann der Antragsteller nun die besten fünf Einzeljahre heranziehen, um die verpflichtenden Transportmengen nachzuweisen. Seit März werden auch Ersatzinvestitionen gefördert. Zudem kann das Antragsverfahren komplett elektronisch laufen, was die Vorlaufzeiten und den gesamten Prozess verkürzt.

200 Anschlüsse fehlen noch

Für die Verkehrsverlagerung spielen Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen zum Schienennetz eine wichtige Rolle. Um den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Deutschland bis 2030 auf 25 Prozent zu erhöhen, werden rund 2.500 Gleisanschlüsse benötigt. Zu diesem Ergebnis kommt das vom VDV bei Roland Berger beauftragte Gutachten zum Schienengüterverkehr. Im Jahr 2020 lag die Zahl der Gleisanschlüsse laut Gutachten bei etwa 2.300. Allerdings haben Unternehmen, die sich am Schienengüterverkehr be-

teiligen, aktuell mit schwierigen Verhältnissen und dem Sanierungsstau im Netz zu kämpfen. Auf verfügbare Kapazitäten, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen – und zwar in dieser Reihenfolge – komme es der verladenden Wirtschaft jedoch an, und hier müsse der Schienengüterverkehr besser werden, betonte Markus Olligschläger, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL). Die dort organisierten Unternehmen zählen bislang nicht zu den nennenswerten Kunden im Schienengüterverkehr. Das könne sich jedoch ändern: Wenn das System funktioniere, so Markus Olligschläger, „führt an der Schiene keine Straße mehr vorbei“.

Der BWVL ist einer der Unterzeichner der Gleisanschluss-Charta. Das breite Bündnis aus 48 Verbänden sowie mehr als 150 Unternehmen und Institutionen setzt sich dafür ein, die Bedingungen für kundennahe Zugänge zum Schienennetz zu verbessern und regionale Eisenbahninfrastrukturen zu stärken. So sollen leistungsfähige und wirtschaftliche Transportsysteme im Kombinierten Verkehr und im Wagenladungsverkehr angeboten werden können. Weniger Bürokratie, einfachere Regularien und eine verbesserte Förderung gehören ebenfalls zu den Zielen der Charta. „Wegen der gestörten Lieferketten und der notwendigen Energieeinsparungen sind diese Ziele noch aktueller geworden“, sagte VDV-Vizepräsident Joachim Berends, der auch Chef der Bentheimer Eisenbahn ist. Auf seiner Wunschliste an die Politik stehen weitere Erleichterungen für den Bau und die Wiederinbetriebnahme von Gleisanschlüssen. Außerdem soll bei der Genehmigung neuer Logistik- und Wirtschaftsstandorte die Anbindung an die Schiene verpflichtend geprüft werden. Joachim Berends: „Wir brauchen eine Willkommenskultur für Gleisanschlüsse und multimodale Zugangsstellen.“ Im kommenden Sommer soll die Gleisanschluss-Charta in einer aktualisierten Fassung veröffentlicht werden. Derzeit kann sich die Branche jedoch noch nicht genügend auf finanzielle Planungssicherheit und Konstanz bei den Haushaltsansätzen verlassen: Gab es im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr eine Verdoppelung der Mittel auf 34 Millionen Euro, wurden sie 2022 wieder halbiert.

47

ANTRÄGE

zur Förderung eines Gleisanschlusses sind seit der Überarbeitung der Förderrichtlinie zum März vergangenen Jahres gestellt worden.



Weitere Infos unter:
www.vdv.de/gleisanschluss-charta



Kombinierter Verkehr: Planungssicherheit bis 2026

Der Bau und Ausbau von Umschlaganlagen im Kombinierten Verkehr (KV) wird vom Bund weiter finanziell unterstützt. Die EU hat dafür grünes Licht gegeben – ein weiterer Schritt in Richtung mehr Güterverkehr auf der Schiene. Ein seit 1998 bestehendes Erfolgsmodell wird damit fortgesetzt. „Das ist ein tatkräftiges Signal des Bundes. Denn damit erhalten wir bis Ende Dezember 2026 die so wichtige Planungs- und Investitionssicherheit im KV-Bereich“, sagt VDV-Vizepräsident Joachim Berends. Der VDV hatte die Entscheidung fachlich eng begleitet.

Erstmals werden auch Ersatzinvestitionen berücksichtigt. Denn die ersten Anlagen, die nach dieser Richtlinie gefördert wurden, sind teilweise mehr als 20 Jahre alt. „Wir können sie jetzt auf den Stand der Technik bringen und stärken damit die Wettbewerbsfähigkeit des KV gegenüber dem durchgehenden Straßengüterverkehr“, betont Joachim Berends. Um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, ist jedoch eine deutliche Aufstockung der Mittel vonnöten. Im Haushalt 2022 fördert der Bund den KV mit 63 Millionen Euro. Das dürfte angesichts der massiven zu erwartenden Ersatzinvestitionen zu wenig sein. Zum Vergleich: Im Jahr 2015 standen noch 93 Millionen Euro zur Verfügung.

Bereits seit fast 25 Jahren werden in Deutschland 120 KV-Terminalstandorte mit einer Umschlagkapazität

von rund acht Millionen Ladeeinheiten jährlich gefördert. Das entspricht einer verlagerten Verkehrsleistung von 38 Milliarden Tonnenkilometern oder etwa 4,5 Millionen Lkw-Fahrten pro Jahr (2019), die vermieden werden. Rund 2,8 Millionen Tonnen CO₂ werden durch den KV jährlich eingespart. „Ohne KV-Förderung wäre der Anteil des Straßengüterverkehrs an der Transportleistung noch um 5,6 Prozent höher“, erläutert Joachim Berends.

Während der Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt im Jahr 2020 teilweise deutliche Verluste verzeichneten, musste der KV nur leichte Rückgänge hinnehmen. Über den Zeitraum der vergangenen zehn Jahre legte das Transportvolumen im Kombinierten Verkehr um rund 17 Prozent zu. Während der Pandemie stellt der Kombinierte Verkehr seine Konstanz und Leistungsfähigkeit unter Beweis, indem Transportketten aufrechterhalten werden. Branchenkenner attestieren ihm ein weiterhin stabiles Wachstum.



Weitere Infos unter:

www.vdv.de/positionspapier-kv-pdf
und www.vdv.de/kombinierter-verkehr.aspx

InnoTrans:

Volker Wissing zu Gast am Stand des VDV



Die Zukunft des Verkehrs ist auch digital: VDV-Präsident Ingo Wortmann und VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff begrüßten Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing und Staatssekretär Michael Theurer, der Eisenbahnbeauftragter der Bundesregierung ist, am VDV-Stand auf der InnoTrans. Das Interesse galt „Motics“. Der neuartige Kopierschutz für ÖPNV-Tickets auf dem Smartphone wurde vom VDV eTicket Service entwickelt. Nils Zeino-Mahmalat, VDV eTicket-Geschäftsführer, demonstrierte, wie schnell und unkompliziert Ticketkontrollen durch Motics werden: „Es ist unsere Aufgabe, die Tickets fälschungssicher und überall kontrollierbar anzubieten.“ Weiteres Plus: Die Branche macht sich unabhängiger von der Chipindustrie und dem aktuell schwierigen Umfeld des globalen Halbleitermarktes.

www.eticket-deutschland.de/motics

Schienenfahrzeugtagung:

Fachleute informierten sich über technische Entwicklungen und Normungen



Aktuelle technische Entwicklungen sowie Normungsaktivitäten bei Fahrzeugen von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen standen im Mittelpunkt der Schienenfahrzeugtagung. Veranstaltet wurde sie vom VDV-Schienenfahrzeugausschuss und dem Fachbereich „Bahnen mit elektrischen Antrieben“ der Energietechnischen Gesellschaft im Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik (VDE). Zwei Tage lang widmeten sich etwa 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Leipzig und digital den Konzepten für innovative und nachhaltige Fahrzeuge sowie Systemen rund ums Heizen, Lüften, Klimatisieren und Bremsen. Außerdem standen elektro- und informationstechnische Themen

sowie Regelwerke, die den Betrieb und die Instandhaltung von Fahrzeugen betreffen, auf dem Programm. Am zweiten Tag diskutierte ein hochkarätig besetztes Podium (Foto) die Frage „Verkehrswende und jetzt?“ Danach ging es zum Abschluss raus in die Praxis auf eine Exkursion zu den Leipziger Verkehrsbetrieben – zu den alltäglichen Aufgaben eines Straßenbahnbetriebs.

Foto (v.l.n.r.): LVB-Pressesprecher Marc Backhaus, Prof. Arnd Stephan (Technische Universität Dresden), Martin Röhrleef (Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe), Wilfried Eisenberg (Nahverkehr Schwerin), Ulf Middelberg (Leipziger Verkehrsbetriebe) und Martin Schmitz (VDV).



Niedersachsen schreibt Eisenbahngeschichte mit dem weltweit ersten Netz von Wasserstoffzügen. Im Coradia iLint erzeugt eine Wasserstoff-Brennstoffzelle die elektrische Energie für den Antrieb.

Weltpremiere mit Wasserstoffzügen

Der Schienennahverkehr in ländlichen Regionen wird allmählich klimaneutral. Lärmintensive und CO₂ ausstoßende Dieseltriebwagen sollen künftig vermehrt durch saubere Hightech-Züge mit Batterieelektrik oder Brennstoffzellen-Antrieb ersetzt werden. Mit Wasserstoffzügen made in Germany gelang den Eisenbahnen und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser (evb) im nördlichen Niedersachsen jetzt sogar eine Weltpremiere.

Kein Geringerer als der Utopist, Visionär und Schriftsteller Jules Verne ahnte es schon vor 150 Jahren. „Das Wasser ist die Kohle der Zukunft“, legt er seinem Protagonisten im Science-Fiction-Roman „Die geheimnisvolle Insel“ in den Mund. Und lässt ihn erklären, dass Wasser, durch Elektrizität in seine Bestandteile Wasserstoff und Sauerstoff zerlegt, „zur unerschöpflichen und bezüglich ihrer Intensität ganz ungeahnten Quelle der Wärme und des Lichts“ werden könne. Fahrplanmäßig nutzen diese Kraft seit Ende August die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) als erstes Schienenverkehrsunternehmen weltweit. Im Auftrag der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) ist die evb mit den Wasserstoffzügen im Dreieck zwischen Elbe, Weser und Nordsee unterwegs. Nach und nach nimmt sie insgesamt 14 Triebwagen mit Brennstoffzellen-Antrieb in den Dienst. Zum alten Eisen gehören die 15 Dieseltriebzüge, die die evb dann nicht mehr benötigt, aber nicht. Die LNVG will sie in anderen ländlichen Netzen in Niedersachsen einsetzen.

Der „Coradia iLint“ – die Abkürzung steht für den „intelligenten leichten innovativen Nahverkehrstriebwagen“ – ist selbst Niedersachse, entwickelt und gebaut in der traditionsreichen Lokomotiv- und Waggonfabrik in Salzgitter. Die ist seit einigen Jahren die größte Produktionsstätte des internationalen Bahntechnikkonzerns Alstom.

Vorserienfahrzeuge vier Jahre getestet
Die Weltpremiere kommt eher unauffällig daher. Auf den ersten Blick unterscheiden sich die Triebwagen nicht von den dieselnden Vorgängern, denn die alternative Mobilität versteckt sich im Lint-Serienfahrzeug und speziell auf seinem Dach. Zwei Vorserienfahrzeuge hatten auf der 124 Kilometer langen Strecke von Cuxhaven über Bremerhaven und Bremervörde nach Buxtehude schon seit 2018 ihre Bewährungsprobe bestanden, bevor sie zu europaweiten Demonstrationen aufbrachen und so auf sechsstelligen Kilometerleistungen kamen.

Die saubere Antriebsenergie ist unter hohem Druck komprimierter Wasserstoff (H₂), der ähnlich wie Dieselmotorkraftstoff an einer mit Millionenaufwand gebauten Tankstelle am Betriebssitz der evb in Bremervörde in Tanks auf den Wagendächern gepumpt wird. Das dauert dort zwischen 20 und 30 Minuten. Die Brennstoffzellen machen daraus Strom in einer elektrochemischen Reaktion durch die Verbindung des Wasserstoffs mit →



Sauerstoff aus der Luft. Die elektrische Energie wird in den Bordakkus des Zugs gespeichert und dann als Fahrstrom genutzt. Hinzu kommt Strom, den das Fahrzeug unterwegs selbst produziert: Beim Bremsen gewonnene Energie schickt der Elektromotor in die Batterien – „Rekuperation“ wie beim ICE oder anderen elektrischen Triebfahrzeugen. Mit einem starken Antrieb beim Start und einem Spitzentempo von 140 Stundenkilometern bringen die Züge es auf Leistungen ähnlich wie Elektrotriebwagen unter der Oberleitung. Dabei ist ihre Technologie absolut sauber. Es entstehen lediglich Wasserdampf und Kondenswasser, ohne schädliche Zutaten.

Anlage soll grünen Wasserstoff herstellen
Mit einer Tankfüllung bringen es die iLint regelmäßig auf Umläufe bis zu tausend Kilometer pro Tag, mehr als genug für den Fahrplan zwischen Elbe und Weser. Mitte September ließ sich Alstom einen der Züge noch einmal aus mit dem Ziel, den Tank mal richtig leer zu fahren und damit Reichweite zu dokumentieren. Nach 20 Stunden von Bremervörde aus quer durch Deutschland bis an die österreichische Grenze und wieder nach München waren 1.175 Kilometer zurückgelegt – mit einmal geladenen 250 Kilogramm Wasserstoff, die immer noch nicht ganz aufgebraucht waren. Wobei ein Kilogramm Wasserstoff je nach Streckenprofil und Stopps unterwegs

etwa vier bis fünf Liter Diesel ersetzt. Die emissionsfreie Fahrt allein ist noch kein perfekter Klimaschutz. Denn bislang ist der verwendete Treibstoff kein grünes Produkt. Es ist „grauer“ Wasserstoff – ein Abfallprodukt aus der Industrie, das der Gasehersteller Linde als Partner – er baute und betreut die Tankstelle – im evb-Projekt täglich per Tankwagen aus der Chemieindustrie in Stade vor den Toren von Hamburg anliefern. Das soll sich bald ändern. Auf dem Betriebsgelände der Bahn in Bremervörde ist der Bau eines Elektrolyseurs geplant. Eine Anlage unmittelbar neben der Tankstelle, die – wie von Jules Verne vorausgesagt – mithilfe von Strom Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff aufspaltet. Und dieser Strom soll von norddeutschen Windrädern eingespeist werden. Das macht den Wasserstoff dann „grün“.

Das niedersächsische Projekt hat mehrere Väter und Finanziers. Das wurde „mit großem Bahnhof“ in Bremervörde zum Start des regulären Wasserstoffbetriebs deutlich. „Fortschritt made in Niedersachsen“ machte Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) aus und klopfte Niedersachsen in der Schlussphase seines Landtagswahlkampfes kräftig auf die Schultern: „Als Land der erneuerbaren Energien setzen wir damit einen Meilenstein auf dem Weg zur Klimaneutralität im Verkehrssektor.“ Und der damalige Koalitionspartner Bernd Althusmann

i KLIMANEUTRAL MIT BATTERIE ODER BRENNSTOFFZELLE

Innerhalb der nächsten fünf Jahre rechnet der VDV damit, dass 300 Dieseltriebwagen im Regionalverkehr durch emissionsfreie Fahrzeuggenerationen abgelöst und somit 50 Millionen Zugkilometer pro Jahr klimaneutral gefahren werden. Einer Umfrage des Branchenverbandes zufolge werden dafür vorwiegend batterieelektrische Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die auf elektrifizierten Strecken Strom speichern für nicht elektrifizierte Abschnitte. Aber auch Wasserstoff wird als Energiequelle wichtiger: Mehr als 70 Züge mit Brennstoffzellen-Antrieb werden der Premiere bei der evb folgen. Darüber hinaus sind weitere Pilot- und Testbetriebe geplant. „Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger in Deutschland wollen diesen Kurs weiterverfolgen und signalisieren den Entscheidungsträgern, dass der eingeschlagene Weg der richtige ist: Nicht nur aus Gründen der Energieeffizienz, sondern auch, um manche nicht elektrifizierte Lücke im Streckennetz klimafreundlich zu schließen“, sagt VDV-Vizepräsident Veit Salzmann.

(CDU), der spätere Wahlverlierer, bescheinigte dem „Innovationsland Niedersachsen“: „Wir leisten hier echte Pionierarbeit.“ 85 Millionen Euro ließ sich das Land das Projekt kosten, unterstützt durch eine Bundesbeteiligung von 8,4 Millionen Euro. Finanziert wurde damit die Flotte über die Landesnahverkehrsgesellschaft LNVG, die im Land noch 126 Dieseltriebzüge fahren lässt. Geschäftsführerin Carmen Schwabl kündigte an, dass für Ersatzbeschaffungen auf den Strecken ohne Fahrdrat künftig nur noch emissionsfreie Wasserstoff- oder Batteriezüge geordert würden.

Nächste H₂-Flotte geht an den Start
Nach der Weltpremiere hinter den Nordseedeichen kündigt sich im Nordwesten der Mainmetropole Frankfurt schon der nächste Superlativ auf deutschen Schienen an. Die „größte Wasserstoffzugflotte der Welt“ geht dort ab dem kommenden Fahrplanwechsel an den Start. Fahren werden die H₂-betriebenen Coradia-iLint-Züge auf den vier Regionalbahnlinien des weitestgehend nicht elektrifizierten Taunusnetzes. Insgesamt 27 Einheiten hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund bestellt, das Eisenbahnbundesamt hat die Zulassung erteilt. Betreiber wird nach europaweiter Ausschreibung die Deutsche-Bahn-Tochter „Regionalverkehre Start Deutschland“ sein.

„Wir wollen, dass dieser Zug langweilig wird. Langweilig, weil er immer nur fährt.“

Christoph Grimm,
Geschäftsführer der evb Elbe-Weser GmbH



Die Deutsche Bahn zeichnet im Auftrag von Alstom auch für die Wartung der Züge verantwortlich – dafür baute sie ihr bestgehendes Betriebswerk in Frankfurt-Griesheim um, wo die iLint-Züge künftig Seite an Seite mit anderen Fahrzeugen instandgehalten werden. Betankt werden die Triebwagen im Industriepark Höchst mit Wasserstoff aus der Chemie-Produktion. Das sei aber „eine Übergangslösung“, noch nicht mit grünem Wasserstoff, heißt es beim Lieferanten, dem Industriepark-Betreiber Infraserb Höchst. Auch Siemens setzt auf Wasserstoffantriebe. Aus dem Elektrotriebwagen „Mireo“ für den Betrieb unter der Oberleitung hat der Bahntechnik-Konzern die Version „Mireo Plus H“, einen Wasserstoffzug, entwickelt. Die Deutsche Bahn will die neue Technologie zwischen Tübingen, Horb und Pforzheim testen – ab 2024 auch mit Fahrgästen. Der neue Zug soll in puncto Antriebsleistung und Spitzentempo 160 den klassischen E-Fahrzeugen entsprechen. In der Erprobung gibt es gleich grünen Wasserstoff: Im Werk Tübingen will die DB für die Elektrolyse Ökostrom aus der Oberleitung zapfen. Über eine mobile Anlage soll eine Schnellbetankung der Züge in nur 15 Minuten erreicht werden. Zur Präsentation des Projekts gab es einen weiteren „großen Bahnhof“: Die Konzernchefs Roland Busch und Dr. Richard Lutz begaben sich – begleitet von Medienschaffenden – auf eine „Premierenfahrt“ auf dem Rundkurs im Siemens-Prüfcenter in Wegberg-Wildenrath am Niederrhein.

Weiter oben im Norden hat evb-Geschäftsführer Christoph Grimm derweil schon den Alltag im Blick. Nach der Euphorie der Landespolitiker erklärte er nüchtern: „Wir wollen, dass dieser Zug langweilig wird. Langweilig, weil er immer nur fährt.“





Die 175-jährige Geschichte der Schweizer Bahnen ist seit Ende Oktober um ein weiteres spektakuläres Kapitel reicher: Anlässlich des Jubiläums fuhr die Rhätische Bahn (RhB) den längsten Reisezug der Welt, der bislang auf schmaler Spur unterwegs war. Schauplatz des erfolgreichen Rekordversuchs war die UNESCO-Welterbe-Strecke vom Albula-tunnel in Preda bis zum Landwasserviadukt (Foto) kurz hinter Filisur. Tausende Gäste und Fans erlebten die einmalige Fahrt entlang der Strecke und feierten in Bergün ein Eisenbahnfest. Mit etwa 30 Kilometern pro Stunde schlängelte sich der rote Lindwurm aus 25 vierteiligen Triebzügen vom Typ Capricorn durch die malerische Landschaft. So viel Schweizer Präzision muss sein: Der Rekordzug hatte eine Länge von exakt 1.906,375 Metern.

Termin

25. Januar 2023

3. Digitalgipfel

Die Veranstaltung findet rein digital statt. Zielgruppe: Geschäftsführungen und Vorstände von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern, Bereiche Marketing mit Angebotsplanung, Tarif, Vertrieb und Kundenservice, IT, Data Analytics und Business Development.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Termin

27.–28. März 2023

14. VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse ElekBu, Berlin

Die VDV-Elektrobuskonferenz und die Fachmesse ElekBu integrieren 2023 den Zukunftskongress Autonomes Fahren. Bereits jetzt sind Anmeldungen möglich. Die Themen: Mobilität der Zukunft – nachhaltig · klimafreundlich · emissionsfrei.

→ www.ebuskonferenz.de



Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Mitte Dezember 2022.

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:

Facebook: www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

Twitter: twitter.com/VDV_Verband

Als berufliches Netzwerk nutzen wir LinkedIn:

LinkedIn: www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen/

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 Geschäftsbereich Strategie & Kommunikation | Pressesprecher
Eike Arnold, Leiter Interne Kommunikation und 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

Anzeigen:

AD HOC PR, Gütersloh, Tel. 0 52 41/90 39–0 | anzeigen@adhocpr.de

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadata 2022

Bildnachweise:

Titelmotiv: Frank Rettig/AD HOC PR

AdobeStock/FSEID (14); AdobeStock/kameraauge (30); Balasyn-ovych/Stadt Kiev (4–5); Markus Bollen (30); Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben (24); Deutsche Bahn AG/Max Lautenschläger (12); Deutsche Bahn AG/Uwe Miethe (19); DM2030/Robert Pehlke (2, 10); evb (29); evb/Sabrina Adeline Nagel (2, 26–27); Landratsamt Böblingen (2, 6–7); Lappwaldbahn Group/Josef Högemann (8); LVV Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (15); MEG (2, 16, 17, 18); Nordwestbahn/Detlef Heese (8); picture alliance (22–23); Rhein-Main-Verkehrsverbund (28); Philipp Schmidli (30); VDV (3, 8, 13, 19, 20, 25);

„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.



SOLARIS

A CAF GROUP COMPANY



URBINO 18 hydrogen

Wir ändern das Gesicht
des ÖPNV



Beschaffen Sie Fahrzeuge fair!



©istockphoto.com/LeManna

Während viele Kommunen bereits auf klimaschonende Mobilität umstellen, stehen soziale Kriterien entlang der Wertschöpfungskette von (E-)Fahrzeugen nur wenig im Fokus. Informieren Sie sich zu den menschenrechtlichen Risiken in der Fahrzeugproduktion und wie Kommunen diese beim öffentlichen Einkauf vermeiden können.

Der Fachtag dient dem Erfahrungs- und Wissensaustausch zum Thema sozial-verantwortlich produzierte Fahrzeuge. Vernetzen Sie sich mit Beschaffungsverantwortlichen, Herstellern und Zulieferern sowie der Zivilgesellschaft und beschaffen Sie auch in Ihrer Kommune Fahrzeuge fair!

Fachtag zur sozial verantwortlichen Beschaffung von Fahrzeugen

1. und 2. Dezember 2022
Ev. Akademie Tutzing

Informationen zur Veranstaltung
und Anmeldung finden Sie hier:



Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenfrei, Übernachtungskosten werden übernommen; hierfür haben wir ein Zimmerkontingent am Veranstaltungsort reserviert. Reisekosten können im Nachhinein abgerechnet werden. Sprechen Sie uns an!

**ENGAGEMENT
GLOBAL**
Service für Entwicklungsinitiativen



mit ihrer

SERVICESTELLE
KOMMUNEN IN DER EINEN WELT

im Auftrag des



Bundesministerium für
wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung