

Frischer Schwung für die Eisenbahn

Das Europäische Jahr der Schiene soll zum Neustart der Mobilitätswende werden

Seite 6

Personalbedarf: Auch in Zeiten von Corona ungebrochen hoch

Seite 10

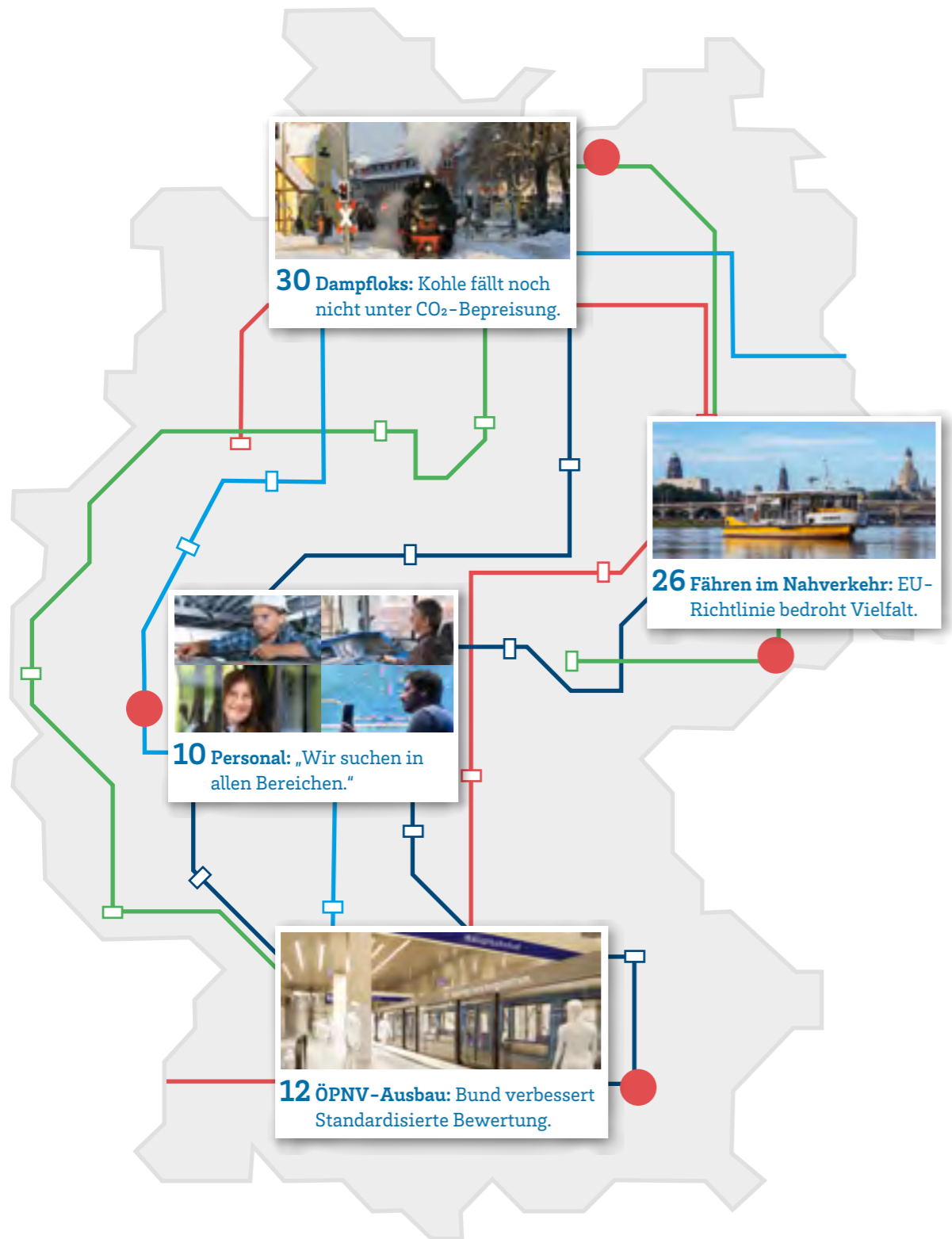
ÖPNV-Bilanz 2020: Bis zu 80 Prozent weniger Fahrgäste

Seite 17

Fähren im Nahverkehr: Über Wasser durch die Netze

Seite 26





Darum fahren wir fast vollständig weiter



Seit einem Jahr leben wir nun schon unter den Bedingungen von Corona. In dieser Zeit hat sich gesellschaftlich und wirtschaftlich viel verändert: beispielsweise wie wir arbeiten und wie mobil wir sind. Über fast zwei Jahrzehnte stiegen die Fahrgastzahlen kontinuierlich, bis die pandemiebedingten Beschränkungen kamen. Fahren die Menschen weniger, weil sie Angst haben müssen, sich in Bussen und Bahnen zu infizieren? Auch nach einem Jahr Pandemie gilt: Der ÖPNV ist kein Corona-Hotspot. Die Anlässe, um unterwegs zu sein, sind schlichtweg weggefallen. Viele Menschen arbeiten von zu Hause aus oder sind in Kurzarbeit, Schulen, Kitas und ein Großteil des Einzelhandels sind geschlossen, Freizeitveranstaltungen finden nicht statt.

Angesichts der sinkenden Nachfrage würde jedes andere Unternehmen sein Angebot reduzieren oder einstellen. Wir tun das nicht. Wenn die Menschen, die im Krankenhaus, bei der Polizei und in anderen systemrelevanten Berufen arbeiten, nicht mehr zur Arbeit kommen könnten, hätten wir wesentlich größere Probleme als leere Busse und Bahnen. Außerdem fällt es so leichter, im Fahrzeug Abstand zu halten. Auch das hilft, Ansteckungsgefahren zu verringern. Deshalb fahren wir auch im zweiten Lockdown nahezu vollständig weiter – mit der finanziellen Unterstützung der Politik. Die Verkehrsunternehmen stellen täglich unter Beweis, dass sie mit der Krise gut umgehen können

und stabil unterwegs sind. Viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wachsen dabei über sich hinaus. Dafür danke ich Ihnen ganz herzlich! Jetzt gilt es, noch Geduld zu bewahren und nicht sorglos zu werden. Die Verkehrsunternehmen stellen die Hygiene in ihren Fahrzeugen weiterhin sicher und lüften, so oft und so intensiv es geht – über offene Türen an den Haltestellen und Endpunkten sowie über die Klimaanlage, mit denen unsere Fahrzeuge größtenteils ausgestattet sind. Unsere Fahrgäste können mit wenigen Mitteln sehr viel dabei helfen, dass sich Aerosole nicht unnötig verbreiten. An erster Stelle steht das richtige Tragen von wirksamen Masken, was unsere Kundinnen und Kunden bis auf sehr seltene Ausnahmen auch machen. Hinzu kommt: weniger und leiser zu reden beziehungsweise auf das Telefonieren für die Minuten im Bus oder in der Bahn zu verzichten. Das ist kein Sprechverbot. Und wir verlangen unseren Kundinnen und Kunden auch kein Schweigegelübde ab – lediglich etwas Mitverantwortung. So kommen wir alle miteinander weiter stabil durch die Krise. Wie lange die Pandemie dauert, haben wir alle schließlich selbst in der Hand.

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Darum fahren wir fast vollständig weiter
- 4 VDV im Bild**
Shuttlebus pendelt kostenlos zum Impfzentrum von Salzgitter.
- 6 Titelstory**
2021: Volle Kraft für die Schiene

- 10 Aktuell**
Personalbedarf: Auch in Zeiten von Corona auf hohem Niveau
- 12 Aus dem Verband**
„Mehr Projekte über die Bewertungsgrenze bringen“
- 14 Aus dem Verband**
Drei Kernforderungen an die nächste Bundesregierung

- 16 Aktuell**
Digitalisierung ist Schlüssel zum Wachstum im ÖPNV.
- 17 Aktuell**
Rettungsschirm verhindert größere Schäden.
- 18 Industrie inside**
Mit viel Frischluft gegen Corona

- 20 Aus dem Verband**
Mit Digitalisierung mehr Güter auf die Schiene holen
- 23 Aktuell**
E-Busprofis tauschen sich digital aus.
- 24 Aus dem Verband**
PBefG-Novelle ist noch in dieser Legislatur nötig.

- 26 Unterwegs im Netz**
Fähren im ÖPNV: Über Wasser durch die Netze
- 30 Zu guter Letzt**
Beim CO₂-Preis geht's noch nicht um die Kohle.



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



Shuttlebus pendelt kostenlos zum Impfzentrum von Salzgitter

Überall im Land sind neue Impfzentren entstanden, die zum Teil noch nicht an den ÖPNV angebunden waren. Zahlreiche Verkehrsunternehmen schließen in ihren Regionen diese Lücken – wie beispielsweise in Salzgitter. Dort wurde im Stadtteil Hallendorf ein Impfzentrum eingerichtet. Zu den Öffnungszeiten setzt die KVG Braunschweig einen speziellen „Impfbus“ (Foto) ein. Er verbindet den ÖPNV-Knoten Salzgitter-Lebenstedt Bahnhof im Halbstundentakt mit dem neuen Impfzentrum. Auf diese Weise ist eine Verknüpfung zum übrigen ÖPNV hergestellt und das Impfzentrum aus allen Stadtteilen Salzgitters gut zu erreichen. Der Bus verkehrt montags bis freitags von 8 bis 20 Uhr – und das für alle Fahrgäste kostenlos.



EUROPEAN YEAR OF RAIL 2021

H O P

O N !

11

PROZENT

so gering ist im statistischen Durchschnitt der Anteil des Güterverkehrs, der in den 27 Ländern der Europäischen Union über die Schiene abgewickelt wird.

#EUYearofRail

Volle Kraft für die Schiene

Die EU hat 2021 zum „Europäischen Jahr der Schiene“ ausgerufen. Mitten in der schwierigen Pandemie will die Gemeinschaft in der Konsequenz ihres vor wenigen Monaten angekündigten „Grünen Deals“ in Politik und Öffentlichkeit das Bewusstsein dafür stärken, dass die Eisenbahn in puncto Klimaschutz und Sicherheit das unumstrittene Verkehrsmittel Nummer 1 für die Mobilität der Zukunft sein muss.

Tradition und Zukunft liegen nahe beieinander: 2021 ist es 30 Jahre her, dass die damalige Bundesbahn den ICE-Verkehr mit Spitzentempo 250 auf den innerdeutschen Nord-Süd-Routen über die ersten Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart eröffnete. Sogar schon 40 Jahre liegt der Start des französischen train à grande vitesse (TGV) zurück, seinerzeit auf der „Nouvelle Ligne“ von Paris nach Lyon. Und vor stolzen 175 Jahren wurde die erste internationale Bahnstrecke zwischen zwei Hauptstädten, zwischen Paris und Brüssel, in Betrieb genommen. Ein weiteres Schienen-Jubiläum steht kurz bevor: Nur noch vier Jahre dauert es, bis das System Eisenbahn seinen 200. Geburtstag begehen kann. 1825 startete in England die allererste Bahn von Stockton nach Darlington.

International Werbung machen

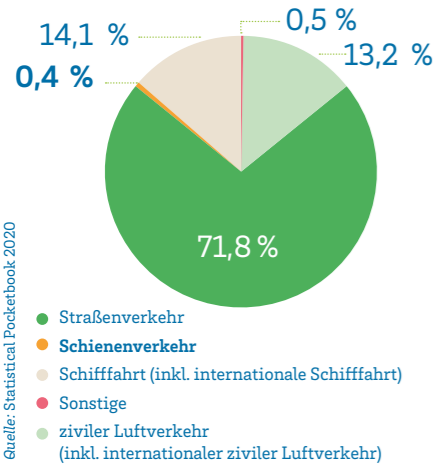
Brüssel will nun mit Veranstaltungen, Ausstellungen, Kampagnen und auf Branchenevents international Werbung für die Eisenbahn machen. Der breiten Öffentlichkeit soll verdeutlicht werden, dass sie

als nachhaltiger, innovativer und sicherer Verkehrsträger unverzichtbar für die Mobilitätswende ist. Der Grüne Deal macht klare Vorgaben: Ein Viertel der Treibhausgas-Emissionen in der EU werden vom Verkehr verursacht; im Vergleich zu 1990 sollen 90 Prozent davon bis 2050 vollständig verschwinden.

Dieses anspruchsvolle Ziel ist nur zu erreichen, wenn nicht nur der Stellenwert, sondern der Marktanteil des Schienenverkehrs weit über das heutige Maß hinaus geht. Zwar ist die Eisenbahn nach Angaben aus Brüssel nur zu einem halben Prozent an den Treibhausgasen beteiligt. Allerdings sind ihre Anteile am gesamten Verkehrsaufkommen – EU-weit gerechnet – auch erschreckend gering: Nur sieben Prozent des Personen- und elf Prozent des Güterverkehrs in der Gemeinschaft der 27 Staaten werden im statistischen Durchschnitt auf der Schiene abgewickelt. Die für Verkehr zuständige EU-Kommissarin Adina Vălean bringt das Problem auf den Punkt: „Es steht außer Frage, dass der Schienenverkehr auf den meisten Gebieten – Nachhaltigkeit, →

Eisenbahn ist nachhaltig

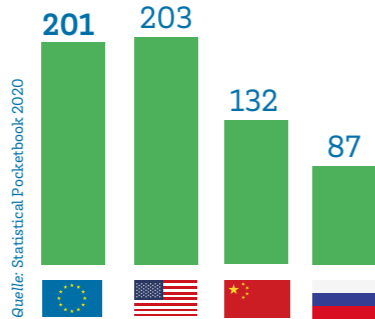
Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen (EU-27, 2018)



Quelle: Statistical Pocketbook 2020

Eisenbahn verbindet Menschen

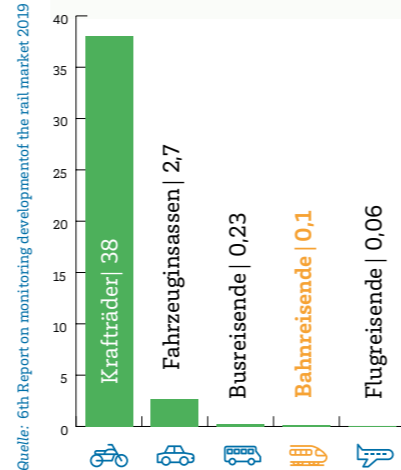
Länge der genutzten Eisenbahnstrecken, in 1.000 km



Quelle: Statistical Pocketbook 2020

Eisenbahn ist sicher

Todesopfer je Milliarde Personenkilometer 2011–2015



Quelle: 6th Report on monitoring development of the rail market 2019

Sicherheit und sogar Geschwindigkeit – enorme Vorteile bietet, wenn seine Organisation und Technik den Standards des 21. Jahrhunderts entsprechen.“

Europa als einheitlicher Eisenbahnmarkt

Entsprechende Ansätze zur europaweiten Optimierung des Systems der Eisenbahn verfolgt die EU bereits seit 20 Jahren. Ihr Ziel war und ist, die von Land zu Land in Sachen Technik und Rechtsgrundlagen zum Teil völlig unterschiedlich operierenden Bahn-Gesellschaften und -Behörden zu einem einheitlichen Eisenbahnmarkt, der über die Grenzen hinweg für alle Bahnen geöffnet ist, umzugestalten. Mit vier „Eisenbahnpaketen“ wurden nach und nach die regulatorischen Voraussetzungen dafür geschaffen. In einem ersten Schritt war 2001 der Zugang zu den Schienennetzen geöffnet worden, um einen echten Wettbewerb der Bahnen überhaupt erst zu ermöglichen. In weiteren Phasen folgten zunächst der Aufbau gemeinsamer Sicherheitsstandards für den Bahnbetrieb und dann die Marktöffnung für

den grenzüberschreitenden Personenverkehr. Den Abschluss bildet das Vierte Eisenbahnpaket, das im Herbst 2020 in Kraft trat. Zentraler Punkt ist der Übergang wesentlicher hoheitlicher Aufgaben für den sicheren und zuverlässigen Eisenbahnbetrieb von den nationalen Aufsichtsbehörden an die eigens errichtete Eisenbahn-Agentur der EU, die ERA.

Die Vereinfachung und Standardisierung von Zulassungs- und Sicherheitsvorschriften ist für ERA-Chef Josef Doppelbauer ein Meilenstein auf dem Weg, „die Schiene zum entscheidenden Verkehrsträger des 21. Jahrhunderts zu machen“. Dass dieses Ziel das zentrale Thema des Europäischen Jahres der Schiene ist, ist auch der Politik bewusst. „Die Verlagerung vom Personen- und Güterverkehr auf die Schiene ist ein wichtiger Baustein für die Mobilitätswende und unser Ziel, die CO₂-Emissionen auch im Verkehrsbereich bis 2050 auf Null zu reduzieren“, erklärte die Grünen-Abgeordnete Anna Deparnay-Grunenberg, Berichterstatterin im Verkehrsausschuss und Verhandlungsführerin für das Europäische Parlament. „Nachhaltige Mobilität geht nur mit einer echten Renaissance der Schiene.“

„Neustart für die Mobilitätswende“

Der Wechsel der EU-Ratspräsidentschaft von Deutschland an Portugal zur Jahreswende war gekennzeichnet von der Kontinuität in Sachen Ei-

i EUROPÄISCHE JAHRE

Seit 1983 ruft die EU nahezu kontinuierlich Europäische Jahre aus. Sie sollen, so heißt es, „für bestimmte Themen sensibilisieren, Diskussionen anstoßen und zum Umdenken anhalten“. Für die EU-Institutionen und die Regierungen der EU-Länder sei ein solches Jahresthema auch Anlass für starke politische Signale und die Zusicherung, dass die betreffende Problematik künftig auf der politischen Tagesordnung stehen werde. Das Europäische Jahr der Schiene fügt sich ein in einen schon prominent zu nennenden Kreis anspruchsvoller, hochrangiger Themen. Beispiele aus der Vergangenheit: 2018 – Europäisches Jahr des Kulturerbes, 2013/2014 – Europäisches Jahr der Bürgerinnen und Bürger, 2010 – Europäisches Jahr zur Bekämpfung von Armut und sozialer Ausgrenzung, 2007 – Europäisches Jahr der Chancengleichheit für alle, 1998 – Europäisches Jahr der lokalen und regionalen Demokratie, 1990 – Europäisches Jahr des Fremdenverkehrs.

senbahn. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer verwies auf Modernisierungsprojekte wie die Digitale Automatische Kupplung für Güterwagen und auf Zukunftspläne für einen hochwertigen europäischen Reiseverkehr mit Tages- und Nachtzügen im „Europakt“. Sein portugiesischer Amtskollege Pedro Nuno Santos zeigte sich überzeugt, „dass der Schienenverkehr das Herzstück unserer zukünftigen Verkehrsnetze sein wird und das Leben der Menschen auf dem gesamten Kontinent verbessert“.

die Stadtbahnen und ist optimistisch: „Für das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor rennt die Zeit. Das Europäische Jahr der Schiene soll deshalb für uns zum Neustart für die Mobilitätswende werden. Es ist das richtige Signal, um bei den städtischen Bahnangeboten sowie bei der Eisenbahn im Fern- und Güterverkehr wieder mit voller Kraft Fahrt aufzunehmen.“

VDV-Präsident Ingo Wortmann erweitert das besondere Jahr auch auf

Weitere Infos unter: europa.eu/year-of-rail/index_de und vdv.de/zukunftschiene

„Es steht außer Frage, dass der Schienenverkehr auf den meisten Gebieten enorme Vorteile bietet, wenn seine Organisation und Technik den Standards des 21. Jahrhunderts entsprechen.“

Adina Vălean, EU-Kommissarin für Verkehr



Start ins ICE-Zeitalter: Unter dem damaligen Bahnchef Heinz Dürr (l.) begann in Deutschland der Hochgeschwindigkeitsverkehr. Ab Ende 2021 kommt die Renaissance der Nachtreisezüge. In den nächsten Jahren wollen vier europäische Eisenbahnen 13 Millionenstädte mit Nightjets (r.) verbinden.



sicher!

Heymanns Fahrerschutz ...

... die kostengünstige Alternative zum provisorischen Spuckschutz. Wir fertigen Ihnen TÜV-geprüfte und eintragungsfähige Systeme aus Polycarbonat für viele Modelle in großer Stückzahl. Vertrauen Sie Ihrem Bus-Profi seit 85 Jahren.

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

Verkehrsunternehmen stellten 2020 mehr ein

„Wir suchen in allen Bereichen“

Die Verkehrsbranche bietet Arbeitssuchenden weiterhin attraktive Chancen. Der Bedarf an Fachkräften bleibt auch 2021 und 2022 hoch. Das belegt eine aktuelle Umfrage des VDV. Im vergangenen Jahr stellten 76 Prozent der Unternehmen mehr ein als 2019. Bei 57 Prozent nahm der Personalbedarf sogar zu, bei 40 Prozent blieb er unverändert.



Bei der Branchenumfrage gaben 76 Prozent der Unternehmen an, 2020 mehr Einstellungen vorgenommen zu haben als im Vorjahr. Bei mehr als der Hälfte hatte der Personalbedarf im Jahr 2020 zugenommen. Auch im laufenden sowie im kommenden Jahr bietet vor allem der Fahrdienst besonders gute Arbeitsplatz-Chancen. In diesem Bereich suchen 65 Prozent der befragten Unternehmen aus den Bereichen Personen- und Schienengüterverkehr am dringendsten Personal, gefolgt vom gewerblich-technischen Bereich (33 Prozent). Etwa ein Viertel der Verkehrsunternehmen benötigt besonders dringend Ingenieurinnen und Ingenieure sowie Fachkräfte im Bereich IT. Jedes fünfte Unternehmen sucht vordringlich Auszubildende und dual Studierende. Insofern bleibt der Personalbedarf der Branche während und nach der Corona-Zeit ungebrochen hoch. „Die Verkehrsunternehmen sind gerade in der Krise attraktive Arbeitgeber, denn wir bieten zahlreiche Jobs, die nicht nur sicher, sondern auch zukunftsfähig sind“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Wir suchen in allen Bereichen.“

Der VDV wollte zudem wissen, wie sich die Corona-Pandemie auf den Bewerbermarkt auswirkt. Immerhin 38 Prozent der befragten Verkehrsbetriebe nahmen ein gesteigertes Interesse an der Arbeit in der Branche wahr, wohingegen 62 Prozent diese Einschätzung nicht teilten. Auch nach der Zahl der Bewerberinnen und Bewerber während der Corona-Zeit wurde gefragt. Lediglich elf Prozent der Unternehmen registrierten eine geringere Bewerberzahl, 52 Prozent verzeichneten ein gleichbleibendes Interesse und 37 Prozent eine höhere Bewerberzahl. Dass über ein Drittel der Unternehmen bei den Bewerberinnen und Bewerbern ein gesteigertes Interesse an einer Arbeit in der Branche wahrnimmt, wertet Ingo Wortmann als gutes Zeichen: „Wir benötigen in den kommenden Jahren deutlich mehr qualifiziertes Personal.“ Vor allem altersbedingt werden bis 2030 viele Personalabgänge zu verzeichnen sein. Derzeit beträgt das Durchschnittsalter der Mitarbeitenden im öffentlichen Personen- und Eisenbahnverkehr 46,5 Jahre. Bis 2030 muss

für fast die Hälfte der 151.000 Beschäftigten im öffentlichen Personenverkehr eine Nachfolge gefunden werden. Nur jede Fünfte dieser bald vakanten 70.000 bis 80.000 Stellen kann mit einer ausgebildeten Nachwuchskraft besetzt werden.

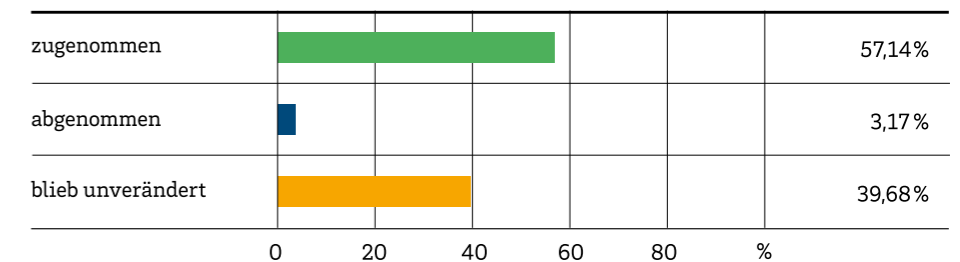
Zusätzliche Arbeitsplätze

Der Personalmangel in der Verkehrsbranche macht sich vor allem im Fahrdienst bemerkbar. Bis 2030 werden dort 40.000 Menschen, beim technischen Betriebspersonal 20.000 sowie in den kaufmännischen Bereichen 14.000 altersbedingt ausscheiden. Zusätzlicher Bedarf entsteht durch die Wachstumsziele der Branche, die die Verkehrswende mit sich bringt. Schon bis 2025 ergibt sich eine Lücke von 50.000 Fachkräften. Bereits jetzt fehlen deutschlandweit etwa 1.500 Lokführerinnen und Lokführer – Tendenz steigend. Um die Branche dabei zu unterstützen,

das Mobilitätsangebot auch langfristig mit ausreichend Personal weiter aufrechterhalten und ausbauen zu können, hatten der VDV und seine Mitgliedsunternehmen Anfang 2019 eine Arbeitgeberinitiative gestartet. „Dabei war es dem VDV als Branchenverband wichtig, in dieser Initiative Maßnahmen zu konzipieren, die die Mitgliedsunternehmen in ihrer Personalgewinnung strategisch, aber gerade auch operativ unterstützen und das Image der Branche als Arbeitgeber nach außen stärken“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Entstanden ist etwa das Portal www.in-dir-steckt-zukunft.de, das über Berufe in der Branche informiert sowie Arbeitgeber und Arbeitssuchende zusammenbringen soll.

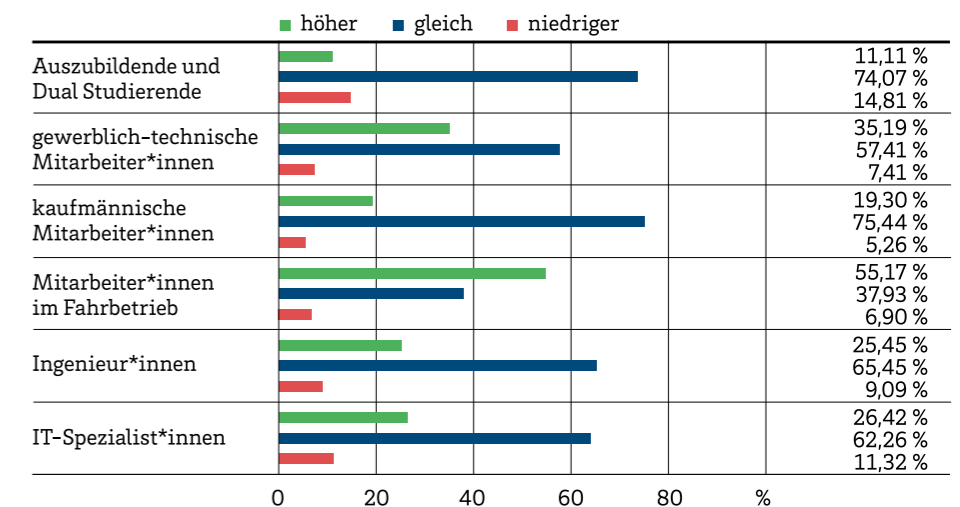
Weitere Infos unter: www.vdv.de/personalumfrage2020

Hat Ihr Personalbedarf in diesem Jahr zu- oder abgenommen?



© VDV | Repräsentative Umfrage „Personalbedarf in der Verkehrsbranche“ 2020

Prognose: Wie schätzen Sie Ihren Personalbedarf in den nachfolgenden Bereichen in den Jahren 2021/2022 im Vergleich zu 2020 ein?



© VDV | Repräsentative Umfrage „Personalbedarf in der Verkehrsbranche“ 2020

„Mehr Projekte über die Bewertungsgrenze bringen“



Die Fördermittel zum Ausbau kommunaler Verkehrsinfrastruktur wurden erhöht, Planungen können beschleunigt werden. Trotzdem droht die Mobilitätswende mancherorts ins Stocken zu geraten. Das liegt auch an der „Standardisierten Bewertung“ – einer Methode, um den Nutzen und die Kosten von Verkehrsprojekten abzuwägen. Der Bund will dieses Verfahren nun weiterentwickeln. VDV-Präsident Ingo Wortmann (Foto) nimmt dazu Stellung.

Die Grundlagen für die Verkehrswende sind gelegt. Aber Planungs- und Genehmigungsprozesse dauern nach wie vor zu lange, und Fördermittel können nicht abgerufen werden. Warum ist die Reform der Standardisierten Bewertung so dringend?

» **Ingo Wortmann:** Die Standardisierte Bewertung ist grundsätzlich ein bewährtes Verfahren, aber wir benötigen eine Fortschreibung verschiedener Aspekte, wie zum Beispiel eine höhere Bewertung von Klimaschäden, die Berücksichtigung von Maßnahmen zum Erreichen der Verkehrswende in den Städten und die Neutralisierung von Kosten für weitere gesellschaftliche Ziele – wie etwa die Herstellung der

Barrierefreiheit. Darüber hinaus eröffnet das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) nun weitere Fördertatbestände, wie etwa die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken. Dies gilt es, entsprechend im Verfahren aufzunehmen.

» *Wir würden es sehr begrüßen, wenn sich die Wachstumschancen, die nur durch den Ausbau des ÖPNV möglich werden, positiv in der Bewertung niederschlagen.*

Ingo Wortmann, VDV-Präsident und Geschäftsführer der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)

i STANDARDISIERTE BEWERTUNG

Die „Standardisierte Bewertung“ von geplanten Investitionsvorhaben in die kommunale Verkehrsinfrastruktur dient dazu zu prüfen, ob ein ÖPNV-Projekt nach den Vorgaben des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert werden kann. Die öffentlichen Mittel müssen möglichst sinnvoll verwendet werden. Um das zu gewährleisten, werden Kosten und Nutzen eines Vorhabens sorgfältig abgewogen – in gesamtwirtschaftlicher und in betriebswirtschaftlicher Hinsicht. Diesem trägt ein besonderer Indikator Rechnung. Demnach sind nur solche Projekte zuschussfähig, für die ein Nutzen-Kosten-Indikator über 1,0 ermittelt wird – deren Nutzen somit die Kosten übersteigt. Unberücksichtigt bleiben bislang Faktoren wie der weiterreichende Nutzen eines Ausbauprojekts etwa für die Entlastung anderer Strecken, die Stabilität des Netzes und für den Klimaschutz.

Wie könnte die Standardisierte Bewertung in einer reformierten Version fortgeschrieben werden?

» Als VDV haben wir verschiedene Vorschläge für die Fortschreibung eingebracht. Eine neue Idee ist ein optionaler Baustein zur Berücksichtigung von Maßnahmen zur Verkehrswende, wie Parkraumbewirtschaftung oder die Bevorzugung des Umweltverbundes zulasten des Autoverkehrs für die Städte, die sich zu solchen Maßnahmen entscheiden. Wir würden es auch sehr begrüßen, wenn sich die Wachstumschancen, die nur durch den Ausbau des ÖPNV möglich werden, positiv in der Bewertung niederschlagen.

Wie können die Änderungen beim GVFG besser wirken und damit der ÖPNV sowie der Regionalverkehr gestärkt werden?

» Das GVFG wurde novelliert und endlich mit mehr Finanzmitteln ausgestattet, die Vorschriften zur Bauplanung wurden mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz angepasst. Jetzt ist die Fortschreibung der Standardisierten Bewertung dringend, um mehr offensichtlich erforderliche Projekte über die Bewertungsgrenze zu bringen. Diese war in der Vergangenheit immer schwieriger zu erreichen, zum Beispiel, weil die Baukosten durch den geforderten Brandschutz oder städtebaulich optimale Bauverfahren stetig gestiegen sind.

Welche Gesichtspunkte sollten außerdem einfließen, um städtische Nahverkehrsprojekte wie den Ausbau von U-, S- und Straßenbahnen sowie von regionalen Eisenbahnstrecken voranzubringen?

» In den Städten sind die Aspekte Luftreinhaltung, Klima, Wachstum, Verkehrswende und Barrierefreiheit am wichtigsten. Bei der Reaktivierung von Eisenbahnstrecken können weitere Aspekte herangezogen werden, wie beispielsweise die Erschließung von Mittelzentren mit der Schiene, die längerfristigen Perspektiven für die Wirtschaft und Bevölkerung durch einen Schienenanschluss bis hin zu positiven Effekten für den Schienengüterverkehr.

Als Geschäftsführer der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) haben Sie unter anderem den künftigen Bau der U9 vor der Brust – eine neue Nord-Süd-Linie, die das Zentrum quert und entlastet ...

» Die U9 ist ein zentrales Projekt für die zukünftige Kapazität des gesamten Verkehrs in München, für das weitere Wachstum der Stadt und für den Umstieg von noch mehr Menschen auf die klimafreundliche U-Bahn. Aber das Bauen in der Tiefe in der Innenstadt ist immer teurer geworden und des-

halb ist es gut, wenn auch die Nutzenaspekte in ihrer Bewertung angepasst werden.

Wann wird die neue Form der Standardisierten Bewertung vorliegen?

» Die Ausschreibungsunterlagen des Bundesverkehrsministeriums sehen eine baldige Vergabe des Projekts vor mit dem Ziel, am Ende dieses Jahres ein Ergebnis zu haben. Durch die Einbindung der Länder und der Verbände, allen voran des VDV als Branchenverband, kann schon während der Erarbeitung die fachliche Begleitung und – wo nötig – auch ein politischer Kompromiss erfolgen, so dass wir hoffentlich zu Beginn des nächsten Jahres mit der modernisierten Version werden arbeiten können.



Bahnverbände:

„Die nächste Bundesregierung muss Tempo machen“

Die Infrastruktur ausbauen, die Schiene konsequent digitalisieren, die Verkehrswende forcieren. Das fordern die Bahnverbände von der künftigen Bundesregierung. Die müsse das Tempo erhöhen und der Schiene Priorität einräumen.

Am 26. September wird der neue Bundestag gewählt. Schon jetzt liegen die wichtigsten Forderungen der Bahnverbände an die Politik auf dem Tisch. Die Eisenbahn-Infrastruktur müsse für den Deutschland-Takt ausgebaut, die Digitalisierung der Schiene vorangetrieben und die Verkehrswende forciert werden, heißt es in einem gemeinsamen Papier. „Eisenbahn-Politik ist keine Schnell-Schnell-Politik“, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann bei der Vorstellung der Kernforderungen. Ein „langer Atem“ sei vonnöten: „Wir müssen jetzt viele Dinge starten, deren Früchte wir später ernten.“ Mit Blick auf die Klimaziele und teure Strafzahlungen beim Verfehlen der Ziele „müssen wir jetzt die Schiene weiter stärken – und das ist im Europäischen Jahr der Schiene auch der richtige Zeitpunkt.“

Die amtierende Bundesregierung habe viel für den Eisenbahnsektor geleistet, heißt es anerkennend vom Branchenverband VDV und sieben weiteren Verbänden. Nach der Wahl müsse jedoch das Tempo erhöht werden und die Schiene Vorrang haben. Von überragender Bedeutung sei das Klimaschutzprogramm 2030, das nur mit mehr Schienenverkehr gelingen kann. Die acht Bahnverbände pochen nun darauf, dass die Politik ihre Zusagen umsetzt.

i ACHT BAHNVERBÄNDE POSITIONIEREN SICH GEMEINSAM

Angesichts zunehmender klimapolitischer Herausforderungen braucht Deutschland eine starke Eisenbahn. Die Grundlage hat die amtierende Bundesregierung in der zu Ende gehenden Legislaturperiode geschaffen. Das ist auch ein Verdienst von Allianz pro Schiene, BAG SPNV, Mofair, NEE, VCD, Verband der Bahnindustrie, VPI und VDV, die sich gemeinsam positioniert haben. Auf Initiative des VDV präsentierten sie vor vier Jahren erstmals drei Kernforderungen für den gesamten Eisenbahnsektor: Einführung des Deutschland-Takts, Halbierung der Trassenpreise und ein nationales Forschungsprogramm. Auch bei Branchenforderungen wie der Vereinfachung des Planungsrechts und der Überarbeitung der Standardisierten Bewertung gab es Fortschritte. Wie der Weg nun weitergehen muss, erläutert auch die Broschüre der Bahnverbände, die die drei Kernforderungen weiter ausführt.

www.vdv.de/bahnverbaende



2.

Bahnsystem digitalisieren:

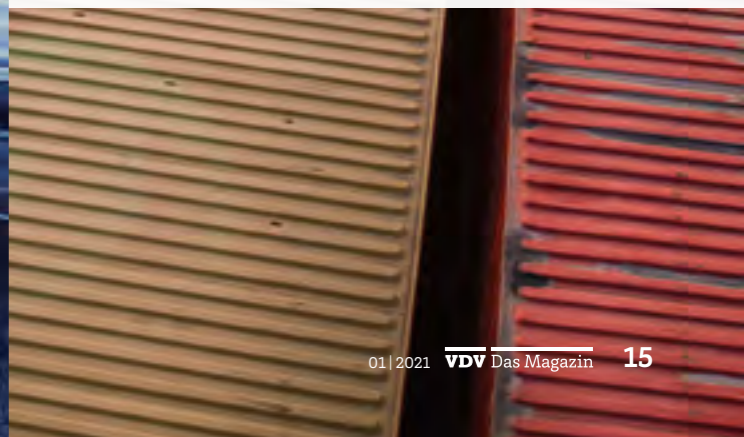
Sowohl der Bahnbetrieb als auch die Infrastruktur werden durch Digitalisierung leistungsfähiger und zuverlässiger. Dabei geht es insbesondere um vier Weichenstellungen. Deutschland muss in einem finanziellen und organisatorischen Kraftakt **das gesamte Bundes-schiennetz bis 2035 digitalisieren**. Die Schlüsseltechnologie für mehr Effizienz im Schienengüterverkehr ist die **Digitale Automatische Kupplung (DAK)**. Es kostet mehr als acht Milliarden Euro, die **europaweit 450.000 Güterwagen** in diesem Jahrzehnt umzurüsten – eine „Herkulesaufgabe“, so die Verbände. Dafür brauchen die Eisenbahn-Unternehmen eine finanzielle Unterstützung vom Bund und der EU. Im öffentlichen Personenverkehr müssen **durchgehende Tickets von Tür zu Tür** die Regel werden. Dazu gehören branchenweite Informationen über Fahrpläne aller Anbieter in Echtzeit und über moderne Features wie Auslastungsdaten. Für Innovationen muss der Bund mehr Anreize setzen, etwa durch eine **Aufstockung des „Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr“** und einen Innovationsbonus für Investitionen in digitale, emissionsfreie Technologien.



3.

Verkehrswende forcieren:

Mit einem substanziiell **höheren Marktanteil der Schiene** kommt Deutschland beim Klimaschutz voran. Mehr Verkehr auf der Schiene bedeutet mehr Lebensqualität für alle: weniger Staus, weniger Abgase, weniger Flächenverbrauch und weniger Verkehrstopfer. Drei Dinge sind für eine Verkehrswende dringend erforderlich: Der Bund muss sich wieder Gestaltungsspielraum beim Einsatz der Lkw-Mauteinnahmen verschaffen – weg vom Prinzip „Straße finanziert nur Straße“. Vielmehr gilt es, zum **Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“** zu kommen. Finanzieren lässt sich das höhere Tempo bei der Verkehrswende mit den Mitteln aus der Lkw-Maut, dem **Abbau umweltschädlicher Subventionen** und CO₂-Abgaben. **Die Schiene muss** beim Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur Priorität im Bundeshaushalt bekommen und **mindestens zwei Drittel dieses Etats erhalten**. Für eine Verkehrswende bedarf es zusätzlich einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen. Dafür gilt es, die Bahnen von der Stromsteuer zu befreien, die EEG-Umlage für elektrisch betriebene Züge zu senken, einen Rahmen für **zukunftsfähige Einzelwagenverkehre** zu setzen und die Entgelte für die Infrastrukturnutzung im Personen- und Güterverkehr dauerhaft zu reduzieren. Gebühren, die als Sonderlast nur den Eisenbahnsektor treffen, müssen abgeschafft werden.



Digitalisierung: Schlüssel zum Wachstum



Mehr Personen- und Güterverkehr: Die Digitalisierung gilt als Schlüssel dazu. Das bedeutet, Prozesse zu transformieren, Kooperationen und Verträge zu schließen, den Wert von Daten einzuschätzen, an Schnittstellen zu arbeiten. Welche Chancen die Digitalisierung bringt und dass sie ein zähes Geschäft sein kann, wurde auf dem ersten VDV-Digitalgipfel deutlich.

BUCH ZUR DIGITALEN TRANSFORMATION

„Digitale Transformation des ÖPNV“ lautet auch der Titel eines neuen Buchs aus der „Blauen Reihe“. Es ist als fast 380 Seiten starke gedruckte Version und als regelmäßig aktualisiertes E-Book erhältlich. In der Veröffentlichung dokumentieren der VDV und das VDV-Industrieforum aktuelle Entwicklungen.

Andreas Scheuer griff zu seinem Smartphone und hielt es kurz hoch: „Das ist der Treiber, warum die Leute umsteigen.“ Und dafür müsse es eine Plattform geben, um den Wechsel vom Individualverkehr zum ÖPNV zu schaffen. „Wichtig ist, dass wir Ideen bündeln“, sagte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur bei der Eröffnung des ersten VDV-Digitalgipfels: „Es bleibt noch Zeit bis zur Bundestagswahl, damit wir einen besseren und digitaleren ÖPNV organisieren.“ Nachholbedarf ist vorhanden. „Wir müssen die digitale Transformation nutzen, um weiter und näher an den Fahrgast heranzukommen“, sagte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff und überreichte Andreas Scheuer

virtuell die im neuen Blauen Buch gebündelten Ideen und Ansätze der Branche zur digitalen Transformation im öffentlichen Verkehr (Foto). Das BMVI investiert in den kommenden vier Jahren mehr als 250 Millionen Euro in Modellprojekte, bei denen Kommunen zum Beispiel eine Taktverdichtung, neue Tarifmodelle, On-demand-Dienste oder intelligente Apps mit Echtzeitdaten ausprobieren. Mehr als 160 Fachleute aus öffentlichen und privaten Unternehmen sowie aus Politik, Verwaltung und Wissenschaft wählten sich bei der Online-Veranstaltung ein, die die VDV-Akademie zusammen mit der Beka GmbH organisiert hatte. VDV-Präsident Ingo Wortmann kündigte an: „Wir wollen die Potenziale der Digitalisierung noch stärker nutzen, um eine attraktivere Mobilität anbieten zu können, neue Kapazitäten auf vorhandenen Trassen zu schaffen sowie die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu steigern und damit selbst wettbewerbsfähiger gegenüber dem mo-

torisierten Individualverkehr zu werden.“ Wie das gehen kann, zeigt bereits eine Reihe von Städten, in denen bedarfsgerechte Angebote der Verkehrsunternehmen und Verbände den klassischen Linienverkehr ergänzen. Zudem werden automatisierte Shuttles erprobt. Eines der branchenweit führenden Unternehmen beim Thema Digitalisierung sind die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) – nicht nur bei Vertriebsinnovationen, dem On-demand-Service „Berlkönig“ und der Mobilitätsplattform „Jelbi“. Eva Kreienkamp, BVG-Vorstandsvorsitzende und Mitglied im VDV-Präsidium, erläuterte Chancen, die die Einführung des automatisierten Zugbeeinflussungssystems CBTC auf zwei U-Bahn-Linien für die Fahrgäste mit sich bringen wird – darunter Taktverdichtungen und eine erhöhte Verfügbarkeit der Fahrzeuge durch optimierte Wartung. Neben dem gesamten Kundenerlebnis sei Digitalisierung auch ein Vehikel für operative Exzellenz und damit für Qualitäts-

gewinne, sagte Eva Kreienkamp. „Erst die Kombination von beiden Aspekten ergibt digitale Transformation im öffentlichen Verkehr.“ Um die Digitalisierung bei der Eisenbahn drehte sich ein weiterer Themenblock. Holger Knöpke von der DB gab einen Überblick über die zahlreichen Maßnahmen von „Starke Schiene“. Wie sich die Branche und die Industrie vernetzen, war ebenso inhaltlicher Schwerpunkt. Henrik Falk, Chef der Hamburger Hochbahn, zeigte auf, wie sich die Hansestadt in einem „Reallabor“ mit 200 Projekten der Mobilität der Zukunft nähert und in diesem Bereich schon jetzt als smarteste Stadt Deutschlands gilt. Beim gegenseitigen Ticketverkauf deckt die Brancheninitiative „Mobility inside“ mittlerweile 40 Prozent des ÖPNV-Markts und den gesamten deutschen Fernverkehr ab, nachdem seit Dezember 2020 die Deutsche Bahn und die VAG Nürnberg mit dabei sind. Prof. Knut Ringat, RMV-Geschäftsführer und VDV-Vizepräsident, sieht in „Mobility inside“ eine „einmalige Chance für einen Entwicklungsschub der Branchendigitalisierung“ und kündigte den Produktivstart der Plattform für Ende 2021 an. Um die branchenweite Vernetzung und die Suche nach gemeinsamen Standards dreht sich die Fachdiskussion. Der Austausch geht weiter – auch auf dem nächsten Digitalgipfel, der für Anfang 2022 geplant ist.

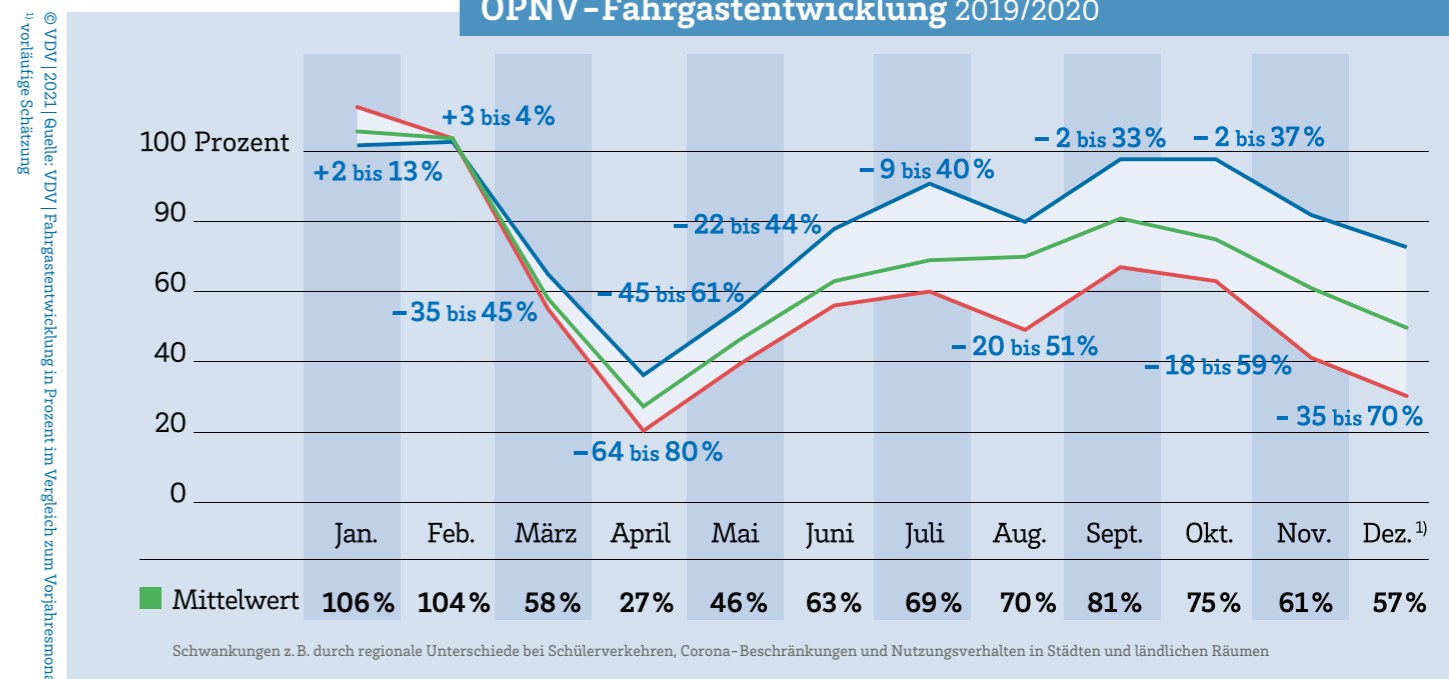
ÖPNV-Bilanz 2020: Rettungsschirm verhindert größere wirtschaftliche Schäden

Rückgänge bei den Fahrgastzahlen um bis zu 80 Prozent und Verluste von 3,5 Milliarden Euro bei den Einnahmen: Das ist die ÖPNV-Bilanz der Verkehrsunternehmen nach dem Corona-Jahr 2020.

Auf Berg- und Talfahrt (siehe Infografik) waren im vergangenen Jahr die Fahrgastzahlen im ÖPNV sowie im Nahverkehr auf der Schiene. Vor der Pandemie stieg die Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr um vier bis sechs Prozent. Dann kamen die Beschränkungen – mit bis zu 80 Prozent weniger Kundinnen und Kunden. Während der Lockerungen von Mai bis September erholte sich die Nachfrage wieder auf rund 80 Prozent. „Ab dem erneuten Lockdown von Dezember bis heute sanken die Fahrgastzahlen dann unter 50 Prozent, aktuell sind es bundesweit im Schnitt 30 bis 40 Prozent“, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann bei der Vorstellung der Jahresbilanz.

Vor allem mehr Homeoffice und Kurzarbeit, geschlossene Schulen und Unis, weggebrochene Verkehre zu Freizeit- und Großveranstaltungen sowie ein Rückgang beim Tourismus führten zu dieser Entwicklung. Dennoch haben die Verkehrsunternehmen seit Beginn der Pandemie nahezu das volle Bus- und Bahnangebot aufrechterhalten – bei etwa gleichen Kosten. „Der von Bund und Ländern beschlossene Rettungsschirm hat uns vor dauerhaften wirtschaftlichen Schäden bewahrt“, sagte Ingo Wortmann. Bis zu fünf Milliarden Euro wurden zur Verfügung gestellt. Die werden nach Berechnungen des VDV noch bis zum Ende des ersten Quartals 2021 reichen. „Wir fahren weiterhin monatliche Verluste in dreistelliger Millionenhöhe ein“, so der VDV-Präsident. Der VDV geht davon aus, dass es zwar ab Herbst einen deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen geben wird. Bis Ende dieses Jahres werden aber noch nicht wieder die sonst übliche Zahl an Fahrgästen befördert und weiterhin Verluste eingefahren. „Das heißt, dass wir mit der Politik zeitnah über einen erneuten Rettungsschirm sprechen müssen.“ Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen kalkulieren mit weiteren Einnahmeausfällen in Höhe von 3,5 Milliarden Euro. Nach Abzug der noch vorhandenen Mittel aus dem Rettungsschirm von 2020 bliebe ein zusätzlicher Bedarf von rund zwei Milliarden Euro.

ÖPNV-Fahrgastentwicklung 2019/2020





Mit viel Frischluft gegen Corona

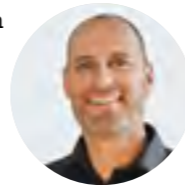
Im Kampf gegen das Coronavirus tragen die Hersteller mit einer Vielzahl von Maßnahmen dazu bei, das ohnehin geringe Infektionsrisiko in ihren Fahrzeugen zu minimieren. Zum Schutz von Fahrgästen und Fahrpersonal setzt beispielsweise Daimler Buses vor allem auf einen hohen Anteil an frischer Luft, den raschen Luftaustausch und auf Hochleistungspartikelfilter.

Aerosole gelten vor allem in geschlossenen Räumen als einer der häufigsten Überträger des Coronavirus. „Die Luftqualität in den Bussen ist ein wesentlicher Faktor zum Schutz von Fahrgästen sowie Fahrerinnen und Fahrern“, erklärt Christian Neuschl von Daimler Buses. Er leitet in Ulm ein Entwicklungsteam für Kundensonderwünsche im Bereich Rohbau & Anbauteile und seit Mitte 2020 auch die Corona-Taskforce. Dieses Team aus Versuchs- und Entwicklungsingenieuren steht im Austausch mit der Daimler-Forschung und hat in den vergangenen Monaten umfangreiche Maßnahmen erarbeitet und auf den Weg gebracht, mit denen Daimler Buses das Infektionsrisiko in seinen Fahrzeugen der Marken Mercedes-Benz und Setra weiter reduziert hat. Dafür gab es im Dezember einen internen Innovations-Preis – eine Auszeichnung, die oftmals eher an die Bereiche Pkw oder Truck geht.

Dabei steht die Luftqualität im Mittelpunkt. Sie ist das Ergebnis aus dem Zusammenspiel von Luftströmung, Luftwechselrate und der Qualität von Filtern, die in den Klimaanlagen zum Einsatz kommen. Die konzeptionelle Auslegung der Fahrzeuge ermöglicht eine komplette Durchlüftung der Fahrgasträume (siehe Visualisierung). Zusätzlich wird die Luft sehr schnell ausgetauscht – so können sich Aerosole in Bussen mit vollwertigen Klimaanlagen erst gar nicht in großer Menge ansammeln.

Hinzu kommt, dass Aerosolpartikel, an die sich auch Viren heften können, nun in ergänzenden Hochleistungspartikelfiltern abgeschieden und ausgetrocknet werden. Zusätzlich besitzen diese eine antivirale Schicht, die Viren inaktiviert – beides zusammen eine Neuheit bei

Bussen. „Die vollwertigen Klimaanlagen in Reise-, sowie auch in Überland- und Stadtbussen haben eine sehr hohe Gebläseleistung“, erläutert Christian Neuschl: „Diese ermöglicht es zum Beispiel auch in einem Stadtbus, die Luft innerhalb von zwei bis vier Minuten komplett auszutauschen.“ Durch den permanenten und raschen Austausch gebe es keine Stellen im Fahrzeug, an



„Die sehr hohe Gebläseleistung ermöglicht es auch in einem Stadtbus, die Luft innerhalb von zwei bis vier Minuten komplett auszutauschen.“

Christian Neuschl, Teamleiter im Bereich Rohbau & Anbauteile bei Daimler Buses

i NEUES AUS DEM INDUSTRIEFORUM

In unserer neuen Rubrik „Industrie inside“ erfahren Sie künftig Neues über Produkte und Dienstleistungen, die die 33 Unternehmen des VDV-Industrieforums anbieten. Mit dabei sind Hersteller von Bussen und Bahnen sowie Zulieferer und IT-Unternehmen. Das Forum dient dem Austausch zwischen den Herstellern untereinander und mit dem VDV.

www.vdv.de/industrieforum

denen die Luft nicht zirkuliere. Zusätzlich erhöhe das regelmäßige Öffnen der Türen an den Haltestellen die Austauschrate und damit die Qualität der Luft.

Daimler Buses hat bereits vergangenen Herbst schrittweise damit begonnen, seine Busse mit den typenoffenen Filtern auszurüsten und bietet diese seitdem auch

zur Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen an. „Derzeit arbeiten wir mit Hochdruck daran, auch für Fahrzeuge ohne vollwertige Klimaanlage ein effektives Luftreinigungssystem zu entwickeln“, berichtet Christian Neuschl.

Hoher Frischluftanteil, rascher Luftwechsel und ergänzende Filter: Die Wirksamkeit dieser Schutzmaßnahmen bestätigt eine Studie, die das Hermann-Rietschel-Institut an der TU Berlin in Bezug auf Reisebusse durchgeführt hat. „Die Situation in Reisebussen mit einem raschen Luftwechsel ist im Vergleich zu anderen täglichen Situationen nicht besonders kritisch für die Fahrgäste zu bewerten, sofern die AHA-Regeln eingehalten werden“, sagte Prof. Dr. Martin Kriegel, Leiter des Instituts, im Oktober 2020. Das letzte A der AHA-Regel – die Alltagsmaske – gilt mittlerweile in Bussen und Bahnen, wo nur noch besser schützende Masken erlaubt sind, allerdings nicht mehr. Jedoch wird

eine noch besser schützende Maske die Aussage von Prof. Kriegel zusätzlich stützen. Selbst wenn eine infizierte Person Teil einer Reisegruppe sein sollte, besteht laut der TU-Studie nur ein geringes Risiko.

Dadurch ist die Aerosolkonzentration selbst mit Mischluft und bei reinem Umluftbetrieb sehr niedrig. „Der angenommene kritische Wert von 3.000 Aerosolen, die zu einer Infektion führen können, wird auch nach vier Stunden im Bus nicht erreicht“, so Prof. Dr. Martin Kriegel, der als einer der führenden Wissenschaftler im Bereich der Raumluftqualität gilt. Die Erkenntnisse aus dieser Studie und die Filtertechnologie hat Daimler Buses für den Markt freigegeben. Christian Neuschl: „Uns war es von Anfang an ein Anliegen, diese wirksame Technologie auch unseren Wettbewerbern zugänglich zu machen. Wir haben daher mit unserem Lieferanten keine Exklusivität oder speziellen Schutzrechte vereinbart – jeder kann diese verwenden.“

Im ÖPNV ist für regelmäßigen Luftaustausch gesorgt

„Masken und gute Durchlüftung sprechen für den öffentlichen Verkehr“, sagt auch VDV-Präsident Ingo Wortmann. Die Maskenpflicht, jüngst noch einmal verschärft auf medizinische Masken, vermindert effektiv das Infektionsrisiko. Die Übertragung durch Aerosole in geschlossenen, von Frischluft abgeschnittenen Räumen steht im Zentrum der wissenschaftlichen Beobachtung. Im ÖPNV findet jedoch ein regelmäßiger Luftaustausch statt, weil an den Stationen regelmäßig und automatisch die Türen geöffnet werden. Zusätzlich saugen die Klimaanlagen in den Fahrzeugen Frischluft an und sorgen für einen Austausch. Gibt es keine Klimaanlage, erfolgt die Frischluftzufuhr über Lüftungsgebläse, Türen, Fenster und Dachluken.

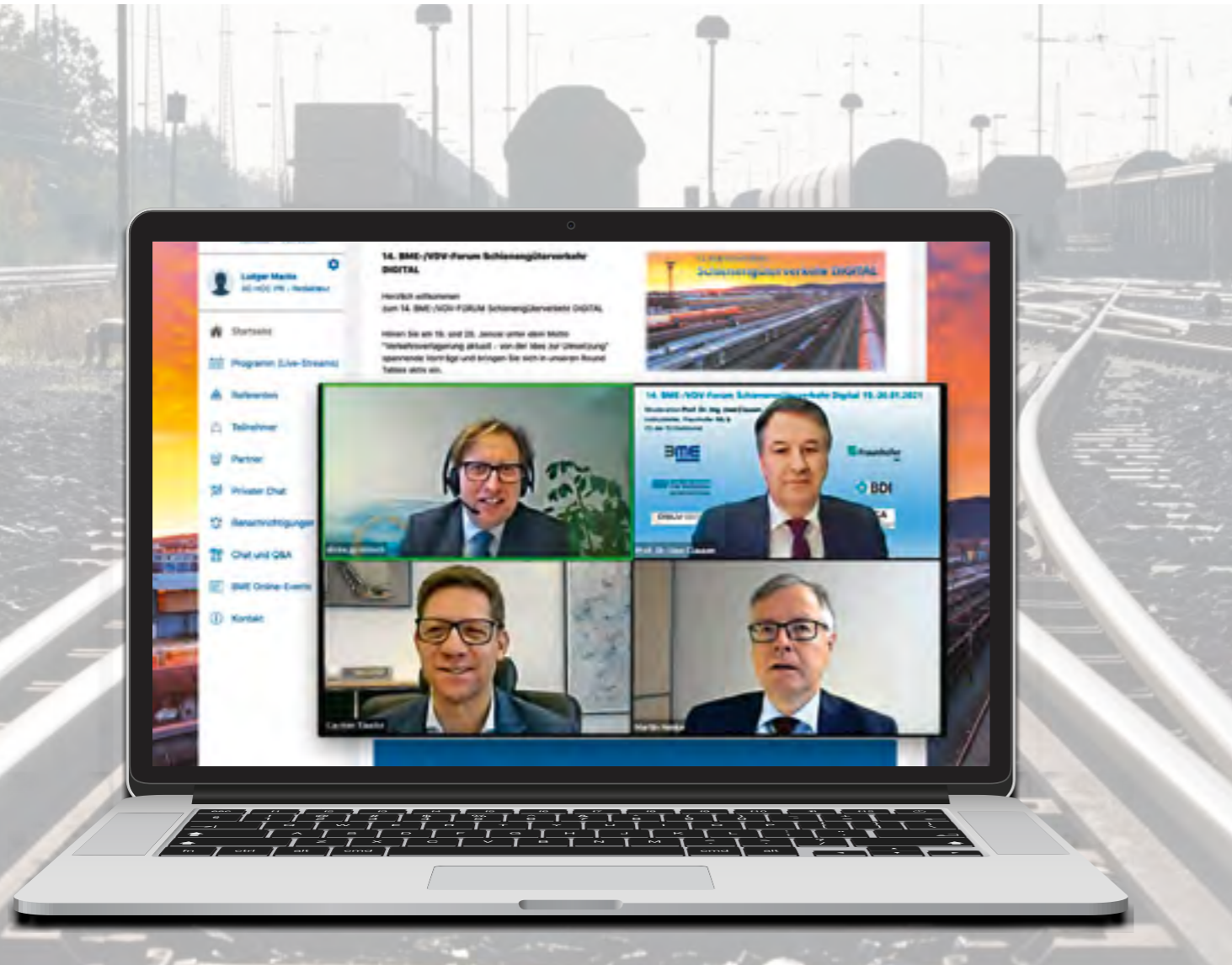
„Klimaanlagen gehören bei der Neubeschaffung von Bussen sowie U-, Stadt- und Straßenbahnen häufig zum Anforderungskatalog der öffentlichen Ausschreibungen“, erläutert Ingo Wortmann. Die Zahl der Fahrzeuge mit Klimaanlagen steigt daher seit Jahren deutlich. „Ein Luftaustausch mit Frischluft ist grundsätzlich besser als eine Luftfilterung beziehungsweise Umwälzung verbrauchter Luft“, so der VDV-Präsident. HEPA Klimaanlagen-Filter wie in der Luftfahrt seien aufgrund der völlig anderen Rahmenbedingungen nicht anwendbar und nicht erforderlich. Anders als beispielsweise im geschlossenen Raum eines Flugzeugs profitiert der ÖPNV von der permanenten Frischluftzufuhr und dem Luftaustausch, der auf verschiedene Weisen vorgenommen wird. Zudem dauert eine durchschnittliche Fahrt mit einem Linienbus weniger als 15 Minuten.

Mit einer leistungsfähigen Vollklimatisierung kann beim Stadlinienbus je nach Ausführung in Vollast eine hohe Luftwechselrate – bis zu einmal pro Minute – erreicht werden.

Um den größtmöglichen Luftaustausch zu erzielen, haben die Verkehrsunternehmen – ergänzend zu der Frischluft infolge des Fahrgastwechsels an den Haltestellen – die Luftwechselrate in den Klimaanlagen weiter erhöht. Zudem kann über die Klimaanlage die Luft entfeuchtet werden. Gibt es keine Klimaanlage, sorgen geöffnete Klappfenster während der Fahrt und geöffnete Türen an Haltestellen und in der Wende- und Pausenzeit für den ständigen Luftaustausch. Der wird beschleunigt durch Lüftungsgebläse und geöffnete Dachluken.



Mit Digitalisierung mehr Güter auf die Schiene holen



Beschleunigte Investitionen, gesteigerte Bautätigkeit, die trotz Krise weitergeführt wird, eine verbesserte Gleisanschlussförderung und die neue Anlagenpreisförderung: „Das sind Dinge, die uns zuversichtlich stimmen“, betonte Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer Eisenbahnverkehr, beim Forum Schienengüterverkehr von BME und VDV. Das fand erstmals digital statt. „Mit Blick auf die Klimaschutzziele und die Digitalisierung bleiben die Herausforderungen aber weiterhin hoch“, so Henke.



„Wenn wir die Wachstumsziele von 25 Prozent Marktanteil bis 2030 erreichen wollen, müssen wir das Potenzial der Digitalisierung schnellstmöglich voll heben.“

Joachim Berends, VDV-Vizepräsident für den Bereich Schienengüterverkehr

Das unterstrich auch Dr. Silvius Grobosch, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME): „Wir müssen schneller werden und beispielsweise die zahlreichen Modernisierungsmaßnahmen im Masterplan Schiene zügig umsetzen.“ Zwar hat sich die Eisenbahn als zuverlässiger Verkehrsträger in der Corona-Krise bewährt, trotzdem war der teilweise Shutdown ganzer Industrien ein herber Rückschlag für die Branche. Dessen ungeachtet gelten die Klimaschutzziele der Bundesregierung weiter, die sich ohne ein Mehr an Gütertransporten auf der Schiene nicht erreichen lassen. „Wenn wir die Wachstumsziele von 25 Prozent Marktanteil in einem insgesamt steigenden Markt bis 2030 erreichen wollen, müssen wir das Potenzial der Digitalisierung schnellstmöglich voll heben“, verdeutlichte VDV-Vizepräsident Joachim Berends. Die Branche habe mit dem Umbau bereits begonnen. Doch der Bund sei mehr denn je gefordert, die Digitale Automatische Kupplung und den Rail Freight Data Hub als Schlüsselmaßnahmen zu fördern.

Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), verwies dazu auf die guten Zahlen für den gesamten Schienensektor im Verkehrshaushalt: „Im laufenden Jahr haben wir 8,5 Milliarden Euro für die Förderung der klimafreundlichen Schiene veranschlagt. 2022 ist geplant, diesen Betrag nochmals zu erhöhen und erstmals mehr Geld in den Verkehrsträger Schiene zu investieren als in den Straßengüterverkehr.“ Am genannten Ziel 25/30 halte man im BMVI fest. Das sei zwar ambitioniert, aber machbar. „Die Hausaufgaben dafür müssen wir aber jetzt machen – mit der Umsetzung umfangreicher Maßnahmen und der Anstrengung aller Akteure“, so der Staatssekretär. Zu diesen Maßnahmen zählt er, etwa auf europäischer Ebene die Schaffung einheitlicher Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr sowie in Deutschland die Förderung von Gleisanschlüssen gezielt voranzutreiben. Dazu sei geplant, die Fördermaßnahmen für Gleisanschlüsse auf multimodale Umschlagpunkte wie Railports auszuweiten und so Möglichkeiten zu schaffen, auch städtische Infrastrukturen künftig mit dem Güterzug versorgen zu können. Railports sind Logistikzentren, die einen effizienten Güterumschlag zwischen Schiene und Straße ermöglichen.

Bei der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) befindet man sich aktuell in der Phase der Praxistests zur DAK-Aus-

Digitales Forum Schienengüterverkehr (links im Uhrzeigersinn): Dr. Silvius Grobosch (BME), Prof. Dr. Uwe Clausen (Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) & Institut für Transportlogistik (ITL)), Dr. Martin Henke (VDV) und Carsten Taucke (BGA) begrüßten rund 140 Teilnehmende.

Steffen Bilger (r.), Parl. Staatssekretär im BMVI, erläuterte, was die Bundesregierung für die Schiene und den multimodalen Verkehr tut.

wahl, informierte Dr. Jens Klocksins, im BMVI Leiter des Referats Forschungsangelegenheiten im Eisenbahnbereich. Darunter seien auch die gefürchteten Wintertests der Green Cargo im nordschwedischen Luleå. Erste Testergeb-

nisse sollen im Frühjahr 2021 vorliegen. Auf europäischer Ebene soll das European DAC Delivery Programme (EDDP), in dem verschiedene Akteure des EU-Eisenbahnsektors zusammenarbeiten, bis zum Sommer eine fundierte Entscheidung treffen, um einen europaweiten DAK-Standard festzulegen. Als nächste Phase stehen dann ab Mitte 2021 die Betriebserprobung und Zulassungstests an. Dazu werden 24 Wagen zu einem Demonstratorzug umgerüstet, mit dem voraussichtlich in der D-A-CH-Region umfassende Praxiserfahrungen gesammelt werden sollen. „Die Einführung einer Digitalen Automatischen Kupplung wird die Produktivität, Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs erhöhen“, ist sich der Referatsleiter sicher.

Lösungen für Konsumgüter und den Handel

Vielfach lässt sich das vorhandene Potenzial der Schiene aber auch schon heute stärker nutzen – BME und VDV hatten daher speziell die Verlagerungsmöglichkeiten für die Konsumgüterindustrie und den Handel in den Mittelpunkt der Veranstaltung gerückt. Inwieweit die Schiene dafür geeignet ist, erläuterte Prof. Dr. Uwe Clausen, Institutsleiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML in Dortmund. Die Stärken des Güterzugs →





Dr. Sigrid Nikutta (l), Vorstandsvorsitzende von DB Cargo und Vorstand Güterverkehr bei der DB, erläuterte Wachstumskonzepte für den Schienengüterverkehr.

veranlassen, wichtig. Allerdings: Sie seien durchaus gewillt, Transporte verstärkt auf die Schiene zu verlagern, denn auch der Straßentransport sei durch immer neue Auflagen und zum Teil katastrophale Infrastrukturen kein Vergnügen. „Der Anteil der Schiene muss steigen. Jetzt ist mehr gefragt als nur Symbolpolitik“, so Carsten Taucke. Dazu schlug er vor, Gleisanschlüsse verstärkt zu fördern, Güterverkehrszentren und Industriegebiete an die Bahn anzuschließen und Nachteile des Schienengüterverkehrs bei der Verkehrslenkung abzubauen.

Die große Bedeutung des Einzelwagenverkehrs für die Schiene betonte Sigrid Nikutta, Vorstandsvorsitzende der DB Cargo. „Der Einzelwagenverkehr hat zu Unrecht lange Zeit ein Schattendasein geführt. Er ist essenziell, aber durch die hohen Fixkosten noch längst nicht kostendeckend.“ Mit 12.000 Zügen pro Woche und 2.000 bedienten Gleisanschlüssen hält der Einzelwagen 18 Prozent Anteil am gesamten Schienengüterverkehr. „Damit ersetzt er täglich rund 25.000 Lkw-Fahrten“, so Sigrid Nikutta. „Nur mit einem starken Einzelwagen lassen sich ein Modal Split von 25 Prozent und damit die Klimaziele erreichen.“ Deshalb müsse er unterstützt und durch schnelle Direktverbindungen im Nachtsprung gezielt weiterentwickelt werden. Größtes Wachstumspotenzial in Europa bescheinigt die Vorstandsvorsitzende darüber hinaus dem kombinierten Verkehr. 3.000 Züge würden pro Woche allein für DB Cargo fahren. Das alles zeige, wie existenziell der Schienengüterverkehr für Deutschland und Europa sei. Sigrid Nikutta: „Die Schiene ist dramatisch unterschätzt – das liegt aber auch an uns als Branche, weil wir zu wenig Werbung und Lobbying für die Schiene machen.“ Das müsse man ändern.

Aus Nordhorn zugeschaltet:
Joachim Berends,
VDV-Vizepräsident
und Chef der Bentheimer Eisenbahn

sieht er vor allem auf längeren Strecken. Im kombinierten Verkehr ist der Güterzug beispielsweise bei eingehenden Verkehren zum Zentrallager eine feste Größe. In der Verteilung vom Lager in die Filiale spiele er jedoch aufgrund der Zeitvorgaben und der Mindestmenge für regelmäßige Verkehre bislang keine Rolle. Das muss nach Ansicht von Prof. Clausen aber nicht so bleiben. Insbesondere starke Warenströme zu und von großen Lagern böten hier Potenzial. Zudem seien neue Logistiklösungen notwendig, mit denen der Schienengüterverkehr bisherige Schwächen kompensieren kann. Dazu zählt er etwa den Einsatz von künstlicher Intelligenz für eine stärkere Automatisierung, für bessere Kapazitätsprognosen und für die Planung von Ankunftszeiten. Dass die Schiene bereits jetzt eine leistungsstarke Alternative für den Transport von Lebensmitteln und Konsumgütern sein kann, zeigten die Musterbeispiele Coca-Cola, Warsteiner und Migros Ostschweiz. Im Engadin – einem der höchstgelegenen Täler Europas – nutzt die Schweizer Genossenschaft die Bahn sogar für die KV-Belieferung ihrer Filialen mit ultrafrischer Ware – sechs Mal in der Woche und zwei Mal am Tag.

„Unzuverlässig, fehlende Gleisanschlüsse und stillgelegte Strecken“ – mit diesen Äußerungen seiner Mitgliedsunternehmen legte Carsten Taucke, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), den Finger in die Wunde des Schienengüterverkehrs. Daher sei und bleibe die Straße für die BGA-Unternehmen, die rund 60 Prozent der Güterverkehre in Deutschland



E-Busprofis tauschen sich digital aus

Neuer Termin!
16. und 17. März 2021



Das Jahrzehnt des E-Busses hat begonnen – batterieelektrisch und mit Brennstoffzelle. Schon jetzt sind in Deutschland rund 500 Batteriebusse, 1.500 Hybride und etwa 50 Brennstoffzellen-Fahrzeuge, die auf Wasserstoff zurückgreifen, unterwegs. Für weitere 1.400 E-Busse haben die Verkehrsunternehmen Förderanträge gestellt, die teilweise bereits bewilligt sind.

Unter anderem um Förderprogramme, den Stand der Technik sowie nationale und internationale Erfahrungen aus der Praxis geht es auf der VDV-Elektrobuskonferenz und der angegliederten Fachmesse ElekBu. Die kombinierte Veranstaltung findet am 16. und 17. März 2021 digital statt. Die Schauplätze der Konferenz sind eine Live-Bühne und ein Stream-Format. In einer Art Rundgang kann die ElekBu besucht werden. Über einen 3-D-Hallenplan führt der Weg zu den virtuellen Ständen der rund 40 Aussteller (Stand: Anfang Februar). Zum Teil können die Fahrzeug-Neuheiten von innen und außen digital besichtigt werden. Zudem werden Produkte und Dienstleistungen per Video vorgestellt. An den Ständen der

Unternehmen stehen wie bei einer analogen Messe Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für Fragen und Beratungsgespräche zur Verfügung. Auch der Austausch unter den Teilnehmenden soll nicht zu kurz kommen. Dafür wird ein Matchmaking-Tool eingesetzt, das Nutzerinnen und Nutzer mit vergleichbaren Interessenprofilen in Kontakt bringt. Bei den neuen Bussen entwickelt sich die Technik rasant. Das stellt die Verkehrsunternehmen vor die Herausforderung, grundlegende Entscheidungen zu treffen, die erhebliche und langfristige Investiti-

onen auslösen. Denn mit der Anschaffung der Fahrzeuge allein ist es nicht getan. Neue systemische Ansätze sind vonnöten, um auf elektrische Energie aus Batterien oder aus Wasserstoff umzustellen. Dabei müssen unter anderem Tank- und Ladekonzepte, die Gestaltung von Depots und IT-Systeme zur Disposition entworfen und das Personal geschult werden – alles Themen, die auf der VDV-Elektrobuskonferenz und der ElekBu diskutiert werden.

Weitere Infos unter:
www.ebuskonferenz.de

ANZEIGE



e MOBILE – die Integrierte Lösungen für Elektromobilität im ÖPNV.

- e Simulation & e Planung
- e Betriebs- & e Lademanagement
- e Analyse & e Reporting
- e Betriebssteuerung & e Reichweitenprognose



sales@initse.com | www.initse.com | INIT Group

PBefG - Novelle:

Verabschiedung in dieser Legislatur geboten



Von Werner Overkamp, VDV-Vizepräsident für den Bereich Bus



Von nicht wenigen in der Branche wird es respektvoll als „ÖPNV-Grundgesetz“ bezeichnet: Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat als Ordnungsrahmen eine grundlegende Bedeutung für die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs. Es war an der Zeit, das Gesetz anzupassen, um die Möglichkeiten der Digitalisierung für neue Angebote besser nutzen zu können.

Nachdem zu Beginn noch eine weitgehende Liberalisierung des PBefG in der Diskussion war, stellt der Regierungsentwurf vom Ansatz her eine passende Regulierung für gebündelte Verkehre dar. Dreh- und Angelpunkt ist die Stärkung der kommunalen Aufgabenträger mit wirksamen Steuerungsmöglichkeiten. Der Text geht in die richtige Richtung, es gibt jedoch Nachbesserungsbedarf, den der VDV als Branchenverband auch gegenüber dem Bund und den Ländern zum Ausdruck gebracht hat.

Rückkehrpflicht von Mietwagen beibehalten

Der Entwurf unterscheidet bei den gebündelten Verkehren zwischen dem als Linienverkehr geltenden ÖPNV-integrierten Linienbedarfsverkehr und dem gebündelten Bedarfsverkehr, der außerhalb des ÖPNV dem Gelegenheitsverkehr zugeordnet ist. Besonders bei Letzterem besteht Änderungsbedarf sowohl bei den Genehmigungsvoraussetzungen als

auch der Ausgestaltung. Darüber hinaus muss durch Änderungen bei den Regelungen zum Mietwagen dafür gesorgt werden, dass es hier nicht in der Praxis zu einer Umgehung der vorgesehenen Systematik kommt. Kern ist weiterhin die Rückkehrpflicht des Mietwagens. Diese muss beibehalten werden und eventuelle Regelungen zu alternativen Stellplätzen für Mietwagen dürfen nicht im Ergebnis zu einer Aufweichung führen.

Bei den geplanten Verpflichtungen, umfassend Daten bereitzustellen, schießt der Entwurf über das Ziel hinaus. Das PBefG darf keine Regelung beinhalten, die auf eine teure Verpflichtung zur Daten-Generierung hinausläuft. Dies muss deutlich klargestellt werden, zumal keine Regelung zu den Kosten vorgesehen ist. Bei der Bereitstellung für Dritte muss das Prinzip des Open-Service gelten, denn Daten bedürfen der Pflege und haben einen Wert. Verbesserungsbedürftig sind auch die Regelungen zur wirksamen Kontrolle durch die Kommunen.

Der Regierungsentwurf ist ein Schritt nach vorn, doch es muss an wichtigen Stellen nachgearbeitet werden. Bis zur Sommerpause und den Bundestagswahlen steht nur ein begrenzter Zeitraum zur Verfügung. Die politischen Entscheidungsträger sind gefordert, intensiv zu beraten, um das Gesetz in dieser Legislatur zu verabschieden.

Gegenseitige Hilfe im Notfall: VDV fördert Netzwerk von Eisenbahn-Unternehmen



Von Schönberg in Holstein bis Salzburg, von Gerolstein in der Eifel bis Großbeeren bei Berlin, von Nordhorn an der holländischen Grenze bis Chemnitz: Der VDV fördert derzeit den Aufbau eines Netzwerks von Unternehmen aus dem Eisenbahnsektor. Ziel ist es, bei Störungen oder Unfällen wechselseitig Hilfe vor Ort zu leisten. Der VDV-Kooperation zum Notfallmanagement

hatten sich Anfang Februar bereits 18 Unternehmen angeschlossen. „Der Beitritt zu unserem Netzwerk steht allen rund 250 Personen- wie Güterbahnen, Infrastrukturbetreibern und Serviceeinrichtungen offen, die im VDV organisiert sind“, erläutert Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahn. Die Rahmenbedingungen für die gegenseitige Unterstützung regelt ein Kooperationsvertrag.

Kommt es zu einem Unfall oder einer Störung, bedeutet das für die betroffenen Unternehmen einen hohen organisatorischen Aufwand: Der Ort des Geschehens muss zeitnah erreicht werden – mit qualifiziertem Personal und geeignetem technischen Gerät. Für Eisenbahnunternehmen, die in der Regel weit weg von ihren Standorten operieren, ist das eine große Herausforderung. Hier setzt der Kooperationsvertrag zum Notfallmanagement an: Der VDV und seine über Deutschland verteilten Mitgliedsunternehmen können über die Netzabdeckung hinaus perspektivisch ein lückenloses engmaschiges Netzwerk aufbauen. Im Fall des Falles kann so schnelle gegenseitige Hilfe sichergestellt werden. Gewährleistet wird in jedem Fall eine Rufbereitschaft für den Notdienst und die Abordnung eines qualifizierten Mitarbeiters, der den Notfallmanager des Infrastrukturbetreibers vor Ort unterstützen kann. Leistungen, die darüber hinausgehen, können die Kooperationspartner im Rahmen ihrer Möglichkeiten einbringen – und etwa Lokomotiven und Personal schicken. Martin Henke: „Der Kooperationsvertrag leistet somit einen Beitrag zur ohnehin schon hohen Sicherheitskultur der Eisenbahnen und stärkt die Kooperation in der Branche.“

www.vdv.de/notfallmanagement

VDV und GIZ kooperieren beim internationalen Wissenstransfer

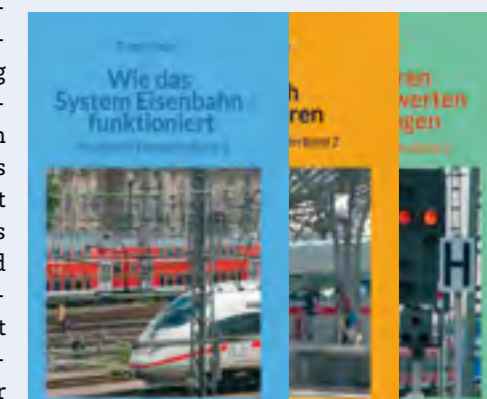
Der VDV und die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) wollen den Wissenstransfer von deutschen Verkehrsunternehmen in Entwicklungs- und Schwellenländer effizient organisieren. Vor Ort sollen geeignete verkehrspolitische Rahmenbedingungen geschaffen sowie staatliche und privatwirtschaftliche ÖPNV-Engagements gefördert werden. Die Kooperation konzentriert sich unter anderem auf den Informationsaustausch etwa bei Veranstaltungen und in Arbeitsgruppen sowie auf ein Programm des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung. Zudem werden Projekte initiiert und begleitet.



Vertragsunterzeichnung (v. l.): VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff, VDV-Ehrenpräsident Jürgen Fenske, GIZ-Abteilungsleiter Jochen Renger und GIZ-Vorstandssprecherin Tanja Gönner

Bahnfahren leicht gemacht

Faszinierend, aber auch komplex. Kostengünstig und bequem, manchmal aber auch mit Mängeln bei der Zuverlässigkeit: In seiner Reihe „Praxisbuch Eisenbahn“ bringt Frank Hole seinen Leserinnen und Lesern das Verkehrsmittel Eisenbahn näher. Dabei vermittelt der Leiter Betriebswirtschaft beim Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) im ersten Band Basiswissen, wie das System funktioniert. Wie man als Fahrgast am besten mit der Bahn fährt, ist das Hauptthema von Band zwei, der sich praxisnah und reich bebildert auch Themen wie Verkehrsverbänden oder der Fahrradmitnahme widmet. Für „Fortgeschrittene“ geht es im dritten Band um „Bahnfahren unter erschwerten Bedingungen“. „Mit etwas Wissen rund um die Bahn fährt man gerne öffentlich“, sagt Frank Hole. Die Bücher gibt es im Buchhandel und in den gängigen Onlineshops, nähere Informationen unter: www.praxisbuch-eisenbahn.de



„VDV Das Magazin“ verlost fünf Mal drei Bände. Einfach eine E-Mail schicken an vdv-magazin@adhocpr.de. Personenbezogene Daten werden nur für die Abwicklung des Gewinnspiels gespeichert. Einsendeschluss: 15. März 2021.

Über Wasser durch die Netze



„Wenn wir die neuen Regeln vollständig übernehmen, ist ein Sterben vieler kleiner Fähren programmiert.“

Robert Roch, Geschäftsführer der Dresdner Verkehrsservicegesellschaft (DVS)

Unter der Flagge der Dresdner Verkehrsbe- triebe: „Johanna“ verkehrt zwischen der Neustadt und der Johannstadt.

ÖPNV nicht nur mit Bussen und Bahnen, sondern auch auf dem Wasser: Gut 300 Fähren überbrücken in allen Teilen Deutschlands auf Flüssen und Seen nasse Lücken in lokalen und regionalen Nahverkehrsnetzen, mit jährlich über 70 Millionen Passagieren vor Corona-Zeiten. Von der Selbstbedienungsfähre bis zum großen Schiff für Auto- und Lkw-Beförderungen reicht die Vielfalt, die nun von einer EU-Richtlinie bedroht wird.

Ein bürokratisches Wortungetüm schreckt die Schiffer auf: das „Unionsbefähigungszeugnis“, amtlich abgekürzt UBZ. Es steht in der Brüsseler „Richtlinie Berufsausbildung und Qualifikationsanforderungen für Binnenschiffer in Europa“ 2017/2397 und soll künftig Berufsausbildung und Qualifikationsanforderungen für Binnenschiffer in Europa einheitlich regeln. Bis Anfang nächsten Jahres sollen die in 40 Artikeln akribisch und in allen erdenklichen Details formulierten Vorschriften in nationales Recht umgesetzt werden. Mit dem Ziel, dass künftige Generationen, die auf den Binnenwasserstraßen an Bord arbeiten, alle mit dem „UBZ“ in der Tasche unterwegs sind – auch Fährmänner und -frauen.

Robert Roch, Chef der zu den Dresdner Verkehrsbe- trieben (DVB) gehörenden Dresdner Verkehrs- servicegesellschaft (DVS), betreut fünf Fährrboote, die an vier Fährstellen die Elbe in der sächsischen Landes- hauptstadt überqueren. „Es ist wie oft mit den Ideen aus Brüssel. Sie sind gut gemeint, schießen dann aber über das Ziel hinaus“, sagt er – und warnt: „Wenn wir die neuen Regeln vollständig übernehmen, ist ein Sterben vieler kleiner Fähren programmiert.“

Die Richtlinie fordere für das Führen einer Perso- nenfähre das Patent eines Schiffsführers. Dieser muss eine Ausbildung über einen Zeitraum von über vier Jahren absolvieren. Demgegenüber bildeten die DVS und die anderen deutschen Fährbetreiber einen Fährmann in einem Jahr mit etwa 180 Fahrtagen so perfekt aus, dass er die amtliche Prüfung bestehe, einschließlich Sicherheitsregeln, Einweisung in sein Fahrgebiet und Funkerzeugnis. Robert Roch: „Die Forderung nach dem UBZ für den Schiffsführer im Fährbetrieb treibt die Ausbildungskosten astrono- misch in die Höhe, und das werden die vielen kleinen Unternehmen nicht leisten können. Sie müssen dann aufgeben.“

Der VDV, dem neben den DVB auch weitere Mitglieds- unternehmen mit eigenen Fährdiensten beispie- lweise in Berlin, Potsdam, Schwerin, Lübeck, Rostock, Meißen, Pirna oder Konstanz angehören, schloss →

Die Stadtverkehr Lübeck (SL) betreibt nicht nur den ÖPNV in der Hansestadt und der näheren Umgebung, sondern auch die Priwallfähren.



sich auf Betreiben der Dresdner mit dem Deutschen Fährverband kurz, um für die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht gemeinsam eine überzeugende Alternative zu entwickeln. Heraus kam die Idee eines nationalen Fährführerscheins. Der ist konzipiert als Aufstiegsmöglichkeit für das Berufsbild des Decksmanns.

„Auch der Decksmann braucht künftig ein UBZ mit einer Sicherheitsausbildung“, erläutert Robert Roch. Die könne in einer Schulung durch die Berufsgenossenschaft mit lokalen Ausbildern erfolgen. Als Decksmann darf er dann, zunächst begleitet durch einen Fährmann, selber fahren und nach Erreichen von 180 Fahrtstagen die Prüfung zum Fährmann ablegen. Mit diesem Weg sei man „nicht auf ganz taube Ohren“ bei den Fachleuten des Bundesverkehrsministeriums gestoßen, heißt es an der Oberelbe, und man hofft nun auf eine entsprechende Regelung des Problems. Auch im nahen Tschechien, wo die Elbe „Labe“ heißt, sei eine ähnliche Lösung anvisiert.

Flussfähren gibt es, urkundlich belegt, auf dem Rhein schon seit 2.000 Jahren. Zu den ganz Großen zählen Autofähren vorwiegend über den Rhein, aber auch in Lübeck-Travemünde über die Trave hinüber in den Ortsteil Priwall oder die rund um die Uhr eingesetzten Schiffe über den Bodensee zwischen Konstanz und Meersburg. Betreiber sind auf beiden Linien die jeweiligen Stadtwerke. Bei Letzterer haben die Kollegen vom ÖPNV an Land stets ein Privileg: Der Linienbus darf immer vor der wartenden Autoschlange als erster an Bord.

In Berlin betreibt die BVG – neben weiteren kleinen Unternehmen – sechs Fährlinien, von denen die „F10“



Besucher der direkt an der Elbe gelegenen Schlossanlage Pillnitz können mit der einzigen Dresdner Autofähre übersetzen (Foto l.). In Berlin erfreut sich die BVG-Linie F 10 (r.) bei Ausflüglern großer Beliebtheit. Sie verbindet die Ortsteile Wannsee und Alt-Kladow. Beide Bilder stammen aus der Zeit vor der Corona-Pandemie.



die längste und eine wichtige Verkehrsverbindung ist: In 20 Minuten quert sie den Wannsee auf knapp viereinhalb Kilometern vom Ortsteil Wannsee nach Alt-Kladow. Die kürzeste ist die „F24“, die Rahnsdorfer Ruderfähre, die nur im Sommer unterwegs ist: Nach nur zwölf Ruderschlägen, so wird berichtet, hat der Fährmann das andere Ufer in Müggelheim erreicht. Ganz andere Dimensionen hat das nasse ÖPNV-Angebot der Hadag im Hamburger Hafen. Dort sind auf sieben Linien in Spitzenzeiten mehr als zwei Dutzend geräumige Barkassen unterwegs, die sich durch das Gewusel vor und in den Hafenbecken wendig ihren Weg suchen und dabei beste Ausblicke auf die dicken Pötte aus aller Welt beschieren. Für Touristen ein Muss, für viele Hamburger alltäglich auf dem Weg zu den Arbeitsplätzen irgendwo auf den Kaimauern. Aus-sicht auf große Schiffe versprechen auch die beiden Fördereisenlinien in Kiel, mit Blick auf den Beginn des Nord-Ostsee-Kanals an der Holtenuer Schleuse.

Ins Nahverkehrsangebot eingebunden

Vielerorts geht es an den Fährstellen aber beschaulicher zu. Die Nahverkehr Schwerin GmbH beispielsweise fährt im Sommer mit der Fähre „Petermännchen“ über den Pfaffenteich. Es gibt keinen Fahrplan, und die Fahrgäste sagen, wohin sie wollen – es gibt vier Anlegestellen zur Auswahl. Idyllisch auch die Fähre vom ViP Verkehrsbetrieb Potsdam, die über die Havel zur Insel Hermannswerder übersetzt. Und die Magdeburger Weiße Flotte betreibt im ländlichen Süden der Stadt eine Gierseilfähre, bei der die Strömung der Elbe das am Seil hängende Schiff vom einen zum anderen Ufer

bringt. Befördert werden Personen, Hunde, Fahrräder – und bei Bedarf landwirtschaftliche Fahrzeuge.

Vielfach sind Fährverbindungen in das Nahverkehrsangebot der Städte oder Verkehrsverbünde eingebunden. Zum Beispiel die Warnow-Fähre in Rostock-Warnemünde, bei der eigens entwickelte Signaltechnik die Busanschlüsse auf dem rechten Ufer sichert. Und die Berliner Fähren sowie das Potsdamer Schiff zählen zum Angebot des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg. Auf dem südlichen Teil der Elbe im Verkehrsverbund Oberelbe gilt der Verbundtarif auf 13 Fähren. Auf dem Rhein sind es die Verkehrsverbünde Rhein-Mosel, Rhein-Main und Rhein-Nahe, die zumindest einen Teil der Fähren auf Rhein und Mosel mit ins Ticket aufnehmen konnten. Anderswo, etwa in Kiel und Hamburg oder auf dem Bodensee, gibt es den nassen ÖPNV für Fahrgäste mit einem Verbundticket zu vergünstigten Konditionen oder mit Tagestickets.

Dass Fähren öffentlicher Nahverkehr sind, haben auch die Finanzbehörden verstanden. Im vergangenen Jahr war überraschend verfügt worden, dass Fährfahr-scheine anders als zuvor grundsätzlich mit dem vollen Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent zu belasten sind. „Unsere Steuerexperten im VDV haben dann dezidiert nachgewiesen, dass das nicht rechtens sein kann, und es wurde korrigiert“, berichtet Robert Roch. Wer übersetzt, muss seitdem nur sieben Prozent darauf zahlen, auch wenn er im Pkw sitzt oder ein Fahrrad schiebt – wie überall im ÖPNV bei Bus, Bahn oder Taxi.



Nasser ÖPNV: In Kooperation mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) betreibt die Hadag den gesamten Fährverkehr im Hamburger Hafen.



Beim CO₂-Preis geht's noch nicht um die Kohle

Was wäre die Eisenbahn ohne ihre Publikumsliebblinge – die Dampfloks? Ob im Museumsbetrieb oder im aktuellen Schienenpersonennahverkehr mit Traditionsbewusstsein wie bei der Mecklenburgischen Bäderbahn Molln (Foto): Die betagten Maschinen ziehen nicht nur ihre Fans immer wieder aufs Neue in ihren Bann. Nur noch wenige Exemplare stehen unter Dampf, entweder mit Öl oder Kohle gefeuert. Gut zu wissen: Kohle fällt noch nicht unter die CO₂-Bepreisung. Die gilt seit Jahresbeginn für die gebräuchlichsten Brennstoffe, und die Lieferanten geben die Mehrkosten an ihre Kunden weiter – also auch an die Verkehrsunternehmen. Erst ab 2023 müssen die Dampfeisenbahner mehr Kohle für die Kohle berappen.

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,
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.),
Ludger Macke, 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 2021

Bildnachweise:

Titelmotiv: stock.adobe/Rafal
AD HOC PR (16, 20); Bentheimer Eisenbahn (22); Markus Bollen (23, 30); Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (21); Deutsche Bahn AG (22); Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben (20); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (2, 10); Deutsche Bahn AG/Schmidt (22); DVB AG/Jürgen Herrmann (2, 26-27, 29); DVG - Duisburger Verkehrsgesellschaft (24); Europäische Union/European Year of Rail (6); EU/Dati Bendo (8); EvoBus (18); Globetrotter-Fotos.de/Helmut Möller (2, 30); iStock/deepblue4you (28); iStock/Detlef Voigt (29); KVG Braunschweig (4-5); Kerstin Groh/Münchener Verkehrsgesellschaft (MVG) (2, 10); Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) (2, 12); picture alliance/McPhoto-KPA (28); picture alliance/Tobias Steinmaurer/picturedesk.com (9); picture alliance/Kai-Uwe Warner (9); Regionalverkehr Köln (RVK) (24); stock.adobe/auremar (2, 10); stock.adobe/Lukas Gojda (15); stock.adobe/metamorworks (15); stock.adobe/New Africa (16); stock.adobe/nokturnal (14); stock.adobe/seligaa (19); stock.adobe/Evgeniy Zimin (23); VDV (3, 21, 24, 25); VDV/Marcus Schlaf (12); Westfälische Verkehrsgesellschaft (WVG)/Westfälische Landeseisenbahn (WLE) (2, 10)

„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.

Termin

16. und 17. März 2021
VDV-E-Bus-Konferenz
und ElekBu online

Die VDV-E-Bus-Konferenz findet 2021 digital statt. Den Zugangslink erhalten Sie nach Registrierung mit der Anmeldebestätigung.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Termin

13. und 14. April 2021
Heureka 21 | Optimierung
in Verkehr und Transport

Zur Heureka 21 laden die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und der VDV die Fachwelt als Online-Konferenz ein.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Ende April 2021.

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

Als berufliches Netzwerk nutzen wir LinkedIn:

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



RICHTUNG >
Urbino 12 hydrogen



DER NEUE E WAY ELECTRONOBILITY*

bisadv.com



*ELEKTRONOBILITÄT

ANGEBOTSFLEXIBILITÄT

Lieferbar in 4 verschiedenen Längen von 9,5 m bis 18 m mit vielfältigen Lademodus- und Batterieversionen

INNOVATIVES DESIGN, HERVORRAGENDER KOMFORT

Maximale Anpassung an Kundenwünsche, geräumiger, heller und leiser Fahrgastraum, laufruhiges und angenehmes Fahrverhalten

ELEKTROMOBILITÄT IN DER DNA

Designed "By Heuliez", der Premium-Marke mit langer Tradition in der Entwicklung und Fertigung von Oberleitungs- und Vollhybridbussen

PREMIUM SERVICE

Europaweites Servicenetz, IVECO-Kontrollraum für Ferndiagnose, Flottenmanagement und Telematiklösungen



IVECO BUS

Ihr Partner für nachhaltigen Transport