

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 06 | 2024



Güterverkehr auf der Schiene:

Ländlichen Raum besser ankuppeln

Seite 6

Ausgezeichnet: Viel Applaus für die Lieblinge am Buslenkrad

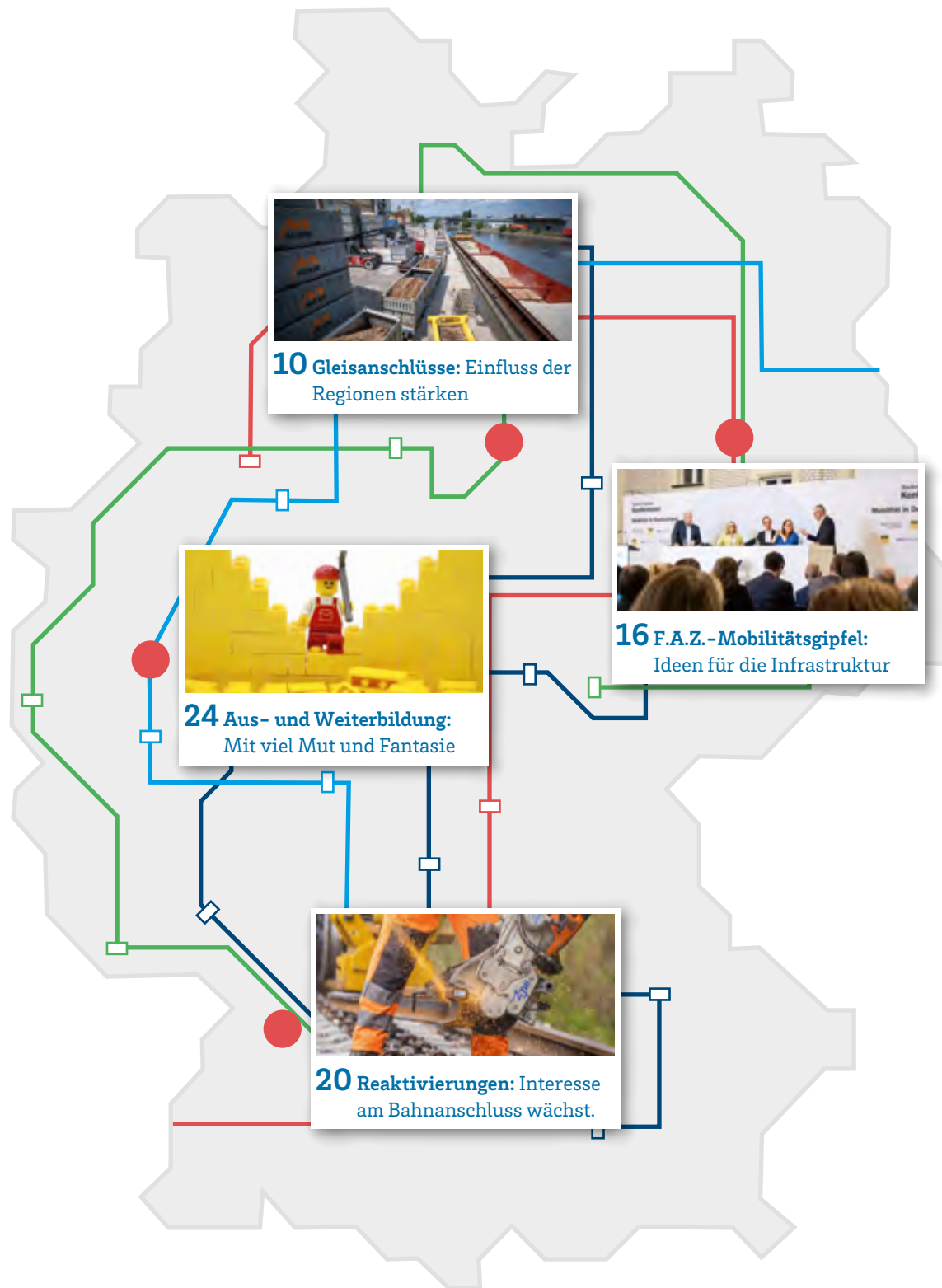
Seite 14

Finanzierungsdebatte: Kommt jetzt der Infrastrukturfonds?

Seite 16

Strecken reaktivieren: Bürger wollen Neustart der Schiene

Seite 20



Verlässlich und konstruktiv weiterarbeiten




Nun haben wir im Bund eine Minderheitsregierung und bis auf Weiteres einen vorläufig geführten Haushalt. In dieser Phase kommt es mehr denn je auf Verlässlichkeit und Verantwortung an. Das gilt zunächst vor allem für die Akteurinnen und Akteure in der Regierung und im Parlament, aber auch für die Partner der Politik. Auch wenn dies in Wahlkampfzeiten nur ein frommer Wunsch ist, aber wir können es uns nicht leisten, wenn bis zum Start der neuen Regierung keine Sachentscheidungen getroffen werden. Daher gilt es, in wichtigen Fragen Sachpolitik vor Parteipolitik zu setzen.

Aktuell sehen wir, dass die Ziele der Verkehrswende und die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zunehmend außer Reichweite geraten. Fördermittel unter anderem für E-Busse und Zuschüsse für den Ausbau der Schiene wurden gekürzt beziehungsweise nicht erhöht. Gar nicht erst beschlossen wurde der Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV. Über das Jahr 2025 hinaus ist die Finanzierung des von mehr als 13 Millionen Menschen genutzten

Deutschland-Tickets nicht gesichert. Allein dieses Beispiel zeigt, wie wichtig Verlässlichkeit und Planbarkeit für uns Verkehrsunternehmen und für unsere Fahrgäste sind.

Die zuvor genannten Punkte sind nur wenige auf einer langen Liste von ungelösten finanz- und verkehrspolitischen Aufgaben. Kurzum: In diesen Bereichen muss die nächste Bundesregierung ihre Arbeit komplett neu ausrichten. Nur so können wir wieder auf den Pfad der Transformation zurückkehren – und auch als Partner beim Klimaschutz weiterhin unsere Stärken verlässlich und bestmöglich ausspielen.

Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern von „VDV Das Magazin“ ein besinnliches und friedliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Jahr 2025!

Herzlichst, Ihr

 Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Verlässlich und konstruktiv weiterarbeiten
- 4 VDV im Bild**
„LieblingsbusfahrerIn 2024“: Geschichten aus dem Leben
- 6 Regionaler Schienengüterverkehr**
Ländlicher Raum benötigt mehr Gleisanschlüsse.
- 9 Regionaler Schienengüterverkehr**
Milttenbergs Landrat Scherf: „Der Wille zur Bahn beeindruckt mich.“
- 10 Regionaler Schienengüterverkehr**
Georg Lennarz: Warum wir eine Gleisanschluss-Charta brauchen.
- 12 Regionaler Schienengüterverkehr**
Drei Fragen an Rouven Kötter (Regionalverband FrankfurtRheinMain)

- 13 Aus dem Verband**
VDV-Präsident und Vizepräsidenten bestätigt
- 13 Aus dem Verband**
Drei Fragen an Werner Overkamp zur Reform des Busführerscheins
- 14 Aus dem Verband**
Ein dickes Dankeschön an die Lieblinge hinter dem Buslenkrad
- 16 Hintergrund**
F.A.Z.-Mobilitätsgipfel: Warten auf den Infrastrukturfonds
- 20 Hintergrund**
Reaktivierungen: Bürger wollen den Neustart der Schiene.
- 24 Aus dem Verband**
VDV-Bildungskonferenz: Mit kleinen Steinen und viel Fantasie
- 28 Aus dem Verband**
Projekt „UpTrain“: Fit für die Jobs von heute und morgen
- 30 Zu guter Letzt**
Eichhörnchen im Zug? – Gar nicht süß!



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



Geschichten aus dem prallen Leben im Bus
 Es war ein fröhlicher Abend mit zahlreichen bewegenden Momenten und strahlenden Gesichtern – sowie mit ganz viel Applaus. Den hatten sich die Gewinnerin und die Gewinner des Wettbewerbs „LieblingsbusfahrerIn 2024“ mehr als verdient: Hülya Görel, Erol Disbudak, Martin Jaksch, Sandor Mundi und Uwe Blaich. Ihr Respekt und ihre Freundlichkeit, ihre Umsicht und Verantwortung, ihr besonderer Einsatz bei der täglichen Arbeit: Dafür dankten ihnen kleine und große Fahrgäste, Laudatoren, Sponsoren, Cheffinnen und Chefs. Alle feierten die Lieblinge am Lenkrad. Der donnernde Beifall galt vor allem denjenigen, die in Berlin geehrt wurden. Doch gemeint waren auch ihre 100.000 Kolleginnen und Kollegen im ganzen Land. Mehr dazu auf Seite 14.

20.000

LKW-FAHRTEN

PRO JAHR KÖNNTEN

IM LANDKREIS MILTENBERG

VERMIEDEN WERDEN

Ländlicher Raum benötigt mehr Gleisanschlüsse

Gleisanschlüsse, Ladestellen und Güterterminals (GLG-Anlagen) sind entscheidend, um mehr Güter auf die Schiene zu verlagern. Initiativen für den Ausbau der Schiene müssen verstärkt aus den Regionen kommen – und eine regionale Schienengüterverkehrs-Planung eingeführt werden.

Wo das Herz der Wirtschaft gleich einer ganzen Großregion und eines gesamten Bundeslandes schlägt, weiß Landrat Jens Marco Scherf genau: „Wir sind der industrielle Kern der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main und auch Bayerns.“ Die Rede ist vom Landkreis Miltenberg im bayerischen Regierungsbezirk Unterfranken. Er gilt als ein positives Beispiel dafür, dass Initiativen für den Ausbau der Schiene auch aus den Regionen selbst kommen müssen. Und die regionalen Güterbahn-Planungen wiederum müssen dann durch Länder und Bund unterstützt werden.

„Die im Landkreis Miltenberg angesiedelten Unternehmen möchten die Schiene sehr viel stärker nutzen“, weiß Landrat Jens Marco Scherf, „aber abseits der Hauptmagistralen ist die Infrastruktur desolat.“ Um festzustellen, mit welchen Maßnahmen sich mehr Güter auf die Schiene verlagern lassen, hat der Landkreis in Eigeninitiative eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen. Ergebnis: Die Potenziale in den Unternehmen sind vorhanden, es sind jedoch große Anstrengungen aller Beteiligten beim erforderlichen Ausbau der Infrastruktur notwendig, die auch mit hohen Kosten verbunden sind. So wird neben organisatorischen Maßnahmen vor allem eine neue Gleisinfrastruktur in Form von Puffer-, Service- und Kreuzungsgleisen benötigt, damit neue Trassenkapazitäten erschlossen werden können. Zentrale Bedeutung haben Umschlagstellen, an denen Unternehmen ihre Güter auf die Schiene setzen und Güterzüge gebildet werden können. Rund 20.000 Lkw-Fahrten pro Jahr könnten dadurch im Landkreis vermieden werden.

Jens Marco Scherf: „Aktuell kämpfen wir für die Elektrifizierung der Strecke Miltenberg

– Aschaffenburg.“ Der erste Meilenstein ist geschafft: Im November haben der Freistaat Bayern und die Westfrankenbahn den Planungsvertrag für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke unterschrieben. Der Freistaat investiert 17,9 Millionen Euro, um einen Halbstundentakt einzuführen und Direktverbindungen in das Rhein-Main-Gebiet anbieten zu können. Wichtig sei es, so Landrat Jens Marco Scherf, dabei nicht allein den Personennahverkehr in den Fokus zu nehmen, sondern auch eine regionale Schienengüterverkehrsplanung zu beginnen. Dazu müsse ein Schulterchluss zwischen Bund, Ländern, Regionalplanung und Kommunen erfolgen: „Interessenten aus dem regionalen Umfeld gibt es ausreichend, um entsprechende Pilotprojekte anzustoßen.“ „Da die konkrete Nachfrage in den Regionen entsteht, sollten die Regionen bei Planung und Finanzierung notwendiger Maßnahmen eine deutlich stärkere Rolle einnehmen können als bisher“, wünscht sich auch Georg Lennarz, Fachbereichsleiter Marktfragen Güterverkehr beim VDV (siehe Beitrag Seite 10).

Schiene chronisch unterfinanziert

Das Beispiel aus dem Landkreis Miltenberg, wie es aktuell um die Zugangsstellen zum Schienengüterverkehr bestellt ist und wie speziell in den Regionen die Wirtschaft bedarfsgerecht mit GLG-Anlagen und vorgelagerten Infrastrukturen ausgestattet werden kann, diskutierten rund 120 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Wirtschaft auf der 4. BME/VDV-Gleisanschluss-Konferenz in Wolfsburg. „Die Qualität der Infrastruktur entscheidet maßgeblich über die Güte des Eisenbahnbetriebs“, sagte VDV-Vizepräsident Joachim Berends. Mit Blick auf die chronische Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur →

Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter (l.) und Denis Kollai, Leiter Infrastruktur der Westfrankenbahn (r.), unterzeichneten im Beisein von Landrat Jens Marco Scherf den Planungsvertrag für den Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Aschaffenburg – Miltenberg.



tur ist deren Sanierung allerdings eine beispiellose Herausforderung, wie Michael Jungk, Leiter der Sektion Supply Chain Management und Logistik im Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) betonte. Von essenzieller Bedeutung seien dabei die Gleisanschluss- und Ladestellen, die einen Gütertransport auf der Schiene erst ermöglichen und so gleichzeitig auch zum Erreichen der Klimaziele beitragen. Durch die Gleisanschluss-Charta, so VDV und BME, stelle man sicher, dass dieses Thema auf der politischen Agenda bleibt.

Erhebliche Zugangslücken in der Fläche

Eine aktuelle Bestandsaufnahme zu den Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen in Deutschland lieferte Dr. Axel Müller, Referatsleiter in der Bundesnetzagentur. Nach den Erhebungen der Infrastrukturbehörde gibt es aktuell 108 Unternehmen, die als klassische Hafenanlagen über Schienenanschlüsse in 27 Seehäfen und 119 Binnenhäfen verfügen. KV-Terminals für den Umschlag von Containern, Wechselbrücken oder Sattelaufliegern werden von 129 Unternehmen an 172 Standorten betrieben, darunter 89 in Häfen. Das Schienenangebot der 193 Betreiber konventioneller Terminals, in denen beispielsweise Holz, Stahl, Betonteile oder Agrarprodukte auf die Schiene verladen werden, umfasst 765 Standorte. Für Industrieunternehmen sind speziell die 1.359 Werksbahnen für den Gütertransport auf der Schiene wichtig. Sie verfügen über 2.060 Standorte in Deutschland, wobei

i GLEISANSCHLUSSCHARTA

Zu Beginn des Jahres wurde die Gleisanschluss-Charta 2024 an die Bundesregierung und an Abgeordnete des Deutschen Bundestags übergeben. Sie unterbreitet in 17 Handlungsfeldern insgesamt 110 Maßnahmenvorschläge. 59 Verbände, Vereinigungen und Initiativen aus dem Bereich Industrie, Handel, Logistik, Bauwesen, Agrar, Holz, Recycling und Kommunen haben die Charta mitgezeichnet und circa 200 Unternehmen und Institutionen haben sich als Unterstützer registrieren lassen.

aber längst nicht alle aktiv genutzt werden. Axel Müller: „An rund einem Drittel dieser Standorte passiert momentan nichts – entweder sind sie gar nicht betriebsbereit oder sie werden wegen fehlender Umschlagmengen nicht genutzt.“ Die Zahlen dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es in der Fläche nach wie vor erhebliche Zugangslücken gibt, die den Umstieg auf die Schiene verhindern. Das hat auch die EU erkannt und das Projekt Rail4Regions initiiert. „Es geht dabei um die Verbesserung der Planungsinstrumente sowie die Verknüpfung der Bedarfe der Verloader und der Raumentwicklung und ländlichen Planung“, erläuterte Prof. Dr. Michael Lehmann, Direktor des Instituts Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt, die einer der EU-Projektpartner ist. Das im Februar 2023 gestartete Projekt soll im Januar 2026 abgeschlossen werden und im Ergebnis den Verantwortlichen aus den Bereichen Verkehr und Raumplanung umfassende Planungsinstrumente an die Hand geben, um den Schienengüterverkehr in den Regionen durch Anschlussgleise, wiederverwendete Neben- und Zubringerstrecken, verbesserte Verladeinfrastruktur und die Förderung des Einzelwagenverkehrs zu entwickeln.



Die Qualität der Infrastruktur entscheidet maßgeblich über die Güte des Eisenbahnbetriebs.

Joachim Berends
VDV-Vizepräsident und
Vorstand der Bentheimer Eisenbahn



„Der Wille zur Bahn beeindruckt mich“

20.000 Lkw-Fahrten pro Jahr könnten im Landkreis Miltenberg auf die Schiene verlagert und die dort transportierte Gütermenge vervierfacht werden, so das Ergebnis einer Studie. Landrat Jens Marco Scherf fordert im Interview bessere Bedingungen für mehr Güter auf der Schiene.

Herr Scherf, im Landkreis Miltenberg gibt es namhafte Unternehmen mit großem Transportpotenzial. Wie werden die Güter in aller Regel in und aus ihrem Landkreis transportiert und welche Rolle spielt die Schiene?

» **Jens Marco Scherf:** Im Landkreis Miltenberg werden aktuell jährlich etwa 165.000 Tonnen Güter über die Schiene transportiert. Das entspricht nur gut zwei Prozent Anteil am gesamten Güterverkehr, ist aber dennoch beachtlich, da neben dem ICO (Industrie Center Obernburg) mit mehreren Gütergleisen, die Rangieren und Zugbildung ermöglichen, dies Ausdruck des Willens unserer Unternehmen ist. Im südlichen Teil des Landkreises setzen sowohl „Erbacher the food family“ (Tierfuttermarke Joseira) in Kleinheubach als auch die Papierfabrik Fripa in Miltenberg auf die Schiene, obwohl sie in der Vergangenheit von der „großen DB“ abgehängt worden sind. Dieser Wille zur Bahn gerade von familiengeführten erfolgreichen Unternehmen beeindruckt mich und sollte für den Staat Verpflichtung sein, die Rahmenbedingungen für mehr Güterverkehr auf der Schiene zu verbessern. Gerade wegen der industriellen Prägung des Landkreises Miltenberg war es ein wichtiger Schritt, dass der Freistaat Bayern unsere Machbarkeitsstudie finanziell gefördert hat.

Das Potenzial für den Schienengüterverkehr hat der Landkreis 2022 in einer Machbarkeitsstudie nachgewiesen. Wo stehen Sie heute? Welche Hemmnisse gibt es noch und welche Maßnahmen konnten schon angegangen werden?

» Es wäre gut möglich, die Gütermenge zu vervierfachen, indem etwa 20.000 Lkw-Fahrten auf die Schiene verlagert werden könnten. Das große Hemmnis ist die bestehende Infrastruktur mit einer eingleisigen, nicht elektrifizierten

Bahnstrecke von Aschaffenburg über Miltenberg nach Osten Richtung Wertheim und nach Süden Richtung Amorbach. Konkret wurde erreicht, dass vom Freistaat Bayern im Frühjahr 2023 unser „Nadelöhr“, die Hauptbahn von Aschaffenburg nach Miltenberg, beim Bund zur Elektrifizierung und zum partiell zweigleisigen Ausbau angemeldet wurde. Im November gab es die Vereinbarung zwischen Freistaat Bayern und der DB zur Umsetzung der Vorplanung. Parallel dazu arbeitet unser Infrastrukturbetreiber Westfrankenbahn unter anderem mit der Modernisierung der Stellwerke an den Voraussetzungen, dass neben mehr Personenverkehr auch mehr Güterverkehr möglich sein wird.

Im öffentlichen Personenverkehr haben die Bundesländer und Kommunen mithilfe des Bundes viele Gestaltungsmöglichkeiten. Wären die Instrumente für den Personenverkehr auch für den Schienengüterverkehr interessant, um beispielsweise größeren Einfluss auf Investitionen in Zugangsstellen und vorgelagerte Infrastruktur zu erhalten?

» Die strikte Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr sehe ich gerade für notwendige Investitionen in die Infrastruktur als sehr problematisch an. Aufgrund unterschiedlicher Töpfe kann es passieren, dass Investitionen einseitig auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgerichtet werden und der Güterverkehr langfristig in die Röhre sieht. In unserem Fall setze ich darauf, dass es durch die konsequente Einbindung des Landkreises Miltenberg in den Planungsprozess durch den Freistaat Bayern möglich ist, auch die Interessen des Güterverkehrs zu berücksichtigen. So ist es uns ein Anliegen, dass sich beim neu zu schaffenden Begegnungshalt in Sulzbach am Main nicht nur Personenzüge, sondern unbedingt auch Güterzüge begegnen können.



i SCHIENENGÜTERVERKEHR:
REGIONALE PLANUNG EINFÜHREN

Initiativen für den Ausbau der Schiene müssen verstärkt aus den Regionen kommen und regionale Güterbahn-Planungen durch Länder und Bund unterstützt werden. Ähnlich wie bei der Wärmeplanung sollte man auch mit einer - für die Kommunen freiwilligen - regionalen Schienengüterverkehrsplanung beginnen, und zwar für die Metropolen und den ländlichen Raum gleichermaßen. Hierzu bedarf es eines Schulterschlusses zwischen Bund, Ländern, Regionalplanung und Kommunen bei der Planung und Finanzierung. Die Gleisanschluss-Charta bietet dafür eine sehr gute Grundlage und unterstützt tatkräftig beim dafür notwendigen Dialog der Akteure.

Warum eine Gleisanschluss-Charta?

Die Zahl der Gleisanschlüsse ist in den vergangenen Jahrzehnten stark zurückgegangen. In vielen Regionen mangelt es an multimodalen Verladestellen. Viele der vorhandenen Zugangsstellen zur Schiene sind unzureichend an das Fernverkehrsnetz angebunden. Das alles ist nicht förderlich für den Wirtschaftsstandort Deutschland und für den Klimaschutz, denn viele Regionen müssen mangels Zugangsstellen zur Schiene weitestgehend mit dem Lkw versorgt werden. Ein Autorenbeitrag von Georg Lennarz (Foto), beim VDV Fachbereichsleiter Marktfragen Güterverkehr.



Neben besseren Rahmenbedingungen für den Bau, Erhalt und Betrieb von Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen verfolgt die Charta ein zentrales Ziel: Die Wirtschaft bedarfsgerecht mit Zugangsstellen und vorgelagerter Infrastruktur auszustatten. Dafür wird eine entsprechende Infrastruktur in den Regionen entlang und abseits der europäischen Güterverkehrskorridore benötigt. Da die konkrete Nachfrage in den Regionen entsteht, sollten die Regionen bei Planung und Finanzierung notwendiger Maßnahmen eine deutlich stärkere Rolle einnehmen können als bisher. Darüber hinaus sind multimodale Knoten wie zum Beispiel See- und Binnenhäfen, Güterverkehrszentren, Industrieparks und große Gewerbe- beziehungsweise Industriegebiete als zentrale Bündelungspunkte der Schiene zu stärken.

Viele Standorte von Industrie, Handel und Logistik befinden sich heute nicht mehr in der Nähe von Bahnknoten, sondern verstärkt entlang der Autobahnen und in den Randbereichen der Ballungsgebiete. Um die Quellen/Ziele von Güterverkehren zu bedienen, bedarf es entweder langer Lkw-Distanzen zu den KV-Terminals oder eben Gleisanschlüssen und multimodaler Verladestellen in den Regionen selbst. Aufgrund der Standortentwicklungen stellt sich die Frage, ob Deutschland eine angemessene Strategie für die bedarfsgerechte Versorgung der Wirtschaft mit Gleisanschlüssen, multimodalen Verladestellen und vorgelagerten öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen hat. Häufig folgt die Eisenbahninfrastruktur nicht den Entwicklungen im Güterverkehr, sondern wird auf den Mobilitätsbedarf der Bevölkerung im Nah- und Fernverkehr ausgerichtet.

Die Wirtschaft benötigt attraktive Transportketten von der Quelle bis zum Ziel. Diese dürfen nicht durch überwindbare Engpässe in der Eisenbahninfrastruktur behindert werden. Benchmark ist der Lkw, der überall Zugang zum gesamten Straßennetz hat. In vielen Regionen – entlang und abseits der Verkehrskorridore – wurden in den vergangenen Jahrzehnten massiv Gleisanschlüsse, multimodale Verladestellen und öffentliche Eisenbahninfrastrukturen wie Bahnhofs- und Industriestammgleise aufgegeben und sogar zurückgebaut. Dort, wo es an Infrastruktur fehlt, ist das Verkehrsangebot auf der Schiene entweder gar nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt vorhanden. Man kann in vielen Regionen von einer Unterversorgung mit Schienengüterverkehr sprechen.

Einflussmöglichkeiten der Regionen stärken
Damit engagierte Regionen eine bedarfsgerechte Infrastrukturausstattung für den Schienengüterverkehr erhalten können, empfiehlt die Charta, regionale Infrastrukturkonzepte zu verwirklichen, in denen Kommunen, regionale Planungsverbände, Bundesländer, Bund, Infrastrukturbetreiber und verladende Wirtschaft bei Bedarfsermittlung, Planung und Finanzierung geeigneter Infrastrukturmaßnahmen Hand in Hand zusammenarbeiten.

Regionale Infrastrukturkonzepte sollten auf Freiwilligkeit der Kommunen aufbauen, Elemente verbindlicher Verlagerungsabsichten der regionalen Wirtschaft beinhalten und Gebiete innerhalb und außerhalb der →

Ballungszentren sowie ländliche Regionen einbeziehen. Kommunen oder regionale Wirtschaft, die keinen Bedarf für den Ausbau des Schienengüterverkehrs in ihrer Region sehen, müssen sich an einem solchen Konzept nicht beteiligen.

Die Charta regt an, den Einfluss der Regionen auf die Dimensionierung regionaler Eisenbahninfrastrukturen, die der Erschließung der ersten beziehungsweise letzten Meile inklusive der Kundenstandorte dienen, zu stärken. Damit ist nicht zwangsläufig verbunden, den Betreiber einer regionalen Infrastruktur zu verändern. Vielmehr bedarf es einer funktionalen und integrierten Betrachtung von regionalen Infrastrukturen inklusive (Standort-)Planung und Finanzierung. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ver-

fügen die Regionen und Bundesländer bereits über entsprechende Instrumente. Vergleichbares könnte zudem für den Schienengüterverkehr eingeführt werden.

Sicher ist zu definieren, was mit Regionen im Einzelfall gemeint sein könnte. Hier sieht die Charta vorrangig Kommunen, regionale Planungsverbände, Bezirksregierungen und IHK-Kammerbezirke. Des Weiteren können multimodale Knoten wie See- und Binnenhäfen, Güterverkehrszentren oder größere Industrie- und Logistikstandorte gleichermaßen Bedarfsträger sein.



Mehr Infos dazu:
www.gleisanschluss-charta.de



DREI FRAGEN AN
Der Regionalverband FrankfurtRheinMain hat als Mitunterzeichner der Gleisanschluss-Charta 2019 auch für die aktuelle Version 2024 viele wichtige Impulse geliefert. Welche Rolle die Charta für den Regionalverband spielt, erläutert der Erste Beigeordnete Rouven Kötter (Foto).

Herr Kötter, warum hat die Charta eine so große Bedeutung für Sie als regionalen Planungsverband mit Zuständigkeit für 80 Kommunen?

» **Rouven Kötter:** Kommunen sind nicht nur verantwortlich für Planung und Gewerbeansiedlung, sondern betreiben zum Teil selbst Industriestammgleise oder Häfen. Allerdings fühlen sie sich als zentrale Partner bei der Verkehrsverlagerung oft alleingelassen. Gleisanschlüsse der Unternehmen sind ein wichtiger Standortfaktor für unsere Kommunen und die wirtschaftliche Entwicklung in unserer Region. Damit wird dem ohnehin schon stark überlasteten Straßennetz im Ballungsraum FrankfurtRheinMain eine echte Alternative zum Lkw-Verkehr geboten. Ist kein Gleisanschluss möglich, benötigt die Wirtschaft andere Formen des Zugangs zur Schiene. Daher wollen wir dafür sorgen, dass für die Wirtschaft ausreichend Flächen zum Beispiel in Form von einfachen Ladestellen für den Umschlag gesichert sind. Die Inhalte der Gleisanschluss-Charta unterstützen uns im Dialog mit den relevanten Akteuren, gemeinsam die Weichen für mehr Güter auf die Schiene zu stellen. Ich begrüße außerordentlich, dass die Charta viele unserer in Richtung Bundespolitik adressierten Forderungen aufgreift, insbesondere wenn es um die finanzielle Entlastung der Kommunen als Betreiber von Gleisinfrastruktur geht.

Bereits seit einigen Jahren ist im Regionalverband ein Schienencoach im Einsatz. Was sind für Sie als Auftraggeber die wesentlichen Erkenntnisse dieses Coachingangebots?

» Der regionale Schienencoach berät Kommunen und Unternehmen in der Region FrankfurtRheinMain mit dem Ziel, mehr Gütertransporte und Personenfahrten auf die Schiene zu verlagern und die Schieneninfrastruktur zu verbessern. Mit Michael Roggenkamp, Berater der Firma Ederlog mit langjähriger Erfahrung in leitender Position bei Eisenbahnunternehmen, greift der Regionalverband bewusst auf externes Praxiswissen zurück. Der regionale Schienencoach führt jährlich durchschnittlich sieben Beratungen durch. Beispielsweise unterstützte er die Stadt Groß-Gerau bei der Sicherung eines Anschlusses in ein Gewerbegebiet. Insgesamt stellen wir fest, dass bei vielen Marktakteuren das Bewusstsein für die Schiene in der Region steigt.

Angenommen, Ihr Regionalverband bekäme mehr Einfluss bei der Planung und Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen. Wären Sie mit dieser Aufgabenstellung überfordert oder was würden Sie sich für die Region FrankfurtRheinMain davon versprechen?

» Der Regionalverband ist in der Region FrankfurtRheinMain themen- und verkehrsmittelübergreifend überörtlich planend tätig. Unsere Mobilitätsstrategie 2020 wurde von den Vertretern aller 80 Mitgliedskommunen einstimmig beschlossen und enthält Maßnahmen und Wege, über die planerische Sicherung hinaus Lösungen für mehr Nutzung der Schiene aufzuzeigen. Wenn wir dafür mehr Kompetenzen zugewiesen bekämen, würden wir dies gern aufnehmen und sicher gewinnbringend für die gesamte Region einsetzen.

Wiederwahl: VDV-Präsident und Vizepräsidenten im Amt bestätigt



Ingo Wortmann (Foto l.) geht in seine dritte Amtszeit als VDV-Präsident. In diesem Ehrenamt hat das Präsidium des Branchenverbands den 54-Jährigen einstimmig bestätigt. Im Hauptberuf ist Ingo Wortmann Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und Geschäftsführer für den Bereich Mobilität der Stadtwerke München. Im VDV engagiert er sich seit vielen Jahren in verschiedenen Gremien. „Die Transformation, vor der wir stehen, braucht politische Stabilität – doch ebenso erfordert sie einen Veränderungswillen, der den Wandel umsichtig und zukunftsorientiert gestaltet“, sagte Ingo Wortmann anlässlich seiner Wiederwahl.

Ebenfalls in die dritte Amtszeit geht **Werner Overkamp** (Foto M.). Der VDV-Vizepräsident für den Bereich Bus

wurde einstimmig wiedergewählt. „Für die kommenden Monate und Jahre geht es um existenzielle Fragen für die Branche und die Busunternehmen“, sagte der Geschäftsführer der STOAG Stadtwerke Oberhausen: „Über allem steht dabei eine langfristig gesicherte Finanzierung des Betriebs und der notwendigen Investitionen in unsere Infrastrukturen.“ Der vom Bund ausgebremste Hochlauf der E-Busse, der Fachkräftemangel und der Busführerschein, dessen Erwerb einfacher und bezahlbarer werden müsse, seien derzeit die größten Herausforderungen in diesem Bereich (siehe Interview unten).

Einstimmig wiedergewählt wurde auch **Veit Salzmann** (Foto r.), Chef der Hessischen Landesbahn. Für weitere drei Jahre und in seiner vierten Amtszeit vertritt er als VDV-Vizepräsident die mehr als 100 im Branchenverband organisierten Unternehmen des Eisenbahnpersonenverkehrs. Für sie zählen die marode Schieneninfrastruktur, steigende Trassenpreise und der enge Finanzrahmen beim Ticketing zu den Herausforderungen. „Gerade die Eisenbahnunternehmen im Personenverkehr sind von dem regulativen Rahmen, den das Deutschland-Ticket vorgibt, betroffen“, erklärte Veit Salzmann.

DREI FRAGEN AN Werner Overkamp, VDV-Vizepräsident, zum Thema Mangel beim Fahrpersonal und zur Reform des Busführerscheins

Herr Overkamp, Ihr Positionspapier enthält konkrete Reformvorschläge für die Führerscheinausbildung. Wie zuversichtlich sind Sie, dass diese von der Politik umgesetzt werden?

» **Werner Overkamp:** Es gibt erste Schritte in die richtige Richtung. Wir erwarten die Gesetzesbeschlüsse für die Einführung der dringend notwendigen Fremdsprachen bei der Berufskraftfahrerqualifikation. Das BMDV hat uns bereits signalisiert, dass die Pflichtstunden bei der Führerschein-Grundausbildung entfallen sollen. Allerdings lässt die Zusammenlegung der Führerscheinausbildung und die Berufskraftfahrerqualifikation („2 in 1“) auf sich warten. Das würde die Ausbildung entscheidend entbürokratisieren.

Wieviel könnte ein Busführerschein nach einer solchen Reform in Deutschland kosten?

» Allein durch eine Reduktion der Pflichtstunden könnte die Ausbildung 4.000 bis 5.500 Euro günstiger werden. Ausgehend von derzeit 12.000 bis 14.500 Euro wären wir damit noch deutlich teurer als in Österreich, wo die Gesamtausbildung 4.000

Euro kostet. Wir hätten aber schon viel erreicht, und in einer Kombination mit einer 2-in-1-Ausbildung wäre noch Luft nach unten – bei einem gleich hohen Ausbildungsniveau. Wir wollen keinesfalls Inhalte streichen oder Prüfungsanforderungen senken. Wir wollen nur den Weg vereinfachen, etwa durch die Bündelung der zahlreichen doppelten Lerninhalte.

Glauben Sie, dass die Betriebe mit einem reformierten Busführerschein mehr ausbilden?

» Die Unternehmen würden liebend gern mehr Busfahrerinnen und Busfahrer ausbilden. Aber es finden sich nicht genügend Leute, und die hohen Ausbildungskosten belasten kleine und mittelständische Betriebe enorm. Zusätzlich zu den Schulungskosten werden die angehenden Fahrerinnen und Fahrer während der Ausbildung schon voll bezahlt. Mit den vorgeschlagenen Reformen könnten mit den gleichen Mitteln und in kürzerer Zeit mehr Busfahrerinnen und Busfahrer ausgebildet werden. Zusätzlich wäre es auch deutlich einfacher, mehr Teilzeitkräfte zu gewinnen.



Ausgezeichnete Kräfte am Steuer: Von VDV-Vizepräsident Werner Overkamp (r.) erhielten Sandor Mundi (Omnibus Neumeyr), Martin Jaksch (Regionalbus Ostbayern), Hülya Görel (WSW mobil) und Uwe Blaich (Volz-Reisen) (v. l.) ihre Ehrungen. Es fehlte Erol Disbudak.

Dickes Danke

Sie bringen die Kinder sicher zur Schule und Menschen zur Arbeit. 100.000 Busfahrerinnen und Busfahrer sind täglich auf Deutschlands Straßen im Einsatz. Ihre Arbeit zu würdigen und ihnen zu danken, ist die Absicht hinter dem Wettbewerb „LieblingsbusfahrerIn“, der in diesem Jahr zum zweiten Mal stattfand. Worte des Dankes richtete auch Bundesarbeitsminister Hubertus Heil per Videobotschaft an die Teilnehmenden der Preisverleihung und alle Menschen am Steuer eines Busses: „Sie halten im wahrsten Wortsinn das Land am Laufen.“

Grundschüler malten Bilder und drehten Film
2.300 Busgeschichten hatten die Fahrgäste eingereicht, 25 wurden von einer Jury ausgewählt, fünf am Ende ausgezeichnet. Hülya Görel (WSW mobil) behielt kühlen Kopf und handelte konsequent, als ein aggressiver Fahrgast andere Fahrgäste belästigte. Weil Autofahrer seinen Bus an einer Verkehrsinsel regelmäßig rücksichtslos auf der Gegenspur überholen, hilft Sandor Mundi (Omnibus Neumeyr) einer Erstklässlerin regelmäßig an der Haltestelle sicher über die Straße. Für die Schülerinnen und Schüler der Bohnenberger Grundschule Altburg in Calw ist Uwe Blaich (Volz-Reisen) die Nummer Eins. Die Kinder aus dem Schwarzwald malten für ihn Bilder mit viel Lob und drehten sogar ein Video. Für Uwe Blaich gab es den Sonderpreis Schulbusverkehr und für die Schule einen 1.000-Euro-Scheck von der DEVK. Regelrechte Fans unter seinen kleinen Fahrgästen hat

auch Martin Jaksch (Regionalbus Ostbayern). „Unser Busfahrer hat ein Herz für seine mitfahrenden Kinder“, heißt es in der Einsendung für ihn: „Meine Kinder fahren nicht täglich mit dem Bus, er hat sich die Mühe gemacht nachzufragen, wann die Kinder da sind, dass sie nicht aus irgendeinem Grund vergessen werden. Die Kinder freuen sich immer auf die Fahrt mit ihm.“ Mit ganz viel Einfühlungsvermögen und Respekt hat sich Erol Disbudak (Urban-Reisen) mit einem jungen Mann unterhalten und ihm zugehört. Das hat eine Kundin so gerührt, dass sie Erol Disbudak als ihren Lieblingsbusfahrer vorgeschlagen hat. Er konnte seinen Preis leider nicht persönlich entgegennehmen. Mit dem Wettbewerb „LieblingsbusfahrerIn“ wollen der Fahrgastverband Pro Bahn, DB Regio, der VDV und der bdo den engagierten Einsatz von Busfahrerinnen und Busfahrern und ihren abwechslungsreichen, sinnstiftenden Beruf stärker ins Licht der Öffentlichkeit rücken. „Heute geht es darum, unseren Busfahrerinnen und Busfahrern in Deutschland ein großes Dankeschön auszusprechen“, sagte VDV-Vizepräsident Werner Overkamp. Und was können Fahrgäste für ihren Liebling am Steuer tun? Einen Vorschlag für den Wettbewerb „LieblingsbusfahrerIn 2025“ einreichen – das ist bereits jetzt möglich.



Die besten 25 Busgeschichten stehen unter www.lieblingsbusfahrerIn.de



mobility
move '25

Konferenzen und Fachmesse für den ÖPNV
elektrisch | autonom | digital | menschlich

01.-03. April 2025, Estrel Berlin

Die Zukunft auf die Straße bringen

JETZT TICKET UND HOTEL SICHERN



www.mobility-move.de



Podium Deutschland-Tempo für Stadt und Land: Moderator Johannes Pennekamp (F.A.Z., M.) diskutierte mit Tim Lorenz (Bauindustrie), Ute Bonde (Land Berlin), Ricarda Lang (Bündnis 90/Die Grünen) und Prof. Dr. Peter Bofinger (Julius-Maximilians-Universität Würzburg) (v. l.).



Wann kommt der Infrastrukturfonds?

Die Ampel-Regierung ist passé, aber die Herausforderungen bleiben. Das Geld ist knapp und die Aufgabe gigantisch: Wie kann Deutschlands Verkehrsinfrastruktur fit für die Zukunft gemacht werden? Wenige Wochen vor dem Bruch der Koalition diskutierten namhafte Teilnehmerinnen und Teilnehmer des F.A.Z.-Mobilitätsgipfels über die Schuldenbremse, Finanzierungsmöglichkeiten und Rahmenbedingungen.

„D eutschland-Tempo für moderne Infrastruktur und nachhaltige Mobilität“: Nach den Ereignissen in Dresden konnte das Thema des F.A.Z.-Mobilitätsgipfels kaum aktueller sein. Die zusammengestürzte Carolabrücke steht symbolisch für den Zustand der öffentlichen Verkehrswege. „Das Thema Infrastruktur, Mobilität und Finanzierung ist eines der wichtigsten, das wir gerade in diesen Tagen haben“, sagte F.A.Z.-Herausgeber Gerald Braunberger zur Eröffnung.

Mit dem Entwurf für den Haushalt 2025 wollte die Ampel-Regierung ihre Investitionen auf Rekordniveau fortsetzen. Die Schiene sollte den Schwerpunkt bilden, erläuterte Christian Lindner auf dem F.A.Z.-Mobilitätsgipfel, zu der Zeit noch Bundesfinanzminister. Mittlerweile ist die Ampel-Regierung Geschichte und ein beschlossener Bundeshaushalt 2025 weiter entfernt denn je. Doch die Schuldenbremse bleibt. Prof. Dr. Peter Bofinger sah Investitionen in die Infrastruktur als Lösung, um die Binnenkonjunktur zu beleben. Der langjährige Wirtschaftsweisenbetonte, wie notwendig es sei, die Schuldenbremse neu zu definieren. Denn es gebe Spielräume: 50 Milliarden Euro zusätzlich könnte der Bundesfinanzminister pro Jahr ausgeben, ohne mit den Regeln der Schuldenbremse in Konflikt zu kommen, rechnete Peter Bofinger vor. Früher saß er viele Jahre im Sachverständigenrat der Bundesregierung, heute ist er offenkundig kein Anhänger der Idee, dass im wirtschaftspolitischen Handeln das

höchste Gesetz ist, die Schulden nicht steigen zu lassen. Gemäß den EU-Regeln solle die Staatsverschuldung künftig in Bezug auf die Wirtschaftsleistung konstant gehalten werden. Deutschland habe unter den G7-Staaten die geringste Staatsverschuldung: „Man gibt dem geringsten Problem die höchste Priorität. Das kann zu nichts Gutem führen“, so Peter Bofinger. Mehr ökonomisches Denken sei gefragt. Was die Verkehrsinfrastruktur angeht: Sie sei „für uns als industriebasierte Volkswirtschaft entscheidend“. Gütertransporte seien besonders wichtig für die Wertschöpfung. Helfen können Peter Bofinger zufolge schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren, mehr Geld und langfristige Fonds.

Ingo Wortmann: „Bauen, bauen, bauen“
„Die Schuldenbremse ist in der jetzigen Ausgestaltung gefährlich“, erklärte Ute Bonde, Senatorin für Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin. Ricarda Lang (Bündnis 90/Die Grünen) sah die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur und ihren Ausbau primär als staatliche Aufgabe und sprach sich dafür aus, „stärker zwischen konsumtiven und investiven Ausgaben zu unterscheiden“. Tim Lorenz, Vizepräsident des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie, forderte ein langfristiges gemeinsames Verständnis für die Infrastruktur: „Welche Schulden hinterlassen wir denn der nachfolgenden Generation?“ Christian Reinicke, Präsident des ADAC, betonte, wie wichtig beim Einsatz der Finanzmittel und beim Thema Bauen Priorisierungen und ge- →



Podium Infrastruktur und Finanzierung: Corinna Budras (F.A.Z.), René Wilke (Deutscher Städtetag), Prof. Dr. Veronika Grimm (Sachverständigenrat Wirtschaft), Christian Reinicke (ADAC) und Ingo Wortmann (VDV) (v. l.).

sellschaftliche Kompromisse seien und was die Politik beisteuern muss: „Der Haushaltsentwurf löst dieses Priorisierungsproblem jedenfalls nicht.“ „Bauen, bauen, bauen: In diese Mentalität müssen wir wieder zurückkommen“, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann, „mit schnellen Genehmigungen und guten Bauverfahren, um unsere Infrastruktur zu erhalten.“

Finanzen: Jährlichkeit überwinden

Auf der gemeinsamen Veranstaltung von F.A.Z., VDV, ADAC und dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie sah es Oliver Krischer, NRW-Verkehrsminister und Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz, als dringend notwendig an, aus der Jährlichkeit bei der Finanzierung herauszukommen, und unterstrich mit Blick auf den Infrastrukturfonds: „Wenn die Bundesregierung das jetzt anpackt, ist das gut. Das wäre ein wirklicher Schritt nach vorn.“

Vor dem Ampel-Aus hatten sich die Verkehrsministerinnen und -minister der Bundesländer für einen Neustart in der Infrastrukturfinanzierung ausgesprochen. Gemeinsam mit dem Bund wollten sie eine Kommission einsetzen,

die zeitnah ein Konzept für einen Investitionsfonds vorlegt. Ziel ist es, den Erhalt von Straßen, Schienen und Wasserwegen dauerhaft und verlässlich zu finanzieren statt wie bisher über die jährlichen Haushalte. Der Infrastrukturfonds soll in Form eines Sondervermögens des Bundes erreicht werden ohne die Absicht, Gewinne zu erzielen. Dabei soll die fortlaufende Finanzierung über Bundeshaushaltsmittel inklusive zweckgebundener Abgaben ermöglicht werden.

Die Verstetigung der Investitionen sah auch Prof. Veronika Grimm, Mitglied des Sachverständigenrats Wirtschaft, als wichtigen Vorteil dieses Fonds. „Ich bin aber nicht so optimistisch, dass das sehr schnell kommt“, sagte sie in der Diskussion mit René Wilke, OB von Frankfurt/Oder und Präsidiumsmitglied des Deutschen Städtetags, Christian Reinicke, Präsident des ADAC, und VDV-Präsident Ingo Wortmann.

Kommt der Infrastrukturfonds für dringend notwendige Investitionen? Zumindest Christian Lindner zeigte sich auf Nachfrage von F.A.Z.-Redakteurin Corinna Budras grundsätzlich noch offen. „Ich unterstütze diese Idee ausdrücklich. Wir brauchen solche Instrumente.“ Er verstehe unter dem Investitionsfonds, dass ein relativ präzise definierter öffentlicher Anteil genutzt wird, um umso mehr privates Kapital

für die Infrastruktur zu mobilisieren – und nicht als Umgehung der Schuldenbremse.

Der mittlerweile ehemalige Bundesfinanzminister hatte auf dem F.A.Z.-Mobilitätsgipfel noch einmal deutlich gemacht, dass der Bund über eine Lockerung der Schuldenbremse keine zusätzlichen Investitionen ermögliche, weil eine Erhöhung der Schulden gegen EU-Recht verstoße. VDV-Präsident Ingo Wortmann fand deutliche Worte: „Wir lügen uns etwas in die Tasche, wenn wir einen ausgeglichenen Haushalt auf der einen Seite haben, aber auf der anderen Seite eine zerbröselnde Infrastruktur an die nächste Generation weitergeben.“

„Man gibt dem geringsten Problem die höchste Priorität. Das kann zu nichts Gutem führen.“



Prof. Dr. Peter Bofinger
Ökonom und ehemaliger Wirtschaftsweiser zur Schuldenbremse



Mehr Infos dazu unter:
www.faz-konferenzen.de/f-a-z-konferenz-mobilitaet-in-deutschland-2024/



Da war die Ampel zwar nicht mehr intakt, aber noch nicht Geschichte: Wenige Wochen vor seiner Entlassung als Bundesfinanzminister eröffnete Christian Lindner den Mobilitätsgipfel der F.A.Z.

ANZEIGE

PLÄNE ZUM SELBERMACHEN



Erstellen Sie einfach und schnell individuelle Situationspläne für den öffentlichen Verkehr.

- Haltstellenpläne
- Pläne des Ersatzverkehrs
- Besucherlenkung bei Veranstaltungen
- Störfall- und Baustelleninformationen
- Interne, betriebliche Pläne
- ...und vieles mehr



Testen Sie jetzt und überzeugen Sie sich selbst!



Ein Service von geops



„Wir lügen uns etwas in die Tasche, wenn wir einen ausgeglichenen Haushalt auf der einen Seite haben, aber auf der anderen Seite eine zerbröselnde Infrastruktur an die nächste Generation weitergeben.“

Ingo Wortmann
VDV-Präsident

Bürger wollen Neustart der Schiene

379

STÄDTE UND GEMEINDEN
KÖNNTEN WIEDER
ANSCHLUSS
AN DAS BAHNNETZ
ERHALTEN

Von New York bis Melbourne: In aller Welt wird die Eisenbahn wieder entdeckt. Gemeinsam ist überall das Ziel, Mobilität klimafreundlich zu machen. Mit Milliardenaufwand werden Strecken reaktiviert, modernisiert, ausgebaut, vernetzt. In Deutschland gibt es ambitionierte Pläne, fast 5.500 Kilometer stillgelegte Strecken wieder in Betrieb zu nehmen und nahezu vier Millionen Menschen einen attraktiven Bahnanschluss zu geben. Wäre da nicht der Reaktivierungstau: In diesem Jahr werden höchstens 30 Streckenkilometer fertiggestellt, zuvor waren es noch weniger.

Zu den aktuellen Leuchtturmprojekten zählt die Hermann-Hesse-Bahn in Baden-Württemberg. Sie befindet sich gewissermaßen im Endspurt, um die Schwarzwaldstadt Calw, Geburtsort des weltbekannten Schriftstellers, in Weil der Stadt an das Stuttgarter S-Bahn-Netz anzuschließen. Ende 2025 zum Fahrplanwechsel soll es endlich soweit sein, mit zweijähriger Verspätung. Zur Eröffnung im Jahr 1872 war diese Strecke der Südabschnitt der stolzen „Württembergischen Schwarzwaldbahn“. Buchstäblich abgehängt und stillgelegt wurde sie in den 1980er-Jahren, nachdem die S-Bahn Weil der Stadt 1978 erreicht hatte.

Was folgte, war – für die Reaktivierung von Nebenbahnen nicht untypisch – ein jahrzehntelanger Diskussions-, Rechen- und Planungsprozess. 1994 kauft der Landkreis Calw die von der Bundesbahn aufgebene Trasse, 2017 übernimmt ein Zweckverband des Landkreises und der Anrainerkommunen beiderseits des Gleises die Regie. Dann dauert es noch einmal bis 2020, bis die Bauarbeiten beginnen konnten. Eigentlich sollten sie 2023 abgeschlossen sein, doch daraus wurde nichts. Die 150 Jahre alte Bausubstanz musste gründlich erneuert oder ergänzt werden, auch um aufwändige Umweltschutzmaßnahmen etwa zum Schutz von Fledermauspopulationen in zwei Streckentunneln – und das brauchte Zeit. Die Endstation in Calw liegt topographisch bedingt etliche Höhenmeter über dem Busbahnhof. Die Stadt hat deshalb das dortige Parkhaus um einen Aufzugturm und eine Brücke für die barrierefreie Verbindung zwischen Zügen und Stadt ergänzt. Zentrales Projekt auf der Strecke war der Bau eines →

i REAKTIVIERUNG WELTWEIT

Die Renaissance der Eisenbahn ist weltweit in vollem Gange. In vielen Städten Nordamerikas werden Mittel und Wege gesucht, um die ausufernden Pendlerströme auf die Schiene zu bringen, etwa durch eine neue Nutzung alter Güterzugstrecken. Spektakulär sind Stadtbahnprojekte wie die schrittweise Erneuerung der 130 Jahre alten viergleisigen Hochbahnstrecke über dem Straßenverkehr auf dem „Park Avenue Viaduct“ im New Yorker Stadtteil Harlem. Im Metronetz von Chicago müssen 90 Kilometer Hochbahn-Linien fit gemacht werden. In Montreal ist ein voll automatisches U-Bahnssystem im Aufbau, das für seine Stammstrecke einen über 100 Jahre alten Bahntunnel nutzt. Am anderen Ende der Welt in Melbourne und dem australischen Bundesstaat Victoria wird das komplette Bahnsystem auf allen Strecken renoviert und restauriert. Dort müssen noch Dutzende niveaugleiche Kreuzungen zwischen Schiene und Straße beseitigt werden. In Europa sind es vor allem die Metropolen Paris und London, die ihre Schienennetze ausbauen. In der französischen Hauptstadt wird am „Grand Paris Express“ gearbeitet. Bis zum nächsten Jahrzehnt soll eine Etage unter den Metrolinien ein völlig neues vollautomatisches Zugsystem in Betrieb gehen.

neuen Tunnels, der eine frühere Schienenschleife von drei Kilometern endgültig außer Betrieb setzt. Die anvisierte Fahrzeitverkürzung ermöglicht nun, die Hesse-Bahn über Weil der Stadt hinaus auf der S-Bahn-Strecke bis nach Renningen zu fahren. In beiden Stationen wird es Umsteigemöglichkeiten in den SPNV der Landeshauptstadt geben.

Als das Projekt noch im Reifezustand war, sah es so aus, dass die Bahnzukunft für Calw mit Dieseltriebwagen beginnen sollte. Die Kosten einer Strecken elektrifizierung waren einfach zu hoch. Doch der technische Fortschritt begünstigt nun den Neubeginn. Das Land Baden-Württemberg stellt Mireo-

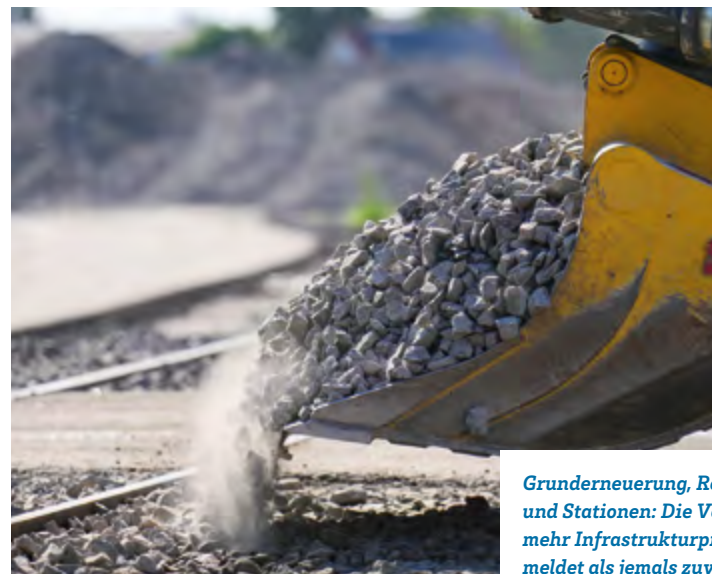
Triebzüge mit batterieelektrischem Antrieb zur Verfügung. Die mit Stromabnehmer ausgestatteten Züge können dann auf dem S-Bahn-Abschnitt ihrer Route saubere Energie tanken. Die Testfahrten sollen im nächsten Herbst beginnen.

Getrübt wird die Vorfreude auf den Neustart der Eisenbahn, in Zuge dessen mit wenigstens 2.000 Fahrgästen am Tag gerechnet und mit Blick auf früher wiederbelebte Bahnen auf wesentlich mehr Zuspruch gehofft wird, durch die hohen Kosten. Seit einer ersten Schätzung des Reaktivierungsaufwands vor zehn Jahren hat sich die Investition auf annähernd 170 Millionen Euro mehr als verdreifacht.

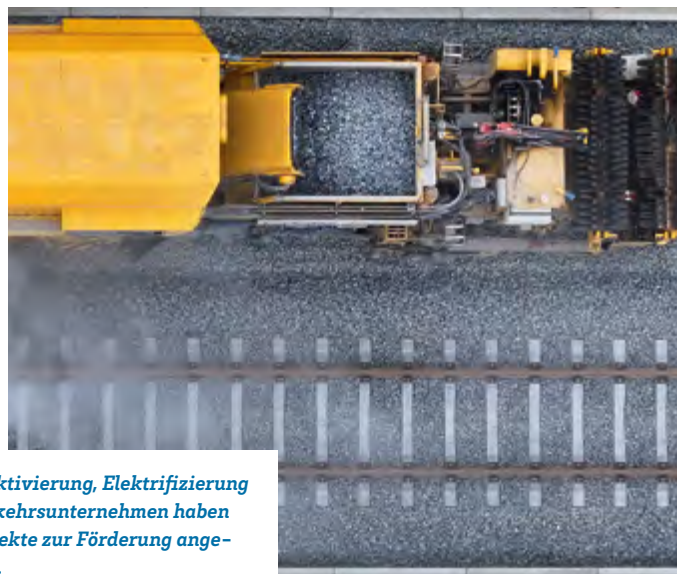
Neue Umfahrungen ermöglichen

Aus verkehrspolitischer Sicht hat das Projekt einen Schönheitsfehler, beschreibt Dr. Martin Henke, VDV-Experte für Reaktivierungsprojekte. Von der heutigen Endstation am Berg über dem Zentrum von Calw führte die ursprüngliche Strecke in einer großen Kurve hinab ins Tal der Nagold bis an die Bahnlinie von Pforzheim nach Horb. „Diese letzten Kilometer sind außen vor geblieben, weil man sie für die Ausrichtung auf die S-Bahn Stuttgart nicht braucht“, sagt Martin Henke. Das sei schade. „Reaktivierte Strecken sollten in die Grundnetze des regionalen Bahnverkehrs integriert werden. Die Verknüpfung von Hesse- und Nagoldtal-Bahn könnte der Schiene neue Möglichkeiten für Erschließungen und Umfahrungen verschaffen, für die wir vielleicht in ein paar Jahren dankbar sind. Wir werden uns als Branchenverband deshalb auch für die Reaktivierung des letzten Abschnitts einsetzen.“

Zum vierten Mal hat der VDV seine alle zwei Jahre gemeinsam mit der Allianz pro Schiene erstellte Bilanz der Wiederbelebung von Schienenstrecken vor-



Grunderneuerung, Reaktivierung, Elektrifizierung und Stationen: Die Verkehrsunternehmen haben mehr Infrastrukturprojekte zur Förderung angemeldet als jemals zuvor.



Wo in den vergangenen Jahren Bahnstrecken reaktiviert wurden, konnten die angestrebten Verlagerungseffekte meist übertroffen werden.

gelegt. „Immer mehr Regionen in Deutschland haben Interesse daran. Das zeigt die zunehmende Zahl an Studien, die in allen Teilen Deutschlands in Auftrag gegeben werden, um eine Reaktivierung zu prüfen“, erklärt Martin Henke. „Ganz überwiegend“ seien die Vorschläge für eine Rückkehr zur Bahn realistisch und sinnvoll. Von Jahr zu Jahr würden bundesweit immer mehr Strecken wiederentdeckt. 74 Trassen mit insgesamt 949 Kilometern seien auf der Vorschlagsliste neu hinzugekommen. „Jetzt warten wir inzwischen bei 325 Strecken mit 5.426 Kilometern Länge auf die Umsetzung der Reaktivierung. 379 Städte und Gemeinden ohne Zugang zum Schienenverkehr könnten wieder Anschluss an das Bahnnetz erhalten – allein in diesen Kommunen wohnen mehr als 3,8 Millionen Menschen – das entspricht der Einwohnerzahl von Berlin.“ Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, kritisiert den Reaktivierungstau: „Angesichts dieses Schnecken tempos müssen Bund und Länder dringend mehr tun, um Initiativen vor Ort zu unterstützen. Die Menschen wollen eine Schienenanbindung.“

Mehr Schiene aus verschiedenen Gründen

Dabei sind die Beweggründe für mehr Bahn recht unterschiedlich. In Nordhessen zum Beispiel, im Großraum Gießen, gehört die lokale Wirtschaft zu den Treibern. Sie möchte Alternativen zur Abhängigkeit vom Lkw auf übervollen Straßen haben. In Nördlingen hat die „Bayernbahn“ eine Sammlung historischer Schienenfahrzeuge. In diesem Umfeld entstand die Initiative „Romantische Schiene“, die parallel zur Romantischen Straße Schienenverkehr zwischen Nördlingen, Dinkelsbühl und Rothenburg ob der Tauber für den Tourismus wieder beleben möchte. Die Stadt Zweibrücken plant endlich den S-Bahn-Anschluss Richtung Kaiserslautern und Mannheim. Dazu wird jetzt die lange stillgelegte Dieseltzugstrecke nach Homburg an der Saar für die Verlängerung der S-Bahn ausgebaut. Das Ferien-

paradies Fischland-Darß-Zingst an der Ostsee, das in der Hochsaison im Autostau erstickt, wartet auf die Erneuerung der Bahnlinie von Velgast über Barth nach Prerow. Reaktivierung unter Denkmalschutz in Berlin: Die „Siemensbahn“ wird auf bald hundert Jahre alter Hochbahn-Stahlkonstruktion die S-Bahn zurück in die Siemensstadt bringen – jenen Stadtteil, der sich vom industriellen Schwerpunkt zum modernen Lebens- und Wohnquartier wandelt.

Nach der Novellierung und Aufstockung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im Jahr 2020 haben die Verkehrsunternehmen deutlich mehr Infrastrukturprojekte zur Förderung angemeldet als je zuvor, beobachtet Martin Henke. Er mahnt: „Wir müssen sehen, dass der enorme finanzielle Bedarf bei der maroden Infrastruktur hierzulande finanziell abgedeckt wird – alles andere schadet dem Wirtschaftsstandort Deutschland.“ Im Vorfeld der Bundestagswahl 2025 fordert der VDV, die jährlichen GVFG-Mittel für die Sanierung und den Ausbau der Infrastruktur auf drei Milliarden Euro anzuheben. Manchmal sind jedoch nur kleinere Beträge fällig. Mit dem Mauerbau wurde der „Heidekrautbahn“ im Norden von Berlin ihre Strecke zum Bahnhof Gesundbrunnen verschlossen und auch 35 Jahre nach dem Mauerfall nicht wieder geöffnet. Teuren Aufwand für die Reaktivierung sieht Martin Henke nicht: „Es fehlen gerade einmal 20 Meter Gleis.“



„Wir müssen sehen, dass der enorme finanzielle Bedarf bei der maroden Infrastruktur finanziell abgedeckt wird.“

Dr. Martin Henke
VDV-Experte für
Reaktivierungsprojekte



Weitere Infos unter:
www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken



Mit kleinen Steinen und viel Fantasie

Wie müssen Aus- und Weiterbildungsangebote gestaltet werden, die Lerninhalte verständlich machen? Und wie können sie im Arbeitsalltag leichter angewendet werden? Diese Fragen standen im Mittelpunkt der VDV-Bildungskonferenz. Außergewöhnlich war der Veranstaltungsort – das Phantasialand Brühl.



„Wir alle sind Learnfluencer und tragen dazu bei, dass Lernthemen wahrgenommen und in den Arbeitsalltag integriert werden.“

Monique Heimann
Leiterin berufliche Weiterbildung und digitales Lernen bei der VDV-Akademie

„Aus- und Weiterbildung braucht viel Mut und Fantasie.“ Wie ein Leitmotiv standen diese Worte, mit denen Monique Heimann, Geschäftsbereichsleiterin berufliche Weiterbildung und digitales Lernen bei der VDV-Akademie, die dritte VDV-Bildungskonferenz eröffnete, über der Veranstaltung. Denn Fantasie war gefragt im Phantasialand. An dem ungewöhnlichen Ausrichtungsort drehten sich die Fachvorträge und Workshops einmal mehr um aktuelle Herausforderungen in Aus- und Weiterbildung im öffentlichen Verkehr.

Dass die sich auch spielerisch angehen lassen, zeigte etwa Unternehmensberaterin Leonie Müller im Workshop zu „Lego Serious Play“. Die Methode soll helfen, Probleme kreativ zu lösen. Sie wird in unterschiedlichen Bereichen genutzt – wie Team- und Organisationsentwicklung, Innovationsmanagement, Produktentwicklung, Strategie- und Prozessmanagement oder Teambuilding. „Lego Serious Play soll die Problemlösekompetenz durch den Einsatz von Fantasie fördern und die Teilnehmenden zum Mitmachen ermutigen“, erklärte Leonie Müller. Das Konzept entwickelte der Spielzeughersteller in den 90er-Jahren. Das Unternehmen befand sich selbst in einer Krise und kam auf die Idee, das eigene Produkt zur Strategieentwicklung zu nutzen. Mittlerweile werden eigens für diesen Zweck entwickelte Sets verwendet. Sie enthalten verschiedene Steine, aber auch besondere Elemente wie Rädchen, Bäume oder Figuren. Die Teilnehmenden arbeiten in Kleingruppen und bauen innerhalb einer →

i AUSZEICHNUNG FÜR EXZELLENTES DIGITALES LERNEN VERLIEHEN

Im Rahmen der VDV-Bildungskonferenz erhielten in den vergangenen Jahren besonders engagierte Unternehmen der ÖV-Branche für zuvor eingereichte Projekte die „Auszeichnung für exzellentes digitales Lernen im öffentlichen Verkehr“. In diesem Jahr waren es National Express Rail beziehungsweise das Innovationszentrum für Bahntechnik und Mobilität (IZBTM), die für ihr gemeinsames Projekt „Digitaler Zwilling für die Eisenbahnausbildung“ durch eine unabhängige Jury ausgezeichnet wurden. Das multimediale, interaktive

Lokomotivtraining zielt darauf ab, Auszubildenden komplexe Handlungsabläufe in technisch anspruchsvollen Fahrzeugen näherzubringen. Die Stadtwerke Bonn wurden seitens der VDV-Akademie für ihre besonders innovative Leistung für die Straßenbahn-App für Fahrerinnen und Fahrer - die „EDNEXT“ App - gewürdigt. Diese Anwendung unterstützt Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer in der Ausbildung. Sie ermöglicht eine Vernetzung zwischen Auszubildenden und Ausbildenden und erleichtert die Bearbeitung von Aufgaben.



Monique Heimann (VDV-Akademie, l.) zeichnete Ufuk Özdemir, Christiane Röhl (beide Stadtwerke Bonn), Sebastian Holzbauer, Matthias Niessner (beide IZBTM) sowie Domenic Rothe und Daniel Pasqual Jentz (beide National Express Rail) für exzellentes digitales Lernen aus.

bestimmten Zeit ein Modell zu einem bestimmten Thema oder einer Fragestellung. Anschließend stellen alle ihre Modelle vor. Auf der Bildungskonferenz sollten die Teilnehmenden zunächst einen Turm bauen - eine Aufgabe, die zeigen sollte, wie vielfältig die Menschen in ihren Herangehensweisen und Interpretationen sind. Anschließend sollte die eigene berufliche Rolle, danach die Lernkultur im jeweiligen Unternehmen modellhaft dargestellt werden. Das Ergebnis waren nicht nur interessante Bauten, sondern auch informative Gespräche.

„Topp“ zeigt Karrieremöglichkeiten auf

Ein Best-Practice-Beispiel aus der Ausbildung beim Darmstädter Verkehrsunternehmen HEAG mobilo stellte Ingrid Oldenburger, Leiterin Perso-

nalentwicklung, vor. Auch wenn mit der bestandenen Abschlussprüfung ein erster beruflicher Meilenstein erreicht ist, wissen viele Azubis nicht, was sie in puncto Karriere erreichen können. Um dem vorzubeugen, hat das Unternehmen den „Tag der Orientierung, Potenziale und Perspektiven“, kurz „Topp“, ins Leben gerufen. „Topp richtet sich speziell an Auszubildende im letzten Lehrjahr und soll ihnen Weiterbildungsoptionen und Karrieremöglichkeiten nach der Ausbildung aufzeigen“, berichtete Ingrid Oldenburger. Zur Vorbereitung auf den Tag füllen Azubis einen Fragebogen zur Selbsteinschätzung aus und bewerten ihren Fachbereich. Die Ausbildenden schätzen ebenfalls die Auszubildenden ein. Am Tag selbst gibt es eine Teamübung, und die Teilnehmenden erhalten Informationen

zur beruflichen Weiterbildung und Weiterqualifizierung. Zusätzlich werden in Einzelgesprächen Wünsche und mögliche Karriereoptionen ausgelotet. Danach erfolgen Feedbackgespräche, und die Auszubildenden erhalten Empfehlungen, wie sie ihre weitere berufliche Laufbahn gestalten können.

Um die Themen Kompetenzaufbau und Wissenstransfer ging es ebenfalls in den Vorträgen von Dr. Lars Kilian vom Deutschen Institut für Erwachsenenbildung und Dr. Sabine Digel von der Universität Tübingen. Außerdem stellte Alexandra Michaelis vom Verein „Arbeit und Leben Sachsen“ das Projekt „Vielfalt erfahren“ vor, das politische Bildung und Demokratiekompetenz in kleinen und mittleren Verkehrsbetrieben in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen fördert. Ziel des Projektes ist es, Personal, Führungskräfte und Betriebsräte dabei zu unterstützen, demokratiefördernder zu handeln, Teilhabe zu ermöglichen und demokratiefeindlichen Überzeugungen stärker entgegenzutreten. Der Fokus liegt dabei auf unterschiedlichen Themenfeldern, wie zum Beispiel Diversity Management, interkulturelle Kompetenzen oder einfache Sprache.

Innovative Lernmethoden gezeigt

Zudem hatten Teilnehmende der VDV-Bildungskonferenz die Möglichkeit, innovative Lernmethoden kennenzulernen. „Wissen plus Können gleich Kompetenz“: Die Bildungskonferenz hat diese Gleichung für die Aus- und

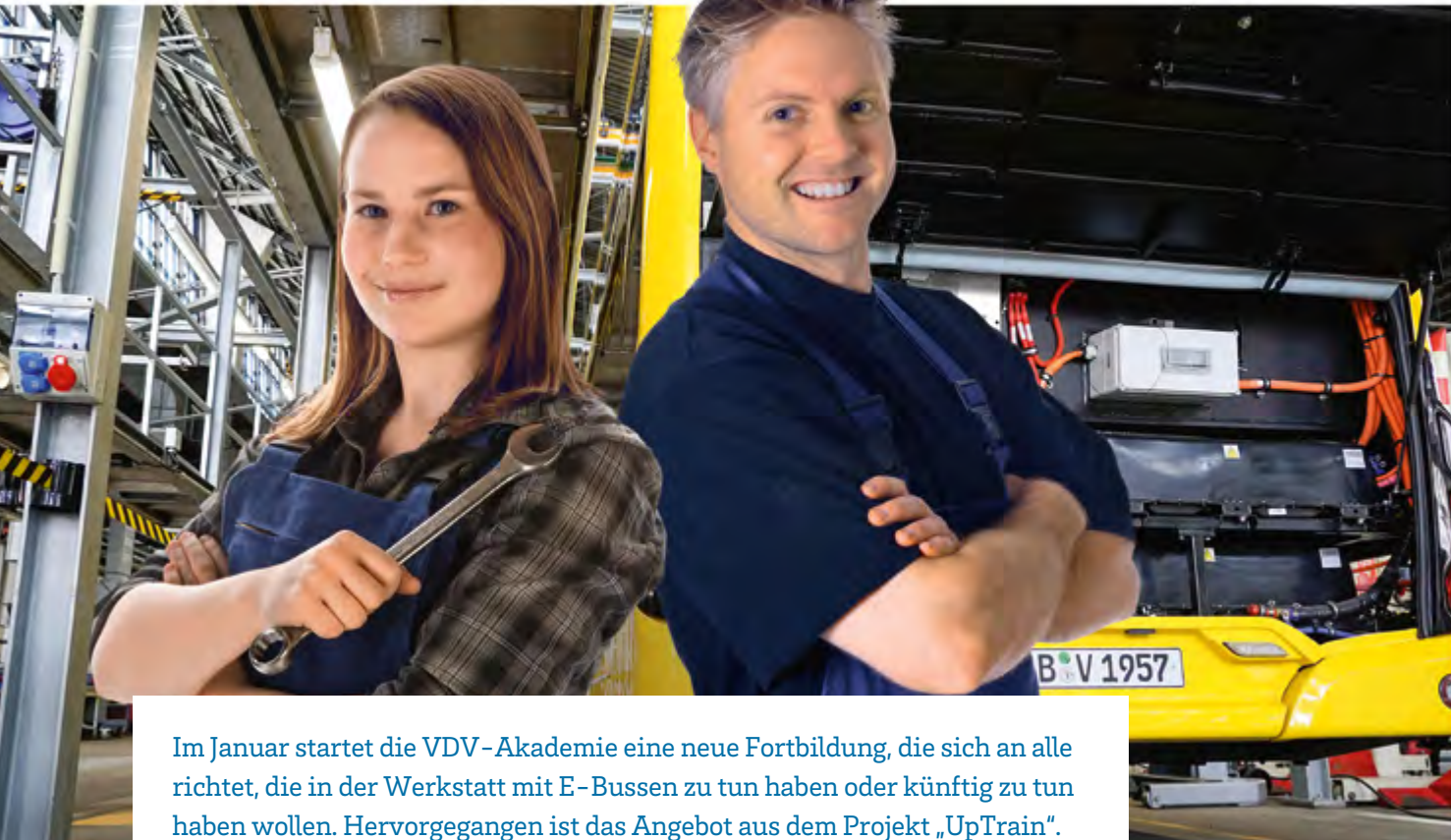
Fortbildung in den Verkehrsunternehmen bestätigt“, bilanzierte Monique Heimann. Es habe sich gezeigt: Lernen folge keinem festen Rezept und sei abhängig von der jeweiligen Organisation. „Wir alle sind Learnfluencer und tragen dazu bei, dass Lernthemen wahrgenommen und in den Arbeitsalltag integriert werden.“ Die nächste Bildungskonferenz findet am 29. und 30. September 2026 statt.



Mehr Infos dazu unter: www.vdv-akademie.de



Fit für die Jobs von heute und morgen



Im Januar startet die VDV-Akademie eine neue Fortbildung, die sich an alle richtet, die in der Werkstatt mit E-Bussen zu tun haben oder künftig zu tun haben wollen. Hervorgegangen ist das Angebot aus dem Projekt „UpTrain“. Dessen Ziel war es, praxisnahe und innovative Weiterbildungen für die Berufe der Zukunft zu entwickeln.

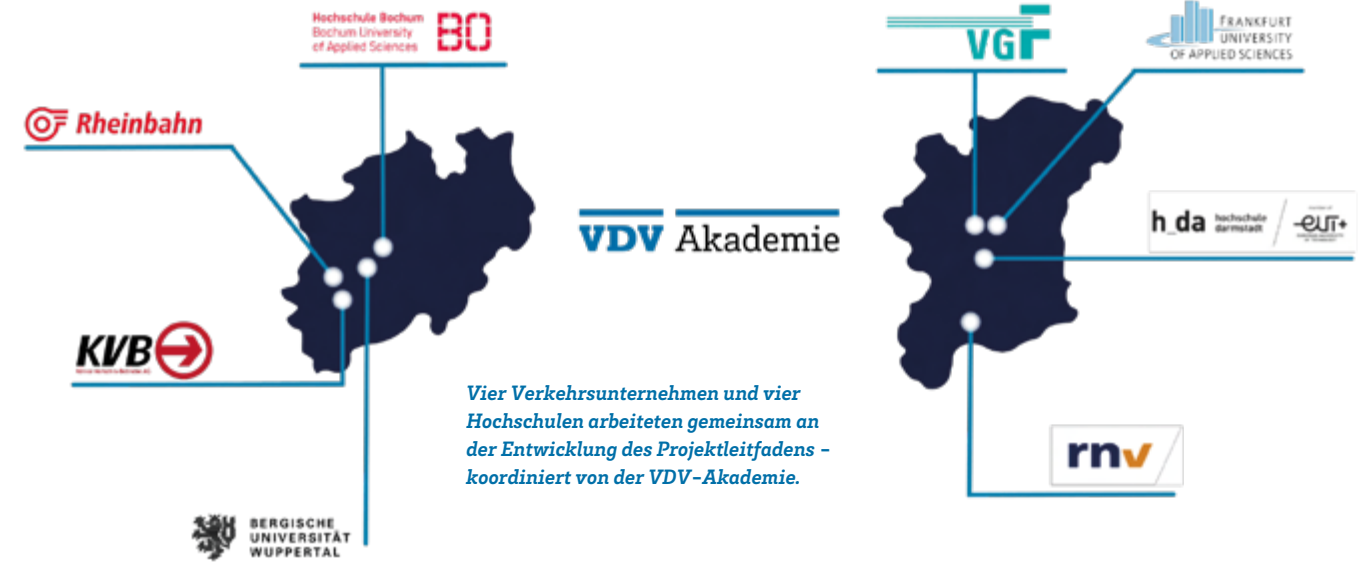
In der Buswerkstatt mehr Verantwortung übernehmen und sich dafür in der E-Mobilität weiterbilden? Zwei neue Berufsbilder samt entsprechender Vorbereitungslehrgänge vervollständigen nun die Laufbahn im Bereich Technik und erweitern sie in Richtung strategischer Führungskraft. „Im gewerblich-technischen Bereich von Verkehrsunternehmen gibt es jetzt den formalen Lückenschluss zwischen der Ausbildung und dem Techniker beziehungsweise Meister“, erklärt „UpTrain“-Projektleitung Britta Robels von der VDV-Akademie. Mit dem Geprüften Berufsspezialisten beziehungsweise der -spezialistin für Elek-

tronik Mobilität (IHK) wurde eine Fortbildung entwickelt, die nach der Berufsausbildung, aber noch vor der Übernahme von Führungsverantwortung fachlich weiter in die Tiefe geht – und zwar in den Bereichen Kraftomnibusse, Schienenfahrzeuge oder Leit- und Sicherungstechnik.

Berufsbegleitend den Master machen

Wer sich als Meisterin oder Meister beziehungsweise Technikerin oder Techniker für eine Position als strategische Führungskraft weiterqualifizieren will, bekommt dazu ebenfalls eine neue Möglichkeit: als „Master Professional in Technologischen Innovationsstrategien Mobilität (IHK)“, so die offizielle Bezeichnung. Diese Qualifikation entspricht einem Masterstudiengang, kann aber berufsbegleitend absolviert werden.

INNOVET
UPTRAIN



i FÖRDERPROGRAMM „INNOVET“

Hervorgegangen ist das Projekt „UpTrain“ aus dem bundesweiten Ideenwettbewerb „InnoVET: Zukunft gestalten – Innovationen für eine exzellente berufliche Bildung“, den das Bundesministerium für Bildung und Forschung ausgerichtet hat. Mit dem Programm InnoVET werden bundesweit Projekte mit dem Ziel gefördert, die Attraktivität, Qualität und Gleichwertigkeit der beruflichen Bildung zu steigern. Durchgeführt wird das Programm vom Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB). Das Projekt „UpTrain“ läuft Ende 2024 aus.

gefördert vom

Gefördert als InnoVET-Projekt aus Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung.

Den Schritt zwischen der Ausbildung und dem Techniker beziehungsweise Meister können alle machen, die beispielsweise ihre Ausbildung zum Elektroniker oder zur Elektronikerin sowie zur (Kfz-)Mechatronikerin beziehungsweise zum Mechatroniker hinter sich haben. An sie richtet sich die neue Fortbildung, die die VDV-Akademie im Januar startet. Nach Abschluss vor der IHK dürfen sich die Teilnehmenden „Geprüfter Berufsspezialist/Geprüfte Berufsspezialistin für Elektronik Mobilität (IHK) – Kraftomnibusse“ nennen. Die Fortbildung für den Bereich Schienenfahrzeuge soll ab 2026 angeboten werden. „Ziel ist es, technisches Personal für zukünftige Entwicklungen der Verkehrsbranche etwa mit Blick auf die Digitalisierung und den Ausbau der Elektromobilität zu stärken und weiterzubilden“, erläutert Britta Robels. Interessierte müssen sich jedoch schnell entscheiden. Anmeldeschluss ist der 13. Dezember.



Projektleitfaden gibt Impulse

Vier Jahre lang haben vier Hochschulen, vier Verkehrsunterneh-

„Ziel ist es, technisches Personal für zukünftige Entwicklungen der Verkehrsbranche zu stärken und weiterzubilden.“

Britta Robels, bei der VDV-Akademie Projektleitung „UpTrain“

men und die VDV-Akademie gemeinsam im Projekt „UpTrain“ gearbeitet. Daraus entstanden sind nicht nur die beiden neuen Berufsbilder samt der vorbereitenden Lehrgänge, sondern unter anderem auch ein Konzept der Berufs- und Karriereberatung, das in mehr als 100 Gesprächen erprobt wurde. Das während der Projektlaufzeit entstandene Wissen bleibt konserviert: Schriftlich zusammengefasst wurden die wichtigsten Erkenntnisse in einem Projektleitfaden, der seinen Leserinnen und Lesern Impulse gibt, eigene innovative Bildungsangebote zu entwickeln. Um den Erfahrungsaustausch aufrechtzuerhalten und die Kontakte zu pflegen, sind zwei Netzwerke entstanden, die sich den Themen Bildungskooperation und Personalentwicklung widmen.

Weitere Infos und der Projektleitfaden stehen unter:
www.up-train.de



Eichhörnchen im Zug? – Gar nicht süß!

Der öffentliche Personenverkehr ist für Wildtiere, und seien sie noch so süß, einfach nicht gemacht. An Bord eines Zuges der britischen Great Western Railway, die London unter anderem mit dem Westen und Südwesten Englands sowie mit weiten Teilen von Wales verbindet, mussten das nicht nur die Fahrgäste und das Personal am eigenen Leib erfahren. Zwei Eichhörnchen waren bei einem planmäßigen Halt im 3.000-Einwohner-Dorf Goms-hall in der Grafschaft Surrey zugestiegen und machten tierisch Stress. Die Boulevardzeitung „The Sun“ beruft sich auf einen Augenzeugen: „Die Eichhörnchen kamen in den hinteren Waggon und griffen Leute an.“ Passagiere seien in einen anderen Wagen geflüchtet, und der Schaffner habe die Türen zusperrern müssen, damit die aufgebrauchten Nager nicht weiter durch den Zug toben konnten. Beim Halt an der Station Redhill versuchte das Zugpersonal dann 30 Minuten lang, die Randalhörnchen zum Aussteigen zu bewegen – mehr oder weniger sanft mit Besen und Nüsschen. Irgendwann wurde es der Bahngesellschaft wohl zu bunt: Sie entschied, den Zug nicht weiter nach Gatwick, sondern zurück nach Reading fahren zu lassen. Durchaus möglich, dass manche Passagiere nicht mehr rechtzeitig an Londons zweitgrößtem Flughafen zur Weiterreise angekommen sind. „Wir haben alle schon mal ‚Blätter auf den Schienen‘ als Entschuldigung gehört“, lässt die „Sun“ am Ende ihres Berichts noch einmal ihre Quelle zu Wort kommen: „Eine Eichhörnchenattacke ist aber neu.“ bit.ly/eichhoernchen_zug

Termin

1. – 3. April 2025
mobility move 25,
Berlin

„mobility move“ ist Deutschlands größte Konferenz und Fachmesse für stra- ßengebundene öffentliche Mobilität. In 2024 war die Veranstaltung erneut restlos ausgebucht mit 1.500 Teilneh- menden und über 90 Ausstellern aus Deutschland, Europa und der Welt.

→ www.mobility-move.de



Termin

17. – 19. Juni 2025
VDV-Jahrestagung
2025, Hamburg

Im Jahr 2025 findet die VDV-Jahrestagung, mit über 850 Teilnehmerinnen und Teilnehmern einer der größten und wichtigsten deutschen Mobilitäts- kongresse, in Kooperation mit der Hamburger Hochbahn in Hamburg statt.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint im Februar 2025.

„VDV Das Magazin“ finden Sie auch online unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

VDV VerbandsApp:

→ app.vdv.de

VDV-Webseite:

→ www.vdv.de

Folgen Sie uns auf Social Media:

Facebook: www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

Instagram: [instagram.com/vdv_verband](https://www.instagram.com/vdv_verband)

X: x.com/VDV_Verband

LinkedIn: [www.linkedin.com/company/ die-verkehrsunternehmen](https://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.),
Ludger Macke, Merle Schröder, 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 Mediadaten 2024

Bildnachweise:

Titelmotiv: Montage/Deutsche Bahn AG/Daniel Korbach

Adobe Stock/Bumann (28); Adobe Stock/Stefanie Keller (23); Adobe Stock/Tuomas Lehtinen (26-27); Adobe Stock/LT (2, 24-25); Adobe Stock/Phuriphat (30); Adobe Stock/runzelkorn (28); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (22); Michael Fahrig/VDV/LieblingsbusfahrerIn (4-5, 14); F.A.Z. Konferenzen/Marco Urban (2, 16-19); Istockphoto/Nikada (9); Lightworkart/Manuel Kamuf (2, 20-21); picture alliance/Flashpic (28); picture alliance/Stefan Sauer (6-7); Regionalverband Frankfur- tRheinMain (12); Gottfried Stoppel (2, 10-11); VDV (3, 8, 11, 13, 23, 30); VDV-Akademie (24, 26, 29); Winfried Zang (8)

„VDV Das Magazin“ erscheint alle zwei Monate (sechsmal im Jahr). Alle im Maga- zin 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, Übersetzun- gen sowie die elektronische Speicherung und Verarbeitung.

Wir machen Deutschland grüner!



Wir von Wrightbus freuen uns sehr, dass unsere Kite Hydroliner für die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) in Deutschland eingetroffen sind. Hier werden sie zugelassen, an den Kunden übergeben und sofort in Dienst gestellt. Das sorgt für weniger CO₂ und damit für saubere Luft im Rheinland.

wrightbus.com/de



WRIGHT
Die Zukunft fährt grün.

GEMACHT FÜR DIE STADT



DESIGNED TO LEAD . .
BUILT TO LAST

DER VOLLELEKTRISCHE C127 EV

Die Synthese aus Design und Funktionalität führt zu komfortablen und flexiblen Optionen, die Fahrgäste und Fahrer gleichermaßen schätzen – mit Sicherheit. Das Gerippe aus hochfestem Edelstahl sowie eine umfangreiche Serienausstattung unterstreichen die Qualität. Die Mitnahme von bis zu 90 Fahrgästen bei maximaler Batteriekapazität von 462 kWh sowie seine Gesamthöhe von 3,20 Metern machen ihn zu einem effizienten und wirtschaftlichen Vertreter im vollelektrischen Stadtbussegment.

Anbieter: MCV Deutschland GmbH, Ziegelwiese 1c, 59909 Bestwig

www.mcv-de.com

