

Schutzgebühr: 3,20 Euro

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe März 2017

Die Zukunft rollt an

Erste Pilotversuche für autonomen ÖPNV gestartet
Seite 6



Verkehrspolitik: Martin Burkert will eine Chance für die Schiene

Seite 12

Bilanz 2016: Busse und Bahnen holen neuen Fahrgastrekord

Seite 16

Mainzelbahn: Kundenzahlen übertreffen alle Erwartungen

Seite 24



Einstieg in die Mobilitätswende muss kommen



Der Öffentliche Personennahverkehr bleibt auf solidem Wachstumskurs. So stark wie im vergangenen Jahr – um 1,8 Prozent – sind die Fahrgastzahlen zuletzt 1996 und 2006 während der Fußball-WM gestiegen. Insgesamt 10,18 Milliarden Kunden bescherten den Verkehrsunternehmen abermals einen neuen Fahrgastrekord. Wenn die Rahmenbedingungen stimmen, wird sich dieser Trend auch in den kommenden Jahren fortsetzen.

Wir wollen allerdings stärker wachsen und den Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split ausbauen. Hier treten wir jedoch seit Jahren auf der Stelle. Der ÖPNV und der Schienengüterverkehr schöpfen ihr Marktpotenzial bei Weitem nicht aus. Der ernsthafte Einstieg in die Mobilitätswende bleibt ein Wunsch an die Politik. Denn die Wähler stimmen bereits mit den Füßen ab: Ein Plus von 180 Millionen Fahrgästen allein im vergangenen Jahr bestätigt uns, dass das Angebot von Bussen und Bahnen bei angemessenen Preisen verlässlich, attraktiv und leistungsfähig ist.

Das muss angesichts unserer Verantwortung für den Klimaschutz so bleiben. In den vergangenen Jahren hat die Politik in Bund und Ländern viele Wei-

chen richtig gestellt. Aber bei Finanzierungsfragen wie dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), das die Mittelvergabe für große Neu- und Ausbauprojekte des Nahverkehrs in den Städten regelt, klemmt es weiterhin. Nach Landtagswahlen im Saarland, in Schleswig-Holstein und dem bevölkerungs- und verkehrsreichsten Bundesland Nordrhein-Westfalen steht im September die Bundestagswahl an. Mehr ÖPNV und mehr Güter auf der Schiene: Das muss eines der zentralen verkehrspolitischen Ziele vor allem der neuen Bundesregierung sein. Denn in den Ballungsräumen und Großstädten nimmt die Mobilität zu, im Güterverkehr wächst das Transportaufkommen. Aber die gesetzlichen Rahmenbedingungen erschweren zusätzliches Wachstum der Verkehrsunternehmen – oder verhindern es sogar. Deshalb brauchen wir eine ambitionierte Verkehrspolitik für mehr Wachstum und Innovationen. Daran müssen wir dringend gemeinsam mit der Politik weiterarbeiten.

Herzlichst Ihr
Jürgen Fenske

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Einstieg in die Mobilitätswende muss kommen.
- 4 VDV im Bild**
Per Tram nach Frankreich
- 6 Titelseite**
Die ersten Versuche für autonomen ÖPNV auf der Straße laufen.

- Seite 10:** Prof. Dr. Friedrich im Interview
- 12 Im Gespräch**
Wie Verkehrspolitiker Martin Burkert die Situation des Güterverkehrs sieht
- 16 Aus dem Verband**
2016 wieder starke Fahrgastzuwächse
- 18 Aus dem Verband**
Schienengüterverkehr fordert „Fair Play“.

- 21 Aus dem Verband**
VDV-Verbandsbeirat diskutierte den Weg zur Verkehrswende.
- 22 Hintergrund**
BOStrab: Wichtigstes Regelwerk für Straßenbahnen überarbeitet
- 24 Unterwegs im Netz**
Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit ging die Mainzelbahn in Betrieb.

- 28 Hintergrund**
RMV-Smart-Tarif rechnet nach der zurückgelegten Entfernung ab – eine erste Bilanz.
- 30 Zu guter Letzt**
Im Regionalzug ins Eheglück



VDV Das Magazin als E-Paper unter: www.vdv.de/das-magazin

Per Tram nach Frankreich

Der ÖPNV in Europa wächst weiter zusammen. Zum ersten Mal nach mehr als 70 Jahren fährt zwischen dem französischen Straßburg und dem deutschen Kehl wieder eine Straßenbahn: eine Verlängerung der Straßburger Tramlinie „D“. Seit Februar rollen die Züge im Testbetrieb – wie hier über die neue Rheinbrücke (Foto). Ab Ende April sollen dann auch die Fahrgäste zwischen den beiden Städten pendeln. Vorerst führt die nun knapp drei Kilometer längere Strecke von der Station Aristide Briand bis zum Kehler Bahnhof. Ende 2018 sollen die Trams bis zum Rathaus fahren. Brücken schlagen statt Mauern bauen: Straßburgs Bürgermeister Roland Ries betonte anlässlich der ersten Testfahrten gegenüber dem SWR: „Diese Straßenbahn ist ein Symbol deutsch-französischer Freundschaft.“



Zukunftsfragen

Die Deutsche Bahn tut es, und andere Verkehrsunternehmen ziehen nach: Die ersten Pilotversuche für autonomen ÖPNV auf der Straße sind gestartet – oder werden noch in diesem Jahr anlaufen. Dabei geht es um viel mehr als um das Erproben neuer Technologien. Der Öffentliche Verkehr steht gewissermaßen am Scheideweg. Ist das automatisierte Fahren seine Zukunft oder sein Sargnagel?

Leise rollt der kleine, rot-weiße Shuttle-Bus über das Gelände des Euref-Campus, eines Technologieparks in Berlin. Nur das Geräusch der Räder auf dem Asphalt ist zu hören. Ein Fußgänger am Straßenrand zückt sein Smartphone, als der Shuttle an ihm vorbeifährt. „Ich glaube, ich bin noch nie so oft fotografiert und gefilmt worden wie in den letzten Wochen“, sagt Marie Preuß, die Sicherheitsbegleiterin im Inneren des Fahrzeugs. Denn der elektrisch angetriebene Minibus hat kein Lenkrad und keinen Fahrersitz. Er ist autonom unterwegs – und für die Besucher und Mitarbeiter der am Campus ansässigen Unternehmen bleibt er auch nach mehrwöchigem Pilotbetrieb ein Hingucker. Aber schließlich hatte er es im Dezember auch bundesweit in die Medien geschafft: Mit dem Bus des Herstellers Local Motors (siehe Infokasten S. 9) testen die Deutsche Bahn und das mehrheitlich von ihr geführte InnoZ (Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel) seit Ende 2016 den autonom fahrenden Busverkehr im halb-öffentlichen Raum. Drei Haltestellen steuert der Bus auf seinen zehnmündigen Rundtouren an. Nicht nur die Mitarbeiter auf dem Campus nutzen ihn. Auch Besucher von außerhalb kommen extra zum InnoZ, um eine Tour mit dem Shuttle zu drehen.

Vollkommen autonom fährt der Shuttle auf dem Euref-Campus allerdings noch nicht. Es sind

immer ein bis zwei Sicherheitsfahrer dabei, die bei Bedarf eingreifen können. An diesem Tag Anfang Februar sind das Marie Preuß und Panagiotis Loukaridis, zwei studentische Mitarbeiter des InnoZ. Und während Panagiotis Loukaridis heute vor allem den Fahrgästen als Ansprechpartner zur Verfügung steht, hat Marie Preuß die schmalen Wege auf dem Campus im Blick.

Bus auf App-Ruf

Schon nach wenigen Metern muss der Shuttle das erste Mal bremsen. Ein Pkw parkt halb auf der Straße und damit im Fahrweg des Busses. Mit einem Joystick manövriert ihn Marie Preuß um das Auto herum, bis er seinen eingespeicherten Weg wiedergefunden hat. „Virtuelle Schiene“ nennt sie das: Am Anfang wurde die Strecke mit dem Shuttle manuell abgefahren und erfasst. An diese Vorgabe hält sich der Bus. Befindet sich ein Hindernis im Weg, stoppt er, und der Sicherheitsfahrer übernimmt. Noch. Denn natürlich soll er eines Tages von selbst ausweichen können. Und zudem nicht mehr nach Fahrplan, sondern nach Bedarf fahren. „On demand“ heißt das: ein Klick in der App – und der Bus kommt. Und das möglichst bald auch auf öffentlichen Straßen.

Die erste Bilanz der Deutschen Bahn fällt positiv aus. „Gemeinsam mit unseren Partnern InnoZ und Local Motors leisten wir Pionierarbeit“, →



7

PROZENT

Auf diesen Anteil könnte die Zahl der Fahrzeuge im Straßenverkehr – bezogen auf den heutigen Stand – sinken. Vorausgesetzt wird ein 100-prozentiges Ride-Sharing.



Minibus im Look des Fernverkehrs: Vor dem roten Backsteingebäude des Berliner InnoZ beginnt und beendet der autonome Shuttle seine zehnmütigen Fahrten. Bis zu neun Menschen können mitfahren – inklusive der Sicherheitsbegleiter.



schwärmt Michael Barillère-Scholz aus der Gesamtleitung des Projekts „Autonomes Fahren auf der Straße“ bei der DB. Das nach jeder Fahrt abgefragte Feedback der Passagiere sei gut und konstruktiv. Aktuell läuft die erste große Evaluierung. Von Oktober bis Dezember 2016 fand zudem ein Test mit einem autonomen Shuttle des Herstellers Easymile auf dem Gelände von DB Schenker in Leipzig statt, allerdings im nicht-öffentlichen Raum. Genutzt wurde das Fahrzeug ausschließlich von eigenen Mitarbeitern. 2017 sollen nun weitere Piloten folgen, einer davon im bayerischen Bad Birnbach. Dort soll der Shuttle im öffentlichen Raum zwischen Bahnhof und Stadtzentrum pendeln. Reguläre Busse sind hier nicht unterwegs, für Taxen ist die kurze Strecke unattraktiv. Das Fahrzeug solle die Mobilität vor Ort also „intelligent ergänzen“, so Barillère-Scholz.

Der genaue Startpunkt steht noch nicht fest. Das Genehmigungsverfahren hat gerade erst begonnen. Die Signale seien jedoch positiv, sagt Andreas Becker, im Projekt „Autonomes Fahren“ zuständig für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit. Er umreißt das Ziel der Deutschen Bahn: „Heute macht der klassische Individualverkehr den größten Teil am Modal Split aus. Der des Öffentlichen Verkehrs ist deutlich kleiner. Wir glauben, dass das automatisierte Fahren diese Architektur verändert und es die große Chance für unsere Branche sein kann.“ Seine Vision: eine „individuelle Mobilität ohne eigenes Auto, flexibel, umweltfreundlich und eben, on demand“. Autonome



Busverkehre könnten dabei als Zubringer fungieren, etwa zum Schienenverkehr, und somit den ÖPNV ergänzen.

Mit diesen Projekten ist die Deutsche Bahn derzeit das erste Verkehrsunternehmen hierzulande, das sich diesem Thema dermaßen umfassend widmet. Allerdings nicht mehr das einzige: Quer durch die Republik gehen weitere Projekte an den Start. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) in Zusammenarbeit mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), die Stadtwerke Osnabrück und die Hamburger Hochbahn haben Projekte angekündigt oder zumindest entsprechende Absichtserklärungen abgegeben, um nur einige Beispiele zu nennen. Auch Karlsruhe zählt dazu. Dort hat ein Konsortium aus Kommunen und Forschungseinrichtungen eine entsprechende Ausschreibung des Landes Baden-Württemberg gewonnen. Noch in diesem Jahr soll ein Testfeld an den Start gehen. Dessen Betreiber wird der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV). „Wir sind der erste Verkehrsverbund in Deutschland, der an einem solch zukunftsweisenden Projekt maßgeblich beteiligt ist“, erläuterte KVV-Geschäftsführer Dr. Alexander Pischon nicht ohne Stolz, nachdem vergangenes Jahr die Entscheidung für Karlsruhe bekannt gegeben worden war. Der KVV sei „Garant für die Einbindung des ÖPNV in das Forschungsprojekt“.

Die Einbindung des Öffentlichen Verkehrs in die Mobilitätskonzepte der Zukunft: Es geht nicht ohne, wenn die Städte auf Dauer keinen Verkehrskollaps erleiden und Umwelt- sowie Klimaschutz gestärkt werden sollen. Von einer Mobilitätsgarantie für alle Menschen ganz zu schweigen – egal, ob Kinder oder Senioren, Städter oder Dorfbewohner. Für Dr. Till Ackermann, Fachbereichsleiter Volkswirtschaft und Business Development beim VDV, sind autonome Fahrzeuge deswegen viel mehr als einfach der nächste technologische Entwicklungsschritt. Mit ihnen können und sollen die Verkehrsun-



Die Vorteile des autonomen Fahrens für die Gesellschaft greifen nur, wenn es über den Öffentlichen Verkehr stattfindet.

Andreas Becker, Projektleiter
Konzernentwicklung Deutsche Bahn AG



ternehmen schon jetzt die Weichen für die Zukunft des Öffentlichen Verkehrs stellen: „Das automatisierte Fahren ist für uns ein zentrales Zukunftsthema.“

Studie beleuchtet autonome Szenarien

Was das genau bedeutet, zeigt eine aktuelle Studie der Universität Stuttgart, die vom VDV, der Stuttgarter Straßenbahnen AG sowie dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart in Auftrag gegeben worden ist. „Megafon – Modellergebnisse geteilter autonomer Fahrzeugflotten des öffentlichen Nahverkehrs“ lautet ihr Name. Die Macher haben verschiedene Szenarien für das automatisierte Fahren und ihre Auswirkungen auf den Verkehr für die Region Stuttgart untersucht. Die Ergebnisse zeigen, was möglich wäre, wenn man die Automatisierung als Chance für den Öffentlichen Verkehr zu nutzen weiß. Das optimale – aber zugebenermaßen unwahrscheinlichste – Szenario basiert auf der Annahme, dass der Straßenverkehr zu 100 Prozent durch eine autonome Ride-Sharing-Flotte ersetzt wird, also fahrerlose Minibusse, die ohne Haltestellen und fixe Routen ihre Kunden von Tür zu Tür bringen. In Verbindung mit einem leistungsstarken Schienenpersonen- →



INNOZ GEHT ON-DEMAND-SERVICE AN

Lesern von „VDV Das Magazin“ dürfte der autonome Bus der Firma Local Motors bekannt vorkommen, den die Deutsche Bahn in Berlin erprobt: Bereits im Sommer wurde das Fahrzeug am InnoZ erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt – damals noch unter dem Namen „Olli“ und noch nicht in den Farben der DB (siehe „VDV Das Magazin“, Ausgabe 3/2016). In den folgenden Wochen liefen rund um das InnoZ bereits die ersten Tests.

Dieses übernimmt in Kooperation mit der DB die Rolle des Projektorganisations- und -umsetzers. Zudem treibt es die technische Entwicklung weiter voran. Der

aktuelle Linienbetrieb nach Fahrplan sei dabei nicht „der Weisheit letzter Schluss“, betont Frank Hunsicker, Programmleiter Automatisiertes Fahren beim InnoZ. Einer der nächsten Schritte sei deshalb die Entwicklung des On-demand-Services. „Je nachdem, wer von wo aus einen Bus per App anfordert, muss das Ganze im Dispositionsbetrieb sinnvoll verknüpft werden, sodass alle mit nur kleinen Umwegen ihr Ziel erreichen.“ Ein weiteres Projekt: das induktive Laden des Shuttles.

→ Mehr Infos zum InnoZ unter www.innoz.de





nahverkehr, Straßenbahnen oder hochwertigen Bussystemen könnte der Straßenverkehr mit nur noch sieben Prozent der heute in der Region genutzten Fahrzeuge abgewickelt werden. Unter Umwelt-, Klimaschutz- oder auch städteplanerischen Aspekten bietet das enorme Chancen.

Doch auch das Gegenteil kann der Fall sein, wenn Menschen lieber alleine im automatisierten Auto unterwegs sind und damit selbst lange Strecken komfortabel und günstig zurücklegen können – ohne sich den Innenraum mit anderen teilen zu wollen. Die Entwicklung bedürfe deswegen, so die Megafon-Studie, einer politischen Steuerung – etwa über die Vergabe von Konzessionen oder Straßenbenutzungsgebühren. Kommunen müsse ein entsprechendes Mitsprache- und Gestaltungsrecht eingeräumt werden, fordert vor diesem Hintergrund nicht nur Dr. Volker Deutsch. Der Fachbereichsleiter Integrierte Verkehrsplanung beim VDV ist wie Till Ackermann einer der Experten im Verband für das Thema autonomes Fahren. „Bei einer Laissez-faire-Politik ist es klar, dass wir in das goldene Zeitalter des Autos kommen werden“, mahnt er: „Die Menschen werden weniger mit dem Rad, zu Fuß oder per ÖPNV unterwegs sein. Die Autos werden länger und öfter fahren. Die Verkehrsleistung wird zunehmen.“ Welches Szenario am Ende Wirklichkeit wird, hänge somit davon ab, „mit welchem Rückgrat die Politik versucht, Klimaschutzziele, eine Emissionsreduktion und letztlich die effiziente Bewältigung des Verkehrs durchzusetzen, um eine lebens-

werte Stadt zu erhalten“. Bisher habe die Politik das automatisierte Fahren aber vor allem als Projekt der Automobilbranche auf dem Schirm, bedauert Till Ackermann. „Da müssen wir als Branche schon jetzt klar machen, dass das auch unser Thema ist.“ Das findet auch Volker Deutsch: „Die Politik muss das erkennen. Die Verkehrsunternehmen sollten für die Kommunen erster Ansprechpartner sein.“ Denn der Öffentliche Verkehr hat mit der Daseinsvorsorge einen gesellschaftlichen Auftrag.

Bleibt die Frage, wo das automatisierte Fahren 2030 tatsächlich stehen wird. „Ich bin ein absoluter Technologie-Optimist“, sagt zum Beispiel DB-Mann Barillère-Scholz: „Schon in zehn Jahren werden wir in der Lage sein, solche Shuttles als neue Zubringer zum Schienenverkehr und im integrierten Öffentlichen Verkehr einzusetzen.“ Wie umfassend das sein wird, hängt auch von der Bereitschaft der Menschen ab, aufs eigene Auto zu verzichten. „Das werden natürlich nicht alle tun“, sagt Till Ackermann: „Aber ich wünsche mir, dass die Menschen rationaler mit dem Thema Mobilität umgehen – und die Politik das unterstützt.“



Die Megafon-Studie zum Download:
<http://tinyurl.com/zqr8lb8>



DREI FRAGEN AN
Prof. Dr. Markus Friedrich,
Leiter des Instituts für
Straßen- und Verkehrs-
wesen, Uni Stuttgart

» Herr Prof. Friedrich, Sie sind Mitautor der Megafon-Studie. Hand aufs Herz: Sehen Sie sich schon in zehn, 15 Jahren in einem vollautonomen Fahrzeug sitzen?

Prof. Markus Friedrich: Ich wünsche mir, dass das der Fall ist, sowohl beim Auto als auch bei Zug und Bus. Ich bezweifle aber, dass wir bereits in allen Fällen von Tür zu Tür mit selbstfahrenden Fahrzeugen befördert werden können. Aber auf großen Teilen einer Fahrt wird das möglich sein – hoffentlich nicht nur im Auto.

» Eine Kombination aus Ride-Sharing und Öffentlichem Verkehr ist laut Studie der Schlüssel dazu, den Verkehr größtmöglich zu reduzieren. Was müsste dafür schon heute getan werden?

Wenn wir den ÖPNV fördern wollen, müssen wir ihn finanzieren. Dieses Geld muss irgendwoher kommen. Mir fällt hier nur das Konzept „Straße finanziert Verkehr“ ein. Jeder Verkehrsteilnehmer, der sich für den meist langsameren und weniger komfortablen ÖPNV entscheidet, trägt zu einem effizienteren, stadtvträglicheren Verkehr bei. Nutzer privater Pkw müssen für die Vorteile bezahlen, die ihnen durch die Nutzung der Straßen entstehen.

» Gibt es eine Erkenntnis, die Sie besonders überrascht hat?

Die Studie enthält eine Reihe interessanter Kennwerte. So wird die erforderliche Fahrzeugflotte bei Sharing-Konzepten deutlich kleiner sein als heute. Überraschend war die Erkenntnis, dass die nötigen Leerkilometer für Umsetzfahrten mit weniger als zehn Prozent relativ klein sind. Da hätte ich mit mehr gerechnet. Eine zweite, eher ernüchternde Zahl ist der Besetzungsgrad im Fall von Ride-Sharing. Während ein Pkw im Stadtverkehr heute mit rund 1,3 Personen besetzt ist, sind es beim Ride-Sharing nur etwa 2,5 Personen. Das ist zwar eine Verdopplung. Trotzdem wird es viele Fahrten geben, die nur mit einer Person besetzt sind.



In Karlsruhe (o.) soll noch in diesem Jahr ein Testfeld in Betrieb gehen. Erste Probefahrten wurden bereits unternommen. In Mannheim soll voraussichtlich ab Sommer ein eingeschränkter Roboshuttle-Verkehr im Rahmen des Forschungsprojektes ShuttleMe eingerichtet werden. Im Januar wurde der Bus bereits vorgestellt – Rundfahrten um den Wasserturm inklusive (u.).



ANZEIGE

8. ÖPNV Innovationskongress

MOBILITÄTSKONZEPTE FÜR BUS UND BAHN

FREIBURG, 14. – 16. MÄRZ 2017
Kongresszentrum Konzerthaus Freiburg

Programminfos und Anmeldung unter
www.innovationskongress-bw.de

Mobilität 4.0 – Verkehr neu gedacht

Der 8. ÖPNV-Innovationskongress greift mit der Digitalisierung ein beherrschendes Zukunftsthema auf. Auch die Mobilität wird sich auf die Veränderungen einstellen müssen, die mit der Digitalisierung und Vernetzung einhergehen. Namhafte Experten aus dem In- und Ausland stellen aktuelle Entwicklungen vor und geben Impulse für eine zukunftsfähige Mobilität. Mehr als 20 Vorträge aus den Themenbereichen „Kundenorientierung“, „Umwelt/Technologie“, „Betrieb/Verkehrsplanung“, „Marketing/Tarife“ und „Umweltverbund“ sowie eine Fachausstellung mit rund 40 Unternehmen stellen die Verbindung zur Praxis her. Die Verleihung des ÖPNV-Innovationspreises, mit dem Projekte ausgezeichnet werden, die wegweisend für die Mobilität in Baden-Württemberg sind, rundet den Kongress ab. Gastgeber Winfried Hermann, Minister für Verkehr Baden-Württemberg, freut sich auf lebhaft Diskussionen und einen regen Austausch. Melden Sie sich jetzt an!



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



ZUR PERSON
Martin Burkert

Seit 2005 sitzt Martin Burkert (52, l.) für seinen Wahlkreis Nürnberg Süd und Schwabach im Deutschen Bundestag. Seit 2010 ist er Vorsitzender der bayerischen Landesgruppe seiner Fraktion, seit 2014 zudem der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur. Seine Ausbildung absolvierte Martin Burkert bei der Deutschen Bundesbahn. Danach arbeitete er als hauptberuflicher Gewerkschaftssekretär bei der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG (ehemals Transnet).

„Der Schiene eine Chance geben“

Zweite Auflage des „Verkehrspolitischen Gesprächs“ in „VDV Das Magazin“: Wenige Monate vor der Bundestagswahl erläutert der Vorsitzende des Bundestagsverkehrsausschusses Martin Burkert (SPD) seine Sicht auf die Situation von Schienengüter- und Öffentlichem Personenverkehr in Deutschland. Im VDV-Hauptstadtbüro sprach der Verkehrspolitiker mit VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.

» *Ob im Fern- oder Nahverkehr – über die Liberalisierung wird diskutiert: Wie viel kann sich der Verkehrsmarkt davon leisten, wenn gleichzeitig gewisse Ziele und Sozialstandards eingehalten werden müssen?*

Martin Burkert: Entscheidend ist, dass Liberalisierung nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden darf. Wenn aber durch die Liberalisierung am Ende mehr Güter auf die Schiene kommen, dann ist das der richtige Weg. Doch aktuell erleben wir eine Stagnation beim Schienengüterverkehr, während wir beim Lkw Steigerungsraten von 38 Prozent haben. Von daher sage ich: Liberalisierung nicht zum Selbstzweck, sondern zum Erreichen der Ziele. Was den Fernbus angeht: Da haben wir zwar hart um Lohn- und Sozialstandards gerungen, doch haben wir diese damals nicht festschreiben können. Die Regierung hatte sich seinerzeit nicht überzeugen lassen, eine Fernbusmaut einzuführen, die wir dringend bräuchten und auch brauchen, um zum Beispiel Busbahnhöfe und alles, was dazu gehört, zu finanzieren.

» *Bleiben wir beim Schienengüterverkehr. Sie haben selbst den „SchienePakt 2030“ der SPD mit verabschiedet, in dem der SGV für den Klimaschutz eine wichtige Rolle einnimmt. Sie sagen dort, dass die Kapazitäten im Schienennetz bis 2030 verdoppelt werden sollen. Wie ist das zu erreichen?*

Burkert: Es bedarf einer vollkommenen Strategieänderung. Wir brauchen einen Masterplan, und man muss mit der Verlagerung von Gütern auf die Schiene ernst machen. Doch davon sind wir weit entfernt. Deswegen brauchen wir Sofortmaßnahmen, beispielsweise über die Trassenpreisabsenkung. Das würde allen helfen. Allen, nicht nur dem Schienengüterverkehr. Aber vor allem dort ist es unerlässlich, weil wir die Rahmenbedingungen immer mit Belastungen verbunden haben. Ich verstehe bis heute nicht, warum wir das einzige Land in Europa sind, in dem die Schienenverkehrsunternehmen im Personenfernverkehr den vollen Mehrwertsteuersatz bezahlen müssen. Das ist nicht nachvollziehbar.

» *Mit Trassenpreisen und Mehrwertsteuer sind wir bereits bei den Kosten. Auf der anderen Seite möchte die Politik die Kapazitäten erweitern und verlagern. Herr Wolff, wie passt das zusammen? Braucht es nicht fairere Wettbewerbsbedingungen?*



Oliver Wolff: Das schon, aber das reicht nicht. Die Republik steht mit Blick auf Klimaschutz und Verkehrswende vor unglaublichen Herausforderungen, für die wir im Moment noch keinen Plan haben. Den bräuchten wir aber, und zwar über alle Verkehrsträger hinweg. Wir haben ja erstens das Thema Energiewende, was in sich nicht schlüssig ist. Allein die Tatsache, dass derjenige, der elektromobil und damit umweltfreundlich unterwegs ist, die EEG-Umlage zahlt, ist absurd. Zweitens wollen wir den Klimaschutz stärken. Ein Land wie Deutschland müsste hier Vorreiter sein, gerade im Verkehrssektor. Doch genau den Sektor bekommen wir nicht in den Griff bei den CO₂-Emissionen. Was ich mir in diesem Zusammenhang wirklich wünsche, ist, dass die Ressorts der neuen Bundesregierung von Tag eins an genau auf diese Überlegung zusteuern: Wie gehen wir mit diesen Herausforderungen um? Mit so viel Marktwirtschaft wie möglich, mit vernünftigen Rahmenbedingungen für die Beschäftigten – und dann natürlich mit Ergebnissen, die diesen neuen Bedingungen Rechnung tragen. Der Öffentliche Verkehr hat mehr Aufgaben, als marktwirtschaftlich orientiert tätig zu sein. Wir können →

„ Ich bin zuversichtlich, dass wir noch in dieser Koalition eine Entlastung für den Nahverkehr und die Schiene erreichen können.

Martin Burkert

nen keine Vollkosten beim Eisenbahnverkehr ansetzen, wenn gleichzeitig der Fernbus keinen Euro für die Nutzung der Infrastrukturen zahlt, der Lkw bevorzugt wird und bei anderen Verkehrsträgern generell viel, viel geringere Standards gelten.

» Herr Burkert, Sie sprachen eben das Thema Sofortmaßnahmen bei der Eisenbahn an – etwa bei den Trassenpreisen. Was schwebt Ihnen außerdem vor?

Burkert: Wir sind da in einem Bereich der längerfristigen Maßnahmen wie dem einer Stromsteuer – oder

Stattdessen wird überall herumgedoktert, aber nichts zusammengeführt.

» Ein weiteres Thema der Branche ist der Fachkräftemangel. Was müssen die Unternehmen tun, um attraktiver zu werden – und wie kann die Politik hier unterstützen?

Burkert: Also ich bin sehr froh, dass es der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft in Bayern gelungen ist, eine Fachkräfte- und Ausbildungsinitiative unter der Führung des Landesverkehrsministeriums



Begleitet wurde das Gespräch von Martin Burkert (v. l.) und Oliver Wolff durch VDV-Pressesprecher Lars Wagner und Elena Grawe, Redakteurin von „VDV Das Magazin“.

überhaupt bei Steuern und Abgaben. Und wir müssen über die Ausgestaltung der nächsten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung reden und dem Verkehrsträger Schiene wieder eine echte Priorität einräumen. Das geht damit los, dass das Bundesverkehrsministerium heute keine eigene Eisenbahnabteilung mehr hat. Das muss sich ändern. Man braucht im Ministerium wieder Leute, die etwas von der Eisenbahn verstehen. Ich habe nichts dagegen, dass man Elektromobilität beim Auto fördert. Aber es darf nicht sein, dass für die Schiene dahingehend nichts gemacht wird. Und beim Thema Verlagerung haben wir so viele Projekte: Ich will da gar nicht bewerten, welches Modell das Beste ist. Aber man sollte sich jetzt mal fokussieren und sagen: „Das hier machen wir jetzt, damit kommen mehr Güter auf die Schiene.“

zu starten. Dort sitzt man mit allen an einem Tisch zusammen, die bei diesem Thema eine Rolle spielen. Es braucht Ausbildung, und dafür müssen die Rahmenbedingungen stimmen. 2017 werden wir die Offensive evaluieren. Aber es ist bereits erfolgreich dahingehend, als dass man jungen Menschen den Beruf des Eisenbahners in all seinen Facetten näherbringt. Wolff: Im Verband entwickeln wir zu diesem Thema eine Arbeitgeberinitiative. Die Branche ist ja, heruntergebrochen, eine Ansammlung von vielen, eher regional tätigen Unternehmen – darunter zahlreiche kleine, die man markentechnisch nicht direkt verorten kann. Deswegen versuchen wir diesen schwierigen Antritt zu sagen: „Wir sind die ÖV-Branche, und diese sucht bundesweit Personal und bildet aus.“



benötige, erhält über ein Clearingverfahren sein Geld. So kann ich mich als Kunde schnell und unkompliziert im gesamten Bus- und Bahnangebot bewegen.

Burkert: Also da wünsche ich viel Erfolg. Wenn ich überlege, dass es heute noch Züge gibt, wo man im Zug Fahrkarten kaufen kann, und in anderen nicht, dann bleibt dort noch viel zu tun.

» Die Schlussfrage, Herr Burkert. Wenn die SPD das Verkehrsministerium nach der Bundestagswahl übernimmt: Welche Projekte sollten am dringlichsten umgesetzt werden?

umgesetzt werden?

Burkert: Ich glaube, wir müssten die GVFG-Bundemittel dringend erhöhen. Den Luftverkehr haben wir zum Beispiel kürzlich erst schnell um 300 Millionen Euro entlastet. Deshalb bin ich für die Schiene und den Nahverkehr zuversichtlich, dass wir so etwas sogar noch in dieser Koalition erreichen können, in der gleichen Größenordnung. Zudem bin ich dafür, dass man schaut, wie die Behörden personell ausgestattet sind. Die erwähnte

„ Wir können keine Vollkosten bei der Eisenbahn ansetzen, wenn andere Verkehrsträger bevorzugt werden.

Oliver Wolff

Zweitens haben wir die VDV-Akademie, mit der wir viel für die Weiterbildung und Qualifizierung der Kolleginnen und Kollegen aus der Branche bieten. Da passiert beim Thema E-Learning, also bei der Digitalisierung der Lerninhalte, gerade einiges, um den Aufwand für die Teilnehmer zu optimieren.

» Apropos digital: Die SPD fordert ein verkehrsträgerübergreifendes E-Ticket. Verkehrsminister Dobrindt hat zu Jahresbeginn dazu einen Vorstoß gemacht. Seine Idee müssten Sie eigentlich gut finden, oder?

Burkert: Ich glaube, es ist vor allem wichtig, die vielen verschiedenen Bestrebungen in Sachen Digitalisierung zu bündeln. In der Politik gibt es verschiedene Ausschüsse in verschiedenen Ministerien – das muss man zusammenfassen.

» Bündelung der Digitalisierung: Das ist ja eine Steilvorlage für ein wichtiges Thema der Branche, Herr Wolff.

Wolff: Ja, allerdings. Es ist ja kein Geheimnis mehr, dass wir aktuell mit etwa 20 VDV-Mitgliedsunternehmen unter der Überschrift „Vernetzungsinitiative“ etwas vorbereiten, das weit über die digitale Roadmap des Bundesverkehrsministeriums hinausgeht. Die ÖPNV-Tarife sind so ausdifferenziert, dass es keinen Einheitstarif mehr geben wird – das ist leider vorbei. Das Ziel ist deshalb, die komplett durchgehende Reisekette als digitales Produkt anzubieten: Egal, wo ich mich einlogge, um ein Ticket zu kaufen, prüft das System, ob ich bei einem anderen Verkehrsunternehmen bereits registriert bin. Der Kauf wird dann über mein „Heimatunternehmen“ abgerechnet – und das Verkehrsunternehmen, für das ich gerade ein Ticket



Eisenbahnabteilung im Bundesministerium ist aus meiner Sicht unerlässlich. Und dann muss man der Schiene verkehrspolitisch wirklich mal eine echte Chance geben.

Dem Verkehrsträger Schiene muss wieder Priorität eingeräumt werden. Darin waren sich Martin Burkert (l.) und Oliver Wolff einig.



Neuer Fahrgastrekord

10,18 Milliarden Kunden haben 2016 die Busse und Bahnen des Öffentlichen Personennahverkehrs genutzt – so viele wie noch nie. Diese Zahl gab der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen bei seinem Bilanz-Pressesgespräch in Berlin bekannt.

Relativ wuchs die Zahl der Fahrgäste damit um 1,8 Prozent – das stärkste Plus seit 1996. Das Ausnahmejahr 2006 mit der Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland einmal ausgenommen. „Wir sind das Rückgrat einer effizienten und klimaschonenden Mobilität für alle Bürger in diesem Land“, sagte VDV-Präsident Jürgen Fenske. Die Ticketeinnahmen stiegen um vier Prozent auf 12,24 Milliarden Euro. Um ebenfalls vier Prozent wuchs jedoch auch der Gesamtaufwand der ÖPNV-Unternehmen. Dadurch reduzierte sich der Kostendeckungsgrad um 0,5 Punkte auf 76,1 Prozent. Gleichwohl stiegen die Fahrpreise in 2016 nur um 1,5 Prozent – der geringste Wert seit fünf Jahren.

Fenske lobte den Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung LuFV II und die Verlängerung der Regionalisierungsmittel, kritisierte aber die weiter schwierigen Rahmenbedingungen für den kommunalen Nah- sowie den Schienengüterverkehr (SGV). Dieser sei gegenüber Lkw und Binnenschiff klar im Nachteil, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff (siehe auch Beitrag ab S. 18).

Kritik äußerte Jürgen Fenske an den Plänen der Bundesregierung zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Dieses werde zwar über 2019 hinaus fortgeführt – allerdings sollen die Mittel bis mindestens 2025 auf dem Niveau von 330 Millionen Euro pro Jahr eingefroren werden. „Diese geplante Versteinerung ist vollkommen unverständlich. Schon heute ist das GVFG-Bundesprogramm zwanzigfach überzeichnet“, so Fenske. Die weitere verkehrspolitische Bilanz fiel wenige Monate vor der Bundestagswahl gemischt aus.



VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff (l.) und Präsident Jürgen Fenske beim Pressesgespräch

Nutzer* des ÖPNV 2007–2016



10,18 Milliarden Fahrgäste und damit 180 Millionen mehr als im Vorjahr haben 2016 die Verkehrsmittel des ÖPNV in Deutschland genutzt. Der größte Anteil – nämlich 42 Prozent – entfiel dabei auf den Bus. Dieser verzeichnete damit zwar erstmals seit Langem wieder einen relativ deutlichen Zuwachs von 0,7 Prozent – dies war jedoch vor allem dem Wachstum in Städten und Ballungsräumen zu verdanken. Im ländlichen Raum geht die Nachfrage dagegen vielfach zurück.

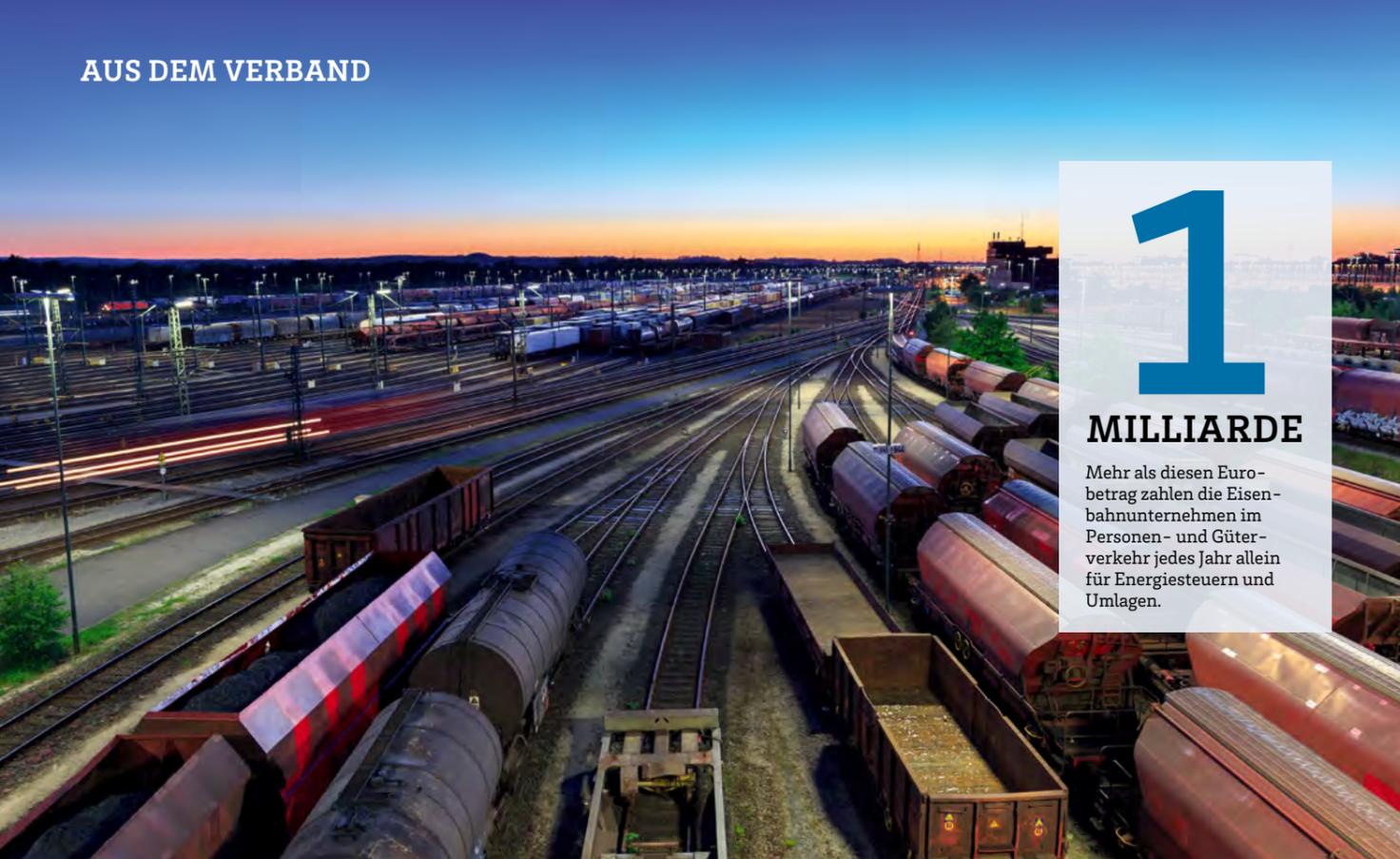
Stand: Januar 2017 | *Unternehmensfahrten 1) Auf Basis der Unternehmensmeldungen des 1. bis 3. Quartals

ANZEIGE



Ihr Partner für ganzheitliches Ticketing:
Unsere Lösungen bewegen Millionen Menschen – weltweit, jeden Tag





1
MILLIARDE
Mehr als diesen Euro-
betrag zahlen die Eisen-
bahnunternehmen im
Personen- und Güter-
verkehr jedes Jahr allein
für Energiesteuern und
Umlagen.



Mehr Güter auf die Schiene bringen und die Produktivität erhöhen: Bei einem der acht angeregten Projekte geht es darum, den Informationsaustausch zu Umschlagstellen und deren Betreibern zu verbessern und kombinierte Verkehre auf der ersten und der letzten Meile zusammenzuführen.

Schienengüterverkehr benötigt „Fair Play“

Ungleiche Bedingungen im Wettbewerb mit dem Lkw, zusätzliche Kosten und schwache Margen: Der Druck auf den Schienengüterverkehr hat sich in den vergangenen Jahren weiter verschärft. Der VDV fordert von der Politik mehr Fairness für die Güterbahnen. Die wollen unterdessen selbst wieder das Heft in die Hand nehmen und ihre Produktivität steigern.

Den Akteuren des Schienengüterverkehrs treibt es zunehmend Sorgenfalten auf die Stirn: In den vergangenen Jahren haben sich für die 150 Mitgliedsunternehmen des VDV, die in diesem Bereich aktiv sind, die Rahmenbedingungen deutlich verschlechtert. Die Folge: Nach Berechnungen der Bundesnetzagentur ist bei den Güterbahnen das Betriebsergebnis pro Tonnenkilometer weiter ins Minus gerutscht. Zwischen 2014 und 2015 ging es von minus 0,07 auf minus 0,17 Cent zurück. „Die Situation hat sich auch im vergangenen Jahr nicht entspannt“, erläutert Hans-Steffen Kerth, beim VDV Fachbereichsleiter Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr und Koordinator der Sparte

Schienengüterverkehr. „Für die benötigten Investitionen und Innovationen fehlt den Unternehmen die Ertragskraft.“ Seit mehreren Jahren stagniert der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr zu Lande zwischen 17 und 18 Prozent.

Und das, obwohl der Schienengüterverkehr als klimafreundlicher und effizienter Verkehrsträger, der die Straßen entlastet, eigentlich politisch und gesellschaftlich gewollt ist. Doch zwischen den guten Absichten und den Fakten tut sich eine große Lücke auf. Auf der Kostenseite – etwa durch höhere Trassenpreise und die EEG-Umlage – geraten die Güterbah-

nen zunehmend ins Hintertreffen gegenüber dem Lkw und dem Binnenschiff. Jedes Jahr zahlen die Eisenbahnunternehmen im Güter- und Personenverkehr mehr als eine Milliarde Euro allein an Energiesteuern und Umlagen. Seit 2012 hat sich etwa die Belastung aus dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) für den Schienenverkehr in Deutschland vervierfacht. Dass diese energie- und klimapolitischen Instrumente ausgerechnet den Schienenverkehr einseitig und zunehmend belasten, sei „verkehrs-, umwelt- und

energiepolitisch absurd“, sagt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Wenn das so weitergeht, wird es den Schienengüterverkehr in Deutschland nicht mehr lange geben.“

Zusätzlich benachteiligt sieht sich die Branche durch regulatorische Eingriffe europäischer und nationaler Gesetzgeber. Beispiel Nutzungsgebühren für die Verkehrswege: Während Güterbahnen für jeden Kilometer, den sie auf der Schiene zurücklegen, →

ANZEIGE

DVA Kombinierte Bauleistungs-, Montage- und Haftpflichtversicherung®

Profitieren Sie von unserer **Spezialversicherung**, die mit nur einer Police allen an Planung und Bau Beteiligten optimalen Versicherungsschutz bietet. **Wir beraten Sie gerne.**

- +49 (0)6172 4868-222
- dva@dva.db.de
- www.dva-assekuranz.de

DVA
Verstehen. Beraten. Versichern.

i BROSCHÜRE WIRBT FÜR MEHR FAIRNESS



Der Lkw-Verkehr wächst weiter, während der Schienengüterverkehr ein Stiefkind der Verkehrspolitik bleibt. Diese VDV-Broschüre verdeutlicht die unterschiedlichen Rahmenbedingungen von Straße und Schiene. Sie zeigt, welche gesellschaftlichen Vorteile ein stärkerer Transport von Gütern per Bahn mit sich bringt, und benennt Maßnahmen für mehr Fairness im Wettbewerb der Verkehrsträger.

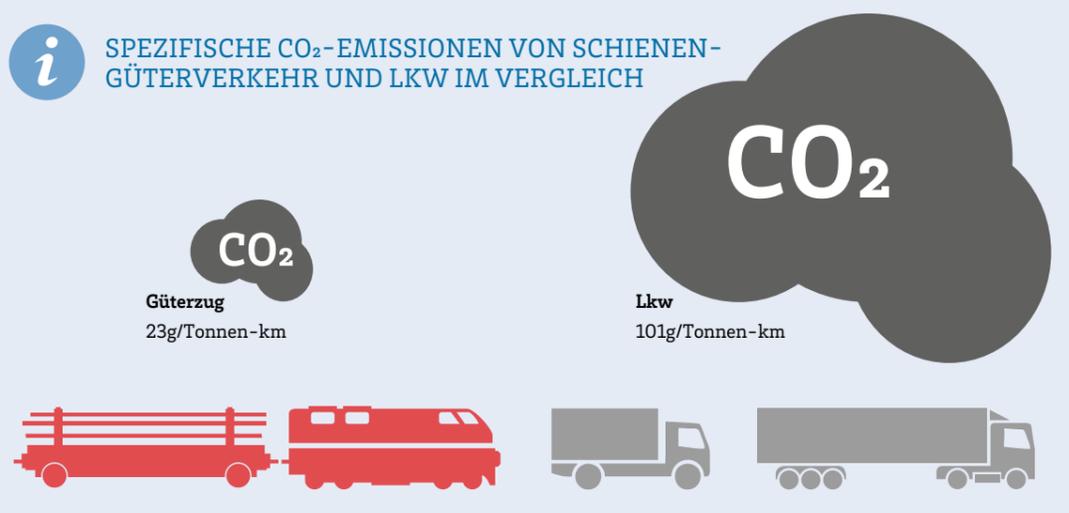
Trassenpreise zahlen müssen, wird die Lkw-Maut in Deutschland nur auf knapp sieben Prozent des Straßennetzes erhoben – und ist zudem Anfang 2015 noch um fast acht Prozent gesenkt worden. Gleichzeitig würden an den Schienengüterverkehr immer höhere Anforderungen gestellt, kritisiert Oliver Wolff. Dazu zählt vor allem der Lärmschutz an den Strecken und bei den Güterwagenbremsen.

Zusammen mit ihrem Verband fordern die rund 150 im VDV organisierten Güterbahnen deshalb von der Politik faire Wettbewerbsbedingungen und ergreifen auch selbst die Initiative. Acht Projekte sollen umgesetzt werden, um die Produktivität des Schienengüterverkehrs zu steigern. Dazu zählen die durchgängige Fahrbarkeit von zunächst 740 Meter und später 1.500 Meter langen Güterzügen im deutschen Schienennetz, die Digitalisierung von Güterwagen, die weitere Elektrifizierung von Schienenstrecken sowie das automatisierte Fahren im Rangierbetrieb und bei Verteilverkeh-

ren auf der „letzten Meile“. Einige Maßnahmen sollen mittelfristig in drei bis fünf Jahren umgesetzt werden. Andere Projekte – etwa bei der Eisenbahninfrastruktur – werden jedoch längere Zeit benötigen. Seine Projekte stimmt der VDV auch mit dem europäischen Eisenbahnverband CER ab. Der sucht seinerseits nach europaweit interoperablen Lösungen, die die Wettbewerbssituation des europäischen Schienengüterverkehrs verbessern sollen. Oliver Wolff bekräftigt: „Mit unserer Produktivitätsoffensive wollen wir und unsere Unternehmen die Entwicklung der Branche wieder stärker selber in die Hand nehmen und beeinflussen.“

➔ Weitere Informationen zum Schienengüterverkehr finden Sie unter: www.vdv.de/schienengueterverkehr.aspx

i SPEZIFISCHE CO₂-EMISSIONEN VON SCHIENEN-GÜTERVERKEHR UND LKW IM VERGLEICH



Quelle: VDV

Auftakt mit Licht und Schatten

Deutschland hat den Einstieg in die Verkehrswende auch 2016 nicht geschafft. Über die Gründe und mögliche Perspektiven diskutierten die Teilnehmer des VDV-Verbandsbeirates Ende Januar in Berlin.

Trotz eines neuen Fahrgastrekords im zurückliegenden Jahr (siehe Seite 16/17) liegt der Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs am Modal Split in den Städten unverändert bei rund elf Prozent. „Unser Anteil ist 2016 um 0,0 Prozent gewachsen, da auch die anderen Verkehrssektoren zugelegt haben“, so VDV-Präsident Jürgen Fenske. Ohnehin seien die gesteckten Ziele nach Ansicht von Jochen Flasbarth, Staatssekretär im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, allein durch Verschiebungen im Modal Split nicht zu erreichen. „Wenn wir die geplanten Emissionsminderungen von 40 bis 42 Prozent im Verkehr bis zum Jahr 2030 realisieren wollen, müssen wir das gesamte Verkehrssystem erneuern.“ Nach wie vor fließen jedoch rund 55 Prozent der Haushaltsmittel allein in den Straßenverkehr. Für Sven-Christian Kindler, haushaltspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen, eine Fehlentwicklung, die es zu korrigieren gilt: „Wir brauchen in Deutschland mehr ÖPNV. Allerdings muss der Bund sich dann auch stärker finanziell engagieren.“

Während der Bund beim ÖPNV insbesondere in Finanzierungsfragen gefordert ist, geht es beim Schienengüterverkehr, dessen Anteil am Modal Split ebenfalls stagniert, vor allem um die politischen Rahmenbedingungen. Wie schwierig die Situation für die meisten Marktteilnehmer inzwischen ist, erläuterte Dr. Jürgen Wilder, Vorstandsvorsitzender der DB Cargo. „Aufgrund der niedrigen Profitabilität gibt es keinen Spielraum mehr für Investitionen und Wachstum. Daher brauchen wir im Schienengüterverkehr dringend ein verändertes politisches Umfeld, um die Krise zu bewältigen.“ Doch reichen rechtliche Anpassungen allein aus, um sich aus der Abwärtsspirale zu befreien? Für Joachim Berends, VDV-Vizepräsident Schienengüterverkehr, ist diese Forderung nur eine Seite der Medaille. „Natürlich benötigen wir einen anderen gesetzlichen Rahmen, und auch das Thema Trassenpreise gehört auf die Tagesordnung. Gleichzeitig müssen wir uns aber auch von der traditionellen Eisenbahnstagnation lösen und nach effizienteren Lösungen suchen. Nur so können wir die Herausforderungen der Zukunft bewältigen.“



Staatssekretär Jochen Flasbarth (Foto r.) beleuchtete die Perspektiven des Verkehrssektors. Zwei Podien beschäftigten sich mit dem städtischen Verkehr sowie dem Güterverkehr auf der Schiene.



Eine Novelle in mehreren Akten

Mehr als sieben Jahre dauerte es, das wichtigste Regelwerk für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen – die BOStrab – zu überarbeiten. Kurz vor Weihnachten trat es dann in Kraft. Einiges wird für die Verkehrsunternehmen einfacher und leichter. Manche Änderung könnte ihnen jedoch auch Nachteile bringen. Die Bilanz des VDV fällt daher gemischt aus.

Warum war die Novellierung notwendig?

Vor ihrer aktuellen Fassung wurde die BOStrab zuletzt im Jahr 1987 überarbeitet. Seitdem haben sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen deutlich verändert. Zudem standen bestimmte Regeln der BOStrab nicht im Einklang mit Europarecht und der Straßenverkehrsordnung, zum Beispiel bei der Frage, welcher Verkehrsteilnehmer an welchem Typ von Bahnübergängen Vorrang hat – oder was überhaupt ein Bahnübergang ist (siehe Grafik rechts).

Wie geht es nun weiter?

Damit die aktuelle Fassung der BOStrab endlich in Kraft treten konnte, wurden zahlreiche Änderungsvorschläge noch nicht abschließend behandelt, sondern vorerst zurückgestellt. Die Länder und die beteiligten Verbände – darunter der VDV – hatten diese Vorschläge während des Anhörungsverfahrens eingereicht. Eine erneut eingesetzte Arbeitsgemeinschaft soll nun die zurückgestellten Vorschläge sowie neuen Änderungsbedarf bewerten und gegebenenfalls in konkrete Vorschläge umsetzen.

Was sagt der VDV?

„Grundsätzlich begrüßen wir, dass die Änderungsverordnung endlich in Kraft treten konnte“, sagt Martin Schmitz, Geschäftsführer Technik beim VDV. Was überarbeitet werden musste, sei in den meisten Fällen sachgerecht und fachkundig geregelt worden. „Dennoch sehen wir weiteren Überarbeitungsbedarf“, so Martin Schmitz. Fachliche und rechtliche Bedenken habe der VDV vor allem bei einigen der kurzfristig eingearbeiteten Änderungen – wie § 5 Abs. 2 Satz 3, der die Rolle des Betriebsleiters im Rahmen der Aufsichtstätigkeit infrage stellt. Hier war der Verband nicht beteiligt worden.



WANN IST EIN BAHNÜBERGANG EIN BAHNÜBERGANG?

„Das war bisher eher von hinten durch die Brust ins Auge definiert“, beschreibt es Daniel Brand, Fachbereichsleiter Technik-, Energie- und Umweltrecht, ÖPNV-Fachplanungsrecht beim VDV. Quert ein unabhängiger Bahnkörper, der mit Andreaskreuzen gesichert ist, eine Straße, sind sich BOStrab, Straßenverkehrsordnung sowie Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) einig: Vorfahrt für die Schiene. Uneinheitlich war die Regelung, wenn Andreaskreuze fehlen oder Fuß-, Feld-, Rad- oder Waldwege die Schiene kreuzen. Nun gilt: Kreuzt eine Straßenbahn, die auf einem besonderen oder unabhängigen Bahnkörper verkehrt, höhengleich eine Straße, einen Weg oder Platz, wird das als Bahnübergang verstanden – egal, ob Andreaskreuze oder technische Sicherungen wie Ampeln oder Schranken vorhanden sind oder nicht. Ob die Straßenbahn dort Vorrang hat, richtet sich demgegenüber nach der Straßenverkehrsordnung.



INBETRIEBNAHME VON ANLAGEN UND FAHRZEUGEN

Bevor neue Anlagen und Fahrzeuge in Betrieb gehen, muss nun jenes technische Regelwerk zugrunde gelegt werden, das gültig war, als die Genehmigung zur Inbetriebnahme beantragt wurde. Voraussetzung ist, dass dieser Antrag nicht länger als sieben Jahre zurückliegt. Die alte Regelung hatte dazu geführt, dass Anlagen und Fahrzeuge an zwischenzeitlich geänderte Regelwerke aufwendig und kostenintensiv angepasst werden mussten. Zudem ist nunmehr eine „atypische Typenzulassung“ möglich. Sie erlaubt es, bis zu sieben Jahre lang Fahrzeuge einer Serie in Betrieb zu nehmen, die nach denselben Bauunterlagen hergestellt wurden wie das erste genehmigte Serienfahrzeug. Damit, dass die Regelwerke jetzt festgeschrieben sind, wird eine zentrale Forderung des VDV erfüllt.



MINDESTALTER FÜR FACHKRÄFTE IM FAHRBETRIEB AUF 18 JAHRE HERABGESETZT

Wer eine Straßenbahn fährt, muss keine 21 Jahre mehr alt sein. Mit der Neuregelung wurde das Mindestalter für Mitarbeiter im Fahrdienst, die gerade ihre Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb absolvieren oder schon hinter sich haben, auf 18 gesenkt. Voraussetzung ist allerdings, dass die jungen Mitarbeiter seit mindestens einem Jahr den Führerschein der Klasse B und die Fahrerlaubnis für Schienenfahrzeuge besitzen sowie geistig und körperlich fit sind.



Die aktuelle Fassung der BOStrab zum Nachlesen im Internet auf der Seite des Bundesministeriums für Justiz und Verbraucherschutz:
www.gesetze-im-internet.de/strabbo_1987

Mit der „Elektrisch“ auf den Lerchenberg

Nach den Mainzelmännchen nun die Mainzelbahn: Die rheinland-pfälzische Landeshauptstadt hat ihr Straßenbahnnetz um gut ein Drittel erweitert. Die mehr als neun Kilometer lange Neubaustrecke geht hinauf auf den Lerchenberg, den Stammsitz der ZDF-Maskottchen – und ist nach ihnen benannt.

Mainz, Hauptbahnhof. Das Halbrund des Bahnhofsvorplatzes ist eine hoch frequentierte ÖPNV-Drehscheibe. Menschen laufen kreuz und quer über die kopfsteingepflasterte, autofreie Fläche. Aus den sternförmig vom Platz abgehenden Straßen strömen unablässig Busse. Taxis fahren vor. Mittendrin die Straßenbahn, in Mainz „die Elektrisch“ genannt: Zwei Gleise in Meterspur vollziehen die Kurve des Platzes nach; über ein enges Gleisdreieck ist ein weiteres Schienenpaar angeschlossen.

Für den Ortsfremden ist es nicht ganz einfach, den richtigen Bus oder die richtige Bahn zu finden: Auf nicht weniger als 18 verschiedenen Stopps für die diversen Linien verteilt sich die Haltestelle Hauptbahnhof. Nicht ohne Grund: „Wir haben in den Hauptverkehrszeiten enorme Fahrgastströme zu bewältigen, da brauchen wir den Raum für unsere Fahrzeuge“, erklärt Jochen Erlhof,

Geschäftsführer der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG). Berufspendler, Schüler und Studenten der Johannes-Gutenberg-Universität sowie der Hochschule Mainz drängen dann in Busse und Bahnen. Am Tag steigen hier insgesamt 80.000 Fahrgäste ein oder aus.

Fahrgastzahlen übertreffen Erwartungen

„Wir konnten das Fahrgastaufkommen in den Spitzen selbst mit einem Gelenkbusanteil von über 90 Prozent kaum noch stemmen. Straßenbahnen haben doch eine erheblich höhere Beförderungskapazität. So schafft die Mainzelbahn eine enorme Entlastung“, sagt MVG-Geschäftsführerin Eva Kreienkamp. Seit Dezember ist die neue Trasse nun am Netz. Und die Erwartungen wurden bereits übertroffen: An einem durchschnittlichen Werktag im Januar nutzten mehr als 17.000 Fahrgäste die Mainzelbahn, etwa 2.000 mehr als ursprünglich angenommen. Damit liegen die Zahlen bereits im zweiten Betriebsmonat über dem eigentlich erst für Ende 2018 angepeilten Ziel. „Wir sind sicher, dass die Mainzelbahn ihr volles Potenzial und ihre starke Attraktivität für die Fahrgäste in den nächsten Monaten noch weiter steigern wird“, sagt Jochen Erlhof.

Die neue Strecke ist das bislang größte Infrastrukturvorhaben der MVG mit In-

„Wir sind sicher, dass die Mainzelbahn ihre starke Attraktivität für die Fahrgäste in den nächsten Monaten noch weiter steigern wird.“

Jochen Erlhof, MVG-Geschäftsführer



Nach rund zweieinhalbjähriger Bauzeit wurde die neue Strecke vom Mainzer Hauptbahnhof zum Lerchenberg am 10. Dezember 2016 offiziell eröffnet.



vestitionen von knapp 100 Millionen Euro. In nur zweieinhalb Jahren Bauzeit wurde die Strecke realisiert. Nun hat die Leistungsfähigkeit deutlich zugenommen, ohne dass noch mehr Fahrzeuge notwendig wurden. Die Linie 51 und die neue Linie 53 fahren zum Lerchenberg, überwiegend mit zehn neu beschafften Niederflurtrams vom Typ „Variobahn“. Die Neubaustrecke beginnt ein paar hundert Meter hinter dem Hauptbahnhof am Abzweig der Saarstraße. Die Zahl der Busse, die pro Stunde die Saarstraße hinauf zur Universität fahren, sank von zuvor 38 auf 25. Statt der übrigen 13 Busse fahren jetzt neun Straßenbahnen pro Stunde. Und das ganz überwiegend auf eigener Trasse, ohne sich in die Unwägbarkeiten des Individualverkehrs einreihen zu müssen. Die Gleise sind stadteinwärts in den Asphalt eingelassen – damit

auch die Mainzer Busse den neuen Weg nutzen und am morgendlichen Stau vorbeifahren können. Schnell ist der Campus der Universität erreicht, vom Hauptbahnhof in vier Minuten. Weiter umfährt die Bahn in einem großen Bogen das Areal der Hochschulen (noch) quer durch Ackerland. Eva Kreienkamp: „Eigentlich wollten wir direkt zwischen Uni und Hochschule hindurchfahren, doch das Max-Planck-Institut hatte Bedenken, dass elektromagnetische Felder unserer Bahnen die empfindlichen Messgeräte beeinflussen könnten.“ Das freut die Fußballfans von Mainz 05, denn nun liegt ihr Stadion deutlich näher an der Mainzelbahn. →



Illustrationen: ZDF/Corporate Design





Die neue Strecke der Mainzelbahn überquert die A 60 (Mitte) und bindet das Stadion von Mainz 05 (r.) an.



DREI FRAGEN AN
Uwe Hiltmann, Geschäftsführer der City-Bus Mainz GmbH und Vorsitzender der VDV-Landesgruppe Südwest

» Herr Hiltmann, Sie haben seinerzeit die Bürgerbeteiligung rund um das Projekt Mainzelbahn koordiniert. In nur zwei Jahren konnte das Planungsrecht verabschiedet werden. Was wurde in Mainz anders gemacht als bei anderen Großprojekten?

Uwe Hiltmann: Wir wollten es in jedem Fall besser machen. Der Schlüssel dazu war aus unserer Sicht, die Bürger so früh wie möglich aktiv einzubinden, mit weit mehr Beteiligung, als gesetzlich vorgeschrieben ist. Deshalb haben wir den Dialog auch schon vor dem Planfeststellungsbeschluss gesucht und die gesamte Bürgerbeteiligung parallel zur Planung laufen lassen.

» Was waren die entscheidenden Schritte?

Wir haben uns von mehreren Kommunikationsagenturen Konzeptionen für eine Bürgerbeteiligung vorlegen lassen und uns dann von einem spezialisierten Büro während des gesamten Prozesses begleiten lassen. Das heißt, wir haben angefangen, Bürger-Workshops durchzuführen, bevor auch nur ein Ingenieurbüro die Trassenlage festgelegt oder eine Brücke geplant hatte. Dieses Verfahren war nicht nur für uns neu, sondern auch für die Planer.

» Wie liefen die Workshops mit den Bürgern ab?

Es wurde intensiv diskutiert. Aber je länger wir konkret darüber gesprochen haben, wie eine mögliche Streckenführung denn aussehen könne und welche Anforderungen zwingend zu beachten wären, desto mehr hat sich die Diskussion versachlicht. Wir haben durch die Workshops die Planung verändert, und ich würde behaupten, wir haben sie verbessert. Am Ende hatten wir keine einzige Klage, und das bei fast zehn Kilometern Streckenführung. Das ist ein sensationeller Erfolg gewesen.

Die fährt weiter durch Bretzenheim, einem ruhigen Stadtteil mit vielen Eigenheimen. „Hier hatten wir in der Planungsphase einige skeptische Kritiker“, sagt Jochen Erlhof. Vereinzelt gibt es seit der Betriebsaufnahme Beschwerden über Lärm und über Erschütterungen durch die nah an den Häusern vorbeifahrenden Trams. „Wir haben die Geschwindigkeit auf einem kritischen Abschnitt vorübergehend auf 30 km/h reduziert, und in Einzelfällen lassen wir Körperschallmessungen durchführen. Wir werden das hinbekommen, denn auch in anderen Stadtteilen leben tausende Menschen seit Jahren ganz nah an der Bahn.“



„Wir schaffen Infrastruktur, die es leichter macht, nicht immer nur an das Auto zu denken.“

Eva Kreienkamp, MVG-Geschäftsführerin

Mainzelbahn gibt der Stadtplanung Impulse

Die Fahrt führt weiter in den Mainzer Stadtteil Marienborn. Auf der linken Seite der Trasse der alte Ortskern, rechts die Neubauviertel. „Wir denken, dass die Mainzelbahn die Stadtplanung in Mainz positiv beeinflussen und voranbringen wird“, sagt Eva Kreienkamp: „Wir schaffen Infrastruktur, die es leichter macht, nicht immer nur an das Auto zu denken.“ Bautechnische Großtat in Marienborn: Dort wird die Bahnstrecke nach Alzey unterfahren. Die Brücke wurde neben dem Bahndamm gebaut und dann an einem einzigen Wochenende in die Trasse verschoben. „Marienborn könnte jetzt ein idealer Verknüpfungspunkt im ÖPNV werden, mit guten Umsteigemöglichkeiten zwischen Regionalbahn und Straßenbahn. Aber noch reicht das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs nicht aus“, bedauert Jochen Erlhof.

Mit einigen Kurven und einer anspruchsvollen Steigung von 7,5 Prozent führt die Strecke hinauf zum Stadtteil Lerchenberg. Noch vor der Endhaltestelle und der Wendeschleife an der Hindemithstraße haben ein Zeitungsverlag und das ZDF ihren Sitz – die Haltestellen in direkter Nähe sind nach ihnen benannt. Bei den Anwohnern auf der Höhe war die Mainzelbahn nicht durchweg willkommen. Der Stadtteil ist noch stark durch seine Gründung Ende der sechziger Jahre geprägt. Erlhof: „Hier oben haben die Haushalte nicht selten zwei Autos und eine geringe Neigung zum ÖPNV. Ich bin sicher: Das wird sich ändern, wenn die Attraktivität des Angebots in den Köpfen der Menschen angekommen ist.“ Eine Million Fahrgäste mehr erwartet die MVG durch die Mainzelbahn. Nach den Erfahrungen aus den ersten Betriebswochen könnten es eher mehr werden. Noch befindet sich das neue Angebot in der Feinjustierung. Es gibt einige Lang-

samfahrstellen und noch nicht optimal funktionierende Vorrangschaltungen an Ampelkreuzungen, die zu Verspätungen im gesamten Netz führten. So wurde die planmäßige Fahrzeit zwischen Lerchenberg und Hauptbahnhof Anfang Februar vorerst um vier Minuten auf 25 Minuten verlängert – mehr „Luft“, die die Mainzelbahn zuverlässiger in das Gesamtsystem der „Elektrisch“ einpasst.

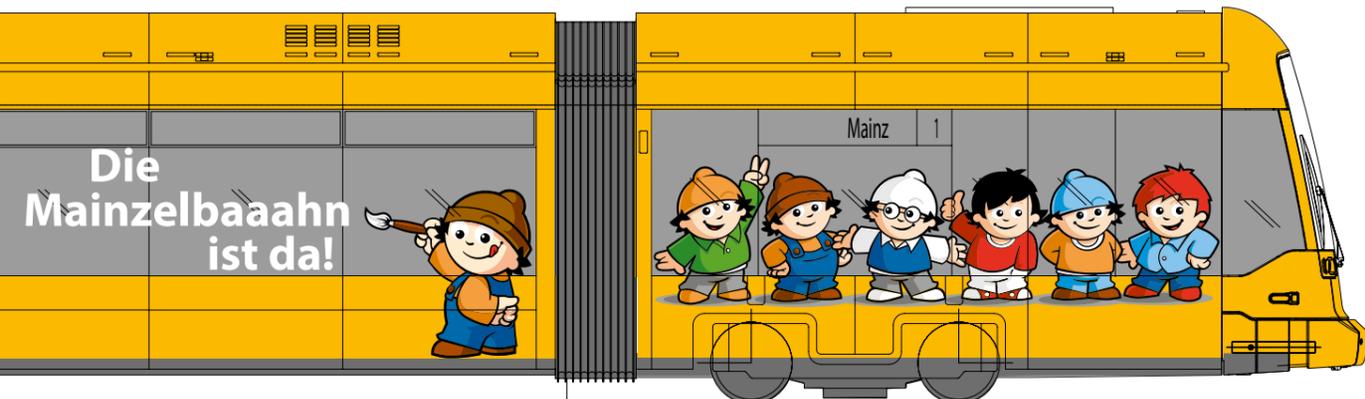


Illustration: ZDF/Corporate Design

Die Strecke zählt

Eine Strecke im ÖPNV kann noch so kurz sein – überquert der Fahrgast dabei die Grenze einer Tarifzone, hat das in der Regel einen deutlichen Preissprung zur Folge. Der Rhein-Main-Verkehrsbund (RMV) will solche Ungerechtigkeiten nun beseitigen. Seit Juni 2016 testet er seinen neuen und entfernungsbasierten RMV-Smart-Tarif – und zieht eine erste Bilanz.

Nur fünf Minuten dauert die Fahrt mit der S-Bahn von Frankfurt-Mühlberg bis zur Haltestelle Offenbach-Ledermuseum. Und deswegen musste diese kurze Strecke in der Vergangenheit immer wieder als Beispiel für die bisweilen ungerechten, aber im ÖPNV üblichen Flächenzonentarife erhalten. Denn mit 4,80 Euro kostet sie deutlich mehr als das Einzelticket in Frankfurt für 2,90 Euro, mit dem innerhalb des Stadtgebiets wesentlich längere Strecken zurückgelegt werden können. Die Ursache: Der Fahrgast überquert nach Offenbach-Ledermuseum die Grenze zwischen zwei Tarifzonen. Solche Preissprünge will der Verbund mit dem RMV-Smart vermeiden. Und tatsächlich: Kauft einer der aktuell über 15.000 Testnutzer das entsprechende Ticket über die App, werden anstelle der 4,80 nur 3,11 Euro fällig.

Der Ansatz klingt simpel: Die Ticketpreise des Pilottests orientieren sich an der zurückgelegten Strecke. „Wir haben viele verschiedene Varianten diskutiert“, erklärt Thomas Kern, Geschäftsbereichsleiter Marketing, Vertrieb und In-

novation. „Aus unserer Sicht sichert der entfernungs-basierte Tarif eine hohe Leistungsgerechtigkeit und beseitigt so einen zentralen Kritikpunkt am herkömmlichen Tarif. Wer viel beziehungsweise weiter fährt, zahlt mehr.“

Neue Preismodelle geplant

War die erste Stufe des Pilotversuches durch das Angebot von Einzelfahrkarten vor allem auf Selten- und Gelegenheitsnutzer ausgelegt, soll der RMV-Smart ab Sommer 2017 auch für Kunden interessanter werden, die häufiger mit dem ÖPNV unterwegs sind. Diese mussten bislang mitunter draufzahlen. „Für unsere Stammkunden sind nun mehrere Varianten in der Vorbereitung, wie wir den RMV-Smart auch für sie attraktiv gestalten“, erklärt dazu Susanne Bieling, Geschäftsbereichsleiterin Verkehrs- und Finanzwirtschaft beim RMV. Auch Anregungen der Testnutzer sollen für die nächste Stufe einfließen. So wird ein sogenannter Störungsbutton eingeführt, der im Falle größerer Verspätungen ermöglicht, auf andere Verkehrsmittel umzuste-

gen. Bislang mussten sich Testnutzer vor der Fahrt auf eine Verbindung festlegen. Wurde der Anschluss verpasst oder fiel eine Bahn aus, war ein neues Ticket fällig.

Bei all dem müssen Kundenbedürfnisse, Preisstruktur und -niveau genau austariert werden. „Wir hatten das Ziel, dass die Ticketeinnahmen trotz veränderter Preislogik auf dem gleichen Niveau bleiben müssen“, so Susanne Bieling. „Wenn wir uns bei der Kalkulation nur um ein Prozent verschätzen, bedeutet dies auf den gesamten Verbund gerechnet einen Einnahmeverlust von rund acht Millionen Euro pro Jahr.“ Auch aus diesem Grund habe der RMV den Weg über den dreijährigen Feldversuch mit bis zu 20.000 Testkunden gewählt. Bereits im Januar waren es 15.000. Der Ticketkauf ist während des Pilotprojekts nur über das Smartphone möglich.

Auch andere Punkte stellten Herausforderungen dar. Datenschutzrechtliche Fragen mussten geklärt und das Konzept durch den Hessischen Datenschutzbeauftragten geprüft werden. Landkreise, Kommunen, Kunden und Genehmigungsbehörden waren einzubinden. Aus Sicht von Thomas Kern hat sich das gelohnt: „Der RMV-Smart ist nicht nur einfach ein neues Tarifangebot. Er ist ein Testlabor.“ Ob und wie der RMV-Smart einmal in ein Regelanangebot des RMV überführt wird, steht noch in den Sternen: „Es ist nicht ‚der‘ neue Tarif“, sagt Kern: „In drei Jahren wird unser Aufsichtsrat auf Basis der dann vorliegenden Erkenntnisse entscheiden. Auf jeden Fall ist es ein spannender Versuch, aus dem wir viel für die Mobilität der Zukunft lernen können.“



Mit Testimonials wie Fredi Bobic, Sportvorstand von Eintracht Frankfurt, wirbt der RMV um Testnutzer (l.). Gleiche Strecke, anderer Preis: RMV-Smart-Tester zahlen weniger für die Fahrt von Frankfurt nach Offenbach (u.).



DREI FRAGEN AN
Prof. Knut Ringat,
RMV-Geschäftsführer

» Herr Ringat, mit RMV-Smart testet Ihr Verbund gerade einen neuen Tarif – und neue Technik. Warum?

Knut Ringat: Die Idee entstand im Auftrag meines Aufsichtsrates vor zwei Jahren nach Betrachtung der weiteren Entwicklung unseres klassischen Tarifs. Seit fünf Jahren setzen wir stufenweise eine Tarifstrukturreform um, deren letzter Schritt neben elektronischem Ticketing ein Entfernungstarif sein sollte. Dieser Schritt ist so risikobehaftet, dass man ihn ohne Kenntnis seiner Funktionalitäten und Akzeptanz zur Einführung derzeit nicht empfehlen kann. Deswegen wurde die Idee zum Test des RMV-Smart in einem geschützten Raum geboren.

» Welche Bilanz ziehen Sie bisher?

Eine sehr positive. Bereits nach wenigen Monaten haben sich rund 15.000 Testnutzer angemeldet, die Absprungraten sind sehr gering. Wir verzeichnen einen ständigen Zuwachs an Neukunden. Und RMV-Smart wird bestens genutzt: Am Verhalten der Testnutzer sehen wir, dass viele Gelegenheitskunden inzwischen zu regelmäßigen Nutzern geworden sind. Natürlich gab es auch Kritik, welche aber letztlich zum signifikanten Anstieg der Nutzung führte. Wichtig ist dabei, den Pilot-Charakter des RMV-Smart nicht aus den Augen zu verlieren. Er ist immer auch „nur“ ein Versuch. Ob und wie erfolgreich das Projekt wird, entscheiden am Ende immer die Fahrgäste.

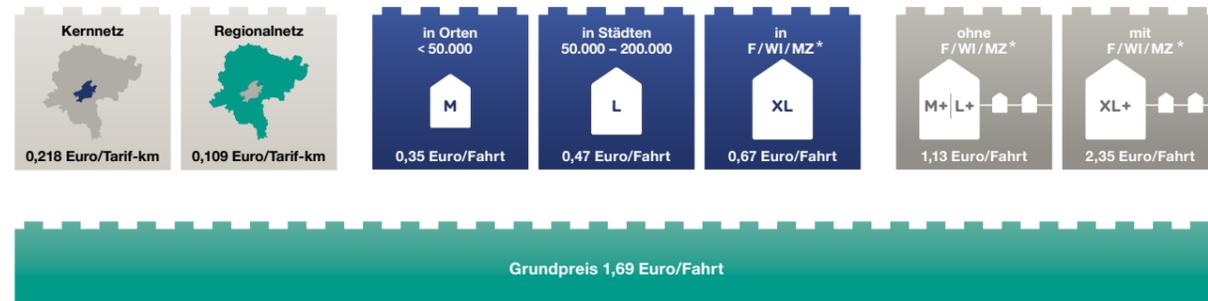
» Ist ein Tarif wie der RMV-Smart ein Ansatz für ein verkehrsträgerübergreifendes, bundesweites E-Ticket?

Derzeit bereiten wir die nächste Stufe vor, mit der das neue Tarifangebot auch für Kunden mit häufigerer ÖPNV-Nutzung attraktiv wird. Somit schaffen wir eine Kombination aus einem entfernungs-basierten Ansatz und einem preislichen Anreiz für Vielfahrer. Diese Kombination ist meiner Meinung nach die Zukunft des Tarifs.



INNERORTS

ÜBERLAND



*F/WI/MZ: Frankfurt/Wiesbaden/Mainz

Das RMV-Smart-System besteht aus zwei Teilen: Für jede Fahrt wird eine Grundgebühr von 1,69 Euro fällig. Für Regio-, S- und U-Bahnen kommt ein fester Preis pro Kilometer hinzu. Im Regionalnetz ist dieser günstiger als im Kernnetz des Ballungsraums. Für Busse und Trams fallen Pauschalpreise an, mit denen diese Verkehrsmittel 60 beziehungsweise 90 Minuten lang im gewählten Gebiet genutzt werden können.

Quelle: RMV



Mehr Informationen dazu auf:
www.rmvsmart.de

Im Regionalzug ins Eheglück

Dass manche Menschen ihren Zukünftigen am Arbeitsplatz kennenlernen, kommt nicht selten vor. Wohl aber, dass der Arbeitsplatz zum Ort der Hochzeit wird. Wenn dieser dann noch rollt, hat das einen echten Seltenheitswert – so wie jetzt in Thüringen geschehen: Auf der Bahnstrecke zwischen Fröttstädt und Halle an der Saale wurde ein Regionalzug für Jürgen und Julia Reinhardt zu einem rollenden Standesamt.

Der 56-Jährige arbeitet als Zugbegleiter – und sowohl er als auch seine Angetraute lieben das Bahnfahren. Was lag also näher, als die Zeremonie an den Arbeitsplatz zu verlegen? Im mit Lampions, Rosen und Papierschmetterlingen dekorierten Loungebereich des Zuges gab sich das Paar deswegen vor der Standesbeamtin das Ja-Wort. Gewissermaßen zum zweiten Mal: Da eine rechtlich verbindliche Hochzeit an einem festen Ort abgehalten werden muss, hatte sich das Paar bereits im Dezember offiziell getraut. Die feierliche Zeremonie sollte nun im Zug stattfinden. Extra reservieren mussten die Reinhardts den Zug übrigens nicht: Sie reisten ganz klassisch mit dem Thüringen-Ticket.



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.),
Pressesprecher und Leiter Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit

Anschrift der Redaktion:

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

Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.),
Elena Grawe, Christian Horn, Ulla Rettig

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Gesamtleitung und Anzeigen:

Christian Horn (Lt.), (AD HOC PR),
Tel. 0 52 41/90 39-33 | horn@adhocpr.de
Meike Jochens (AD HOC PR),
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 2017

Termin

22. bis 23. März 2017

Heureka '17 in Stuttgart

„Optimierung in Verkehr
und Transport“ lautet der
Untertitel der alle drei Jahre stattfinden-
den Veranstaltung. Neueste Entwicklun-
gen, Tendenzen und Forschungsergebnis-
se werden vorgestellt, unter anderem zum
Thema autonomes Fahren.

→ tinyurl.com/gsrkdn



Termin

5. Mai 2017

„Megatrends im Verkehr“ in Koblenz

Egal, ob Digitalisierung,
E-Mobilität oder anderes: Beim Fach-
kongress „Megatrends im Verkehr: Wo
geht die Reise hin?“ beschäftigen sich
die Teilnehmer mit den Verkehrsmärk-
ten der Zukunft. Zudem ziehen sie eine
Bilanz der Marktliberalisierung.

→ www.megatrends-im-verkehr.de



Die nächste Ausgabe von
„VDV Das Magazin“
erscheint Anfang Mai 2017.

Bildnachweise:

Titelmotiv: Elena Grawe

Bildschön/Markus Theisen (2, 12, 13, 14, 15, 17); Deutsche
Bahn (9); dpa (4/5, 30); Elena Grawe (2, 8, 29); Michael
Fahrig (21); Fotolia/Golden Sikorka (23); Fotolia/Ivector
(23); fotolia/J. Pachy sr. (6/7); Fotolia/Jo Chambers (30);
Fotolia/M. Schoenfeld (30); Fotolia/robu_s (22); Fotolia/
Taras Livyy (23); R. Halbritter (2, 26); iStock.com/
Nikada (16/17); iStock.com/Fabian Wentzel (18);
Karlsruher Verkehrsverbund (2, 11); Local Motors (6/7);
MVG (24, 25, 26, 27); RMV (29); Ronny Schönebaum
(10); VDV (3); Verkehrsverbund Rhein-Neckar (11)

„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.

Batteriebusse ante portas

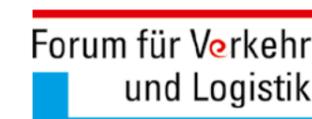
Branchentreff in Berlin mit 3 Events

8. VDV-Akademie Konferenz
Elektrobusse –
Markt der Zukunft!

Am 7./8. März 2017
im andel's Hotel Berlin

28 Vorträge, Podiumsdiskussion mit Betreibern,
ca. 400 Teilnehmer aus 14 europäischen Ländern,
Verleihung der EBUS Awards in 5 Kategorien
unter 20 nominierten Unternehmen

2018 Verdopplung der Ausstellungs-
fläche mit Platz für Gelenkbusse





MITTENDURCH STATT DRUMHERUM

electric.volvobuses.com

Der Volvo 7900 Electric ist weitaus mehr als nur ein Bus mit Elektroantrieb. Er leitet einen Paradigmenwechsel im Öffentlichen Personennahverkehr ein. Mit leisen und emissionsfreien Bussen können Sie Strecken gestalten, die sich die Bürger Ihrer Stadt wünschen. Wie zum Beispiel Haltestellen in Einkaufszentren oder in verkehrsberuhigten Stadtbezirken, Sicherheits- und Umweltzonen, und zwar sowohl bei Tag als auch bei Nacht. Den **Volvo 7900 Electric** bieten wir als All-Inclusive-Komplettlösung an. Gemeinsam mit Ihnen definieren wir für die ausgewählten Streckenverläufe die spezifischen Rahmenbedingungen, die erforderlichen Voraussetzungen und die benötigten Kapazitäten. Wir garantieren die planmäßige Verfügbarkeit lückenlos gewarteter und voll funktionsfähiger Fahrzeuge zum vereinbarten Kilometerpreis.

Willkommen in der umweltfreundlichen Zone: Sie und Ihre Stadt profitieren vom umweltbewussten Denken von Volvo.

Introducing the new

VOLVO 7900 ELECTRIC

VOLVO BUSSE DEUTSCHLAND GMBH

Oskar-Messter-Str. 20 • D-85737 Ismaning • www.volvobusse.de
Telefon +49 (0) 89 800 74-0 • Fax +49 (0) 89 800 74-551

Volvo Buses. Driving quality of life

