

# VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe Mai 2018

## Maßanzug für die Mobilität

Zeitgemäße Verkehrskonzepte und Digitalisierung stärken ländliche Räume

Seite 6

**VDV-Jahrestagung:** Branche diskutiert Mobilität der Zukunft

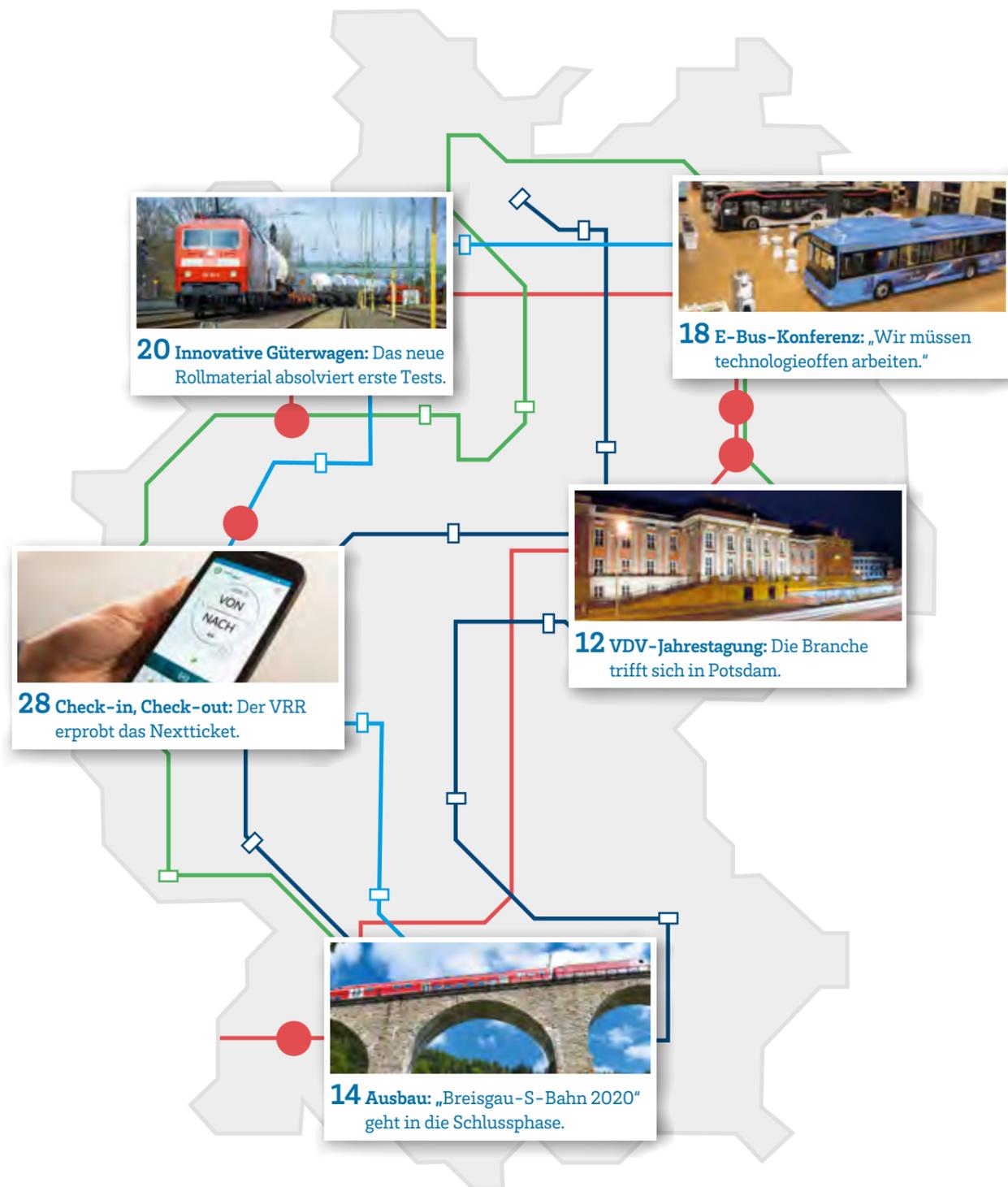
Seite 12

**Güterverkehr:** Innovative Wagen gehen auf die Strecke

Seite 20

**Nextticket:** VRR-App im Praxistest

Seite 28



# Fördermittel müssen mit dem ÖPNV wachsen



Die Bedeutung des Öffentlichen Personenverkehrs wächst – und das nicht erst, seitdem sich die Debatte über die Luftreinhaltung in den Städten zugespitzt hat und Dieselfahrverbote drohen. Dass mehr Busse und Bahnen ein elementarer Teil der Lösung sind, ist in der Politik weitgehend angekommen. Nun muss die neue Bundesregierung ihren Koalitionsvertrag in die Tat umsetzen. Wenn sich im Juni die Verkehrsbranche zur VDV-Jahrestagung in Potsdam trifft, sind hochkarätige Politiker aus dem Bund und aus Brandenburg dabei. Gemeinsam wollen wir uns unter anderem der Frage widmen, wie der ÖPNV und der Schienengüterverkehr ihren Beitrag leisten können, die Verkehrswende in Deutschland zu schaffen.

Das Wachstum in der Region Berlin/Brandenburg stellt den ÖPNV vor große Aufgaben. Die Menschen erwarten auch von den Verkehrsunternehmen Lösungen, wie die Pendlerströme bewältigt werden können. Das funktioniert nicht ohne die ausreichende finanzielle Unterstützung aus den Haushalten von Bund und Land. Gerade in Brandenburg, wo die Herausforderungen in der Modernisierung der städtischen Tramsysteme und im Öffentlichen

Verkehr für den ländlichen Raum liegen, gibt es bei diesem Thema Licht und Schatten. Einerseits geht der Wiedereinstieg in die Förderung von Straßenbahnen in die richtige Richtung. Andererseits erwarten die Verkehrsunternehmen eine grundsätzliche Unterstützung durch die Landesregierung, die den wachsenden Aufgaben im ganzen Land angemessen ist. Obwohl zwischenzeitlich die Fahrgastzahlen und mit ihnen die Ansprüche an die Mobilität kontinuierlich gewachsen sind, blieben die Fördermittel konstant – bei allgemein steigenden Preisen. Zusammen mit Berlin ist Brandenburg gegenwärtig dabei, Lösungen für wachsende Pendlerströme zu erarbeiten. Das betrifft auch den Ausbau der Schieneninfrastruktur. Alle Beteiligten haben erkannt, dass Lebensqualität für die Menschen nur mit einem leistungsstarken ÖPNV erreichbar ist. Ich freue mich schon auf die VDV-Jahrestagung, auf der wir dieses Thema und weitere spannende Fragen diskutieren werden.

Herzlichst Ihr  
Jürgen Fenske

## VDV Die Verkehrsunternehmen

**3 Editorial**  
Fördermittel müssen wachsen.

**4 VDV im Bild**  
Autonom über den Campus

**6 Titelstory**  
Auf dem Land zeitgemäß unterwegs

**10 Aktuell**  
Brandenburgs Verkehrsministerin Kathrin Schneider im Interview

**12 Aus dem Verband**  
VDV-Jahrestagung diskutiert über Mobilität mit Zukunft.

**14 Unterwegs im Netz**  
Von Flügelzügen und Eidechsen

**18 Aktuell**  
E-Bus-Branche im Aufbruch

**20 Hintergrund**  
Innovative Güterwagen nehmen Fahrt auf.

**24 Grenzenlos**  
Wo ÖPNV zum guten Ton gehört

**27 Aus dem Verband**  
Mobilitätsgestalterin gesucht

**28 Hintergrund**  
Klick und weg: VRR testet elektronischen Tarif.

**30 Abgefahren**  
Jäger der versunkenen Lok



VDV Das Magazin als E-Paper unter: [www.vdv-dasmagazin.de](http://www.vdv-dasmagazin.de)

### Autonom über das Campus-Gelände

Gelb, leise und ohne Fahrer: Mitarbeiter, Besucher, Studenten und Patienten der Berliner Charité können eine ganz neue Form der Mobilität testen. Im Rahmen des 2017 vorgestellten Projekts „Stimulate“ fahren auf dem Campus Charité Mitte seit Ende März zwei elektromobile Kleinbusse im Fahrgastbetrieb. Anfang Mai sollten zudem zwei weitere Busse auf dem Campus Virchow-Klinikum hinzukommen. Die drei Projektpartner – die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), die Charité – Universitätsmedizin Berlin sowie das Land Berlin – wollen so das autonome Fahren in der Hauptstadt vorantreiben.

Die vier Minibusse sind täglich auf festgelegten Routen unterwegs. Die Länge der Rundkurse liegt zwischen 800 Metern und 1,5 Kilometern. Das Land Berlin wird gemeinsam mit der Charité die Akzeptanz sowie weitere praktische Aspekte des fahrerlosen Betriebs untersuchen. Die BVG wiederum hofft auf wichtige Erkenntnisse über die Potenziale der Technologie, etwa als Ergänzung auf schwach ausgelasteten Strecken. „Für uns ist klar, dass wir die Mobilität der Zukunft in unserer Stadt mitgestalten“, sagt dazu Dr. Sigrid Nikutta, Vorstandsvorsitzende der BVG. Dazu haben die Berliner im April auch ein weiteres Projekt gestartet, dieses Mal mit der Deutschen Bahn. Zum ersten Mal soll hier autonomes Fahren mit einem On-Demand-Service verbunden werden. Getestet wird mit dem neuesten Kleinbus des Herstellers Easymile, der auf dem Berliner Eurf-Campus derzeit noch nach Fahrplan unterwegs ist.





# Auf dem Land zeitgemäß unterwegs

Wie sieht die Zukunft des Öffentlichen Verkehrs in ländlichen Räumen aus? Angesichts bewährter Konzepte und neuer digitaler Möglichkeiten kann hier ein großes Potenzial gehoben werden, um die Verkehrswende zu realisieren und die Regionen zu stärken. Dafür erarbeitet der VDV eine entsprechende Strategie mit Handlungsoptionen.

**S**inkende Fahrgastzahlen führen zu weniger Einnahmen und höherem Zuschussbedarf. Am Ende steht ein reduziertes Angebot von Bussen und Bahnen. Solch eine Abwärtsspirale drehte sich jahrelang in manchen ländlichen Räumen. Auch die entgegengesetzte Richtung ist möglich: Kundenorientierte Mobilitätsangebote führen zu wachsender Nachfrage und zu Mehreinnahmen. Diesen Dreh will der VDV künftig verstärkt dem ÖPNV in der Fläche geben. In zahlreichen Regionen gibt es ganz unterschiedliche, erfolgreiche Bedienformen. „Der ländliche Raum in Deutschland ist sehr vielfältig. Die Palette reicht von Regionen mit erfolgreichen Unternehmen und einer Vielzahl von Arbeitsplätzen bis zu Gebieten mit einer hohen Attraktivität für Erholungssuchende“, sagt Ingo Wortmann, VDV-Vizepräsident für den Bereich Bus. „Damit bleibt aber klar, dass der ländliche Raum nicht vom ÖPNV abgehängt werden darf, sondern eine Offensive mit auf die jeweilige Situation maßgeschneiderten Angeboten notwendig ist.“

Angesichts der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung und der Digitalisierung stehen die Verkehrsunternehmen in der Fläche vor neuen Möglichkeiten und Chancen. Zusätzlichen Rückenwind gibt die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung. Die ist regional genauso unterschiedlich, wie die einzelnen Kreise, Städte und Gemeinden vielschichtig sind. Dennoch lassen sich seit 2010 in fast allen Kreistypen stabile oder sogar steigende Einwohnerzahlen feststellen. Auch die Randregionen von Kernstädten und verdichteten Kreisen gewinnen Einwohner. Gründe dafür sind günstiger Wohnraum, die allgemein gute wirtschaftliche Entwicklung sowie eine leicht steigende Geburtenrate. In ländlichen Regionen wachsen vor allem Klein- und Mittelstädte mit Bildungs-, Versorgungs- und Freizeit-

einrichtungen. Die andere Seite der Medaille sind jedoch Bevölkerungsrückgänge in abgelegeneren Regionen und der demografische Wandel mit einer Bevölkerung, die immer älter wird.

Das hat Folgen für die Mobilität. Verkehrsmittel Nummer eins ist im ländlichen Raum das Auto. Der ÖPNV-Anteil am Modal Split liegt bei lediglich fünf Prozent. Während sich die Einwohnerzahlen in vielen Regionen stabilisieren oder wachsen, gehen sie in Gebieten jenseits der Hauptverkehrsachsen zurück. Hier steht die Mobilitätsicherung der verbliebenen Einwohner im Fokus. In diesen Regionen ist das Mobilitätsangebot weitgehend auf den Schülerverkehr und zu wenig auf die Bedürfnisse aller Kundengruppen ausgerichtet. Die anhaltende Konzentration öffentlicher und privater Einrichtungen auf die Mittel- und Oberzentren führt zu weiteren Wegen. Immer mehr Menschen pendeln in die Zentren – die Folge sind steigende Emissionen.

## Mobilität als wichtiger Standortfaktor

Hier liegen die Chancen des ÖPNV und ein großes Potenzial, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. „Mit passgenauen Mobilitätsangeboten lassen sich auf dem Land beachtliche Fahrgastzuwächse und ein größerer ÖPNV-Marktanteil erzielen“, berichtet Meinhard Zistel, beim VDV Leiter des Fachbereichs ÖPNV-Finanzierung, Demografie und ländliche Räume. „Der Maßstab muss ein modernes, integriertes Mobilitätsangebot für alle Kundengruppen →



„Im ländlichen Raum ist eine ÖPNV-Offensive mit maßgeschneiderten Angeboten notwendig.“

Ingo Wortmann, VDV-Vizepräsident für den Bereich Bus



Differenzierte Bedienung im Kleinwalsertal: Auf der Haupt- und den Nebenlinien verkehrt der Walserbus.



Plus Bus „Hoher Fläming“: Die auffällig gestalteten Fahrzeuge machen nur in eigener Sache Werbung. Innen bieten sie dem Fahrgast ein Plus an Komfort – etwa durch kostenloses WLAN.

pen sein.“ Angesichts des demografischen Wandels, sinkender Arbeitslosigkeit sowie fehlender Fachkräfte und Auszubildender sieht Meinhard Zistel in der Mobilität einen wichtigen Standortfaktor, um ländliche Räume lebenswert und attraktiv zu halten (siehe auch Beiträge Seite 9).

Der Schlüssel für die Zukunft des ÖPNV liegt in der „differenzierten Bedienung“. Dabei werden verschiedene Mobilitätsangebote bestmöglich aufeinander abgestimmt (siehe Infografik). Die wesentlichen drei Bestandteile in ländlichen Räumen sind ein übergeordnetes Hauptnetz von Bahnen und Bussen im Taktverkehr als Rückgrat. Ergänzt wird es von lokalen Linienverkehren, die von den Haltepunkten des Hauptnetzes aus eine Region erschließen. Den „Maßanzug für die Mobilität vor Ort“, so Meinhard Zistel, machen erst flexible Bedienformen



„ Mit passgenauen Mobilitätsangeboten lassen sich auf dem Land beachtliche Fahrgastzuwächse und ein größerer ÖPNV-Marktanteil erzielen.

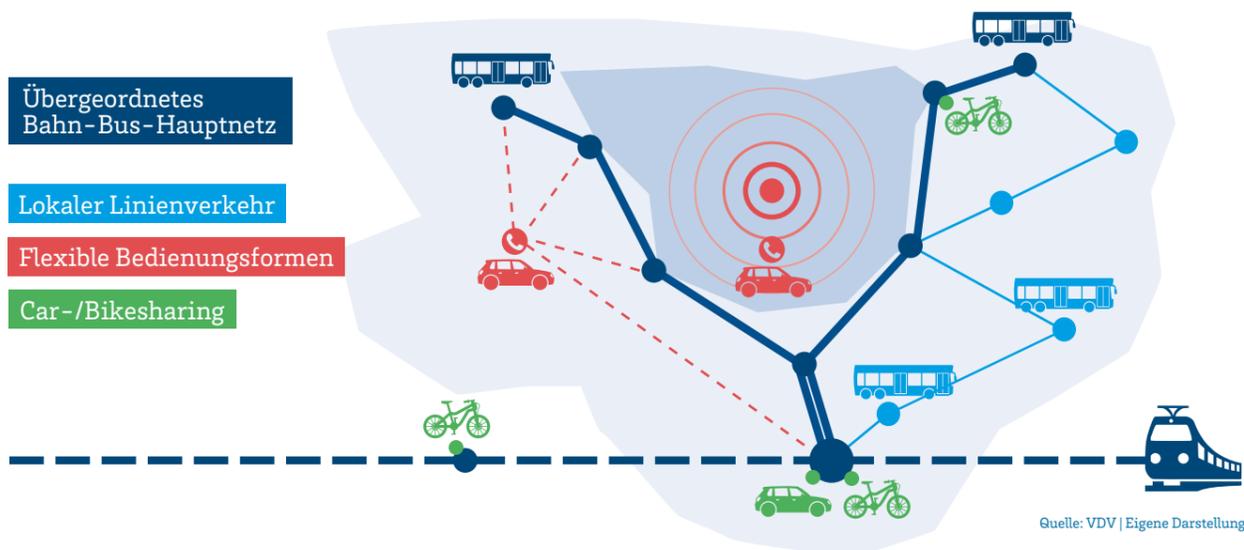
Meinhard Zistel, Fachbereichsleiter ÖPNV-Finanzierung, Demografie und ländliche Räume beim VDV

richtig passend – wie Rufbusse, die mit alternativen Mobilitätsangeboten – etwa Car- und Bikesharing sowie Ridesharing –

erweitert und kombiniert werden können. „Flexible Bedienformen sind kein Allheilmittel zum Erreichen höchster Wirtschaftlichkeit“, sagt Meinhard Zistel. Letztendlich gelte es, den Zuschussbedarf für den Aufgabenträger insgesamt im Blick zu behalten und den regional passenden Mix aus Linienverkehr und flexiblen Bedienformen zu finden.

### i RUFBUS

Schon vor 40 Jahren verkehrten im Rahmen eines Forschungsprojekts der „Rufbus“ in Friedrichshafen und „Retax“ (R-Bus) in Wunstorf bei Hannover – zwei rechnergestützte Systeme mit automatischer Tourenoptimierung. Der „Rufbus“ am Bodensee wurde eingestellt und das „Retax“-System aufgrund gestiegener Nachfrage in den regulären Linienverkehr überführt. Beide Modellvorhaben konnten wertvolle Aufbauarbeit leisten und wichtige Erkenntnisse liefern: Flexible Bedienformen können nicht allein aus Fahrgeldeinnahmen kostendeckend betrieben werden und sind für bestimmte Einsatzbereiche geeignet. Daher müssen sie regelmäßig auf Abrufungsgrad, Auslastung und Zuschussbedarf überprüft werden.



# Plus Bus: Eine Marke in der Region

Im Jahr 2014 starteten die ersten drei Plus-Bus-Linien „Hoher Fläming“ im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Standard sind der einheitliche Stundentakt montags bis freitags an Schul- und Ferientagen, die gute Verknüpfung mit der Bahn bei einer Übergangszeit von höchstens 15 Minuten, Taktverkehr auch am Wochenende sowie hochwertig ausgestattete Busse mit bequemen Lehn-sitzen, kostenlosem WLAN und USB-Steckdosen. Schon im ersten Jahr nahmen im Schnitt zehn, in Brandenburg a. d. H. und Lehnin sogar zwischen 25 und 50 Prozent mehr Menschen den Plus Bus. Im zweiten Jahr des Praxisbetriebs fuhren 732.000 Kunden mit. Die Umsteigerzahl zum SPNV hat sich verdoppelt: Auf den Strecken zu den Bahnhöfen stiegen 37 Prozent mehr Fahrgäste zu. Das stärkt auch den Schienennahverkehr. Ziel ist es, den Plus Bus im gesamten Bundesland zu einer stabilen Säule des ÖPNV auszubauen und in allen Landkreisen zu etablieren. Die Fahrzeuge betreibt heute die kreiseigene Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH.



## Im Kleinbus am Hang

Die knapp 24.000 Einwohner zählende Gemeinde Alfter bei Bonn erstreckt sich teils über dicht besiedelte Hanglagen. Bevor der Rhein-Sieg-Kreis dort Kleinbuslinien einführte, hatten ein Anruf-Sammeltaxi im Schnitt zwei und eine Taxi-Bus-Linie etwa fünf Fahrgäste pro Tag. Der von der Regionalverkehr Köln betriebene „Hangbus Alfter“ fährt auf zwei Linien montags bis freitags im 30-Minuten- und samstags im 60-Minuten-Takt. Sonntags besteht zwischen zwei Ortsteilen weiterhin ein Taxi-Bus-Angebot. Mit unter der Woche durchschnittlich 450 beziehungsweise 590 Fahrgästen pro Tag waren die beiden regelmäßig fahrenden Kleinbuslinien nach nur einem halben Jahr im Vergleich zum vorherigen Angebot überaus erfolgreich. Viele Fahrgäste fahren im Kurzstreckenverkehr, wodurch sich Fahrgastspitzen entzerren und die Fahrzeuge im Linienverlauf gleichmäßig besetzt sind.

## Flexibel in der Fläche

Ein Beispiel für eine flexible Bedienform in der Fläche ist der Multibus, der seit 2003 im Kreis Heinsberg verkehrt – ein rein bedarfsorientiertes Angebot. Spätestens eine Stunde vor Antritt der Fahrt muss der Kunde bei der Multibus-Zentrale seinen Fahrtwunsch anmelden. Eine Software bündelt die verschiedenen Aufträge. Eingesetzt werden Kleinbusse der Westverkehr GmbH und von Taxiunternehmen. Vorab festgelegt sind nur die Halte zum Einstieg. Die Routen und die Ausstieghalte ergeben sich aus dem Bedarf der Kunden. Mit der Umstellung entstanden keine zusätzlichen Kosten. Jahr für Jahr wurde das System schrittweise erweitert. 2017 nutzten etwa 133.000 Fahrgäste das Angebot. Derzeit arbeiten Westverkehr und der Kreis Heinsberg als Aufgabenträger daran, den Multibus in der nächsten Stufe zu einem 24/7-Angebot weiterzuentwickeln – 24 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche.



## ZUR PERSON Kathrin Schneider

Kathrin Schneider (Foto, hier bei einer Pressekonferenz) ist seit 2014 brandenburgische Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung. Ein Jahr zuvor wurde sie zur Staatssekretärin im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft ernannt. Mehr als 25 Jahre arbeitete die diplomierte Agraringenieurin zunächst als Referentin, später als Referatsleiterin im Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung beziehungsweise Infrastruktur und Landwirtschaft. Lange Zeit ihrer Laufbahn war Kathrin Schneider parteilos. 2015 trat sie in die SPD ein.



## „Ich erwarte auch einen deutlichen Beitrag der Städte und Verkehrsunternehmen“

Kathrin Schneider zählt zu den Gästen der VDV-Jahrestagung in Potsdam. Die brandenburgische Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung wird in ihrer verkehrspolitischen Rede die Sichtweise ihrer Landesregierung darstellen. „VDV Das Magazin“ stellte vorab Fragen zu den drängenden politischen Themen, die die Verkehrsunternehmen im Land beschäftigen.

*Die Fördersumme für den ÖPNV in Brandenburg ist seit mehr als zehn Jahren konstant, während die Region Berlin/Brandenburg wächst und die Anforderungen an den Nahverkehr gestiegen sind – etwa durch wachsende Fahrgastzahlen. Wie könnte eine Lösung aussehen?*

» **Kathrin Schneider:** Die Lösung ist: mehr Züge, bessere Vernetzung zwischen Bus und Bahn, bessere Infrastruktur. Die finanzielle Unterstützung für den ÖPNV ist in den vergangenen Jahren gestiegen. Unser Investitionsprogramm umfasst 36 Millionen Euro. Dann kommt das Entwicklungskonzept „i2030“, das wir mit Berlin und der Bahn auf den Weg gebracht haben. Ab 2018 stehen dafür jährlich weitere zehn Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung. Darüber hin-

aus haben wir die Zuweisungen aus dem ÖPNV-Gesetz erhöht. In den Jahren 2017 bis 2022 gibt es 48 Millionen Euro mehr. Damit unterstützen wir vor allem die kommunalen Aufgabenträger, die Straßenbahnen oder O-Busse betreiben, bei der barrierefreien Modernisierung ihres Fuhrparks.

*Mit den bis 2022 zur Verfügung stehenden 48 Millionen Euro für die Förderung der Straßenbahnen hat die Landesregierung den Anfang gemacht. Die Verkehrsunternehmen benötigen jedoch längerfristige Planungssicherheit. Wie beurteilen Sie die Chance, dass diese Fördermittel verstetigt werden – vielleicht sogar auf höherem Niveau?*

» Die zusätzlichen Mittel für die Barrierefreiheit, die

der Landtag beschlossen hat, sind ein erster wichtiger Schritt für die Erneuerung der Fahrzeugflotte und schaffen auch Planungssicherheit. Die Verkehrsunternehmen sind damit in der Lage, Bestellungen für Neufahrzeuge zu veranlassen. Die Übernahme des Finanzierungsrisikos durch die Europäische Investitionsbank macht das Gesamtpaket noch sicherer. Es ist gut, dass sich die Städte Brandenburg, Cottbus und Frankfurt dafür zusammengetan haben. Aber auch in Strausberg und Schöneiche/Rüdersdorf wird es

neue Fahrzeuge geben. Unser Ziel ist, die Aufgabenträger auch weiterhin zu unterstützen. Ich erwarte aber auch einen deutlichen Beitrag der Städte und Verkehrsunternehmen für die Erneuerung ihrer Straßenbahnen.

*Wenn 2019 die Entflechtungsmittel auslaufen, fallen ein Jahr später insgesamt 54 Millionen Euro für die kommunale Verkehrsinfrastruktur in Brandenburg weg. Obwohl das Geld da ist, scheint das Thema für die Landesregierung nicht so dringend zu sein. Wie kommt das? Und wie könnten aus Ihrer Sicht die demnächst fehlenden 54 Millionen Euro aufgefangen werden?*

» Die Fortsetzung der Förderprogramme nach Ende des Entflechtungsgesetzes ist für uns sehr wichtig. Mit dem Nachtragshaushalt für 2018 und dem Eckwertebeschluss der Landesregierung zum Haushalt 2019/2020 wurde geklärt, dass die Mittel aus dem Entflechtungsgesetz ab dem Jahr 2019 mit Landesmitteln kompensiert werden. Die Gespräche zum neuen Haushaltsplan laufen, und ich bin zuversichtlich, dass auch der Landtag als Haushaltsgesetzgeber das unterstützen wird.

*Im Oktober haben die Deutsche Bahn sowie Berlin und Brandenburg „i2030“ – die Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in beiden Ländern – unterschrieben. Wie ist der Stand der Dinge, und wann rechnen Sie mit ersten Ergebnissen?*

» Wir sind inzwischen so weit, dass die Planungen im Rahmen des Projektes

„i2030“ beginnen können. Die Länder Berlin und Brandenburg werden dafür in diesem Jahr voraussichtlich insgesamt sechs Millionen Euro zur Verfügung stellen. Damit finanzieren wir die umfangreichen Prüf- und Planungsprozesse in den acht Korridoren. Projektgruppen werden die Varianten zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur analysieren. Erst die konkrete Planung sorgt für

Klarheit bei den Kosten und der Umsetzbarkeit. Das ist die Voraussetzung, um für die Investitionen einen Zeitplan zu erstellen. Unser Ziel ist, die Kapazitäten auf unseren Schienen deutlich zu verbessern, das wird einige Jahre in Anspruch nehmen. Auf kurzfristige Verbesserungen für die Pendlerinnen und Pendler haben wir uns kürzlich mit den Bahnunternehmen verständigt. Hier werden in den kommenden Monaten auf einigen Strecken die Kapazitäten erhöht.

*Seit 2017 dürfen Lang-Lkw im Regelbetrieb über Brandenburgs Straßenrollen – mit verhaltener Resonanz aus der Transportwirtschaft. Auf der Schiene könnte dagegen mehr Potenzial gehoben werden. Wie will die Landesregierung den Schienengüterverkehr stärken?*

» Lang-Lkw stellen keine Konkurrenz für den Schienengüterverkehr dar. Auf Lang-Lkw werden in der Regel Güter transportiert, die zuvor mit den normalen Lkw befördert worden sind. Aber ich gebe Ihnen Recht: Es sollten mehr Güter mit der Bahn an ihre Ziele gebracht werden. Der vom Bundesverkehrsministerium vorgelegte Masterplan Güterverkehr muss jetzt umgesetzt werden. Die Senkung der Trassenpreise ist dabei ein entscheidender Punkt. Wir setzen uns dafür ein, dass der kombinierte Verkehr gestärkt wird. Damit können Synergien in der Mobilitätskette gehoben werden. Wir haben die Entwicklung von Güterverkehrszentren gefördert und werden dies auch weiter tun. Wie ich gerade schon sagte, setzen wir uns sehr für den Ausbau der Schieneninfrastruktur ein. Das kommt aber nicht nur den Pendlern zugute, sondern auch dem Güterverkehr mit der Bahn.

## VDV begrüßt den Beschluss der Verkehrsminister



Der VDV hat den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz begrüßt, der sich für eine finanzielle Förderung der Städte und Kommunen ausspricht. So sollen Anreize geschaffen werden, die Luftqualität zu verbessern. „Für die notwendige Verkehrswende ist ein schnell umsetzbares Gesamtkonzept für nachhaltige Mobilität notwendig“, sagte VDV-Präsident Jürgen Fenske. Dafür müssten die ÖPNV-Systeme umfangreich erneuert und ausgebaut werden, weil ein zusätzliches Fahrgastwachstum in Großstädten und Ballungsräumen aufgrund der erreichten Kapazitätsgrenzen kaum noch möglich sei. Insofern sind die Finanzierungszusagen im Koalitionsvertrag aus VDV-Sicht wichtig, um den Öffentlichen Verkehr zu stärken.

## Bedarf wächst bei der Erhaltung und Modernisierung

2017 wurden erstmals die gesamten Mittel abgerufen, mit denen der Bund die Erhaltung und Modernisierung von Infrastruktur bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) fördert. Inklusive Ausgaberesten aus dem Vorjahr lag die Fördersumme aus dem Bundeshaushalt bei 27,7 Millionen Euro. Der VDV fragt die NE-Bahnen regelmäßig nach dem Erhaltungs-, Modernisierungs- und Ausbaubedarf bei ihrer Infrastruktur. Aktuell haben 60 Unternehmen 365 Maßnahmen zur Verbesserung ihres Schienennetzes gemeldet. Zwei Jahre zuvor waren es noch 250 Projekte. „Der deutliche Zuwachs an Projekten belegt auch, dass der Investitionsbedarf in die NE-Infrastrukturen weiter wächst“, so Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer Eisenbahnverkehr: „Wir müssen deshalb schnell mit dem Bund und den Ländern über eine Verbesserung der Förderung sprechen.“



# Mobilität mit Zukunft

Wie wirken sich die Klimaschutzziele und die neuen digitalen Möglichkeiten auf die Verkehrsbranche aus? Chancen und Herausforderungen werden vom 11. bis 13. Juni auf der VDV-Jahrestagung in Potsdam diskutiert.

Deutschlands Verkehrsunternehmen spüren Rückenwind. Das liegt an steigenden Fahrgastzahlen und positiven politischen Signalen aus der neuen Bundesregierung. Hinzu kommt ein wachsendes Bewusstsein in der Öffentlichkeit, dass Busse und Bahnen ihren Beitrag leisten können, die Luft- und Lebensqualität in den Städten zu verbessern. Die Aufbruchsstimmung spiegelt sich im Motto der diesjährigen VDV-Jahrestagung wider: „Öffentlicher Verkehr: Mobilität mit Zukunft“.



Martin Griefsner (l.) und Oliver Glaser sind die Geschäftsführer der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH.

Auf Einladung des VDV und der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH treffen sich namhafte Vertreter aus Wirtschaft, Politik und den Verbandsunternehmen drei Tage lang in der brandenburgischen Landeshauptstadt. Von Seiten der neuen Bundesregierung werden Andreas Scheuer, Minister für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie der Beauftragte für den Schienenverkehr, Staatssekretär Enak Ferlemann, erwartet. Die Sichtweise der brandenburgischen Politik vertritt Kathrin Schneider, Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung. Ebenfalls auf der Rednerliste steht der ehemalige Bundesfinanzminister Peer Steinbrück.

VDV-Präsident Jürgen Fenske sowie die Geschäftsführer der ViP, Oliver Glaser und Martin Griefsner, freuen sich schon, die Branche willkommen zu heißen. In diesem Rahmen soll auch der 111. Geburtstag der elektrischen Straßenbahn in Potsdam gefeiert

werden. „Darauf blicken wir stolz zurück und richten unseren Blick gleichzeitig in die Zukunft. Als fester Bestandteil des Potsdamer Lebens und Rückgrat unserer Verkehrsleistung leistet die Straßenbahn einen großen Beitrag zum Klimaschutz“, sagt Martin Griefsner: „Nun gilt es, auch im Busbereich die Zeichen der Zeit zu erkennen.“

## Unterschiedliche Anforderungen an ÖPNV

In Brandenburg erarbeitet der ÖPNV Lösungen unter ganz unterschiedlichen Bedingungen. Einerseits werden Leistungen in schrumpfenden ländlichen Regionen mit hohem Schülerverkehrsanteil erbracht. Andererseits „brummt es“ im Umland Berlins mit massiv steigenden Pendlerzahlen. Schließlich gilt es, die urbanen Mobilitätsbedürfnisse in den kreisfreien Städten zu sichern. „Gerade dort sind in den vergangenen Jahren große Probleme aufgelaufen, weil die Straßenbahnsysteme nur mit klarer finanzieller Unterstützung des Landes gesichert und weiterentwickelt werden können“, berichtet Oliver Glaser, der auch stellvertretender Vorsitzender des VDV Ost ist. Eine Grundlage konnte nun im vergangenen Jahr geschaffen werden. Denn im Landeshaushalt sind in den kommenden Jahren rund 40 Millionen Euro vorgesehen, um die Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen zu fördern. „Das ist ein erster wichtiger Schritt, dem weitere Schritte folgen müssen“, so Oliver Glaser, „denn für den Ersatz der überalterten Flotte wird eine kontinuierliche Förderung bis 2030 benötigt.“ Für den ländlichen Raum wird das Prinzip des „Plus Bus“ zunehmend adaptiert und jetzt auch



## TRAMS GEHÖREN SEIT 111 JAHREN ZU POTSDAM

In diesem Jahr feiert die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH einen besonderen Geburtstag: Seit 111 Jahren ist die Straßenbahn fester Bestandteil im Leben der Stadt. Heute befördern die Bahnen und Busse des Verkehrsunternehmens jährlich 33,7 Millionen Fahrgäste. Da die Bevölkerung der Landeshauptstadt kontinuierlich wächst, wurde im vergangenen Jahr das Streckennetz auf 337 Kilometer ausgebaut. Verlängert wurden auch acht Bahnen vom Typ „Combino“ – um zwei Mittelteile auf je 40 Meter. Zwölf Tatra-Trams wurden instandgesetzt, und seit Januar verkehren 24 Busse nach Euro-VI-Standard anstelle älterer Fahrzeuge. Als Nächstes gehen die Stadt Potsdam und die ViP die Themen Wachstum, Digitalisierung, Automatisierung und Decarbonisierung an. Schon jetzt fahren alle Straßenbahnen ausschließlich mit Ökostrom. [→ www.swp-potsdam.de/de/verkehr](http://www.swp-potsdam.de/de/verkehr)

vom Land gefördert. Direkte, vertaktete Verkehre mit besonderer Qualitätsanmutung erschließen neue Fahrgastpotenziale (siehe auch Beitrag Seite 9). Im Berliner Umland schließlich wird es nicht ohne den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gehen, wozu sich das Land Brandenburg zusammen mit dem Land Berlin und der Deutschen Bahn inzwischen auch klar verpflichtet hat.

## Abwechslungsreiches Programm

Um Themen wie diese wird es am Veranstaltungsort Dorint Hotel Sanssouci Potsdam ab 11. Juni gehen. Die Verkehrspolitik steht am 12. Juni im Mittelpunkt, dem Haupttag der Veranstaltung. Bevor sich drei parallele Foren den Themen ÖPNV/Mobility inside, Fachkräftemangel und der Widerstandsfähigkeit des Eisenbahnnetzes in Zeiten des Kli-

mawandels widmen, werden auch wieder Talente im ÖPNV geehrt. Am 13. Juni besteht die Möglichkeit, an drei Fachbesichtigungen teilzunehmen. Angesteuert werden der Potsdamer Kaiserbahnhof, der Bahntechnologie Campus Havelland (BTC) samt Olympischem Dorf sowie das Kompetenzzentrum für die Entwicklung von Straßen- und Stadtbahnen der Stadler Pankow GmbH.

Ausreichend Gelegenheit zum Austausch und Feiern wird es auf dem sportlich-eleganten Treffabend in der Schinkelhalle sowie auf dem Festabend in der Metropolis Halle des Filmparks Babelsberg geben.

Weitere Infos zur Jahrestagung gibt es unter: [www.vdv.de/jahrestagung.aspx](http://www.vdv.de/jahrestagung.aspx)

ANZEIGE

**VDV** Die Verkehrsunternehmen

**VDV-Jahrestagung**  
11. bis 13. Juni 2018 in Potsdam  
Stand 24

Die Zukunft der Mobilität gestalten.

Wie können wir Sie heute schon dabei unterstützen, die Herausforderungen der nächsten Jahre zu meistern? Informieren Sie sich über neue Technologien, Konzepte und Möglichkeiten in den Bereichen:

- Elektromobilität im ÖPNV
- Outsourcing betrieblicher Aufgaben
- Autonomes Fahren
- Mobility as a Service
- ID-based Ticketing und Open Payment
- Digitalisierung

sales@initse.com | www.initse.com

Projekt „Breisgau-S-Bahn 2020“:

# Von Flügelzügen und Eidechsen

S-Bahn – das ist über Deutschland hinaus das Markenzeichen für attraktiven Schienennahverkehr in Ballungsräumen und Millionenstädten. Anders in Deutschlands Südwesten: Dort bringt das Projekt „Breisgau-S-Bahn 2020“ die Qualitätsmerkmale Taktverkehr und Vernetzung von Bus und Bahn in ländliche Regionen. Es ist ein Jahrhundertprojekt, das gerade in die Schlussphase geht.

**D**as Höllental beginnt im Schwarzwald in Himmelreich. Es ist die Station mit diesem Namen, von der aus sich die Höllentalbahn durch enge Schluchten hinaufzwängt nach Hinterzarten und Titisee im Hochschwarzwald. Derzeit allerdings fährt sie nicht: mehrmonatige Betriebseinstellung wegen Bauarbeiten. Der Bahnhof Himmelreich ist eine Großbaustelle, alles andere als idyllisch-himmlisch. Wo sonst Reisende ein- und aussteigen, klaffen vor dem Bahnhofsgebäude im traditionellen Baustil der Schwarzwald-Bauernhöfe metertiefe Löcher. Ein überdachter Bahnsteig steht verwaist im Lehm, der Gleise beraubt. Die Masten der Oberleitungen liegen abseits als Schrott auf einem Lagerplatz. Auf den verbliebenen Schienen aber herrscht einsiger Betrieb. Zwei Bagger sind auf ihnen unterwegs. Der eine beseitigt Erdreich für die geplante Verlängerung eines Bahnsteigs, der andere transportiert Betonteile für neue Bahnsteigkanten.

Die Momentaufnahme aus dem Bahnhof Himmelreich ist Teil eines Puzzles, das Breisgau-S-Bahn 2020 heißt. Dort, am Eingang des Höllentals, wird der Kreuzungsbahnhof der eingleisigen Strecke so ausgebaut, dass sich hier künftig über 200 Meter lange Triebzüge fahrplanmäßig begegnen können. Hier und anderswo auch. Zum Beispiel in Kirchzarten und in Freiburg-Wiehre.

Es sind Vorbereitungen für eine leistungsfähige West-Ost-Achse der Bahn für Kaiserstuhl, Breisgau und Hochschwarzwald, ergänzend zur Nord-Süd-Strecke im Rheintal. Ein weitgehender Halbstunden-Takt zwischen Breisach ganz im Westen und Donaueschingen und Villingen-Schwenningen im Osten mit leistungsstarken Elektrotriebzügen – dies bildet die Basis für ein Gesamtkonzept des Öffentlichen Personennahverkehrs, das die weiteren Bahnlinien im Breisgau, die Busse in der Region und die Tram in der Stadt Freiburg, die „Stadtbahn“, vernetzt. „Wir wollen“, sagt Uwe Schade, einer der Geschäftsführer des Projektträgers Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg, „alles das, was eine S-Bahn auszeichnet, in die Region bringen.“ Und das mit aller Konsequenz: „Letztlich wollen wir den Bürgern ein derart gutes flächendeckendes Angebot mit Bus und Zug bieten, dass sie erst gar nicht auf die Idee kommen, sich ins Auto zu setzen.“

## Alternative zur vollen Straße

Die massenhafte Motorisierung war der erste Ansatz für das Konzept bereits in den 90er-Jahren des vorigen Jahrhunderts, als der Begriff der Verkehrswende noch gar nicht erfunden war. Es zeigte sich damals schon, dass das immer weiter wachsende Verkehrsaufkommen auf den Straßen kaum noch zu bewältigen war und nach Alternativen gesucht werden musste. „Das →

**200  
METER**

werden die Züge der Breisgau-S-Bahn lang sein, gebildet aus drei Einheiten. Unterwegs werden sie getrennt und fahren zu verschiedenen Zielbahnhöfen.



Ravenna-Viadukt: Das spektakuläre Bauwerk bildet das Herzstück der Höllentalbahn. Statt lokbespannter Doppelstockzüge rollen hier künftig die langen S-Bahnen auf dem Weg zwischen Himmelreich und Hinterzarten.



Im Bahnhof Himmelreich bleibt praktisch kein Stein auf dem anderen. Bahnsteige, Zugänge, Gleise und Oberleitungen werden von Grund auf saniert und modernisiert.

war eigentlich eine Zeit, in der keiner mehr so richtig an die Zukunft des teuren Schienenverkehrs glaubte, sondern alle auf den Bus setzten. Nicht nur die Kaiserstuhl-Bahnen, sondern auch die Höllentalbahn war zeitweise von der Stilllegung bedroht“, erinnert sich Schade. Doch in den beiden Landkreisen des Breisgaus und in der Stadt Freiburg gab es schon seit den 1970er-Jahren immer wieder gemeinsame Diskussionen über neue Verkehrskonzepte für die Region – unter Einbeziehung der Schienennetze. So entstand die Idee der Breisgau-S-Bahn, zunächst als Dieselnetz ergänzend zur elektrisch betriebenen Höllental- und Rheintalbahn, das neben der Verbindung Freiburg – Breisach den Kaiserstuhl, aber auch das Münstertal und das Elztal bediente. Ein Erfolgsmodell: „An einen elektrischen Betrieb war damals gar nicht zu denken – viel zu teuer. Doch die Fahrgastzuwächse lagen dann zwischen 200 und 400 Prozent. Das war deutlich mehr, als wir je geträumt hatten“, bilanziert Uwe Schade.

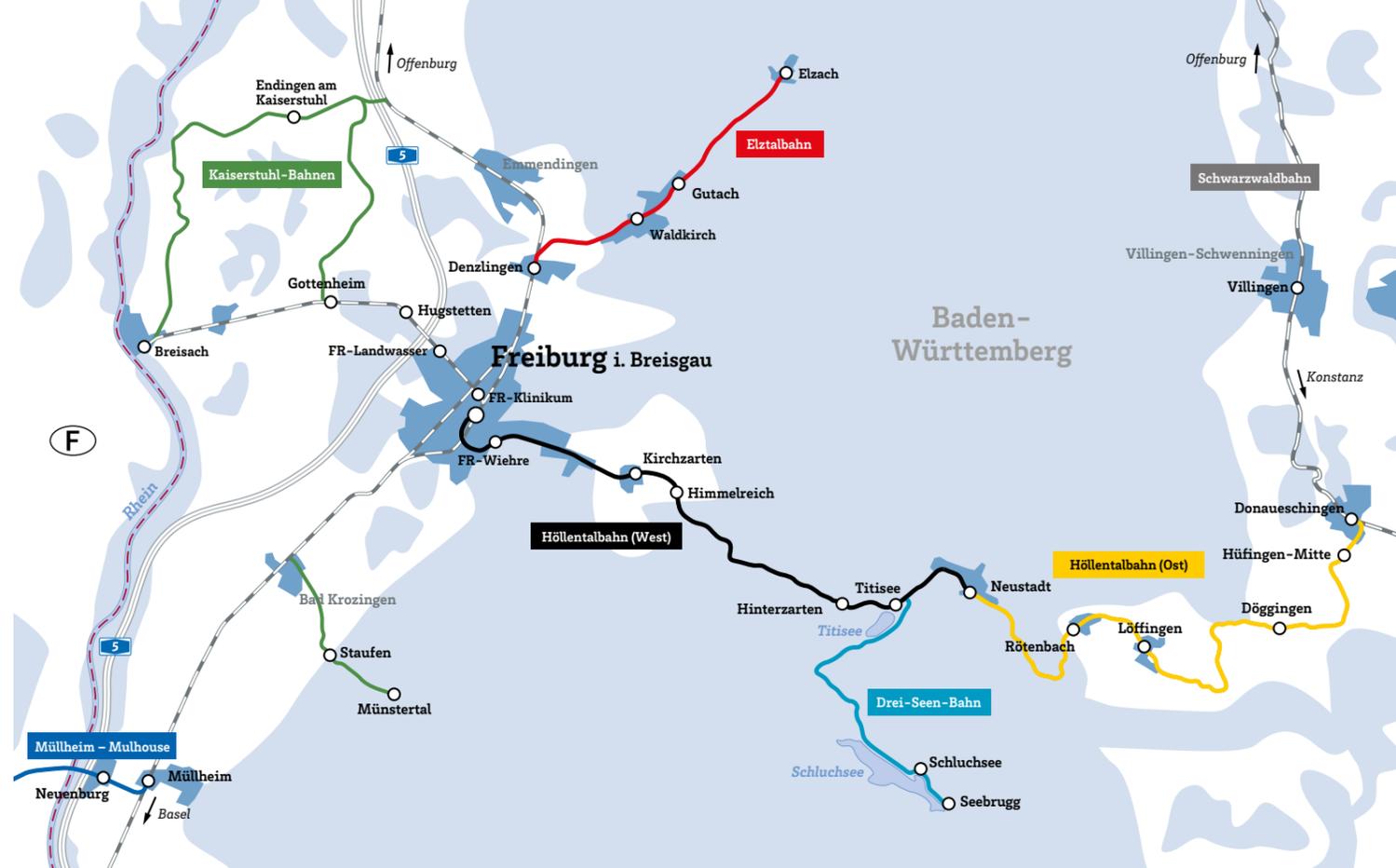
„Zug und Bus aus einem Guss“

Bereits Anfang des 21. Jahrhunderts zeigte sich, dass die Angebote trotz der Einführung eines Halbstunden-Takts und weiterer Verdichtungen des Fahrplans an die Kapazitätsgrenzen kamen. In enger Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs wurde vor zehn Jahren das Konzept 2020 entwickelt – „Zug und Bus aus einem Guss“. Schon bevor die Klimaschutz-Debatte begann, war klar, dass die Breisgau-S-Bahn nur im elektrischen Betrieb die steigenden Anforderungen erfüllen konnte. Derzeit läuft die Elektrifizierung von 130 Streckenkilometern, nicht nur rund um den Kaiserstuhl, sondern auch auf der Quer-Schwarzwald-Verbindung zwischen Neustadt und Donaueschingen. Elektrifizierung ist auch für die Bahnlinie

Ausgedient: Oberleitungsmasten und Fahrdrabt – zum Teil 80 Jahre alt – werden abgebaut und komplett erneuert.

im Elztal geplant; im Münstertal wurde sie bereits vor gut vier Jahren abgeschlossen. Ausgebaut wurde auch die Strecke Müllheim – Neuenburg, die Anschluss über den Rhein nach Mulhouse im Elsass herstellt.

Das Konzept erfordert – wie in Himmelreich – erhebliche Infrastruktur-Investitionen, insgesamt rund 380 Millionen Euro, an denen sich der Bund mit Mitteln der Gemeindeverkehrsfinanzierung (GVFG) und das Land kräftig beteiligen. „Mit dem massiven Ausbau der Schieneninfrastruktur erweitern wir die Reichweite des Nahverkehrs im Raum Freiburg erheblich. Die Menschen in der gesamten Region können sich heute schon auf einen modernen und noch attraktiveren Nahverkehr auf der Schiene freuen“, sagte Winfried Hermann, Verkehrsminister in Baden-Württemberg. Neben der Elektrifizierung, die auch eine vollständige Erneuerung der 80 Jahre alten Oberleitungen und Masten auf der Höllentalbahn umfasst, sind in erheblichem Umfang Gleisbauarbeiten notwendig, um die Streckengeschwindigkeit zu erhöhen, Bahnübergänge zu modernisieren und die Leit- und Sicherheitstechnik auf den neuesten Stand zu bringen. Alle Stationen – Bahnhöfe wie Haltepunkte – werden zudem barrierefrei ausgebaut. Derzeit sind umfangreiche Streckensperrungen notwendig, um die Baumaßnahmen zügig durchzuführen. Ein ausgeklügeltes Busangebot als Schienenersatzverkehr mit Express-Verbindungen und lokalen Linien soll Fahrgäste und auch Urlauber bei Laune halten. Schwarzwald-Feriengäste können mit ihrer Konus-Karte den gesamten ÖPNV in der Region nutzen, müssen nun allerdings sehen, wie sie auf der Straße zurechtkommen.



Dreifach-Züge

Zum Fahrplanwechsel im Dezember nächsten Jahres sollen wesentliche Teile des neuen Angebots in Betrieb sein. Gefahren wird auf der Achse zwischen West und Ost mit drei- und vierteiligen Coradia-Triebzügen von Alstom. Sie sollen je nach Verkehrslage in Dreifach-Traktion unterwegs sein und „geflügelt“ werden: So werden am Kaiserstuhl im Bahnhof Gottenheim aus Richtung Breisach und Endingen umsteigefreie Direktverbindungen mit Freiburg geschaffen, und im Hochschwarzwald werden Zugteile in Titisee sowohl nach Neustadt und Villingen als auch auf die Drei-Seen-Bahn zum Schluchsee geschickt. Den Betrieb der West-Ost-Route sicherte sich in der europaweiten Ausschreibung DB Regio, auf anderen Strecken der Breisgau-S-Bahn bleibt weiter die landeseigene SWEG, die Südwestdeutsche Verkehrs-AG, im Geschäft.



Reichlich Schotter: Der Bahnhof Freiburg-Wiehre wird umgebaut, damit sich hier S-Bahnen im Gegenverkehr ausweichen können.

Manche Baumaßnahme ist schon abgeschlossen. Im Bahnhof Kirchzarten wird zwar heftig gebaggert und gebaut, doch zwischen den beiden Gleisen ist ein Projekt bereits vollendet. Dort liegt ein flacher Steinhaufen vor einem sandigen Flecken, einer „Sandlinie“. Und daneben ein bisschen Gehölz, ein „Totholzhaufen“.

Was auf den ersten Blick wie eine nicht weggeräumte Baustellen-Hinterlassenschaft aussieht, ist tatsächlich Teil der Baumaßnahme: Hier wurde auf Geheiß der Naturschützer Lebensraum für Eidechsen geschaffen, für die an anderer Stelle im Bahnhof kein Platz mehr war.

Mehr Infos unter: [www.bsb2020.de](http://www.bsb2020.de)



# E-Bus-Branche in Aufbruchsstimmung

Batterieantrieb oder Brennstoffzelle? Rein elektrisch oder in Kombination mit Euro-VI-Diesel-Bussen? Wie genau die Zukunft eines elektromobilen ÖPNV aussehen wird, ist völlig offen. „Die“ Lösung gibt es nicht, darin waren sich die Teilnehmer der mittlerweile neunten Konferenz „Elektrobusse – Markt der Zukunft!“ in Berlin einig.

Der VDV als Organisator hat sich dabei kaum einen aktuelleren Rahmen für die Tagung wünschen können: Das Diesel-Urteil des Bundesverwaltungsgerichts lag erst wenige Tage zurück, ebenso die Ankündigung des BMU, über das Sofortprogramm „Saubere Luft“ eine Milliarde Euro zusätzlich für die Anschaffung von Elektrobusen sowie für die Umrüstung von Dieselnissen bereitzustellen. Und laut Koalitionsvertrag wollen Union und SPD unter anderem die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz deutlich aufstocken. „Ich spüre so viel Rückenwind wie selten für unsere Branche“, sagte vor diesem Hintergrund VDV-Präsident Jürgen Fenske in seiner Eröffnungsrede. Diesen gelte es zu nutzen – auch mit Blick auf die Elektrifizierung des ÖPNV auf der Straße. Gleichwohl brach der Vorstandsvorsitzende der Kölner Verkehrs-Betriebe eine Lanze für die modernen Euro-VI-Dieselnisse, eine aus seiner Sicht „hoch beachtliche Technologie, die wir noch brauchen“. Dennoch: „E-Busse werden die Zukunft sein.“

Dass es sich beim E-Bus-Markt tatsächlich um einen sehr dynamischen handelt, zeigte die Konferenz erneut – nicht

zuletzt anhand steigender Teilnehmerzahlen. Diese hatten einen Umzug nötig gemacht: 2018 fanden die Fachtagung und die angegliederte Elektrobus-Ausstellung Elekbü erstmals im Berliner Estrel-Hotel statt, das mehr Platz für die rund 550 Branchenvertreter sowie die 47 Aussteller bot. Letztere präsentierten unter anderem technische Innovationen aus dem Batterie- und Heizungsbereich. Größte Hingucker waren jedoch wie schon in den Vorjahren die ausgestellten Elektrobusse – dieses Mal neun an der Zahl. Ebenfalls zum ersten Mal bot ein „Boulevard der Ideen“ in der Messehalle Ausstellern die Gelegenheit, ihre Produktneuheiten in parallel stattfindenden Kurzvorträgen vorzustellen. Eines der 24 teilnehmenden Unternehmen: die Daimler-Tochter Evobus, die kurz zuvor ihren ersten E-Bus der Öffentlichkeit vorgestellt hatte.

Damit ist Evobus neben Sileo erst der zweite deutsche Hersteller von E-Bussen. Die Zurückhaltung deutscher Fahrzeugbauer in diesem Segment stieß während der Fachtagung immer wieder auf Kritik. „Wir brauchen diese Fahrzeuge jetzt“, forderte etwa Rainer Bomba in einer sei-

„Wir wollen die verschiedenen Technologien nicht gegeneinander ausspielen.“

Martin Schmitz, VDV-Geschäftsführer Technik

ner letzten Reden als Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. „Und nicht erst 2020 oder 2021.“ Bei der Umstellung auf E-Mobilität werde die Bundesregierung finanziell unterstützen: „In Zukunft wird es wesentlich mehr Geld für den ÖPNV geben“, kündigte er an. Bomba erinnerte zudem an die Alternativen zum reinen Batterieantrieb: „Auch die Brennstoffzelle hat Zukunft. Sie ist reif für die Serienproduktion im mobilen und stationären Bereich.“ Dass grundsätzlich technologieoffen gearbeitet werden müsse, forderte Thomas Kiel vom Deutschen Städtetag: „Wir wissen schließlich nicht, welche Technologie sich in Zukunft durchsetzen wird.“ Martin Schmitz, Geschäftsführer Technik beim VDV, ist überzeugt, dass es jedoch kein Entweder-oder geben wird. „Die Zukunft wird nicht einheitlich sein“, sagte er. „Und wir wollen die Technologien nicht gegeneinander ausspielen, sondern zeigen, dass es auf die einzelnen Einsatzgebiete ankommt.“

Guntram Pehlke, Präsidiumsmitglied im Verband kommunaler Unternehmen (VKU), wiederum betonte, dass Elektromobilität nicht automatisch mit grüner Mobilität einhergehe. „Jeder E-Bus, den wir ab 2020 auf die Straße setzen, ist mit grauem Strom unterwegs. Wir fahren dafür die Kraftwerke hoch, und damit gewinnen wir nichts“, so der Vorstandsvorsitzende der Dortmunder Stadtwerke DSW21. Die Emissionseinsparungen gegenüber dem Euro-VI-Diesel-Bus seien minimal. Eine Mahnung, die auch die Parlamentarische Staatssekretärin Rita Schwarzelühr-Sutter vom Bundesumweltministerium aussprach: „Wir dürfen nicht vergessen, dass das Thema Elektrifizierung nur positiv für den Klimaschutz ist, wenn wir die

Energie aus den Erneuerbaren beziehen. Wir müssen darauf achten, dass der Strom nicht nur ‚aus der Steckdose‘ kommt, sondern CO<sub>2</sub>-frei ist.“

## Umstellung beim Netzbetreiber anmelden

Emissionsfreier ÖPNV mit grünem Strom: „Die“ Lösung für dieses Ziel gebe es noch nicht – dafür aber viele offene Fragen. Das betonten die Referenten auf der Fachtagung immer wieder. Wann eignet sich die Depot-, wann die Zwischenladung von Batteriebusen eher? Und was ist mit dem Stromnetz? Dieses sei nämlich eines der größten Nadelöhere überhaupt, warnte Markus Dietmannsberger, Gesamtprojektleiter Elektrobus bei der Hamburger Hochbahn. „Den erforderlichen Betriebshofumbau müssen Sie bereits vier bis fünf Jahre vorher beim Netzbetreiber anmelden.“ Sein Erfahrungsbericht machte auch deutlich, dass sich längst nicht jeder Weg für jedes Verkehrsunternehmen eignet. Während Jens Conrad von der Regionalverkehr Köln GmbH von der Zuverlässigkeit und Reichweite des Brennstoffzellen-Busses schwärmte, stellt diese Technologie die Hamburger Hochbahn vor Herausforderungen: „In der Innenstadt können wir nicht die erforderlichen Sicherheitsabstände zu den Wasserstoff-Lagern einhalten“, beschrieb Dietmannsberger.

Doch egal, wo es hingehet: Letztlich habe der ÖPNV in Sachen Elektromobilität bereits eine enorme Entwicklung hinter und noch vor sich – so die einhellige Meinung. Und das sogar mithilfe der Autoindustrie: „Ich bin Volkswagen unendlich dankbar“, scherzte Prof. Dr. Stephan Rolfes, Vorstand der Stadtwerke Osnabrück. „Ohne VW wären wir nicht da, wo wir heute stehen.“



Mehr Infos unter:  
[www.ebuskonferenz.de](http://www.ebuskonferenz.de)



Auf den Podien wurde auch über die Herausforderungen der Umstellung auf E-Busse diskutiert (v. l.): VDV-Präsident Jürgen Fenske, Axel Volkery (Europäische Kommission), Staatssekretär Rainer Bomba und Guntram Pehlke (VKU)

# „Güter-Erzkönig“ nimmt Fahrt auf

Weniger Lärmmissionen, niedrigerer Energieverbrauch und bessere Wirtschaftlichkeit: Diese Anforderungen sollen die Güterwagen der Zukunft erfüllen. Eine Reihe von Prototypen wird derzeit in einem Zugverbund getestet.

Der Güterverkehr auf der Schiene soll dauerhaft wettbewerbsfähiger werden – so steht es im Masterplan Schienengüterverkehr. Politik, Güterbahnen und Hersteller stehen vor einer riesigen Kraftanstrengung: Schließlich geht es um nicht weniger als die grundlegende Modernisierung des Schienengüterverkehrs. Vor allem gilt es, die Akzeptanz in der Bevölkerung langfristig sicherzustellen – am besten durch möglichst leise Züge. Denn bis 2030 soll der Marktanteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Deutschland deutlich steigen.

Einer der ersten Schritte wurde jetzt gemacht: Seit Anfang März rollt ein sogenannter Demonstratorzug durch Deutschland. Was der Automobilindustrie ihre „Erzkönige“ sind – Vorderserienfahrzeuge im Testeinsatz –, gibt es damit jetzt auch auf der Schiene. Für das nicht geschulte Auge ein ganz normaler Güterzug, für Experten dagegen ein Technologieträger. Er hilft, Daten und Erfahrungen darüber zu sammeln, wie der Schienengüterverkehr zukunftsfähiger gemacht werden kann. Im Rahmen eines Forschungsauftrags stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dafür 17 Millionen Euro zur Verfügung. „Innovativer Güterwagen“ heißt das Projekt. Es ist das wahrscheinlich größte dieser Art seit einem Jahr-

zehnt und läuft noch bis Ende 2018. Eine Arbeitsgemeinschaft aus der Güterbahn DB Cargo sowie dem Waggonvermieter und

tet die Ergebnisse aus. „Dabei gewinnen wir wertvolle Erkenntnisse, wie praxistauglich einzelne Fahrzeuge und ihre Ausstattung sind“, erläutert Dr. Holger Schmidt, Leiter technisches Management bei DB Cargo. „Davon geht ein wichtiger Impuls aus für alle, die am Güterverkehr auf der Schiene beteiligt sind.“ Denn etwas Vergleichbares gab es vor allem für die vorwiegend mittelständisch geprägten Zulieferer und Hersteller vorher nicht. Zudem werden die Innovationen von unabhängiger Seite neutral bewertet. Alles in allem können Güterwagen, die leiser sind und über eine verbesserte Energieeffizienz niedrigere Betriebskosten verursachen, bald schneller auf die Schiene kommen. „Über Innovationen wollen wir die Schiene zum Rückgrat intelligenter und nachhaltiger Logistiklösungen machen“, sagt Dr. Heiko Fischer, Vorstandsvorsitzender der VTG.

Einige der im „Erzkönig“ eingereichten Wagen wurden erst im Oktober fertig. Der bunt gemischte Zugverbund besteht aus zwölf Prototypen verschiedener Bauarten sowie aus herkömmlichen Referenzwagen, die alle unterschiedlich beladen sind: voll, halbvoll, leer. Mit einer Ausnahmegenehmigung des Eisenbahnbundesamtes fährt der Zug zunächst durch Deutschland, ab August soll es auch durch die Nachbarländer gehen. Bis Ende des Jahres sollen mindestens 150.000 Kilometer zusammenkommen. „Dann können wir belastbare Aussagen zu Verschleiß und Wirtschaftlichkeit machen“, sagt Holger Schmidt. →

„Über Innovationen wollen wir die Schiene zum Rückgrat intelligenter und nachhaltiger Logistiklösungen machen.“

Dr. Heiko Fischer,  
Vorstandsvorsitzender VTG

Schienenlogistiker VTG mit Unterstützung von Hochschulen erprobt die neuen Wagen und Technologien verschiedener Hersteller und wer-

# 17 MILLIONEN

Euro hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Forschungsprojekt „Innovativer Güterwagen“ zur Verfügung gestellt.



Der Autotransporter verfügt über eine flexibel anpassbare obere Ladefläche und unten über verstellbare Elemente.



Auf dem Testgelände in Wegberg-Wildenrath wurden an einem VTG-Kesselwagen die Lärmschürzen der TU Berlin und der RWTH Aachen erprobt.



DB Cargo entwickelte den multifunktionalen sechsachsigen Flachwagen für den Transport von Stahlprodukten und Containern.

Für den Erprobungsverkehr wurden in Europa häufig eingesetzte Gattungen zusammengestellt (siehe Infografik), darunter ein sechsachsiger Flachwagen für den Transport von Stahlprodukten, ein vierachsiger Kesselwagen mit erhöhtem Fassungsvermögen, ein aus zwei Einheiten bestehender Autotransporter sowie ein 80-Fuß-Intermodalwagen zum Transport von Containern. Alle Wagen wurden neu konstruiert. Ausgelegt sind die Neuentwicklungen nicht nur für höhere Kapazitäten, sondern auch für größtmögliche Flexibilität im Alltag. So kann der Flachwagen Container und nach einem kurzen Umbau auch Stahlcoils transportieren. Das erspart Leerfahrten. Mit dem Autotransporter können je nach Bedarf entweder flache Sport- oder Kleinwagen oder hohe Geländewagen und Kleintransporter auf die Schiene gehen.

**Innovationen senken die Produktionskosten**

Zur technischen Ausstattung gehören innovative Komponenten, die noch vor ihrem Marktdurchbruch stehen. Dazu zählen beispielsweise eine elektro-pneumatische Bremse – sie erlaubt es, den Zug energieeffizienter zu fahren –

sowie leise Radsätze mit Schallabsorbieren. Zusammen mit der Flüsterbremse reduzieren sie Laufgeräusche dort, wo sie entstehen. Hinzu kommen wagentypische Eigenschaften wie eine besonders gewichtssparende Bauweise sowie zwei Varianten automatischer Kupplungen. Untersucht werden auch Möglichkeiten, den Einsatz der Fahrzeuge per GPS wirtschaftlicher zu steuern und die Ladung mithilfe von Sensoren zu überwachen. Im Regelbetrieb können solche technischen Innovationen dazu beitragen, die Kosten je Fahrzeug und damit die gesamten Produktionskosten im Schienengüterverkehr zu senken. Erhöht wird gleichzeitig die Umweltverträglichkeit – neben der Wirtschaftlichkeit ebenfalls ein wichtiger Punkt im Masterplan.

Bevor es auf die Strecke ging, haben die innovativen Güterwagen im Eisenbahn-Prüfcenter Wegberg-Wildenrath bei Aachen bereits eine Reihe von Untersuchungen durchlaufen. Im Auftrag des BMVI wurden beispielsweise die Lärmemissionen und Energieverbräuche der Fahrzeuge gemessen. „Die neuen Konstruktionen zeigten in Verbindung mit den innovativen Komponenten erste gute Effekte“,

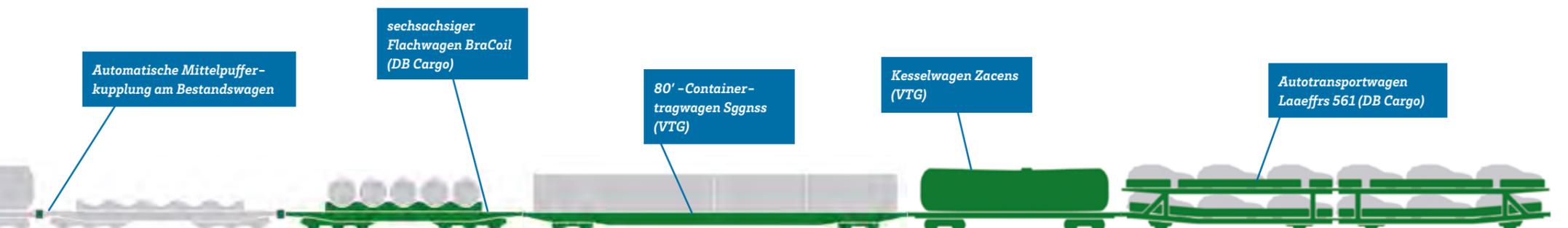
berichtet Holger Schmidt. Drei von vier Wagengattungen unterschritten den aktuell gültigen Lärmgrenzwert für Neufahrzeuge um teilweise deutlich mehr als fünf Dezibel (A). Aufgrund der Leichtbauweise der Wagen muss die Lokomotive weniger arbeiten. Auch das senkt Betriebskosten und erhöht die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Lkw.

**Erste Bilanz wird auf der Innotrans vorgestellt**

Während der Erprobung auf europäischen Schienen werden diese Messungen fortgesetzt. Eine Zwischenbilanz des gesamten Projekts soll im September zur Innotrans vorgestellt werden. Dann unterbrechen die innovativen Güterwagen ihre Rundläufe, um für einige Tage auf dem Messegelände zu gastieren. Zum Jahresende erfolgt dann die komplette Auswertung des Projekts.



Mehr Infos unter:  
[www.innovativer-gueterwagen.de](http://www.innovativer-gueterwagen.de)



ANZEIGE



**InnoTrans 2018**

18.–21. SEPTEMBER · BERLIN

Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik  
Innovative Komponenten · Fahrzeuge · Systeme

[innotrans.de](http://innotrans.de)



**THE FUTURE OF MOBILITY**

Kontakt  
Messe Berlin GmbH  
Messedamm 22 · 14055 Berlin  
T +49 30 3038 2376  
F +49 30 3038 2190  
[innotrans@messe-berlin.de](mailto:innotrans@messe-berlin.de)



Seit Dezember 2017 können in Zürich auch Trams die Hardbrücke überqueren. Die Linie 8 konnte somit bis Zürich-West verlängert werden – die erste direkte Straßenbahnverbindung in das Quartier.

# Wo ÖPNV zum guten Ton gehört

Ein Anteil des Öffentlichen Verkehrs von 41 Prozent am Modal Split: Zürich gilt international als Vorzeigestadt in Sachen ÖPNV. Nach Nordjütland, Kopenhagen und Wien blickt „VDV Das Magazin“ in der aktuellen Ausgabe deswegen in Richtung Schweiz. Was ist das Geheimnis für den Erfolg?

**B**esuch aus dem Ausland ist für Hans Konrad Bareiss keine Seltenheit. Regelmäßig empfängt der Bereichsleiter Markt der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) internationale Fachleute. Sie wollen von ihm wissen, was die Schweizer Großstadt anders macht in Sachen ÖPNV. Ein Anteil von 41 Prozent am Modal Split ist schließlich nicht ohne Weiteres zu erreichen. Oder?

„Zu einem großen Teil liegt das am gesellschaftlichen Umfeld. Der Öffentliche Verkehr ist in der Schweiz einfach sehr gut positioniert“, erklärt Hans Konrad Bareiss. „Es gehört fast schon zum guten Ton, mit dem ÖPNV unterwegs zu sein.“ Diese hohe Akzeptanz zeigt sich in den Zahlen. Während der Anteil des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) am Modal Split in Zürich 41 Prozent beträgt, kommt der motorisierte Individualverkehr nur auf 25 Prozent. Zum Vergleich: 2000 erreichte dieser noch 40 Prozent, der ÖV 30 Prozent. Spätestens in sieben Jahren soll das Auto sogar nur noch ein Fünftel des Modal Split ausmachen. Dieses Ziel gibt das 2012 in Kraft getretene Aktionsprogramm „Stadtverkehr 2025“ vor – das zu einem guten Teil auf dem Ergebnis eines Volksentscheids fußt. Und das sei mehr oder weniger ein zweiter wichtiger Grund für den Erfolg des ÖPNV, so Bareiss: der Bürgerwille, der die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsnetzes schon vor Jahrzehnten geprägt hat.

**Bürgerwille bringt Tram auf den Weg**  
1973 etwa lehnten die Zürcher in einer Volksabstimmung den Bau einer U-Bahn ab. „Zu teuer“, befürchteten sie unter anderem. Eine Lösung für die

Probleme des zunehmenden Autoverkehrs musste trotzdem her. Verwaltung und Politik suchten einen Kompromiss, schlugen am Ende die Aufwertung und Beschleunigung der Straßenbahn mit eigener Trasse und Vorrangschaltung an Ampeln vor. Der Kraftfahrzeug-Verkehr sollte zugunsten des Öffentlichen Verkehrs eingeschränkt werden. Dieses Mal votierten die Bürger deutlich mit „Ja“.

Dieser Kompromiss bilde noch heute die Grundlage für die Arbeit der Verkehrspolitik sowie der VBZ, so Bareiss. „Der Konsens hält seit 40 Jahren, und wir arbeiten zusammen mit der Verwaltung am gemeinsamen Ziel.“ Mit- und nicht gegeneinander – das sei wichtig, findet der Bereichsleiter. Egal, ob ÖV-Verantwortlicher oder Fachmann für den Straßenbau: „Wir verfolgen alle dasselbe Ziel – und zwar nicht gegen die Autofahrer, sondern für eine Optimierung der gesamten Mobilität in der Stadt.“

Diese Einstellung hat dem Öffentlichen Verkehr in Zürich seit den 1970er-Jahren den Rücken gestärkt. Die VBZ bauten Angebot und Netz konsequent aus. Die Zahl der zurückgelegten Kurskilometer im Stadtgebiet stieg auf zuletzt 24,7 Millionen pro Jahr – 1,35 Millionen mehr als noch 2007. Und die Entwicklung geht weiter – im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie „Züri-Linie 2030“, die ihrerseits einen Teil von „Stadtverkehr 2025“ bildet. Der Ausbau ist dabei nicht nur nötig, um das Auto im Modal Split weiter zurückzudrängen. Auch das Einwohnerwachstum macht ein „Mehr“ an ÖPNV nötig. Aktuell leben etwa →

**41**  
**PROZENT**

beträgt der Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split in Zürich. Das Auto erreicht nur 25 Prozent.

415.000 Menschen in Zürich, 2030 könnten es der Stadtverwaltung zufolge 500.000 sein. Die Zahl der VBZ-Fahrgäste soll bis dahin von aktuell 324 Millionen auf 424 Millionen steigen.

Um dennoch eine umweltfreundliche und vor allem stadtverträgliche Mobilität sicherzustellen, wurden in „Stadtverkehr 2025“ sechs Ziele festgelegt: Neben der Verschiebung im Modal Split sollen unter anderem die Attraktivität von ÖPNV,

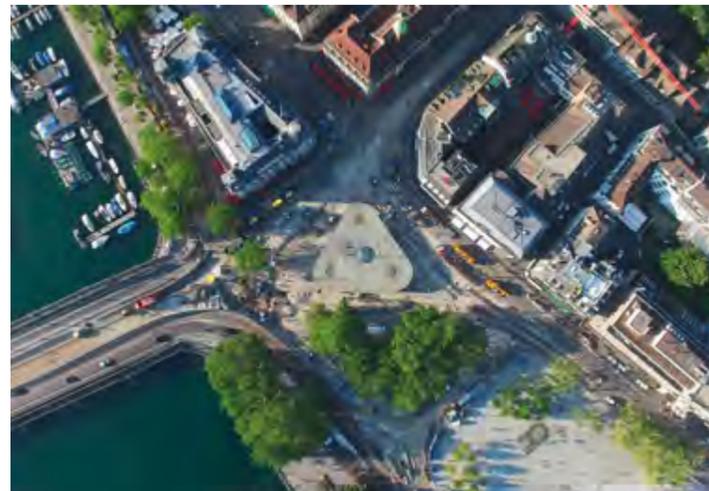
Fuß- und Radverkehr verbessert sowie die Qualität des öffentlichen Raums gesteigert werden. Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch sollen sinken.

Bei den VBZ mündet all dies in einer langen Projektliste. Eine zentrale Maßnahme wurde gerade erst abgeschlossen: Im Dezember 2017 ging die neue Tramstrecke über die Hardbrücke (Foto S. 24/25) in Betrieb, auf der bislang nur Busse und Autos fahren konnten. Der Ausbau ermöglichte wiederum die Verlängerung der Tramlinie 8. Damit gibt es erstmals eine direkte Straßenbahnverbindung zwischen dem aufstrebenden Quartier Zürich-West und dem wichtigen, altstadtnahen Verkehrsknotenpunkt Stauffacher. Ein weiteres Leuchtturmprojekt, so Bareiss, sei die geplante Rosengartentram. „Dabei handelt es sich um zwei neue Linien, die Zürich-Nord und -West direkt und umsteigefrei miteinander verbinden“, erklärt der Bereichsleiter Markt. „Das entlastet die Innenstadt.“ Und auch die Elektrifizierung wollen die VBZ weiter vorantreiben. Dank des O-Bus-Systems werden bereits heute 80 Prozent aller Leistungen elektrisch erbracht – spätestens 2030 sollen es 100 Prozent sein. Aktuell erprobt das Verkehrsunternehmen deswegen einen neu entwickelten Batterie-O-Bus, der den Strom je nach vorhandener Infrastruktur aus der



Fahrleitung oder einer Batterie bezieht („In Motion Charging“). Und auch ein reiner Batteriebus soll nach einjährigem Testbetrieb noch in diesem Mai in Betrieb gehen; weitere acht sollen folgen.

Für Hans Konrad Bareiss steht fest, dass der ÖPNV mit solchen Maßnahmen gegenüber dem Auto weiter an Boden gut machen wird – und an der Vision einer zukunftsfähigen Mobilität maßgeblich mitwirkt. „Wo wir fahren, lebt Zürich“, zitiert er das Motto der VBZ. „Man könnte auch sagen: Wir verkaufen Lebensqualität.“



**ÖPNV-FINANZIERUNG IN ZÜRICH**

Die Verkehrsunternehmen im Kanton – die VBZ sind eines von 50 – führen ihre Erträge dem Zürcher Verkehrsverbund ab. Im Gegenzug ersetzt der ZVV den Betriebsaufwand. Knapp zwei Drittel der Kosten werden über die Ticketentnahmen gedeckt. Die restlichen Mittel stammen aus Bundesmitteln sowie vom Kanton und den 171 Gemeinden im Großraum Zürich.

Für Hans Konrad Bareiss steht fest, dass der ÖPNV mit solchen Maßnahmen gegenüber dem Auto weiter an Boden gut machen wird – und an der Vision einer zukunftsfähigen Mobilität maßgeblich mitwirkt. „Wo wir fahren, lebt Zürich“, zitiert er das Motto der VBZ. „Man könnte auch sagen: Wir verkaufen Lebensqualität.“

Für Hans Konrad Bareiss steht fest, dass der ÖPNV mit solchen Maßnahmen gegenüber dem Auto weiter an Boden gut machen wird – und an der Vision einer zukunftsfähigen Mobilität maßgeblich mitwirkt. „Wo wir fahren, lebt Zürich“, zitiert er das Motto der VBZ. „Man könnte auch sagen: Wir verkaufen Lebensqualität.“



Mehr Infos zu „Stadtverkehr 2025“ gibt es unter: [bit.ly/2IO1PLa](http://bit.ly/2IO1PLa)

Das „Bellevue“ (Foto o. und u.) ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt am Südende der Altstadt. Hier wurden 2015 Gleise, Weichen und Straßenbelag erneuert.

**Gesucht: Kreative Eisenbahnerinnen**

Sie denken die Bahnschranke weiter, entwerfen neue Lichtkonzepte oder entwickeln innovative Apps: In der Eisenbahnbranche arbeiten viele Frauen an der Mobilität von morgen. Die Allianz pro Schiene sucht nun die Beste und Tatkräftigste von ihnen und vergibt dafür erstmals den „Innovationspreis Mobilitätsgestalterin“. Noch bis zum 30. Juni können Unternehmen Mitarbeiterinnen für den Preis nominieren. Zudem können sich Eisenbahnerinnen selbst für den Preis vorschlagen. „Die Mobilität braucht den weiblichen Blick. Und deshalb wollen wir Frauen sichtbar machen, die allein oder im Team an einer Verbesserung des Systems Eisenbahn arbeiten“, so die beiden Sprecherinnen des Frauennetzwerks der Allianz, Carmen Maria Parrino (Abellio Rail Mitteldeutschland) und Alexandra von Oy (Bombardier Transportation). Die Gewinnerin wird am 19. September auf der Innotrans in Berlin vorgestellt. In der Jury sitzen neben dem VDV auch der Verband der Bahnindustrie, der Verkehrsclub Deutschland, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, der Verband der Eisenbahningenieure, der Verband deutscher Ingenieure, die Uni Stuttgart, der Schweizer Verband öffentlicher Verkehr und das Frauennetzwerk der Allianz pro Schiene als Organisator des Wettbewerbs. [bit.ly/2IzkLOE](http://bit.ly/2IzkLOE)



ANZEIGE



**Effizienz für Busse und Bahnen**

Fahrgäste zuverlässig und sicher ans Ziel bringen, dabei Energie sparen und Emissionen reduzieren: Fahrzeuge im Stadt- und Regionalverkehr müssen vielfältige Anforderungen erfüllen. Voith bietet Ihnen optimal auf Ihre Einsätze angepasste

Lösungen: Automatgetriebe und Hybridsysteme für Busse; Radsatzgetriebe, Frontsysteme und Scharfenberg Kupplungen für Stadt- und Straßenbahnen. Damit Ihre Fahrzeuge effizient und umweltschonend in Bewegung bleiben.

# Klick und weg

App öffnen, Haltestelle auswählen, einsteigen, fertig: Seit Anfang März testet der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) einen neuen elektronischen Tarif, der den Kunden vieles erleichtern soll. Aktuell sind rund 8.000 Kunden bei „Nextticket“ registriert. Auch „VDV Das Magazin“ hat mitgemacht.

„Der Test zeigt uns, dass die Fahrgäste die Tarifidee gut annehmen und innovationsbereit sind.“

Dino Niemann, VRR-Pressesprecher



**1 Einchecken**  
Per GPS ermittelt die Nextticket-App direkt beim Öffnen den Standort des Nutzers. Alle infrage kommenden Haltestellen werden in einer Liste dargestellt, aus der der Nutzer seinen Einstiegsort auswählt. Zudem kann er für bis zu vier erwachsene Mitreisende ein Ticket erwerben.



**2 Bestätigen**  
„VDV Das Magazin“-Redakteurin Elena Grawe klickt auf OK; der Ticketkauf ist abgeschlossen. Noch verharret der Preis bei null Euro. Wer doch nicht fahren will, kann direkt wieder auschecken. Erst, wenn bis zum Check-out tatsächlich eine Strecke zurückgelegt wurde, fallen Kosten an.



**3 Unterwegs**  
Während der Fahrt kann sich der Nutzer über den aktuellen Fahrpreis informieren. Dies wird vor allem dann interessant, wenn die Testphase zwei mit kilometerbasierter Abrechnung startet. Laut VRR soll der neue Tarif den alten indes nur ergänzen – nicht ersetzen.



**4 Check-out**  
Nach jeder Fahrt checkt der Nutzer aus. Der angegebene Fahrpreis ist nur vorläufig. Sollten an diesem Tag etwa noch weitere Fahrten hinzukommen, verbucht die App automatisch ein 24-Stunden-Ticket. Die Abrechnung fällt entsprechend günstiger aus.

Ein Freitagmittag im April, Hauptbahnhof Gelsenkirchen. Zusammen mit VRR-Pressesprecher Dino Niemann warte ich als „VDV Das Magazin“-Redakteurin auf die Regionalbahn, die uns nach Bochum bringen soll – eine Fahrt durch zwei Tarifzonen im VRR-Gebiet. Bislang noch ohne Ticket, dafür aber mit der Nextticket-App auf dem Handy, die ich mir am Vortag heruntergeladen und für die ich mich als Testnutzer registriert habe. „Wir wollen vor allem Gelegenheitskunden den Zugang zum ÖPNV erleichtern“, erklärt Dino Niemann den Hintergrund des neuen Systems. Also all jenen, die weder Monats- noch Jahresticket haben und die die Angebote des VRR nicht täglich nutzen.

Ich zücke mein Smartphone und öffne die Anwendung, die nach gut einjähriger Entwicklungszeit seit März in den Appstores erhältlich ist. Ein Klick auf das „Check-in“-Symbol und dann auf die Haltestelle „Gelsenkirchen Hbf“ (siehe auch Bilderstrecke). Die Voreinstellungen passen: ein Erwachsener, Zweite Klasse. Einmal auf „OK“

gedrückt – das Ticket ist gekauft. Das ging schnell, und als der Abellio-Zug nur wenige Sekunden später an Gleis 25 einfährt, steige ich mit gültigem Ticket ein. Der Vorteil für VRR-Gelegenheitskunden: Sie müssen nicht überlegen, ob sie ein Ticket der Preisstufe A oder B benötigen oder vielleicht doch nur eine Kurzstrecke. Das berechnet die App später automatisch.

Der Zug fährt los. „2,70 Euro“ stehen als aktueller Preis am ersten Haltbahnhof im Display. Bei Bochum-Hamme springt er auf 5,90 Euro – wir haben die Grenze zu Stufe B überquert. Noch gelten auch beim VRR-Nextticket die bekannten Tarife, sagt Pressesprecher Niemann. Am 1. Juni soll jedoch die zweite Testphase starten. Auch dann checken die Fahrgäste vor dem Einstieg ein, die Abrechnung soll aber kilometergenau erfolgen. 20 Cent pro gefahrenem Kilometer sind geplant, zuzüglich eines Festpreises von 1,40 bis 1,45 Euro pro Fahrt. Bei 15,30 Euro soll eine Preisbremse greifen – analog zum Einzelticket der teuersten Preisstufe D.

„Insgesamt wird es ein gerechterer Tarif“, ist Niemann überzeugt. „Und mit dem Test wollen wir herausfinden, wie er angenommen und unter welchen Voraussetzungen er genutzt wird.“ Die Resonanz sei so gut, „dass die angestrebten Nutzerzahlen zur Auswertung des Pilotprojekts erreicht werden“. Zudem läuft eine begleitende Marktfor-schung unter circa 3.000 Teilnehmern – die Rücklaufquote der Fragebögen liegt bei über 50 Prozent. Niemann ist zu-frieden: „Das zeigt uns, dass die Fahrgäste die Tarifidee gut annehmen und sich einbringen.“ Auch auf technischer Seite laufe der Test gut – selbst wenn hier noch die Datenqualität erhöht werden soll. Etwa in den unterirdischen Stationen der U-Bahnen, in denen das Einchecken wegen des fehlen-den oder schlechten GPS-Signals nicht immer funktioniert. Die Haltepunkte wurden deswegen mit sogenannten Bea-cons ausgestattet, die die Standortermittlung per Bluetooth ermöglichen. Wer dies nicht nutzen will, sollte am besten schon vor Betreten der U-Bahnstation einchecken. Im oberirdischen Regionalzug funktioniert die App jedoch

tadellos. Mittlerweile haben wir den Bochumer Hauptbahn-hof erreicht – Endstation. Ich klicke in der App auf „Aus-checken“. Der Endpreis wird angezeigt: weiterhin 5,90 Euro. Damit habe ich gerade eine der insgesamt über 15.000 Fahr-ten zurückgelegt, die die Tester in den ersten sechs Wochen über Nextticket gebucht haben. Und als Ortsfremde gefüllt mir der unkomplizierte Ticketkauf, der sich innerhalb we-niger Sekunden erledigen lässt. Wie es mit dem System je-doch weitergeht, ist noch offen. Bis Ende August läuft der Test. Über das weitere Vorgehen wollen die VRR-Unter-nehmen sowie die Politik ab Herbst entscheiden. Niemann: „Wir legen mit dem Praxistest die Grundlage, um zukünftig Tarifgrenzen innerhalb des VRR sowie zwischen den Ver-bänden für die Kunden unwichtiger werden zu lassen.“

Mehr Infos gibt es unter:  
[www.nextticket.de](http://www.nextticket.de)



## Jäger der versunkenen Lok

Sie gilt als die älteste noch existierende Dampflok Deutschlands – und doch hat sie kein lebender Mensch je zu Gesicht bekommen. 1852 in Karlsruhe gebaut, sollte die Lok „Der Rhein“ über den Wasserweg zu ihrem Einsatzort auf der Bahnstrecke Düsseldorf-Elberfeld transportiert werden. Doch in schwerem Sturm stürzte sie bei Germersheim (heutiges Rheinland-Pfalz) in den Rhein – und schien verloren. Bis jetzt. Noch in diesem Jahr will ein Team aus engagierten Eisenbahn-Fans das Stück deutscher Industriekultur bergen – und zwar am 21.

Oktober 2018. Doch das kostet. Rund 500.000 Euro werden für Bergung, Transport und Restauration veranschlagt. Deswegen sind die „Jäger der versunkenen Lok“ auf der Suche nach Spenden. Uwe Breitmeier, Vorstandsvorsitzender der Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein (r.), sowie der pensionierte Lokführer Horst Müller (l.), der sich schon lange für das Vorhaben einsetzt, drücken schon einmal die Daumen, dass das Geld zusammenkommt. Und dass sie ihrem Traum endlich ein Stück näher rücken.

→ [www.startnext.de/jaeger-der-versunkenen-lok](http://www.startnext.de/jaeger-der-versunkenen-lok)



### 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](mailto:info@vdv.de),  
Internet: [www.vdv.de](http://www.vdv.de)

#### Redaktion VDV:

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

#### Anschrift der Redaktion:

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

#### Realisierung, Text und Redaktion:

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

#### Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

#### Projektleitung und Anzeigen:

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

#### Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

#### Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

#### Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2018

### Termin

**12. bis 14. Juni 2018**  
**Transports Publics 2018**  
– European Mobility  
Exhibition in Paris



Alle zwei Jahre findet in Paris die europäische Messe für Produkte des Öffentlichen Verkehrs mit Konferenzprogramm statt. Sie versteht sich als europäischer Treffpunkt des nachhaltigen Verkehrs.

→ [www.transportspublics-expo.com](http://www.transportspublics-expo.com)

### Termin

**28. bis 29. Juni 2018**  
**7. Eisenbahnbetriebs-**  
**leiterkongress in Kassel**



Angesichts steigender Anforderungen an diesen Beruf veranstaltet der VDV den 7. Fachkongress für Eisenbahnbetriebsleiter. Es werden aktuelle, in der betrieblichen Praxis bedeutsame Themen behandelt. Dies umfasst auch technische und rechtliche Fragestellungen.

→ [www.vdv.de/termine.aspx](http://www.vdv.de/termine.aspx)

Die nächste Ausgabe von  
„VDV Das Magazin“  
erscheint Anfang Juli 2018.

#### Bildnachweise:

**Titelmotiv:** iStock/Geber86  
BVG/Andreas Süß (4/5); Markus Bollen (2, 18, 19); Deutsche Bahn (17); Deutsche Bahn/VTG (2, 20, 21, 22, 23); Fotolia/spql (6/7); Fotolia/Ithan Balta (2, 15); Fotolia/ldprod (28/29); Fotolia/David J. Engel (30); Fotolia/pure-life-pictures (30); Dr. Christoph Groneck (8, 9); Lars Haberl/AD HOC PR (2, 28, 29); iStock/Nikada (11); Eberhard Krummheuer (16, 17); Jürgen Müller (9); picture alliance/Maurizio Gambarini (10); Projektbüro „Jäger der versunkenen Lok“ (30); Regiobus Potsdam Mittelmark (8, 9); VBZ (24/25, 26); VDV (2, 3, 7, 8, 9, 12, 13); ViP Verkehrsbetrieb Potsdam (13); ViP/Karoline Wolf (12)

„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.

Für Anregungen, Themenvorschläge, Lob und Kritik erreichen Sie uns unter: [vdv-magazin@adhocpr.de](mailto:vdv-magazin@adhocpr.de)



**Mobility inside**  
alles einfach nutzen



[www.mobilityinside.de](http://www.mobilityinside.de)

# Wir bringen die Zukunft in Ihre Stadt.

Die moovel Group bietet eine innovative Mobilitäts-App für Ihre Stadt – im individuellen Design Ihres Verkehrsunternehmens oder -verbunds.

## Multimodalität

Einfacher Zugang zu Bus, Bahn, Mietfahrrad, Carsharing oder Taxi in Ihrer Stadt.

## Echtzeitinformation

Übersichtliche Anzeige aller Verbindungen und Abfahrtszeiten in Echtzeit, wo immer verfügbar.

## Ticketing

Schneller, bargeldloser Ticketkauf direkt in der App.

