

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 02 | 2019

Europa als Chance

Wie Mobilität und Logistik von internationalen Lösungen profitieren **Seite 6**

70 Jahre Grundgesetz: Gesicht zeigen für die Verfassung

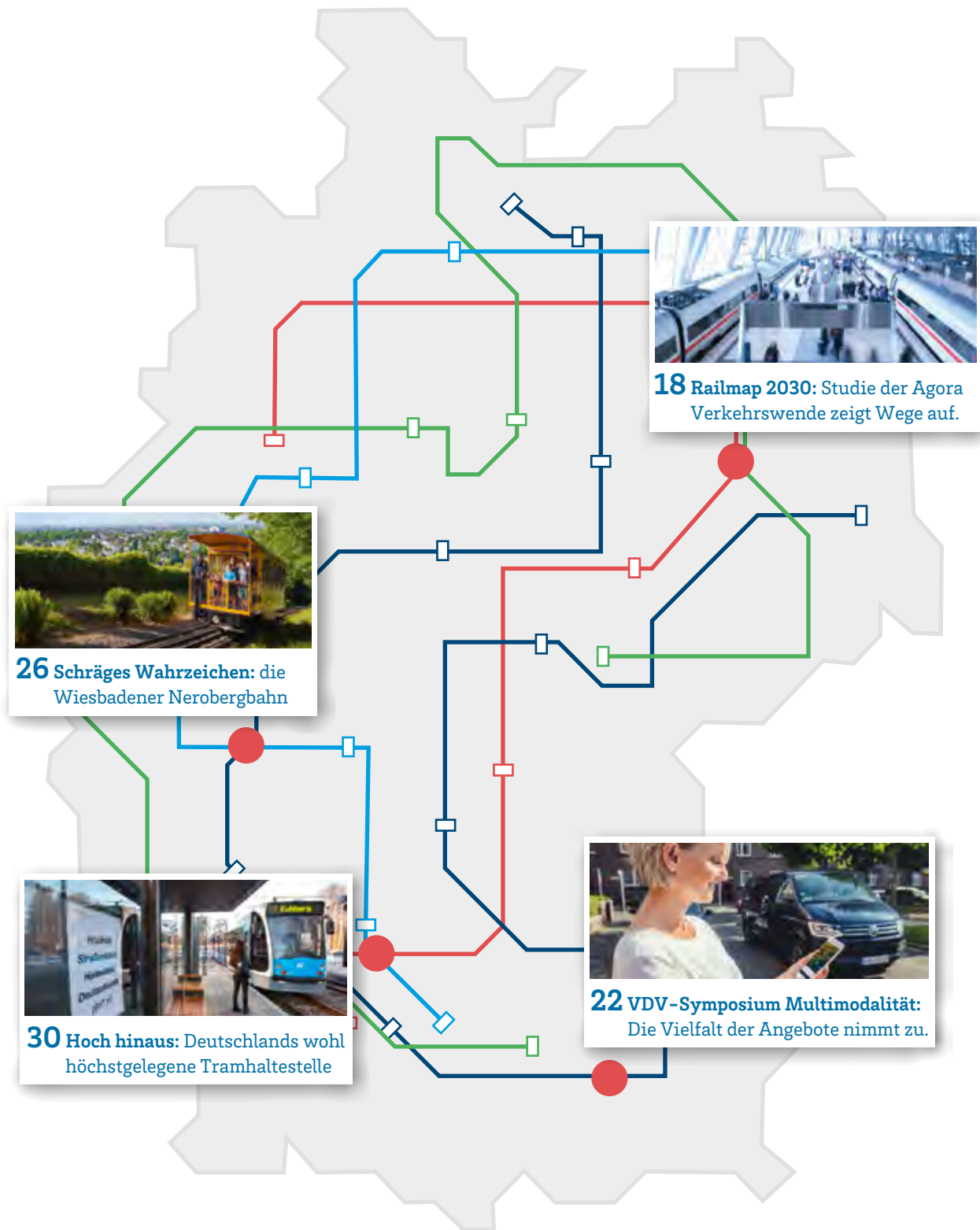
Seite 12

Verkehrswende: Railmap 2030 listet Weichenstellungen auf

Seite 18

Schräges Wahrzeichen: Wasser treibt die Nerobergbahn an

Seite 26



Genau deshalb lieben wir Europa



Am 26. Mai 2019 sind Europawahlen, und dann können rund 400 Millionen Bürger in Europa die Abgeordneten ins Europäische Parlament wählen. Diese Entscheidung hat eine zentrale Bedeutung für die Zukunft der EU, aber auch für die zukünftige Entwicklung der Verkehrsbranche. Die Europapolitik bewegt uns und unsere Mitgliedsunternehmen, weil hier richtungsweisende Entscheidungen für Deutschland und auch für unsere Branche getroffen werden.

Frieden, Demokratie, Menschenrechte, Vielfalt und Gemeinschaft – dafür steht Europa, wie wir es heute kennen. Diese Werte vertreten der VDV und seine rund 600 Mitgliedsunternehmen aktiv. Der Europäischen Union und ihren 28 Mitgliedsstaaten haben wir sehr viel zu verdanken. Denn in Europa können wir friedlich und sicher leben. Das sollten wir uns vor allem in Zeiten globaler politischer Herausforderungen immer wieder bewusst machen.

In der EU bestehen demokratische Standards und ein gemeinsamer Maßstab für Menschenrechte. Gegen Rassismus und Extremismus bezieht die EU klar Stellung. Und es gilt der Gleichbehandlungsgrundsatz: Im Beruf darf niemand wegen der Religion, des Geschlechts, des Alters oder der sexuellen Orientierung diskriminiert werden.

Auch wir als Verkehrsunternehmen stehen in der Verantwortung, diese Menschenrechte im gesellschaft-

lichen und kulturellen Zusammenleben zu wahren und zu verteidigen. Bei uns arbeiten Menschen aus zahlreichen Nationen. Die Branche ist multikulturell und spricht sich klar gegen jede Form von Diskriminierung aus. Zudem fühlen sich die Verkehrsunternehmen aus ihrer sozialen Verantwortung heraus dazu verpflichtet, Geflüchtete in den Arbeitsmarkt zu integrieren, und beschäftigen sich intensiv damit.

Es gibt zahlreiche weitere Argumente, um Europa zu lieben. Vor allem aber basiert der europäische Binnenmarkt seit nun mehr als 25 Jahren auf den vier wichtigsten Grundfreiheiten, von denen die Bürger profitieren: dem freien Verkehr von Personen, Waren, Dienstleistungen und Kapital.

Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen werden sich immer und überall für ein gemeinsames, freies und tolerantes Europa einsetzen. Denn wir stehen in der Verantwortung, die grundlegenden gemeinsamen Werte der EU weiter zu stärken und für die nachfolgenden Generationen zu sichern.

Gemeinsam sind wir stark, deshalb lieben wir Europa!

Herzliche Grüße
Ihr Oliver Wolff

VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial
Genau deshalb lieben wir Europa.

4 VDV im Bild
Ulmer Kienlesbergbrücke ist ein Hingucker bei Tag und Nacht.

6 Titelstory
Europa – eine riesige Chance für besseren Verkehr

Seite 10: Ulrich Weber im Interview
„Europaweite Regelungen bringen uns weiter als nationale Lösungen.“

12 Aktuell
70 Jahre Grundgesetz: Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen unterstützen Imagekampagne.

16 Aus dem Verband
Rahmenvertrag bringt mehr WLAN in die Busse.

18 Hintergrund
Railmap 2030: Fahrpläne für die Verkehrswende

22 Hintergrund
Multimodalität: Der Markt der Möglichkeiten wächst.
Seite 25: V. Deutsch im Interview
Ridehailing führt in den USA zu mehr Stau in den Innenstädten.

26 Unterwegs im Netz
Wenn auf der Nerobergbahn die Saison beginnt, wird es Frühling.

30 Zu guter Letzt
Angeblich höchste Tramstation Deutschlands befindet sich in Ulm.



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



Ulmer Kienlesbergbrücke ist ein Hingucker bei Tag und Nacht

Unter den Ulmern galt die Kienlesbergbrücke schon länger als optisch gelungen. Von der Ästhetik des geschwungenen Bauwerks zeigte sich jetzt auch die Fachwelt beeindruckt. Genauer gesagt die Jury des renommierten Ulrich-Finsterwald-Ingenieurbaupreises. Sie verlieh der Gemeinschaftsleistung des britischen Architekturbüros Knight sowie der Ingenieure von Krebs+Kiefer (Karlsruhe) und Klähne (Berlin) zwar nicht den Haupt-, aber immerhin einen von zwei Anerkennungspreisen.

Die Brücke überspannt das Gleisfeld am Ulmer Hauptbahnhof. Sie bietet Fußgängern, Radfahrern und den Fahrgästen der neuen Tramlinie 2 einen zuvor nicht dagewesenen Blick auf die Stadt. Abends wird das Bauwerk stimmungsvoll ins Licht gesetzt (Foto). „Ordnernd und identitätsstiftend“ wirke das Objekt auf das unruhige Umfeld aus anderen Brücken und Gleisanlagen, so die Jury. Auf eine benachbarte denkmalgeschützte Brücke gehe der Neubau in Form und Konstruktion respektvoll ein. Über so viel Anerkennung für die Kienlesbergbrücke freut sich André Dillmann, Geschäftsführer der SWU Verkehr: „Wir sind einfach nur stolz.“

Europa – „die riesige Chance“ für besseren Verkehr

Am 26. Mai ist Europawahl. Mehr denn je brauchen die proeuropäischen Volksparteien jede Stimme. Trotz Populismus, trotz Brexit und Brüsseler Bürokratie bedeutet Europa gute Gemeinsamkeit. Auch für Mobilität und Logistik – im Schienengüterverkehr wie im ÖPNV: Vier Beispiele, wie in der EU Grenzen ganz pragmatisch überwunden werden.

Ein Grenzgänger war Joachim Berends schon, als er dafür noch seinen Personalausweis brauchte. Denn zum nächsten Schlagbaum war es nie weit, und für seine Geschäfte musste er schon lange auf die andere Seite. Berends ist Chef der Bentheimer Eisenbahn und seit vielen Jahren Vizepräsident des VDV. Im äußersten Westen Niedersachsens an der Grenze zu den Niederlanden führen schon seit 1910 rund 75 Kilometer eingleisige Strecke quer durch die Grafschaft Bentheim – von Bad Bentheim nordwärts nach Coevorden jenseits der Grenze. Dort, auf holländischem Terrain, ist die Bahn aus der Grafschaft seit den 1990er-Jahren Partnerunternehmen des Euroterminals Emmen-Coevorden-Hardenberg, einer trimodalen Umschlaganlage für Container zwischen Zug, Lkw und Binnenschiff. Über den Coevorden-Almelo-Kanal gibt es eine Wasserstraße für 800-Tonnen-Schiffe zum Rotterdamer Hafen. Und die Bentheimer Eisenbahn ist das Bindeglied zwischen den Netzen der beiden Staatsbahnen NS und DB; Bad Bentheim ist der südliche Übergangspunkt an der Strecke Berlin – Amsterdam.

Im Jahr 2007 wechselte das Euroterminal den Standort und entwickelte sich zu einem prosperierenden Umschlagzentrum, das auch größere Industrieansiedlungen anlockte. Es ist einzig-

artig: 25.000 Quadratmeter seiner Flächen liegen in den Niederlanden, die restlichen 15.000 Quadratmeter auf deutschem Boden. „Wir betreiben die in der EU einzige grenzüberschreitende Verkehrsanlage“, sagt Joachim Berends nicht ohne Stolz. Und er unterstreicht: „Wenn es Europa nicht gäbe, wäre diese Anlage nie gebaut worden.“ Europäisch denken die Niedersachsen auch im Personennahverkehr auf der Schiene. Mehr als 40 Jahre nach dessen Einstellung bekommt Nordhorn, die Kreisstadt der Grafschaft und Sitz der Bentheimer Eisenbahn, wieder einen Anschluss: Ab Sommer fahren auf der weithin erneuerten und für Tempo 80 fit gemachten Strecke von Neuenhaus über Nordhorn zum Intercity-Haltebahnhof Bad Bentheim fünf nagelneue Triebzüge vom Typ Coradia Lint 41 als Regionalbahn RB 56. Der Name zeugt von weitergehenden Ambitionen: Als „Regiopa-Express“ sollen die Züge in wenigen Jahren bis in die Niederlande fahren, bis Coevorden allemal, besser noch 20 Kilometer weiter bis in die Industrie- und Hochschulstadt Emmen.

Entsprechende Verhandlungen laufen zwischen der niederländischen Provinz Drenthe und der niedersächsischen Landesregierung in Hannover. Es dauert aber noch ein bisschen, beobachtet Joachim Berends: „Die Holländer sind →



” *Mit dem Euroterminal betreiben wir die in der EU einzige grenzüberschreitende Verkehrsanlage. Wenn es Europa nicht gäbe, wäre sie nie gebaut worden.*

Joachim Berends,
Vorstand der Bentheimer Eisenbahn und
VDV-Vizepräsident Schienengüterverkehr



Grenzüberschreitende Verkehrsanlage: 25.000 Quadratmeter des Euroterminals Emmen-Coevorden-Hardenberg liegen in den Niederlanden, 15.000 Quadratmeter in Deutschland.

pragmatisch -anpackend, wenn sie von einem Projekt überzeugt sind. Bei uns müssen wir erst einmal alle Bedenkenträger gewinnen." Das Projekt muss erst durch die Bundes-Bürokratie der „standardisierten Bewertung“. Doch zusätzlicher Verkehr von voraussichtlich über 1.000 Fahrgästen pro Tag von und nach den Niederlanden sollte die Regiopa-Pläne realistisch machen, ist der Bentheimer Bahnchef überzeugt. Das „Projekt Regiopa“ sei die richtige Antwort auf das veränderte Mobilitätsverhalten unserer Gesellschaft. „Wir liegen voll im Trend und sorgen für eine größere Unabhängigkeit vom Auto.“

Per Bahn auf die polnische Seite Usedom
Szenenwechsel in den Nordosten der Bundesrepublik: Auf der Ferieninsel Usedom drängt sich der Straßen-

verkehr Sommer für Sommer. Immer mehr Urlauber steigen deshalb in die Usedomer Bäderbahn (UBB) um. Zu DDR-Zeiten vom Verfall bedroht, konnte die Inselbahn schon in den 1990er-Jahren wieder aufgebaut und komplett modernisiert werden. Allerdings mit einem Schönheitsfehler: Das Städtchen Swinemünde, bis zum Ende des zweiten Weltkriegs östlicher Endpunkt der Bahn, war durch die neue Grenzziehung zwischen der DDR und Polen abgeschnitten. „Seit 1997 haben wir trotzdem versucht, den fehlenden Streckenabschnitt zu reaktivieren“, erinnert sich UBB-Geschäftsführer Jörgen Boße. „Es ging ja nur um 1,4 Kilometer von der Grenze in Ahlbeck aus ins heutige Swinoujście. Doch die Verhandlungen waren mühselig.“ Den Durchbruch brachte der Beitritt Polens zur EU und ein Treffen im Jahr 2004 von Bundeskanzler Gerhard Schröder mit Ministerpräsident Donald Tusk, der 2014 Präsident des Europäischen Rates wurde. „Die beiden verstanden sich auf Anhieb“, erinnert sich Boße – und das brachte das Projekt voran. Die Euroregion Pomerania konnte die EU für die Finanzierung gewinnen, und im Herbst 2008 startete der Betrieb. „Ohne die EU wäre das nie zustande gekommen“, so Jörgen Boße. Das Schengen-Abkommen mit dem problemlosen Grenzübertritt sorgte schnell für steigende Fahrgastzahlen: Im Sommer werden täglich im Schnitt 2.000 Fahrgäste gezählt, im Winter noch die Hälfte.



Usedomer Bäderbahn: Der erste offizielle Personenzug passierte im September 2008 in der Nähe von Ahlbeck die Grenze zum polnischen Teil der Ostseeinsel.



ÖPNV im Dreiländereck: Mit Förderung der EU entstand ein länderübergreifendes Angebot zwischen Tschechien, Polen und Deutschland.

ÖPNV verbindet das Dreiländereck

„Ahoj sousede. Hallo Nachbar“ – mit dieser zweisprachigen Begrüßung lockt der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz Niederschlesien (ZVON) im Dreiländereck des Zittauer Gebirges zum gemeinsamen Kennenlernen des südöstlichen Teils des Kreises Görlitz und der benachbarten Regionen von Tschechien und Polen, der „Euroregion Neisse-Nisa-Nysa“. Diese feierte am 30. April und am 1. Mai 2019 „grenzenlos und kostenlos“, dass die drei Länder seit

dem Beitritt von Polen und Tschechien im Jahr 2004 gemeinsam in der EU sind. Das „Euro-Neisse-Ticket“ ist ein wesentlicher Baustein der Gemeinsamkeit. Es wird in allen drei Ländern in der jeweiligen Währung angeboten und öffnet den ÖPNV in den Nachbarländern – eine Art Verkehrsverbund „light“: Er besteht aus der wechselseitigen Anerkennung des Tickets, ohne dass es eine grenzüberschreitende Einnahmenaufteilung gibt. Das nutzen nicht nur Touristen: So zieht es in der Vorweihnachtszeit viele Menschen →

ANZEIGE

Für eine bessere Zukunft

Erste serienreife CO₂ Wärmepumpe für E-Busse

Die Konvekta CO₂ Wärmepumpe 2.0 ist die **umweltfreundliche Alternative** zum Gebrauch von klimaschädlichen chemischen Kältemitteln.

Durch den Einsatz des Kältemittels CO₂ wird sich das Weltklima verbessern für unsere Kinder und deren Kinder.

KONVEKTA
The Innovation Company.

www.konvekta.com

aus dem tschechischen Liberec (Reichenbach) nach Dresden zum Weihnachtsmarkt – und sie nehmen den Regionalexpress „Trilex“, ein Produkt der zum Netinera-Konzern gehörenden Länderbahn. Auch das ist ein Stück europäischer Alltag: Für die Fortführung des Verkehrs über einst trennende Grenzen hinweg schlossen deutsche Verbände und tschechische Aufgabenträger Anfang April einen gemeinsamen Verkehrsvertrag mit dem Bahnbetreiber für zwölf Jahre.

Brückenschlag zu den Nachbarn

„Brücken über den Rhein als Friedensbrücken, die grenzüberschreitende Tram als Gegenbewegung zum Populismus in Europa, die Brücken und die Tram als Zeichen für das, was Europa vermag ...“ – so euphorisch feierte die badische Grenzstadt Kehl, nur durch den Rhein von Straßburg getrennt, ihre jüngste ÖPNV-Attraktion. Seit April 2017 fährt die Tram-Linie D aus der elsässischen Metropole über eine eigens gebaute Rheinbrücke in die Nachbarstadt. Zunächst nur bis zum Kehler Bahnhof, dann ab dem 23. November bis Kehl Rathaus. Mit drei Millionen Fahr-

Die Tram zwischen Kehl und Straßburg – hier bei einem Test vor der Inbetriebnahme 2017 – nutzten im ersten Betriebsjahr drei Millionen Menschen.

gästen im ersten Betriebsjahr stiegen doppelt so viele Passagiere in die Bahnen, wie ursprünglich erwartet worden waren. Zur Feier des ersten Betriebsjahres erklärte die Freiburger Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer, mit Projekten wie der Verlängerung der Tram über den Rhein könne „man deutlich machen, was Europa vermag“. Gerade auch in der unmittelbaren Nachbarschaft: „Wer, wenn nicht wir in den Grenzregionen, sollte zeigen, dass Europa eine riesige Chance ist.“



„Europaweite Regelungen bringen uns weiter als nationale Lösungen“

Rund drei Viertel aller Regelungen, die den Eisenbahnverkehr und den ÖPNV in Europa betreffen, kommen aus Brüssel. Dort vertritt der europäische Zweig des internationalen Verbands UITP die Interessen des öffentlichen Nahverkehrs. Worauf es dabei ankommt, erklärt Ulrich Weber (Foto), Vorsitzender des EU-Komitees der UITP, im Gespräch mit „VDV Das Magazin“.



Herr Weber, Ziel der UITP ist es, den öffentlichen Verkehr bei den politischen Entscheidern in Europa ganz oben auf die Agenda zu bringen. Worauf kommt es dabei an, auch mit Blick auf die anstehenden Europawahlen?

» **Ulrich Weber:** Bei den Europawahlen werden die Karten neu gemischt. Ich gehe davon aus, dass mehr als die Hälfte der Abgeordneten nicht mehr in ihren bisherigen Ausschüssen arbeiten beziehungsweise neu ins Parlament gewählt wird. Wir haben die

Sorge, dass unter den neuen Abgeordneten viele Europa-Skeptiker sein werden. Bei denen ist nicht absehbar, ob sie die Arbeit im Parlament unterstützen oder bestimmte Themen vielleicht sogar komplett ablehnen werden. Für den ÖPNV sind die Europa-Themen wichtig – etwa beim Wettbewerb und den Sozialstandards. Umgekehrt ist der ÖPNV für Europa wichtig, nämlich als Problemlöser bei der Luftreinhaltung und beim Klimaschutz. Grundsätzlich gilt, dass wir mit europaweiten Regelungen



MANIFEST FÜR DIE MOBILITÄT IN EUROPA

Zur Europawahl hat die UITP (L' Union Internationale des Transports Publics) die Initiative „Mobility on top“ ins Leben gerufen, die auch der VDV unterstützt. In der nächsten Legislaturperiode des EU-Parlaments sieht der internationale Nahverkehrsverband vier Kernthemen auf der Agenda: Grundsätzlich soll Mobilität bei allen politischen Entscheidungen der EU höchste Priorität genießen. EU-Mittel sollen stärker in den örtlichen Nahverkehr fließen. Beim Thema Multimodalität soll sichergestellt werden, dass der Öffentliche Verkehr Rückgrat sämtlicher Mobilitätsdienstleistungen ist. Zudem soll die Regulierung durch sektorspezifische anstatt weiterer horizontaler Regelungen verbessert werden. Zu diesen vier Punkten hat die UITP ein europäisches Mobilitätsmanifest erarbeitet, das im Internet nachgelesen und mitunterzeichnet werden kann.

→ www.bit.ly/uitp2019

weiter kommen als mit nationalen Lösungen. Aber nicht alles muss auf europäischer Ebene bis ins Detail vorgegeben werden.

Warum ist es für die Verkehrsunternehmen wichtig, über die UITP in Brüssel vertreten und nah an den politischen Entscheidern zu sein?

» Die Themen, die uns in fünf bis zehn Jahren auf lokaler Ebene beschäftigen, werden zuerst hier besprochen. Deswegen ist es sinnvoll, dass wir uns mit den Gesetzentwürfen auf ihrem Weg von der Kommission ins Parlament mit seinen Ausschüssen und dem Plenum intensiv auseinandersetzen und bei Bedarf Vorschläge machen und Änderungsanträge stellen. Mit den Kollegen aus den anderen Ländern stimmen wir gemeinsame Positionen ab und gehen damit zur EU-Kommission und ins Parlament. Das ist insofern sinnvoll, als nationale Verbände oder einzelne Unternehmen in Brüssel weniger Gehör finden. Als internationaler Verband werden wir dagegen besser wahrgenommen.

Um welche Themen geht es dabei?

» Beispielsweise machen wir konkrete Vorschläge dazu, wie EU-Mittel für den Verkehrshaushalt verwendet werden. Die EU-Zuschüsse – etwa für die Investitionen in Verkehr und Innovationen wie alternative Antriebe, Verkehrsinfrastruktur und die transeuropäischen Netze – sind wichtige Posten im Verkehrshaushalt und wichtige Budgets für den ÖPNV und seine Betreiber. Eine weitere Frage ist, wie wir künftig die Mobilität in den Städten und die Multimodalität gestalten wollen.

Immer wieder hört man Stimmen, die Lösungen bevorzugen, die nur vom Auto her gedacht sind. Ein anderes Thema ist die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen. Hier haben wir erreicht, dass es weiterhin möglich ist, den ÖPNV in größeren Städten direkt zu vergeben. Andernfalls hätte das große Verwerfungen in der ÖPNV-Landschaft nach sich gezogen. Aber immer wieder gibt es Versuche, dieses Thema zurückzudrehen.

Weniger gut lief es aus Sicht der Verkehrsunternehmen bei der kürzlich beschlossenen Clean-Vehicles-Richtlinie, die nationale Quoten bei der Beschaffung von Neufahrzeugen vorgibt ...

» Diese Richtlinie brauchen wir nicht. Denn die Verkehrsunternehmen engagieren sich ohnehin schon stark bei der Modernisierung ihrer Flotten. Weil die Europapolitik die Autoindustrie beim Thema Klimaschutz und Luftreinhaltung nicht in die Pflicht nehmen wollte, kommen nun besondere Belastungen auf den bereits heute umweltfreundlichen ÖPNV zu. Bis Ende 2025 müssen nun 45 Prozent unserer Neufahrzeuge und bis Ende 2030 dann 65 Prozent über einen sauberen Antrieb im Sinne der Richtlinie – also alternativ statt Diesel – verfügen. Immerhin konnten wir die EU bewegen, auf lokale Beschaffungsquoten zu verzichten und stattdessen nationale Quoten einzuführen. Die Europapolitik darf nicht nur A, sondern muss jetzt auch B sagen – und zusätzliche Fördermöglichkeiten für die Verkehrsunternehmen schaffen.



UITP: EIN DEUTSCHER LEITET DAS EU-KOMITEE

Die UITP vertritt weltweit die Interessen des öffentlichen Nahverkehrs. 1.600 Mitgliedsunternehmen und -organisationen aus 99 Ländern gehören dem Verband an. Europaweit sind unter dem Dach der UITP mehr als 450 Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger organisiert. Zu den Mitgliedern gehören zudem politische Entscheider, wissenschaftliche Institute und Vertreter der Industrie. In Europa arbeiten mehr als zwei Millionen direkt Beschäftigte im Bereich ÖPNV; auch Ulrich Weber. Hauptberuflich leitet er die Stabsstelle Fördermittel/EU-Themen bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG und ist Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg. 2017 wurde Ulrich Weber für zwei Jahre zum Vorsitzenden des EU-Komitees der UITP gewählt. Im Mai kandidiert er für die Wiederwahl in dieses Ehrenamt.

→ www.uitp.org

Grundgesetz Art. 1

Die Würde des Menschen ist unantastbar.

Mein Deutschland.
Ich lebe hier auf gutem Grund.

Margot Friedländer
Holocaust-Überlebende

Aus gutem Grund auf gutem Grund

Im Mai wird das Grundgesetz 70 Jahre alt. Aus diesem Anlass werben Menschen mit Migrationsbiografien für die Verfassung. Der VDV und eine Reihe von Verkehrsunternehmen unterstützen die bundesweite Kampagne. Zu den Akteuren aus dem Bereich Öffentlicher Verkehr gehören die Üstra, die BVG, die Hamburger Hochbahn, die Münchner Verkehrsgesellschaft, die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Die ältere Dame gehört wie selbstverständlich zu einer Gruppe von Menschen. Trotzdem sticht sie aus dem großformatigen Plakat heraus. Es handelt sich um Margot Friedländer. Sie überlebte als Kind den Holocaust, emigrierte 1946 in die USA und kehrte 2010 nach Berlin zurück – eine starke Persönlichkeit des öffentlichen Lebens. Mit ihrer Biografie steht sie für Artikel 1 des Grundgesetzes: „Die Würde des Menschen ist unantastbar.“ Margot Friedländer gehört zu den ersten Botschafterinnen und Botschaftern, die im Rahmen einer deutschlandweiten Kampagne für die Verfassung werben.

Mit großformatigen Plakaten wie diesem und Anzeigen wirbt die Deutschlandstiftung Integration für die Verfassung. Anlass ist der siebenzigste Geburtstag des Grundgesetzes.



„Über die Persönlichkeit wird der jeweilige Artikel erfahrbar – und das Grundgesetz mit Leben gefüllt.“

Gonca Türkeli-Dehnert,
Geschäftsführerin der Deutschlandstiftung
Integration, zum Konzept der Kampagne

Anlass ist der siebenzigste Geburtstag des Grundgesetzes am 23. Mai. Eine Reihe von Menschen unterschiedlicher Herkunft, Religion und Prominenz sowie aus verschiedenen Alters- und Berufsgruppen geben dabei einem markanten Artikel aus der Verfassung ein Gesicht. Zum Beispiel Artikel 4: „Die ungestörte Religionsfreiheit wird gewährleistet.“ Dafür steht die deutsche Boxmeisterin Zeina Nassar. Bekannt wurde die gläubige Muslima auch außerhalb der Sportwelt, weil sie mit Kopftuch in den Ring steigt. Ihre Eltern stammen aus dem Libanon. Ein weiteres Testimonial gibt unter anderem der Gastronom Dat Vuong, der als Bootsflüchtling aus Vietnam nach Deutschland kam: „Politisch Verfolgte genießen Asylrecht“ (Art. 16a). Nizar Rokbani, der sich mit dem Aufbau einer privaten Schule engagiert, weiß als Gründer einer Hotelkette, dass „Eigentum verpflichtet“ (Art. 14). Auf diese

Weise werden verschiedene Grundrechte und grundrechtsgleiche Rechte im Grundgesetz in besonderer Weise hervorgehoben. Auch drei Mitarbeiter aus dem Bereich Öffentlicher Verkehr gehören zu den Testimonials. Die Üstra-Busfahrerin Gurbit Buch und ihr BVG-Kollege Mouhamed Adama Ngom stehen für die Freiheit der Berufswahl (Art. 12, Abs. 1): „Alle Deutschen haben das Recht, Beruf, Arbeitsplatz und Ausbildungsstätte frei zu wählen.“ Den Bereich „Kommunale Selbstverwaltung“ (Art. 28, Abs. 2) repräsentiert José Luis Castrillo, Vorstand des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR).

Auf den Weg gebracht wurde die Kampagne mit dem Titel „Mein Deutschland. Ich lebe hier auf gutem Grund“ von der Deutschlandstiftung Integration in Zusammenarbeit mit der Werbeagentur Antoni (siehe Infokasten). Unter- →



Die Motive erscheinen als Anzeigen in Zeitschriften und Tageszeitungen sowie in der Außenwerbung etwa an Haltestellen und in Stationen.



stützung kommt vom Bundesinnenministerium. „Großflächige Plakate und großformatige Anzeigen sollen eine bundesweite Strahlkraft entwickeln“, erläutert Gonca Türkeli-Dehnert, Geschäftsführerin der Stiftung: „Über die Persönlichkeit wird der jeweilige Artikel erfahrbar – und das Grundgesetz mit Leben gefüllt.“

Die Kampagne richtet sich an alle Einwohner Deutschlands – egal ob mit oder ohne Migrationsgeschichte. Die gemeinnützige Stiftung ist auf die Unterstützung von Medien und Unternehmen angewiesen, um eine möglichst breite Zielgruppe zu erreichen. Beispielsweise werden bei der BVG und der Hamburger Hochbahn

Spots im Fahrgast-TV zu sehen sein. Andernorts werden die Motive in der Außenwerbung etwa an Haltestellen und Stationen präsent sein. Schwerpunktregion der Plakat-Kampagne wird Hannover. Außerdem werden die Motive als Printanzeigen in Zeitschriften und Tageszeitungen erscheinen sowie als Spots im Fernsehen und Kino zu sehen sein. Zentrale Informationsplattform ist eine Webseite, die im Mai online gegangen ist.

➔ **Weitere Informationen:**
www.aufgutemgrund.org

i DEUTSCHLANDSTIFTUNG INTEGRATION

Die Deutschlandstiftung Integration gGmbH wurde 2008 als Treuhandstiftung vom Verband Deutscher Zeitschriftenverleger (VDZ) ins Leben gerufen. Vorsitzender des Stiftungsrats ist der frühere Bundespräsident Christian Wulff. Von Anfang an ist Bundeskanzlerin Angela Merkel Schirmherrin der Stiftung und des Stipendienprogramms „Geh Deinen Weg“. Die Deutschlandstiftung Integration wird unterstützt von ihren strategischen Partnern Deutsche Telekom, Edeka, Coca-Cola, Postbank und Daimler.

➔ www.deutschlandstiftung.net

Tarifoption soll WLAN-Ausbau voranbringen

Der WLAN-Tarif für ÖPNV-Unternehmen ist erneut weiterentwickelt worden. Neben einem auf 500 Gigabyte gesteigerten Datenvolumen pro SIM-Karte und reduzierten Preisen in allen Tarifen haben Einsteiger eine zusätzliche Option: Verkehrsunternehmen, die ihre Fahrzeuge und Stationen mit WLAN ausstatten wollen, können eine dreimonatige Testphase zum Festpreis buchen. Anschließend können sie zusammen mit der Telekom die Datennutzung auswerten und sich für den entsprechenden Tarif aus dem regulären Angebot entscheiden. Zusätzlich bieten seit Kurzem alle Tarife die Möglichkeit, gegen Aufpreis das WLAN-Angebot zu konfigurieren und unter anderem Werbemöglichkeiten einzurichten. Dabei sorgt die Telekom als Anbieter für die Einhaltung aller gesetzlichen Bestimmungen.



Im Auftrag des VDV hat die Beka GmbH im vergangenen Jahr mit der Telekom einen rechtssicheren WLAN-Tarif für den ÖPNV

→ Weitere Infos bei Timo Bertels von der Beka: bertels@beka.de



ausgehandelt. Alle VDV-Mitgliedsunternehmen haben unabhängig von ihrer Größe die Möglichkeit, ihren Fahrern freies WLAN anzubieten. Kern des Angebots ist das flottenweite Pooling aller SIM-Karten, sodass kein Datenvolumen verlorengeht. Verkehrsunternehmen bekommen zudem zusätzliche Sicherheit für ihre Kalkulation: Ist das monatliche Datenvolumen überschritten, wird die höhere Nutzung nicht mehr nachberechnet oder die Geschwindigkeit gedrosselt.

Werner Overkamp zum VDV-Vizepräsidenten gewählt

Werner Overkamp (Foto) ist neuer VDV-Vizepräsident für den Bereich Bus. Er vertritt damit innerhalb des VDV die Interessen der Busunternehmen. Im Hauptberuf ist Werner Overkamp Geschäftsführer der Stoag Stadtwerke Oberhausen. In seiner Funktion als VDV-Vizepräsident folgt er Ingo Wortmann, der nicht mehr kandidierte. Ingo Wortmann war im November vergangenen Jahres zum VDV-Präsidenten gewählt worden. Mit dem Votum für Werner Overkamp ist der Vorstand des VDV wieder komplett. Er besteht aus dem Präsidenten und fünf Vizepräsidenten. „Werner Overkamp ist ein langjähriger ÖPNV-Experte, der gerade auch im Busbereich in seinem Unternehmen verschiedene Technologien und Konzepte testet und dementsprechend aus der betrieblichen Erfahrung heraus die Themen bewertet“, so VDV-Präsident Ingo Wortmann.



Ideen für die Wende

„Zukunft gestalten: Innovationen für die Verkehrswende“: Das ist der Leitgedanke der diesjährigen VDV-Jahrestagung. Vom 17. bis zum 19. Juni trifft sich die Verkehrsbranche in Mannheim mit namhaften Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung.

Ein starker ÖPNV und ein leistungsfähiger Schienengüterverkehr sorgen künftig für eine moderne und klimaschonende Mobilität in Deutschland. Die Herausforderungen und mögliche Lösungen stehen im Mittelpunkt der VDV-Jahrestagung vom 17. bis 19. Juni 2019 in Mannheim. Der VDV und die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH laden ein, mit Vertretern aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft zu diskutieren. Die verkehrspolitischen Reden halten die Staatssekretäre Werner Gatzer (Bundesfinanzministerium) und Enak Ferlemann (Bundesverkehrsministerium) sowie Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann. Im Rahmen des Festabends wird Cem Özdemir, Vorsitzender des Verkehrsausschusses, die Dinner-Speech halten. Tagsüber widmen sich parallele Foren neuen technischen Entwicklungen im ÖPNV wie der Plattform „Mobility inside“, die als Prototyp vorgestellt wird. Ein weiteres Thema ist der Deutschland-Takt, inklusive Trassenkoordination, Bereitstellung der Infrastruktur sowie Anforderungen des Schienengüterverkehrs. Die Trends und die Regulierung der individuellen öffentlichen Mobilität werden auf einem weiteren Forum diskutiert, das sich um den ÖPNV dreht.

→ Weitere Infos zur VDV-Jahrestagung gibt es unter: www.vdv.de/vdv-jahrestagung.aspx



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.



VOITH
Inspiring Technology
for Generations

Fahrpläne für die Verkehrswende



Bis 2030 will die Bundesregierung eine Senkung der Emissionen im Verkehr um etwa 40 Prozent gegenüber 1990 erreicht haben. Dafür müssen schnell Weichen gestellt werden. Mit erneuerbarer Energie und mit deutlich mehr Bus, Bahn und Fahrrad. Eine Studie signalisiert: Gefragt ist nun Aufbruchsstimmung – in der Politik, in den Unternehmen und bei jedem Bürger. Eine Alternative gibt es nicht, denn Klimasünder müssen in der EU teure Emissionszertifikate kaufen.

Keine schädlichen Treibhausgase mehr in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts: Das ist das große Ziel, das sich die internationale Staatengemeinschaft in den Klimakonferenzen von Paris 2015 und Kattowitz im vergangenen Jahr gesetzt hat. Der im November 2016 verabschiedete Klimaschutzplan der Bundesregierung bestätigt diesen Anspruch für Deutschland. Die Dekarbonisierung, also der Abschied von fossilen Brennstoffen, betrifft in hohem Maße den Verkehrssektor. Und schon bis 2030 soll der Transport von Personen und Gütern große Schritte auf dem Weg in Richtung Klimaneutralität erreicht haben. Dreh- und Angelpunkt aus deutscher Perspektive ist der Deutschland-Takt auf der Schiene – der bereits seit längerem diskutierte integrale Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild, der den Personenfernverkehr der Bahn mit den bereits bestehenden regelmäßigen Zug-Angeboten des Nahverkehrs verknüpft und mit kurzen, zuverlässigen Umsteigezeiten das Bahnfahren attraktiver machen soll.

80 MILLIARDEN

Euro müssen laut Agora Verkehrswende in die Infrastruktur investiert werden, um die Leistung des Schienenverkehrs bis 2030 zu verdoppeln.

Dazu präsentierte der Think-Tank Agora Verkehrswende in Berlin eine Studie: „Railmap 2030 – Bahnpolitische Weichenstellungen für die Verkehrswende“. Urs Maier, Projektleiter

bei Agora, verwies darauf, dass der Koalitionsvertrag der Großen Koalition für die klimaneutrale Mobilität und Logistik bis 2030 ausdrücklich „doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden“ anstrebe. „Wir wollen die Arbeit der Bundesregierung kritisch begleiten“, betonte Maier. Die Verkehrswende sei immer im Zusammenhang mit der Energiewende zu sehen – dem Umstieg von den fossilen auf die erneuerbaren Energien. Diese aber seien ein „knappes Gut“ und müssten deshalb besonders effizient eingesetzt werden. Das gelinge nur mithilfe einer „massiven Verlagerung“ der Mobilität vom Auto auf →

„Auf politischer Ebene muss viel, viel mehr passieren. Wir haben 20, 30 Jahre verloren.“

Prof. Claudia Kemfert, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung

den „Umweltverbund“ von Bahn und Bus einerseits sowie Radfahrern und Fußgängern andererseits, erklärte Jan Werner, Chef der Beratungsfirma KCW, die das Gutachten im Auftrag der Agora Verkehrswende erstellt hat: Es werde im motorisierten Individualverkehr „keine Eins-zu-eins-Umstellung“ von Verbrennungsmotoren auf Elektroantriebe geben können.

Durch eine Verdopplung der Schienenverkehrsleistungen im Jahr 2030 kann laut Studie der Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) um rund 14 Millionen Tonnen verringert werden. Doch das sei ein „Kraftakt“ und erfordere „milliardenschwere Investitionen in die Infrastruktur“. Diese beziffert Agora auf rund 80 Milliarden Euro, und von denen seien gerade einmal 20 Milliarden gesichert. Das Gutachten klammert die Finanzierungsproblematik weitgehend aus. Es gehe darum, so KCW-Chef Jan Werner, „Ziele, Prozesse und Verantwortlichkeiten“ der Verkehrswende zu definieren; Ziele seien nun einmal „unabhängig vom Geld“.

Notwendige Schritte zur Verkehrswende

Die Railmap 2030 – in bewusster Analogie zum Begriff Roadmap – hält fünf Kernmaßnahmen für entscheidend, um die Verkehrswende zu erreichen.

Zwei davon sind die schrittweise Einführung des Deutschland-Taktes und der dafür erforderliche gezielte Ausbau des Schienennetzes mit Kapazitätserweiterungen und Engpass-Beseitigungen in den Knoten. Das diene zwar vorrangig dem Personenverkehr, doch durch die Konstruktion der Taktfahrpläne ließen sich auch „Systemtrassen“ für den Schienengüterverkehr einplanen, um diese Züge spürbar zu beschleunigen. Weiterhin schlägt die Studie eine Senkung der Trassenpreise vor. Werner: „Hohe Trassenpreise führen nicht zu einer maximalen Auslastung der Trasse.“ Stattdessen sollten die Fixkosten der Eisenbahninfrastruktur direkt aus öffentlichen Kassen gezahlt werden, während die Verkehrsunternehmen vorrangig nur für die Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs aufkommen. Außerdem rät die Expertise zu einer „Digitalisierung mit Augenmaß“ sowohl in der Leit- und Sicherungstechnik als auch bei verbesserten Informations- und Serviceangeboten für den Kunden, um den Zugang zum System Bahn zu erleichtern. Als fünfte Maßnahme fordert die Studie einen politisch unterstützten Innovationsschub im Güterverkehr: Digital vernetzte und zunehmend elektrifizierte Waggons ermöglichen den Transport von bisher nicht als „schienenauffin“ geltenden Sammelgütern und Sendungen der Kurier-, Express- und Paketdienste. Langfristig würden autonom fahrende Waggons sogar die Rückkehr des Schienengüterverkehrs in die Fläche zulassen.

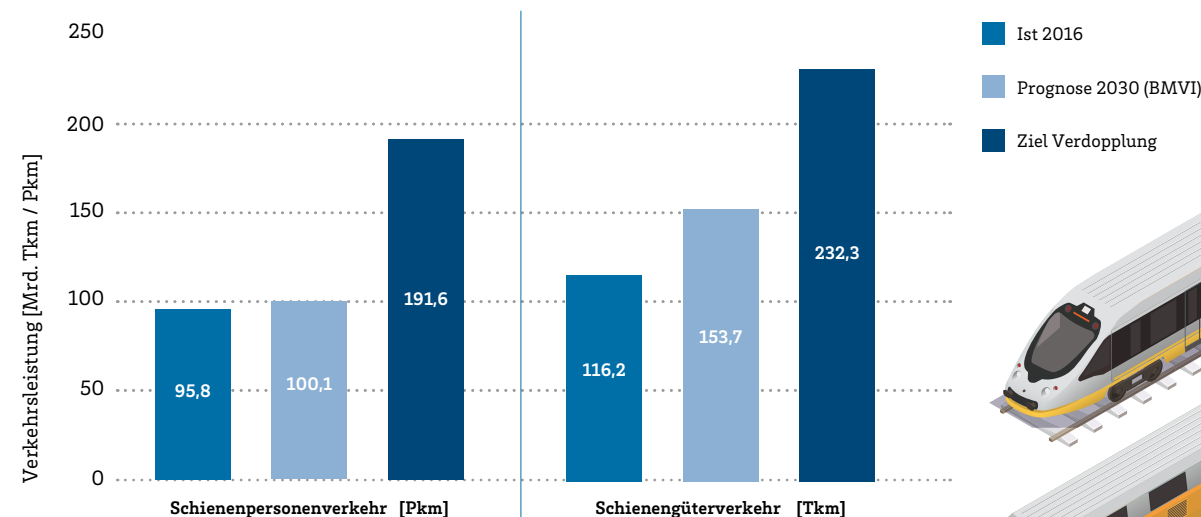


Der Deutschland-Takt, der den Fernverkehr mit den Angeboten im Nahverkehr verknüpft und kurze, zuverlässige Umsteigezeiten gewährleistet, gilt als Dreh- und Angelpunkt für attraktiveres Bahnfahren.

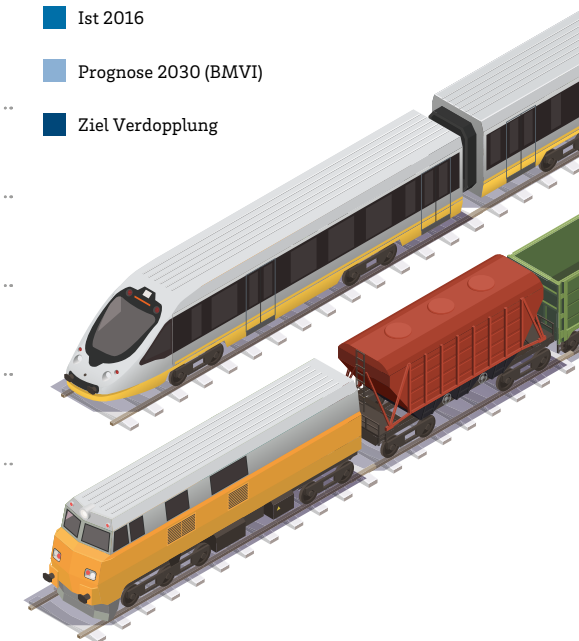


Auch der Schienengüterverkehr soll seine Leistung bis 2030 verdoppeln. Als Voraussetzung dafür sehen die Verfasser der Studie einen politisch unterstützten Innovationsschub mit mehr Digitalisierung.

ÜBERBLICK: VERKEHRSLISTUNGSZIELE SCHIENENGÜTERVERKEHR UND SCHIENENPERSONENVERKEHR IN MRD. PKM/TKM



Quelle: BMVI; KCW GmbH | Pkm: Personenkilometer; Tkm: Tonnenkilometer



Das eigentliche Problem beschrieb Werner mit der Wortschöpfung „Ermöglichungskultur“. Die Verkehrswende müsse „in der Mitte der Gesellschaft ankommen“. Mehr noch: Die Studie hält eine von einem „breiten gesellschaftlichen Konsens getragene Aufbruchsmotivität zur Attraktivierung des Bahnverkehrs“ für erforderlich. Diese lasse sich allerdings „weder beschließen noch verordnen“. Für den Bürger, der heute mit einem Mittelklassewagen mobil ist, müsse das Bahnsystem eine ihn rundum überzeugende Alternative werden. Und die Politik dürfe nicht mehr „nur über das Bessermachen reden“, sondern müsse konsequent handeln. Dabei komme dem Bahnbeauftragten der Bundesregierung – derzeit der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann – eine Rolle als „verantwortliche Steuerungseinheit“ zu.

„Aufbruchsstimmung schaffen“

Eine Expertenrunde begrüßte einhellig die Expertise als „roten Faden“ auf dem Weg zur Verkehrswende. „Aufbruchsstimmung zu schaffen, ist der zentrale Punkt“, betonte Dirk Flege von der Allianz pro Schiene, gerichtet auch an die Adresse der Verkehrsunternehmen. Allerdings gebe es „beim kleinen Mann und bei der Politik“ erhebliche Informationsdefizite. Markus Ksoll, Leiter Verkehrspolitik bei der Deutschen Bahn, brachte es auf den Punkt: „Die Kunden müssen uns lieben, die verladende Wirtschaft muss uns die

Bude einrennen. Und auch die Politik muss uns lieben.“ Prof. Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin, verwies darauf, dass für die Verdopplung der Schienenverkehrsleistung die Mittel „nicht da“ seien. Ohnehin wolle die Politik das Thema Verkehrswende von der Tagesordnung bekommen. Das sei zwar „deprimierend“, doch „es ist die Umsetzung des Mehrheitswillens der Bevölkerung“. Auch Prof. Claudia Kemfert, Energie- und Umweltexpertin des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), äußerte sich skeptisch: „Auf politischer Ebene muss viel, viel mehr passieren. Wir haben 20, 30 Jahre Zeit verloren.“ Solange Autofahren und Fliegen billiger als Bahnfahren sei, sehe es schlecht für die Verkehrswende aus. Kemfert machte aber deutlich, dass es an den Investitionen nicht scheitern sollte: Beim Verfehlen der Klimaschutzziele kämen auf Basis der Klimaschutzverpflichtungen in der EU Milliarden-Summen an Kompensationszahlungen auf Deutschland zu. Das Geld stecke man doch besser in den Infrastrukturausbau.

➔ Railmap 2030 – die bahnpolitischen Weichenstellungen für die Verkehrswende stehen zum Download unter: www.agora-verkehrswende.de



Ridepooling-Anbieter wie Moia, Ioki und Clever Shuttle wollen mit ihren Mobilitätsangeboten das eigene Auto in der Großstadt überflüssig machen.

Der Markt der multimodalen Möglichkeiten wächst

On-Demand-Services als Ergänzung zum ÖPNV, digitale Plattformen, „Frischluf-Mobilität“ mit dem geliehenen E-Scooter: Die Vielfalt der Angebote nimmt zu. Wie intelligente Lösungen mehr Autofahrer zum Umsteigen bewegen und die Verkehrsprobleme in den Städten lösen können, diskutierten etwa 120 Teilnehmer auf dem fünften VDV-Symposium zur Multimodalität.



„Unsere Aufgabe ist es, diese Angebote möglichst gut und sinnvoll mit dem Öffentlichen Verkehr zu verzahnen und digital zu vernetzen.“

Ingo Wortmann,
VDV-Präsident

Das Rennen um die besten Mobilitätsangebote der Zukunft ist eröffnet. Doch wer wird am Ende die Kunden haben? Und wie können die Klimaschutzziele im Verkehr mit möglichst hoher gesellschaftlicher Akzeptanz erreicht werden? Um Fragen wie diese ging es in München beim mittlerweile fünften VDV-Symposium zur Multimodalität. Die Verkehrsbranche sieht sich als umfassenden und serviceorientierten Dienstleister rund um das Thema Mobilität – längst nicht mehr nur „klassisch“ mit Bussen und Bahnen, sondern auch mit Car- und Bikesharing oder mit flexiblen Shuttles, die per App angefordert werden. „Unsere Aufgabe ist es, diese Angebote möglichst gut und sinnvoll mit dem öffentlichen Verkehr zu verzahnen und digital zu vernetzen“, betonte VDV-Präsident Ingo Wortmann. Als Kooperation zwischen Verkehrsunternehmen und neuen Mobilitätsanbietern laufen derzeit größere On-Demand-Projekte beispielweise in Hamburg, Lübeck, Berlin, München und Duisburg. Ridepooling heißt das Prinzip: Auf deckungsgleichen Strecken werden die Mobilitätsbedarfe einzelner Fahrgäste gebündelt. Auf diese Weise können Verkehre effizienter, bedarfsgerechter und nachhaltiger gestaltet werden. Die Mobilitätsanbieter Via Van, Moia, Ioki und Door2Door arbeiten ebenfalls auf diese Weise. „Ridepooling ist der neue ÖPNV“, ist sich Tom Kirschbaum von Door2Door sicher.

Derzeit drängen zahlreiche neue Mobilitätsformen in den Markt, im Wesentlichen kommerziell ausgerichtet. Deshalb bedienen viele der neuen Mobilitätsanbieter vorwiegend Innenstädte, denn dort sind mehr Kunden und entsprechend mehr Einnahmen zu erwarten. Bernd Rosenbusch, Geschäftsführer des Münchner Verkehrs- und

i RIDEHALING, RIDESHARING UND RIDEPOOLING

Ridehailing ist die entgeltliche und „On-Demand“-gesteuerte Beförderung von in der Regel einzelnen Personen. Kommerzielle Plattformanbieter wie Uber legen nach aktueller Marktsituation den Preis fest, vermitteln die jeweils angeforderte Fahrt und nehmen dafür eine Provision. Meist handelt es sich um private Fahrer mit ihren eigenen Fahrzeugen.

Beim Ridesharing und Ridepooling werden die Verkehrsbedarfe einzelner Personen auf weitgehend deckungsgleichen Wegstrecken zusammengelegt. Als Ridesharing gilt die nicht-gewerbsmäßige Mitnahme von Personen in Privatautos gegen einen kleinen Unkostenbeitrag. Dabei würde die Fahrt ohnehin stattfinden, wie bei der klassischen Mitfahrzentrale. Freie Plätze werden in der Regel über eine internetbasierte Plattform zugänglich gemacht.

Unter Ridepooling wiederum ist eine Form des Ridehailing zu verstehen, allerdings als Sammelverkehr unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsinteressen und im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Betriebspflicht, Beförderungspflicht, Pflichtfahrgebiet und Tarifintegration steuert der Aufgabenträger über den Nahverkehrsplan.

Die Begriffe **Ridehailing, Ridesharing und Ridepooling** werden allerdings oft unterschiedlich verwendet.

Tarifverbands (MVV), warnte vor einem „Rosinenpicken“ und einem unkoordinierten Wachstum von Mobilitätsanbietern. Während sie in den Städten eher mehr Verkehr verursachten als vermeideten, gebe es keine eigenwirtschaftlichen Angebote in der Fläche. Genau hier sollte jedoch die Verkehrsbelastung der Städte ihren Anfang nehmen. Rosenbusch forderte deshalb „neue Mobilitätsformen, die in der Region beginnen“.

Neben den verschiedenen Formen multimodaler Mobilität und ihrer Verknüpfung mit den Angeboten des ÖPNV standen die digitalen Plattformen im Mittelpunkt. „Wenn wir nicht wol- →



Mobilität mit Spaßfaktor: Bringen E-Scooter auf Leihbasis wie hier von Lime für die Mikromobilität auch in Deutschland den Durchbruch?



In Stuttgart ergänzt SSB Flex die Busse und Bahnen der Stuttgarter Straßenbahnen.

ein Pkw seinen Halter im Monat. „Dafür kann man sich viel Transport leisten.“ Über seine App „Whim“ lassen sich in Helsinki, Antwerpen und Birmingham Tickets für den ÖPNV kaufen, Leihfahrräder und Mietwagen buchen und Taxis bezahlen. Sampo Hietanen versteht den Wandel als Kollaboration: „Es geht um ein Öko-System, nicht um ein Ego-System.“

Auch Caroline Cerfontaine von der UITP ist sich sicher: „MaaS wird kommen.“ Dabei sieht sie den ÖPNV als Rückgrat der kombinierten Mobilität. Fairness und eine diskriminierungsfreie Herangehensweise seien dabei die Grundlage für die Kooperation verschiedener Partner. „Wenn wir alle kooperativ sind und zusammenarbeiten, können wir den Kuchen größer machen.“ Aber auch die Risiken für die beteiligten Partner müssten thematisiert werden – etwa der mögliche Verlust der Kundenbindung oder dass sich der MaaS-Integrator als Gatekeeper der Nachfrage entpuppe. Daten und Geschäftsmodelle müssten füreinander freigegeben und die Neutralität der Algorithmen gewährleistet sein. „MaaS wird das Instrument, das es unseren Städten ermöglicht, eine nachhaltige Zukunft zu bauen“, so Caroline Cerfontaine. Für sie spielen die Städte auch bei der Regulierung eine wichtige Rolle: „Behörden müssen sicherstellen, dass politische Ziele erreicht werden, und auch mal eingreifen.“

So weit der Blick in die Zukunft. Aktuell steckt MaaS in Deutschland noch nicht einmal in den

len, dass Alexa uns sagt, wie wir von A nach B kommen, müssen wir selbst Plattform werden“, sagte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Im Rahmen der Vernetzungsinitiative „Mobility inside“ arbeiten der VDV und seine Mitglieder an einer gemeinsamen Plattform für den gesamten Öffentlichen Verkehr und darüber hinaus. „Wir setzen gerade die Bausteine zusammen“, berichtete Oliver Wolff. Zur VDV-Jahrestagung im Juni werde ein erster Prototyp vorgestellt und von einer begrenzten Anzahl von Usern nutzbar sein.

Das Ziel in eine App eingeben und einfach unterwegs sein – ohne Fahrplanrecherchen, ohne den separaten Kauf von Tickets, ohne Rücksicht auf Tarifzonen. Mobility as a Service, kurz MaaS, heißt das Konzept, um das sich auf dem Symposium eine Reihe von Vorträgen und Gesprächen drehte. Per Abo bietet MaaS Mobilität für unterschiedliche Bedarfe – in Form von diversen Angebotspaketen, die verschiedene Leistungsumfänge und Preisstufen umfassen. „Mobilität als Service ist das Kerngeschäft von Verkehrsunternehmen als Dienstleister“, sagte Dr. Till Ackermann, Fachbereichsleiter Volkswirtschaft und Business Development beim VDV: „Wenn wir es behalten wollen, müssen wir kundenfreundlich sein.“ Als Erfinder des Begriffs „MaaS“ gilt Sampo Hietanen von der finnischen Firma MaaS Global. Er sieht MaaS als Anfang vom Ende des privaten Autobesitzes. Immerhin 616 Euro, so Hietanen, koste



Service on Demand: MVG-Geschäftsführer und VDV-Präsident Ingo Wortmann stellte den Isartiger vor.



Kinderschuh. „Es geht darum, das Kind aus der Wiege zu holen“, sagte Martin Röhrleef von der Üstra: „Bei MaaS haben wir das Laufen noch nicht gelernt, eher das Krabbeln.“ Prof. Ulrike Stopka von der TU Dresden verdeutlichte, dass MaaS-Angebote zuerst einen Bedarf wecken und der Markt zunächst entwickelt werden müsse: „Es gibt wenig intrinsischen Bedarf, multimodale Angebote zu nutzen.“ Tom Kirschbaum von Door2Door sah MaaS als Chance, dass neugierige Kunden neue Produkte entdecken können: „Die Angebote gibt es aber im Moment nicht.“



Wie sich Mobilitätsdienstleister als Partner in den ÖPNV integrieren lassen, diskutierten (Foto l. v. l. n. r.) Markus Raupp (SSB), Gunnar Nehrke (Bundesverband Carsharing), Daniela Wieser (Wiener Linien), Tom Kirschbaum (Door2Door), Mario Sela (Bitkom) und Martin Röhrleef (Üstra).



VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff erläuterte den aktuellen Stand von „Mobility inside“. Ein Prototyp wird im Juni vorgestellt.



Die Bundesregierung plant, den Verkehrsmarkt für Anbieter aus der Sharing-Economy zu öffnen. Jüngste Studien aus den USA zeigen jedoch: Mietwagendienste wie Uber und Lyft tragen dazu bei, dass in den Großstädten Nordamerikas mehr Kilometer mit dem Auto zurückgelegt werden. „VDV Das Magazin“ sprach darüber mit Dr. Volker Deutsch (Foto), Fachbereichsleiter für Integrierte Verkehrsplanung beim VDV.

Herr Dr. Deutsch, Sie haben aktuelle Studien aus den USA dahingehend ausgewertet, wie sich Ridehailing-Fahrdienste auf den Verkehr in den Großstädten und Metropolregionen auswirken. Wie lauten die Ergebnisse?

» Dr. Volker Deutsch: Ohne Ordnungsrahmen führt Ridehailing eher zu mehr als zu weniger Stau. Zwar versprechen Uber, Lyft und Co. in ihrer Werbung, dass sie mit ihren smarten und digitalen Angeboten dazu beitragen, den Verkehr in den Städten zu reduzieren. Studien aus San Francisco, New York, Boston und zwei Gesamtstudien belegen jedoch das Gegenteil.

Inwiefern?

» Die Fahrzeug-Kilometer sind gestiegen, und die Qualität der Verkehrsabläufe sinkt insgesamt. Das bekommen vor allem der Autoverkehr selbst und der Wirtschaftsverkehr zu spüren. Besonders in den ohnehin schon sensiblen Innenstädten sorgen die Fahrdienste für zusätzliche, neue Verkehre. Allein in New York waren das – bedingt durch das Wachstum der Ridehailing-Dienste – zwischen 2013 und 2016 fast eine Milliarde zusätzliche Fahrzeug-Kilometer, die Hälfte davon im ohnehin schon stark belasteten Innenstadtbereich.

Welche Effekte stellten die Verfasser der Studien für den Öffentlichen Verkehr fest?

» Die Ridehailing-Dienste ziehen Nutzer aus den Angeboten des Umweltverbunds heraus – also weniger Rad, zu Fuß gehen und Öffentlicher Verkehr. Damit werden gerade die ressourcensparenden Verkehrsträger geschwächt und die bisherigen Investitionen in die Verkehrssysteme infrage gestellt. Auf diese Weise wirken die Fahrdienste einer Verkehrswende eher entgegen.

Welche Schlüsse sollte Ihrer Meinung nach die Politik daraus ziehen – mit Blick auf die Diskussion um das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)?

» Die internationalen Erfahrungen mit Ridehailing können aufgrund anderer Rahmenbedingungen nicht Eins-zu-eins auf Deutschland übertragen werden. Klar ist aber, dass das Geschäftsmodell – egal wo – auf die lebendigen Innenstädte abzielen wird. Und wie in den USA nutzen nach ersten Erkenntnissen hiesiger On-Demand-Projekte eher die normalen ÖPNV-Kunden die Fahrdienste aufgrund des höheren Komforts, aber kaum die klassischen Autofahrer. Vorschneelle Entscheidungen bei einer Änderung des PBefG, die diese Wirkung außen vor lassen, führen zu Angeboten in den Zentren mit teilweise problematischen Effekten, ohne dass die Verkehrsbedürfnisse der Peripherie gelöst werden.

Trotz der negativen Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Verkehrsqualität erfreuen sich innovative, smarte Angebote bei ihren Nutzern nicht nur in den USA großer Beliebtheit. Wie können diese Dienste aus Ihrer Sicht zu nachhaltigen Verkehrslösungen beitragen?

» Es muss eine kluge Steuerung durch den Aufgabenträger her – ohne wird es nicht funktionieren, da die Global Player nachvollziehbar Verkehr produzieren müssen, um ihre Erlöse steigern zu können. Deshalb auch die Konzentration auf die Innenstädte. Nur wenn eine Integration in den ÖPNV erfolgt, können digitale Mobilitätsangebote als Ridepooling ihre Potenziale dort ausspielen, wo sie auch benötigt werden: in städtischen Randgebieten, im Nachtverkehr oder im ländlichen Raum – aber sicherlich nicht am Hauptbahnhof oder in der Innenstadt, wo wir schon genug Stau und ein sehr gutes Verkehrsangebot mit Bus und Bahn haben.

25

PROZENT

beträgt die Steigung an der steilsten Stelle der Nerobergbahn in Wiesbaden.



Schräges Wahrzeichen nimmt auch mit 131 Jahren locker den Hausberg

Jede Menge Wasser an Bord, Kurbeln, ein Stahlseil mit Umlaufrad, zwei historische Waggons und eine 438 Meter lange Steilstrecke, die einen Ausblick bis zum Odenwald bietet: Wenn der Frühling kommt, nimmt die Wiesbadener Eswe Verkehr wieder die Nerobergbahn in Betrieb.

Manchmal erfordert Mechanik Muskelkraft und gleichzeitig viel Gefühl. Beides verlangt die Wiesbadener Nerobergbahn ihrem Fahrpersonal ab. Das setzt sich zusammen aus 21 Mitarbeitern und, seit März, einer Mitarbeiterin. In der 131-jährigen Geschichte des heutigen Industriedenkmals ist sie die erste Frau, die als „feste“ Fahrerin vorne an der Kurbel steht. Um diese Kurbel zu bedienen, muss man oder frau nämlich zupacken können.

Zum Personal auf dem Führerstand gehört seit fast zehn Jahren auch Christian Schmidt. Mit einem Dreh löst er die Bremse, und der gelb-blaue Waggon setzt sich von allein in Bewegung. Talwärts. Steil bergab. Der Wagen ist über ein Stahlseil, das in einem Umlaufrad liegt, mit seinem Pendant in der Talstation verbunden. Mit seinem Eigengewicht zieht der bergab rollende Waggon den anderen, leichteren bergauf. Damit das Prinzip funktioniert, muss das bergab rollende Fahrzeug immer ausreichend Ballastwasser im Tank haben. Auf halber Strecke begegnen sich beide Fahrzeuge an einer Ausweichstelle. Während die Fahrgäste ihren Blick über die hessische Landeshauptstadt und den Rhein bis zum Odenwald wandern lassen können, konzentriert sich Christian Schmidt auf die meterspurige Strecke und auf die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs. Hilfe gibt ihm eine Art Tachometer. Dort, wo beim Zifferblatt einer Uhr die Zwölf steht, sollte im Tacho des historischen Waggons die Nadel zittern. Dann ist die ideale Geschwindigkeit von etwa 7,5 Stundenkilometern erreicht. Nimmt die Bahn zu viel Fahrt auf, wird über einen Fliehkraftregler automatisch eine Notbremsung ausgelöst. Aber den Tacho braucht ein erfahrener Bergbahnführer wie Christian Schmidt eigentlich nicht. Sein Gefühl sagt ihm, wann und an welcher Stelle er mit einem Dreh ein wenig abbremst oder beschleunigen muss. Mit der Kurbel wirkt er dabei auf

die Zahnräder unter seinem Wagen ein. Diese wiederum greifen in die Zahnstange, die im Gleis verlegt ist.

Zwei Wochen dauert die Ausbildung zum Bergbahnführer. Theorie über die Technik, Wiesbadener Stadtgeschichte, Dienstanweisungen und jede Menge Praxis standen auch auf dem Ausbildungsplan der acht neuen Mitarbeiter – meist Studierende, die in dieser Saison erstmals an den Start gegangen waren. In der „Fahrprüfung“ am Ende der Ausbildung zählte wieder das Ge- →



Ankunft in der Talstation: Der bergab fahrende Wagenführer regelt die Geschwindigkeit der Bahn. Die Zahnräder unter dem Waggon greifen in die Zahnstange und sichern das Fahrzeug.



Nach Ankunft in der Talstation wird das Wasser aus dem Waggon abgelassen (Foto o. l.) und wieder den Berg hinaufgepumpt. Techniker Klaus Dutschka zeigt die Pumpe; sie hat eine Leistung von 37 kW (Foto u. l.). An der Ausweichstelle begegnet der von Christian Schmidt gesteuerte Waggon dem Gegenverkehr (gr. Foto).

fühl: „Dann wird der Tacho nämlich abgedeckt, und die neuen Kollegen müssen die Geschwindigkeit ohne technische Hilfe richtig einschätzen“, berichtet Sabine Füll. Sie ist seit 2015 die Betriebsleiterin der Nerobergbahn. Zuvor arbeitete die studierte Betriebswirtin im Bereich Marketing des Wiesbadener Verkehrsunternehmens. Als sie sich bei ihrer Ausbildung zur Betriebsleiterin nach der Betriebsordnung für Seilbahnen (BO-Seil) auf ihre Aufgabe bei der Nerobergbahn vorbereitete, musste sie sich von manchem der männlichen Teilnehmer die eine oder andere Frotzelei gefallen lassen: „Jetzt kommt eine Frau, die eine Bahn hat, die mit Wasser fährt“, erinnert sie sich. Von ihrem Büro aus, das sich unter dem Dach der kleinen Betriebszentrale im Nerotal befindet, sorgt Sabine Füll mit vier Technik- und Servicemitarbeitern sowie dem Fahrpersonal dafür, dass alles reibungslos läuft. „Die Sicherheit unserer Fahrgäste hat oberste



„Auch ich bin als Kind mit meinen Eltern oft hier hoch- und wieder runtergefahren.“

Sabine Füll, Betriebsleiterin der Nerobergbahn

Priorität.“ Daher wird täglich vor Betriebsbeginn ein umfangreiches Prüfprogramm durchgeführt. „Erst wenn alles in Ordnung ist, nehmen wir den täglichen Fahrbetrieb auf“, so Füll. Im vergangenen Jahr beförderte die Bahn mit ihren Waggonen in den Stadtfarben über 280.000 Fahrgäste – acht Prozent mehr als 2017 und wohl wegen des Supersommers eine überdurchschnittlich gute Zahl. Die reicht jedoch

nicht für ein positives Betriebsergebnis. „Mein persönliches Ziel ist es, mit der Bahn bald eine schwarze Null zu schreiben“, sagt Sabine Füll. „Noch sind wir da nicht dran. Kurz- bis mittelfristig werden wir es aber schaffen.“ Ihr Chef ist jedenfalls mächtig stolz auf das schutzwürdige technische Denkmal in seinem Verantwortungsbereich: „Als Sehenswürdigkeiten hat Wiesbaden unter anderem das Kurhaus und Schloss Biebrich zu bieten“, sagt Eswe-Geschäftsführer Prof. Hermann Zemlin. „Wir haben das schrägste Wahrzeichen der Stadt – unsere Nerobergbahn.“

Ersatzteile gibt es nicht von der Stange

Dessen Technik ist robust und wenig stör anfällig. Aber ein historisches Verkehrsmittel benötigt viel Aufmerksamkeit und Zuwendung. Beispielsweise müssen die Betriebs- und die Sicherheitsbremsen regelmäßig gewartet und geprüft werden, die Bremsstromeln regelmäßig nachgedreht und Bremsbacken erneuert werden. Ersatzteile gibt es nicht von der Stange. Sie müssen Eins-zu-eins nachgebaut werden – so verlangt es die BO-Seil. Dafür greift das Verkehrsunternehmen auf das bewährte Know-how einer externen Dreherei zurück. Dort begleitet ein 76-jähriger Mitarbeiter die Bahn schon Zeit seines Berufslebens.

Unterdessen kommt Christian Schmidt nach etwa dreiminütiger Fahrzeit in der Talstation an. Sofort wird das Ballastwasser abgelassen und wieder den Berg hinaufgepumpt – bis zu 7.000

Liter fasst der Tank eines Waggonen. In 15 Minuten geht die nächste Fahrt retour. So lange dauert es ungefähr, bis das Fahrzeug an der Bergstation genügend Wasser gefasst hat, die Fahrgäste eingestiegen sind und die Türen der Bahnwagen wieder geschlossen sind. Dann fährt es als das schwerere Fahrzeug erneut talwärts und zieht wiederum den Waggon von Christian Schmidt bergauf. Wenn viel Betrieb auf der Bahn ist, lässt sich die Betankung mit einer Zusatzpumpe beschleunigen und so der Takt verkürzen. Einige Minuten vor der Abfahrt verständigen sich beide Fahrer per Funk darüber, wie viele Personen bergauf wollen. So kann der Bahnführer auf dem Berg immer ausreichend Wasser und damit Gewicht an Bord nehmen.

„Nur gut gelaunte Fahrgäste“

Was die Arbeit für Sabine Füll und ihre Kollegen von der Nerobergbahn so angenehm macht und bei einer reinen Freizeit- und Touristikbahn kaum überrascht: „Bei uns gibt es fast nur gut gelaunte Fahrgäste, die hier eine schöne Zeit erleben möchten“, sagt die Betriebsleiterin. Mit nostalgischem Charme bringt die Bahn die Wiesbadener auf ihren „Hausberg“. Für viele gehören

ein anschließender Spaziergang im Grünen, ein Besuch der Russischen Kirche oder das sommerliche Schwimmvergnügen im Opelbad zum festen Familien- und Freizeitprogramm. „Auch ich bin als Kind mit meinen Eltern oft hier hoch- und wieder runtergefahren“, berichtet die gebürtige Wiesbadenerin Sabine Füll: „Ich lebe für die Nerobergbahn.“



NEROBERGBAHN: ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

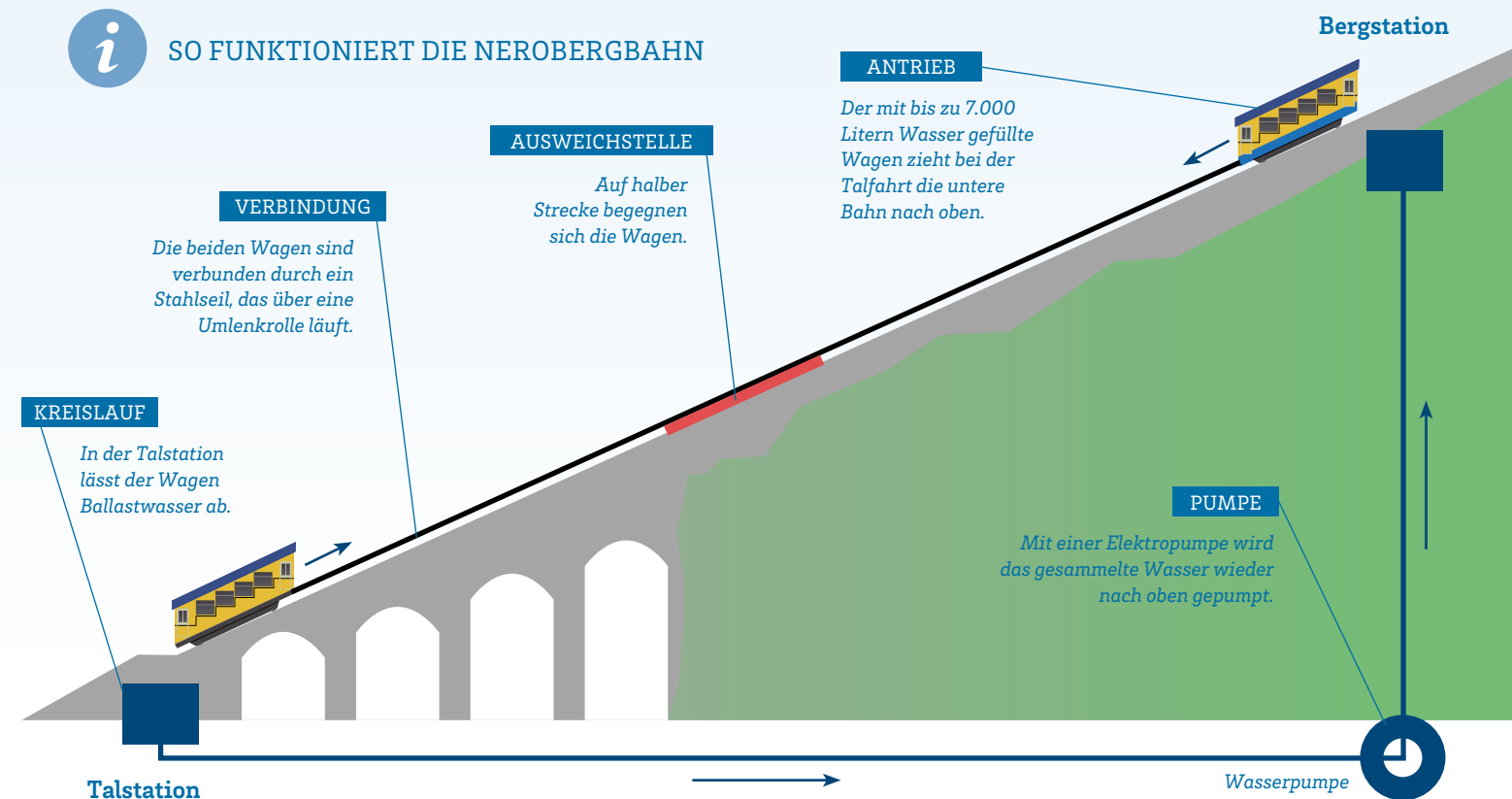
Die Nerobergbahn ist Deutschlands älteste und letzte Zahnstangen-Seilbahn, die mit Wasserballast angetrieben wird. Betrieben und unterhalten wird sie von der Eswe Verkehrsgesellschaft. Eröffnet wurde die Bahn am 25. September 1888. Zwischen April und Oktober verkehrt sie auf den 265 Meter hohen Neroberg und überwindet dabei zwischen der Tal- und der Bergstation 83 Höhenmeter. Die Gleise sind 438 Meter lang. Das 452 Meter lange Seil besteht aus acht Litzen, die mit einer Kunststoffeinlage verstärkt sind. An der steilsten Stelle beträgt die Steigung 25 Prozent. Auf etwa der Hälfte der Strecke befindet sich eine etwa 70 Meter lange Ausweichstelle, an der die Wagen aneinander vorbeierollen. In der Zahnstange läuft ein Zahnrad, auf das von beiden Seiten Bremsblöcke einwirken (System Riggenbach).



Weitere Informationen unter: www.nerobergbahn.de



SO FUNKTIONIERT DIE NEROBERGBAHN



Tramfahrgäste schnuppern in Ulm Höhenluft



Zu guter Letzt schauen wir erneut nach Ulm. Die Stadt mit dem höchsten Kirchturm der Welt – das Ulmer Münster ragt 161,5 Meter in den Himmel – ist seit der Eröffnung der Tramlinie 2 nicht nur um eine optisch attraktive Brücke reicher (siehe Seite 4/5), sondern wohl auch um einen neuen Superlativ. Zumindest vermeintlich. Im März berichtete die Deutsche Presseagentur (dpa) über Deutschlands höchste Straßenbahnhaltestelle. Die befindet sich auf dem Oberen Eselsberg in 617 Metern Höhe und heiße „Botanischer Garten“. Ein laminiertes Papier (Foto), das von unbekannter Hand aufgehängt wurde, wies die Station als deutschen Rekordhalter aus. Laut dpa kann jedoch keine amtliche Stelle Vergleichszahlen nennen. Und auch das örtliche Verkehrsunternehmen SWU Verkehr mochte auf unsere Nachfrage die Bestmarke weder bestätigen noch dementieren. „Wir freuen uns allerdings über die Aufmerksamkeit“, sagt Bernd Jünke, Pressesprecher der SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm: „Die Medien lieben Zahlen und Superlative.“ Da machen wir keinen Unterschied.

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV),
Kamekestraße 37-39, 50672 Köln,
Tel. 02 21/5 79 79-0,
E-Mail: info@vdv.de,
Internet: www.vdv.de

Redaktion VDV:

Lars Wagner (V.i.S.d.P.),
Leiter Kommunikation und Pressesprecher
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

Realisierung, Text und Redaktion:

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

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Projektleitung und Anzeigen:

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

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2019

Termin

5. Juni 2019

VDV-Forum bei der Transport Logistic in München

„Klimaschutz, Fahrer-mangel und Masterplan Schienengüterverkehr – Wechselt die Schiene jetzt auf die Überholspur?“
Darum geht es am 5. Juni von 16 bis 17.30 Uhr auf der Transport Logistic. Sie findet vom 4. bis zum 7. Juni in München statt.

→ www.vdv.de/termine.aspx



Termin

17. bis 19. Juni 2019

VDV-Jahrestagung in Mannheim

Zukunft gestalten: Innovationen für die Verkehrswende. Das ist das dies-jährige Leitthema. Ein leistungsfähiger ÖPNV und Schienengüterverkehr sind die Basis für die Umstellung auf moderne und klimaschonende Mobilität.

→ www.vdv.de/vdv-jahrestagung.aspx



Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Mitte Juni 2019.

Bildnachweise:

Titelmotiv: Fotolia/Ivan Kruk; Deutsche Bahn AG

Deutschlandstiftung Integration (12, 13, 14, 15); ESWE Verkehrsgesellschaft mbH (2, 26, 27, 28); Fotolia/dusanpetkovic1 (16); Fotolia/eyetronic (30); Fotolia/Julien Eichinger (8-11); Fotolia/Leehoung (30); Fotolia/macrovect (21); hinz & kunst (9); Häfen und Güterverkehr Köln/Christoph Seelbach (20); Kombiverkehr (8); Lime (23); Moia (2, 22); picture-alliance/dpa (2, 8, 30); picture alliance/Uli Deck (10); picture alliance/Geisler - Fotopress (20); picture alliance/imageBROKER (2, 18-19); Lars Schwerdtfeger/Südwest Presse Ulm (4/5); Stuttgarter Straßenbahnen AG (10, 24); Stefan Temme/AD HOC PR (24, 25, 28); TX Logistik AG; Fotolia/ii-graphics (7); VDV (3, 7, 16, 17, 23, 25);

„VDV Das Magazin“ erscheint alle zwei Monate (sechsmal im Jahr). Alle im Magazin erscheinenden Beiträge und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist die Verwertung ohne die Zustimmung des Herausgebers nicht zulässig. Das gilt vor allem für Vervielfältigungen, Übersetzungen sowie die elektronische Speicherung und Verarbeitung.

4. VDV-Zukunftskongress Autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr am 22./23. Mai 2019 in Berlin

Einziger
Kongress zum
autonomen
Fahren
im ÖV



Für Anregungen, Themenvorschläge, Lob und Kritik oder wenn Sie „VDV Das Magazin“ nicht mehr erhalten möchten, schicken Sie uns bitte eine E-Mail an vdv-magazin@adhocpr.de

AIMING FOR ZERO. MOVE. TOGETHER.



VDL Citea Electric.

100% electric. Zero emission. Der VDL Citea Electric trägt zu einer saubereren Umwelt, einem geringeren Energieverbrauch und einem gesunden Lebensumfeld bei und bringt den Stadt- und Überlandverkehr schon jetzt auf den Weg. Dies führt zu mehr Komfort für die Fahrgäste, den Fahrer und die Anwohner. Erleben Sie den Unterschied auf vdlbuscoach.com



BUS & COACH