### **VDV** Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe Juli 2018

### Grünes Licht für mehr Busse und Bahnen

Wie die Verkehrswende bis 2030 gelingt Seite 6



Mobility inside: Branche treibt digitale Plattform voran

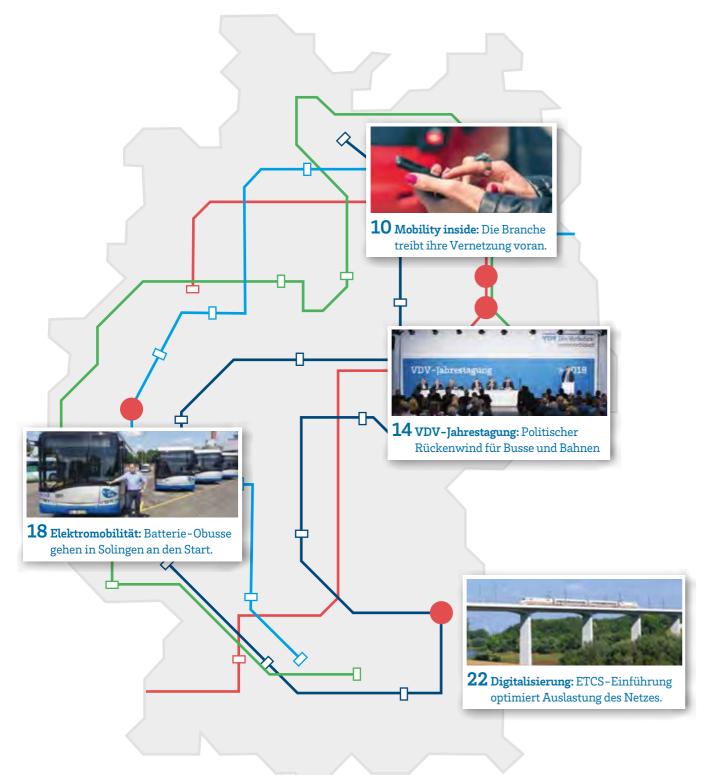
Strom von der Stange: Solingen setzt erste Batterie-Obusse ein

Saubere Luft: Mit mehr ÖPNV gegen Fahrverbote

Seite 18

Seite 26

**EDITORIAL INHALT** 



### Die Verkehrswende auf den Weg bringen

Die Mobilität in Deutschland wird im Jahr 2030 anders aussehen als heute. 30 Prozent mehr Öffentlicher Personenverkehr und 22 Prozent mehr Güterverkehr auf der Schiene sind möglich. Wie das geht und unter welchen Rahmenbedingungen die Verkehrswende machbar ist, zeigt die VDV-Studie "Deutschland mobil 2030". Klar ist: Allen Beteiligten werden große Anstrengungen abverlangt. Neben dem Ausbau der Kapazitäten, verdichteten Takten in den Ballungsräumen und zusätzlichen Angeboten benötigen wir eine gemeinsame bundesweite Mobilitätsplattform. Sie macht den Ticketvertrieb digitaler, einfacher und vernetzter. Und über sie führen die Verkehrsunternehmen ihre Angebote und die Services Dritter zusammen. Deshalb treiben der VDV und einige große Mitgliedsunternehmen den Aufbau von "Mobility inside" voran.

Die Plattform wird von der Verkehrsbranche selbst getragen – ein echtes Gemeinschaftsprojekt. Deshalb wollen wir daran wie eine Art Genossenschaft auf Augenhöhe zusammenarbeiten. Die Aufgabe, diese Mobilitätsplattform zu schaffen, ist die zentrale digitale Herausforderung, die die Verkehrsunternehmen und -verbünde bewältigen müssen. "Einsteigen und losfahren": So sollen unsere Fahrgäste den ÖPNV der Zukunft erleben. Mit "Mobility inside" schaffen wir



dafür die Basis - ein ebenfalls wichtiger Baustein für die Verkehrswende.

Selten gab es mehr Rückenwind für den ÖPNV. Vielversprechend sind die politischen Weichenstellungen im Koalitionsvertrag. Gleichzeitig belegen steigende Fahrgastzahlen einen Trend zu Bussen und Bahnen. Allerdings erhöhen das Dieselurteil des Bundesverwaltungsgerichts und die Klage der EU-Kommission wegen zu schlechter Luftqualität in unseren Städten den Druck auf die politischen Entscheider. Auch wir wollen keine Fahrverbote, sondern Mobilität sichern.

Es herrscht Aufbruchsstimmung in unserer Branche. Zu spüren war das auch auf der VDV-Jahrestagung in Potsdam, für deren Gelingen ich mich noch einmal bei unseren Gastgebern und allen Beteiligten bedanken möchte. Diese Entschlossenheit brauchen wir auch, um im Sinne der Verkehrswende zu handeln. Lassen Sie uns die Gunst der Stunde nutzen – damit Deutschland nachhaltig und umweltfreundlich mobil bleibt.

Herzlichst Ihr Oliver Wolff





Die Verkehrswende auf den Weg bringen

### 4 VDV im Bild

Fotografen zeigen ÖPNV-Ästhetik.

### 6 Titelstory

Die Verkehrswende ist machbar.

### 10 Aus dem Verband

Nächste Phase bei "Mobility inside" Seite 13: Interview mit Prof. Ringat

### 14 Aus dem Verband

Branche in Aufbruchsstimmung

### 18 Unterwegs im Netz

Solingen: Verkehrswende mit "BOB"

### 21 Aus dem Verband

Start-ups pitchen vor Entscheidern der Verkehrsunternehmen.

### 22 Hintergrund

ETCS: Autopilot auf Schienen

ÖPNV-Lösungen für sauberere Luft

Im Gespräch mit SPD-Politikerin Susana dos Santos Herrmann

### 29 Aus dem Verband

Bauen ohne Einschränkung

### 30 Abgefahren

Linienbus mit Blaulicht





### Die Verkehrswende ist machbar

Die Mobilität der Menschen sichern, Fahrverbote vermeiden, Klimaschutzziele erreichen: Das kann bis 2030 Wirklichkeit werden, wie die neue VDV-Studie "Deutschland mobil 2030" zeigt. Anhand konkreter Szenarien stellen die Verfasser dar, dass die Verkehrswende gelingen kann - eine Grundlage für die gesellschaftliche Debatte um die Mobilität von morgen.



uli 2030: Die Verkehrswende wirkt. Luftreinhaltung ist in den Städten längst kein Thema mehr. Ein Drittel mehr an Bussen und Bahnen als noch vor zwölf Jahren ist unterwegs. Auf der letzten Meile rollen On-demand-Minibusse. In den Ballungsregionen und im ländlichen Raum spielt der Öffentliche Personenverkehr (ÖPV) seinen Umweltvorteil aus. Das hat auch die Lebensqualität der Menschen erhöht. Nie war es einfacher, mit verschiedenen Verkehrsmitteln mobil zu sein. Selbstverständlicher Begleiter im Öffentlichen Verkehr ist eine digitale Mobilitätsplattform. Über sie haben alle Verkehrsunternehmen ihre Angebote vernetzt. So findet der Kunde schnell und komfortabel die beste Verbindung mit den passenden Verkehrsmitteln und dem günstigsten Ticket. "Einsteigen und losfahren": Nach diesem Prinzip nutzen immer mehr

Fahrgäste den ÖPV, weil die Verkehrsunternehmen umfassende Dienstleister für Mobilität sind. Durch die Digitalisierung erlebt auch der Güterverkehr auf der Schiene eine Renaissance. Er wächst um 22 Prozent. Überlange High-Tech-Züge haben die Kapazitäten und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene spürbar gesteigert. Der revitalisierte Schienengüterverkehr (SGV) und ein ÖPV, der nicht mehr nur in urbanen Regionen einen wichtigen Teil des Lebensstils darstellt, haben dazu beigetragen, die Klimaziele im Verkehrssektor für 2030 zu erreichen. Für die Erfolgsgeschichte des SGV war schon knapp 15 Jahre zuvor mit dem Masterplan die Basis geschaffen worden.

Mobilität modern und bezahlbar gestalten

So weit die Vision. Dass dieses Szenario auf der

Grundlage heutiger Trends, aktueller Verkehrs- und Bevölkerungsdaten sowie klar gestellter politischer Weichen realisierbar ist, zeigen die Verfasser der Studie "Deutschland mobil 2030" auf. Im Auftrag des VDV haben die Beratungsunternehmen PwC und Intraplan Consult verschiedene Szenarien dazu erarbeitet, wie in zwölf Jahren der Öffentliche Personenverkehr und der Schienengüterverkehr aussehen könnten. Fazit: Es ist möglich, die Mobilität in Deutschland modern, bezahlbar und klimaschonend zu gestalten. Voraussetzung dafür sind jedoch die entsprechenden Rahmenbedingungen, die die Verkehrspolitik schaffen muss. Dazu zählen die Sanierung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, eine auskömmliche und planbare Finanzierung des Öffentlichen Personenverkehrs, aber auch preis- und ordnungspolitische

### BROSCHÜRE STELLT SZENARIEN VOR

Ausführliche Informationen über die verschiedenen Szenarien der Studie "Deutschland mobil 2030" und die erforderlichen Maßnahmen für die Verkehrswende enthält die aktuelle Broschüre "Zeit für neues Denken und Handeln". Sie knüpft an die Publikation "Neue Mobilität für ein mobiles Land" an. Darin fasste der VDV

im Herbst 2017 seine verkehrspolitischen Handlungsempfehlungen für die aktuelle Legislaturperiode des Bundestages zusammen.

### Die Broschüre steht zum Download unter

→ www.deutschlandmobil-2030.de



Szenario "Verkehrswende": Mehr unternehmerisches Engagement und die passenden politischen Rahmenbedingungen wirken sich laut der Studie "Deutschland mobil 2030" positiv aus - in Form von 30 Prozent mehr Öffentlichem Personenverkehr.

Maßnahmen, um den Pkw-Verkehr einzudämmen.

Die Verfasser der Studie sehen zudem die Verkehrsunternehmen in der Verantwortung, selbst aktiv zu werden und den Wandel gezielt mitzugestalten. Neben dem nachfrageorientierten Ausbau von Angeboten und Kapazitäten kommt es aus Sicht der Gutachter vor allem darauf an, dass sich die Player der Branche als integrierte Dienstleister für Mobilität positionieren. In dieser Rolle nutzen die Verkehrsunternehmen künftig die Möglichkeiten der Digitalisierung, verknüpfen Busse und Bahnen mit

weiteren Angeboten und binden dabei neue Anbieter und Services ein. In der Zusammenarbeit mit neuen Marktteilnehmern können sie ihre Innovationsfähigkeit verbessern und ihre Stärken beim Zugang zu den Kunden sowie bei der Datenhoheit deutlich ausbauen. "Wir als Verkehrsunternehmen sind gefordert, uns dem Transformationsprozess aktiv zu stellen", erklärt VDV-Präsident Jürgen Fenske. In nur zwölf Jahren sollen 30 Prozent mehr Kunden in Bussen und Bahnen und 22 Prozent mehr Güter auf der Schiene

Dienstleistungen konsequent den Bedürfnissen unserer Kunden anpassen", so Jürgen Fenske.

300/organization

Im günstigsten Fall könnte der ÖPV seinen Anteil am Modal auf der Straße zu den entscheidenden Faktoren.

Dass diese Entwicklung kein Selbstläufer ist, machen die

Split bis 2030 von derzeit 13,5 Prozent um ein Drittel auf 17.3 Prozent ausbauen und der Schienengüterverkehr um ein Viertel von 18,4 auf 22,2 Prozent anwachsen - so die Best-Case-Szenarien "Verkehrswende" und "Konsequent Schiene". Im Schienengüterverkehr müssten der bereits existierende Masterplan sowie weitergehende Maßnahmen umgesetzt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Auch hier zählen laut Studie der Ausbau von Infrastruktur und die zusätzliche Regulierung des Güterverkehrs

Verfasser ebenfalls anhand von Szenarien fest. Wenn die Verkehrsunternehmen nicht in der Lage sind, auf die neuen Herausforderungen entsprechend zu reagieren, und die Verkehrspolitik auf klare Signale verzichtet, droht dem ÖPV der Verlust von Marktanteilen und den Städten der Verkehrskollaps. Neben den Mobilitätseinschränkungen wären Nachteile bei der Lebensqualität die Folge, die Klimaverpflichtungen wären nicht einzuhalten. Selbst im Szenario "Ambitionierte Entwicklung", in dem sich die

transportiert werden. "Das gelingt nur, wenn wir unsere

### STUDIE "DEUTSCHLAND MOBIL 2030"

Die Studie "Deutschland mobil 2030" stellt verschiedene Verkehrs- und Mobilitätsszenarien für das Jahr 2030 dar. Analysiert wurden dafür fast 50 Veröffentlichungen von Bundesministerien, Forschungsinstituten, Verbänden sowie Unternehmen. Daraus wurden Zukunftstrends für den Öffentlichen Personenverkehr sowie für den Schienengüterverkehr abgeleitet und anhand von Faktenchecks verifiziert. Für beide Bereiche wurden jeweils drei Szenarien erstellt: Worst Case, Fortführung und Verbesserung des Status Quo sowie die bestmöglichen Fälle "Verkehrswende" im Personenverkehr und "Konsequent Schiene" im Güterverkehr. In einem weiteren Schritt wurden strategische Herausforderungen und kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen abgeleitet, um diese Ziele zu erreichen.

Die komplette Studie kann im VDV-Hauptstadtbüro bestellt werden:

→ hauptstadtbuero@vdv.de



### **DREI FRAGEN AN**

Über die Studie "Deutschland mobil 2030" sprach "VDV Das Magazin" mit Dr. Jan Schilling (Foto), VDV-Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV.

>> Warum will der VDV gerade zum jetzigen Zeitpunkt die gesellschaftliche Debatte zur Verkehrswende intensivieren?

Dr. Jan Schilling: Mit der Studie "Deutschland mobil 2030" bezieht der VDV in der Diskussion um die Verkehrswende Position und liefert realistische Szenarien, was nun geschehen muss, um die notwendigen Veränderungen einzuleiten. Nicht erst seit dem Inkrafttreten der ersten Dieselfahrverbote in Hamburg sowie der Klage der EU-Kommission zur Luftreinhaltung in den Städten und dem Verfehlen der Klimaschutzziele 2020 ist es an der Zeit, Entscheidungen zu treffen, um den Verkehrssektor zukunftsfähig zu machen. Denn so wie es derzeit läuft, werden wir wichtige umwelt-, aber auch gesellschaftspolitische Ziele wie die Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen nicht erreichen. Die öffentliche Debatte macht vielen Menschen deutlich, dass hier erheblicher Handlungsbedarf besteht.

» Eine deutliche Vorrangpolitik für Busse und Bahnen dürfte wohl kaum reichen, um die Verkehrswende zu schaffen. Was muss darüber hinaus

Wir brauchen mehr Mobilität – und nicht mehr Verkehr. Ohne eine kluge Strategie des Push und Pull wird das notwendige Umsteuern nicht schnell genug gehen, und wir produzieren höhere volkswirtschaftliche Kosten

als nötig. Die Unternehmen müssen die Chancen des sich abzeichnenden Wandels nutzen und weitere attraktive und kundenfreundliche Angebote schaffen. Der Staat muss gleichzeitig das Gesamtsystem im Auge behalten. Hier gilt es, Fehlanreize wie umweltschädliche Subventionen zurückzuführen und neue Anreize zu schaffen – etwa durch die Wiedereinführung des steuerfreien Jobtickets. Auch die Kommunen können steuern, indem sie Parkraum konsequent bewirtschaften, Bus und Bahn im Stadtverkehr bevorrechtigen und den Verkehr insgesamt passgenau lenken.

» Bis vor wenigen Jahren sprachen nur Insider über die Verkehrswende. Glauben Sie, dass Deutschland schon bereit für dieses Thema ist?

Ja, denn Haupttreiber der Diskussion ist der Klimaschutz. Wie Umfragen zeigen, sind viele Bürger bei diesem Thema schon weiter, als man allgemein glaubt. Je später wir mit dem Klimaschutz ernsthaft anfangen, desto höher werden die volkswirtschaftlichen Kosten des Wandels. Die von uns vorgeschlagene Verkehrswende soll Mobilität sichern und nicht verhindern. Dazu wollen wir Mobilität besser organisieren und die effizientesten Lösungen – ÖPV und SGV – deutlich ausbauen. Genauso wie die regenerativen Energien es bereits heute sind, kann die Verkehrswende zum Exportschlager werden. Das ist keine Verhinderungs-, sondern Ermöglichungspolitik.

Verkehrsunternehmen mit einem verbesserten Angebot als Mobilitätsdienstleister positionieren und die Politik zwar den Infrastrukturausbau unterstützt, jedoch nur moderat umsteuert, würden die Umwelt- und Klimaziele verfehlt. Potenziale ungenutzt lassen würde eine "Ambitionierte Entwicklung" auch im Schienengüterverkehr, wenn über den Masterplan hinausgehende Maßnahmen nicht umgesetzt würden. Im Worst-Case-Szenario "Schiene verliert" würde nicht einmal der Masterplan realisiert. Die Folgen wären noch schlechtere Wettbewerbsbedingungen für die Güterbahnen, eine Verlagerung von Transporten auf die Straße und deren starke Überlastung. Auch hier würden die Klimaziele deutlich verfehlt.

Im ersten Schrittist in den stark wachsenden Ballungsgebieten der Ausbau von Kapazitäten nötig, um umweltfreundliche Verkehre zu stärken. Dafür hat die Bundesregierung im Koalitionsvertrag mit der Erhöhung der GVFG-Mittel und der Verstetigung des Mobilitätsfonds für finanzschwache Kommunen wichtige Schritte beschlossen. "Doch das wird nicht reichen", sagt VDV-Präsident Jürgen Fenske: "Die Länder müssen ihrer Verantwortung für den Öffentlichen Verkehr nachkommen und ihrerseits ebenfalls Geld für den Ausbau und die Sanierung bereitstellen." Zudem seien kurzfristig umsetzbare Maßnahmen notwendig, um weitere Fahrverbote zu verhindern.

20 olo deliner

Szenario "Konsequent Schiene": Die gemeinsamen Anstrengungen von Politik und Unternehmen machen den Schienengüterverkehr bis 2030 leistungsstärker und erhöhen seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße. Dies führt zu einem höheren Marktanteil.



### Branche vernetzt sich

Der nächste große Schritt bei der Vernetzungsinitiative "Mobility inside" ist getan: In diesem Frühjahr haben neun Verkehrsunternehmen und -verbünde einen "Letter of intent" unterschrieben und damit offiziell eine Führungsrolle in dem Projekt übernommen. Das beinhaltet unter anderem die Gründung einer Management-Gesellschaft. Und auch die technische Entwicklung schreitet voran

it nur einer App soll der Kunde eine durchgehende Reisekette quer durch Deutschland planen, buchen und bezahlen - oder sich an den Kundenservice wenden können: Diese Vision treibt die Verkehrsbranche schon seit Jahren um. Und mit "Mobility inside" arbeiten der VDV und seine Partner derzeit an der Umsetzung einer solchen multimodalen Plattform, die genau das ermöglicht. Auf der VDV-Jahrestagung 2017 wurde das Projekt erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Danach wurde es ruhiger um die Vernetzungsinitiative. "Das heißt aber nicht, dass nichts passiert ist", sagt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. "Im Gegenteil:

Wir haben das Thema entschieden vorangetrieben." Schließlich gehe es auch um den Direktzugang zum Kunden. Schaffe es die Branche auf absehbare Zeit nicht, eine flächendeckende und durchgängige E-Ticket-Lösung zu entwickeln, drohe die EU, den Markt für Drittanbieter wie Über zu öffnen, so Wolff. "Deswegen ist "Mobility inside" unsere letzte Chance, die digitale Transformation selbst anzugehen und 'der' Komplettanbieter für öffentliche Mobilität zu bleiben."

### Vergaberechtliche Hürden

Deutliches Signal für den Projektfortschritt aus seiner Sicht: der Letter of intent, den neun Partner im April unterschrieben haben - namentlich die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft, die Bogestra, die Deutsche Bahn, die Stadtwerke Dortmund, die Leipziger Verkehrsbetriebe, die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH sowie die Stuttgarter Straßenbahnen AG. Mit ihrer Unterschrift haben sie sich bereit erklärt, eine Führungsrolle bei "Mobility inside" zu übernehmen und unter anderem sämtliche Aktivitäten im digitalen Vertrieb zu bündeln.

Auch die Gründung einer Management-Gesellschaft sei damit auf den Weg gebracht, erklärt Till Ackermann. "Ein Meilenstein", so der VDV-Fachbereichsleiter Volkswirtschaft und Business Development. Ziel von "Mobility inside" sei es, eine Plattform-Architektur zu schaffen, die jedes Verkehrsunternehmen nach eigenem Bedarf einsetzen kann, um seinen Kunden ein durchgängiges digitales Angebot zu bieten (siehe Infokasten S. 12). Die Plattform arbeitet dabei im Hintergrund und vernetzt unter anderem die existierenden Anwendungen der teilnehmenden Verkehrsunternehmen miteinander. Nach außen nutzt der Kunde weiter die App seines vertrauten ÖPNV-Anbieters vor Ort.

Damit diese Vision verwirklicht werden kann, müssen die Partner allerdings nicht nur technische, sondern auch vergaberechtliche Hürden bewältigen. So sollen sich Verkehrsunternehmen "Mobility inside" problemlos anschließen können – ohne die Plattform ausschreiben zu müssen. "Das würde nämlich schnell zu einer Vielzahl von Einzellösungen führen, und genau das wollen wir vermeiden", erklärt Ackermann. "Deswegen haben sich die Beteiligten nun für eine GmbH & Co. KG entschieden." Die neun sogenannten "First Mover" werden demnach Komplementäre und nehmen die damit einhergehenden finanziellen Verpflichtungen auf sich - die noch ausstehende Zustimmung ihrer jeweiligen Gremien vorausgesetzt. Weitere Verkehrsunternehmen können sich als Kommanditisten engagieren. Kleinere Betriebe, die sich nur in 🗦



### DREI OPTIONEN FÜR VERKEHRSUNTERNEHMEN

ÖV-Unternehmen mit eigener Plattform: Wer schon eine geeignete Plattform hat, kann selbst Teil des "Mobility inside"-Hintergrundsystems werden und so die Verknüpfung mit anderen ermöglichen. Der Kunde kann somit eine durchgehende Reisekette planen und buchen.

Unternehmen ohne eigene Plattform: Diese Lösung richtet sich an ÖV-Betriebe, die noch keine digitalen Produkte anbieten. Sie können "Mobility inside" als Full-Service-Modell übernehmen.

Zwischenlösung: Diese ist für Unternehmen gedacht, die sich beim E-Ticketing zwischen den Erstgenannten befinden. Sie können die gemeinsame App und das Hintergrundsystem nutzen und einzelne Bausteine zu ihrer eigenen Lösung hinzufügen.

Egal, welche Option gewählt wird: Die jeweilige Unternehmensmarke bleibt immer der Absender des gemeinsamen Services. Auch die Tarifhoheit obliegt weiter den ÖV-Unternehmen.

→ www.mobilityinside.de

geringem Maße beteiligen wollen oder können, sollen niedrigschwellig über einen Teilnahmeverein eingebunden werden. "Das ist vergaberechtlich wirklich zentral", bilanziert Ackermann. "Grundsätzlich kann man sagen: Die geplante Gesellschaft muss jedem gehören, der mitspielen will."

VDV-Hauptgeschäftsführer Wolff lobt vor diesem Hintergrund die Unterzeichner der Absichtserklärung, die das Projekt und ihr Engagement auch auf der VDV-Jahrestagung in Potsdam vorgestellt haben (siehe S. 14-17). "Das war eine wichtige Willenserklärung, ein Zeichen, dass sie bereit sind voranzugehen", so Wolff. "Die First Mover bilden den Kern, an den sich alle anderen andocken können. Dementsprechend laden wir alle anderen Verkehrsunternehmen ein, sich ebenfalls zu beteiligen."

### Echtzeitinfos auch aus der Fläche

Bis das System marktreif ist, bleibt jedoch noch viel zu tun. Die Projektleitung teilen sich dabei die

VDV-Tochter Infra Dialog Deutschland GmbH sowie die RMV-Tochter Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (RMS, siehe auch Interview S. 13). Was die technische Weiterentwicklung von "Mobility inside" angeht, gelte es derzeit vor allem, auch die "Fläche zu befähigen", erklärt zudem Martin Weis, Technischer Projektmitarbeiter für "Mobility inside" bei der Infra Dialog Deutschland. "Dies ist eine unserer Kernaufgaben. Das System muss auch im ländlichen Raum funktionieren, von dort aus Echtzeitinformationen liefern und diese mit den Daten aller anderen Verkehrsunternehmen bundesweit zusammenbringen." Dafür müssen vor Ort die technisch-infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden. Um dieses Teilprojekt voranzubringen, reist Weis derzeit quer durch die Republik und führt Gespräche mit den Verkehrsunternehmen. Ob und wie alles funktioniert. soll bald in einem Pilotversuch in Bayern getestet werden. Erste

Treffen mit den regionalen Partnern sowie dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr haben bereits stattgefunden, so Kilian Kärgel, komplex, aber die sogenannte Inhousefähigkeit ist Digitalisierungsbeauftragter der Landesgruppe Bayern im VDV. Entwickelt wird das Zielbild des Piloten durch die projektleitende MVG sowie den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund, die Nürnberger VAG, den VGN aus Nürnberg, die DB, die Bayerische Eisenbahngesellschaft sowie die VDV-Tochter E-Ticket Service. Ziel sei es, die Ergebnisse des Piloten zeitnah auf ganz Deutschland anzuwenden. Die Verkehrsbetriebe aus Augsburg, Ingolstadt und Regensburg sind als Beobachter eingebunden. "Wenn der Prototyp bei uns in Bayern funktioniert, wäre er schnell auf ganz Deutschland übertragbar", zeigt sich Kärgel überzeugt. Als ÖV-Branche im digitalen Vertrieb die Oberhand zu behalten, sei dabei nur ein Punkt. "Vor allem geht es darum, kundenzentriert zu arbeiten. Wir wollen Mobilität ganz einfach machen - damit der Kunde alle Verkehrsmittel problemlos kombinieren kann."



Feierstunde zur Unterzeichnung des Letters of intent (v. l.): VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff, Andreas Kerber (Bogestra), Ingo Wortmann (MVG), Ulf Middelberg (Leipziger Verkehrsbetriebe), Stefanie Haaks (SSB), Knut Ringat (RMV), Gisbert Schlotzhauer (Bogestra), Kalle Greven (DB Vertrieb), Hubert Jung (DSW 21), Jörg Puzicha (RMV)

### Anderen nicht den Markt überlassen

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ist einer von neun Initiatoren, die mit einem Letter of intent den nächsten Schritt bei "Mobility inside" eingeläutet haben. Mit Prof. Knut Ringat (Foto), RMV-Geschäftsführer und VDV-Vizepräsident, sprach "VDV Das Magazin" über die Bedeutung des Projekts.

Der RMV ist einer von neun Partnern, die sich an der Gründung der Managementgesellschaft beteiligen. Was war Ihre Motivation?

» Prof. Knut Ringat: Unsere Fahrgäste wollen einfach und komfortabel von A nach B. aber in Deutschland haben wir Dutzende Verbund- und Unternehmenstarife. Wenn jemand quer durchs Land reist, muss er viele Apps nutzen, um für jeden Abschnitt die richtige Fahrkarte zu kaufen. "Mobility inside" ist eine Plattform, die über Schnittstellen auf die Tarife zugreift und am Ende des Monats dem Fahrgast eine Gesamtrechnung über alle Fahrten ausstellt. In Zukunft soll die Plattform zudem viele Services des Alltags integrieren. Außerdem ist das System längst überfällig: Wenn nicht wir, die ÖPNV-Branche, bald anbieterübergreifend Fahrkarten anbieten, werden es andere tun.



Mit dem Letter of intent hat "Mobility inside" einen wichtigen Schritt nach vorn gemacht. Wie lautet Ihr Zwischenfazit und wie geht es nun weiter?

» Der Letter of intent zeigt, dass die Branche "Mobility inside" als eine Riesenchance versteht, die wir jetzt ergreifen müssen. Auch die Politik steht hinter dem Projekt: Das Vorhaben ist im Koalitions-

vertrag verankert und soll mit 50 Millionen Euro gefördert werden. Außerdem unterstützt die Verkehrsministerkonferenz das Branchenvorhaben mit einer abgestimmten Förderkulisse. Wir haben also schon sehr viel erreicht. Im nächsten Schritt bauen wir mit Gründung der Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft schlagkräftige Arbeitsstrukturen auf, in die wir möglichst schnell weitere Branchenpartner aufnehmen wollen. Parallel entwickeln wir die Technik weiter.

Die Verkehrsunternehmen sollen auch bei "Mobility inside" die Tarifhoheit behalten. Gleichzeitig testet nicht nur der RMV entfernungsbasierte Tarife. Ist so etwas irgendwann bundesweit denkbar?

» "Mobility inside" ist eine wesentliche

Antwort auf die aktuelle Forderung nach einem Deutschland-Tarif, weil die Plattform ein Ticket aus einer Hand bietet, das bundesweit gekauft werden kann. Dabei wird eine Fahrt in Abschnitte zerlegt, die im Hintergrund getrennt nach dem jeweils zuständigem Verkehrsverbund oder -unternehmen abgerechnet werden. Mit RMVsmart testet der RMV seit 2016 einen entfernungsbasierten Tarif. Wenn ein solcher Tarif über Schnittstellen in "Mobility inside" einbezogen wird, werden unsere Fahrgäste ihn auch nutzen können. Das Tolle an "Mobility inside" ist ja, dass die Technik eine Bestpreisabrechnung erlaubt. So ist es letztlich für den Fahrgast egal, ob die Fahrtabschnitte nach Zone oder einem entfernungsbasierten Tarif abgerechnet werden.

"Mobility inside" ist die Chance für eine brancheneigene Plattform. Aber auch andere Anbieter sind interessiert. Was würde es bedeuten, wenn Global Player wie Google in den Vertrieb einsteigen?

» Mit "Mobility inside" bestimmen die Branchenunternehmen gleichberechtigt und in direktem Kontakt mit ihren Kunden die Spielregeln. Damit sind diejenigen

am Zug, die den ÖPNV produzieren, und nicht Vertreter der Plattform-Ökonomie oder anderer Branchen. Denken Sie an die Hotelbranche. Hier stehen zwischen Gast und Hotel Plattformen wie booking.com oder HRS. Das bedeutet Abhängigkeit und vor allem auch, dass ein Teil der Einnahmen nicht dort landet, wo wir sie für die Busse und Bahnen brauchen: bei uns. Außerdem ist "Mobility inside" ein cle-

veres System, das anderen Systemen eine wichtige Sache voraus hat: Es belässt die Kundendaten bei den jeweiligen Partnern und bindet lediglich die Dienstleistung, also die Wegekette, durch. Dabei tritt "Mobility inside" gleich einem Makler für den Teil der vom Kunden gewünschten Wegekette ein, welche nicht im Unternehmen oder Verbund erbracht wird, wo das Ticket erworben wird. Andere Anbieter zielen darauf, die Kundendaten an zentrale Hintergrundsysteme zu binden und für eigene Interessen zu nutzen, die nicht die des ÖPNV sein müssen. Wenn man dort partizipieren möchte, gibt man das Vertrauen der Kunden in unsere ÖPNV-Systeme an Fremde ab.

Der RMV engagiert sich unter anderem über seine Service-Tochter RMS. Wie genau sehen die Tätigkeiten von RMS

» Unsere Tochter ist ein großer Branchendienstleister. Das Tätigkeitsfeld erstreckt sich vom klassischen Call-Center über IT-Lösungen für unser E-Ticket-Hintergrundsystem bis hin zu unseren Bundesforschungsprojekten wie "Einsteigen und Losfahren" oder jetzt "Mobility inside", wo die Tarife aller Partner auf ein einheitliches Datenniveau gebracht werden. Wir haben zur Unterstützung von "Mobility inside" die RMS-Tochtergesellschaft Mobilligence gegründet. Diese zielt darauf ab, die Verkehrsunternehmen vor Ort zu unterstützen und die technischen Voraussetzungen zur Beteiligung an der Vernetzungsinitiative zu schaffen.

## VDV-Jahrestagung

VDV Die Verkehrs-Die Verkehrs-

## Verkehrsbranche spürt den Rückenwind

VDV Die Verkehrs-

Auf der VDV-Jahrestagung in Potsdam war die Aufbruchsstimmung in der Verkehrsbranche förmlich zu greifen. Jährliche Rekorde bei den Fahrgastzahlen, klare politische Aussagen im Koalitionsvertrag, aufgestockte Mittel zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, neue digitale Services sowie die Debatte um Luftreinhaltung und Fahrverbote in den Städten geben den Themen des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs Schub. Auf der Tagesordnung bleiben jedoch Finanzierungsfragen.

elten waren in Deutschland die Zeiten günstiger für den Öffentlichen Verkehr, um die Zukunftsthemen anzupacken. Das wurde einmal mehr auf der VDV-Jahrestagung deutlich. "ÖPNV ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen und muss ein gesellschaftspolitisches Thema sein", sagte VDV-Präsident Jürgen Fenske. Angesichts der aktuellen Diskussionen um Luftreinhaltung und Fahrverbote sowie mit Blick auf die ersten Weichenstellungen der Bundesregierung sieht die Verkehrsbranche positiv in die Zukunft. "Der Stellenwert von ÖPNV und Schienengüterverkehr wird in den kommenden Jahren wachsen", machte Jürgen Fenske deutlich. Dass die Verkehrswende mit einem Drittel mehr Bus- und Bahnverkehr sowie knapp einem Viertel mehr Güterverkehr auf der Schiene möglich ist, belegt eine Studie, die der VDV in Auftrag gegeben hat (siehe Titelgeschichte). Bis 2030 will die Branche im Öffentlichen Verkehr sowie auf der Schiene ihre Marktanteile kräftig ausbauen und durch verbesserte Angebote drei Milliarden Fahrgäste mehr gegenüber 2017

hinzugewinnen. Für ein vergleichbares Wachstum wurden zuletzt 26 Jahre benötigt. "Das alles ist möglich, wenn die Rahmenbedingungen stimmen", erklärte VDV-Präsident Fenske, der nicht mit Lob für die alte und neue Bundesregierung sparte, was die Finanzierung des Infrastrukturausbaus und des Öffentlichen Verkehrs anbelangt. "Der Bund hat viel geleistet. Aber es ist wichtig, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gängiger und schneller zu machen."

Welche Rolle ein leistungsfähiger ÖPNV für die Entwicklung seiner Stadt spielt, verdeutlichte Potsdams Oberbürgermeister Jann Jakobs. Er rechnet im Jahr 2035 mit 220.000 Einwohnern - 45.000 mehr als heute und 100.000 mehr als zur Jahrtausendwende. Damit ist Potsdam Deutschlands wachstumsstärkste Landeshauptstadt. Bei der direkten City-Anbindung von Krampnitz - einem neuen Wohnort auf einem ehemaligen sowjetischen Kasernengelände im Norden - setzt die Stadt auf die Straßenbahn. Angesichts >

Fnak Ferlemann MdB Festabend.

Verkehrspolitische Redner: VDV-Präsident Jürgen Fenske machte den Auftakt (Foto o.). Weitere Redner waren die Staatssekretäre Enak Ferlemann (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) und Iochen Flasbarth (Bundesumweltministerium). Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer sprach am



» 2018



Tagsüber Fachforen wie zu
"Mobility inside"
(Foto l.), abends
dann Netzwerken
und Unterhaltung:
Die Hip-HopTanzgruppe Rokkaz (M.) sorgte für
eine spektakuläre
Showeinlage.





politischen Aufgaben. Die erläuterte Kathrin Schneider, Brandenburgs Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung. Sie forderte alle Beteiligten auf, zu Mobilitätsdienstleistern zu werden. "Wir müssen weg vom Blick auf die einzelnen Verkehrsträger, hin zu Mobilitätsketten." Gefordert sei ein stärkeres Miteinander von Bund, Ländern, Kommunen, Verkehrsunternehmen und Wissenschaft. "Wir sind gerne Ihr Partner, um das Ziel – die Mobilität der Zukunft – zu erreichen."

**AUS DEM VERBAND** 

Bevor die Teilnehmer der Jahrestagung in drei parallelen Fachforen die Themen ÖPNV/"Mobility inside", Fachkräftemangel und Klimafestigkeit des Eisenbahnnetzes diskutierten, richtete Peer Steinbrück in seiner gesellschaftspolitischen Rede den Blick über den Tellerrand des Verkehrswesens hinaus. Der ehemalige Bundesfinanzminister ging der Frage nach, wie sich die Gesellschaft in Deutschland in den vergangenen Jahren verändert hat. In seiner Analyse des Weltgeschehens gab Steinbrück zu bedenken, dass die großen globalen Aufgaben wie der Klimaschutz nicht nationalstaatlich zu lösen seien.



2

Der ehemalige Bundesfinanzminister Peer Steinbrück (Foto o.) rüttelte mit seiner gesellschaftspolitischen Rede die Zuhörer auf. Foto unten (v. l.): Die Geschäftsführer der Rhein-Neckar-Verkehr, Christian Volz und Martin in der Beek, erhielten als Gastgeber der VDV-Jahrestagung 2019 den Staffelstab von den ViP-Chefs Oliver Glaser und Martin Grießner sowie von VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.



sierung und Infrastruktur erteilte Jann Jacobs der bundesweiten Diskussion um ÖPNV zum Nulltarif eine Absage: "Für einen guten Nahverkehr sind die Menschen bereit, einen Beitrag zu leisten." Den beiden Geschäftsführern des Verkehrsbetriebs Potsdam (ViP), Martin Grießner und Oliver Glaser, dankte der OB dafür, dass Potsdam drei Tage zum Treffpunkt der Verkehrsbranche in Deutschland wurde.

hoher Investitionen in Barrierefreiheit, Digitali-

Aus der Bundes- und Landespolitik gab es reichlich Rückendeckung und weitere positive Signale für die Branche. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer - noch keine 100 Tage im Amt - erläuterte die verkehrspolitischen Weichenstellungen der Bundesregierung. Der Koalitionsvertrag habe dafür die politischen Leitlinien gesetzt, und die Investitionen lägen auf Rekordniveau. Das sorge für Planungssicherheit. Nach der Aufstockung der GVFG-Mittel auf jährlich eine Milliarde Euro bis zum Ende der Legislaturperiode wolle er sich für eine Verstetigung einsetzen. "Es ist eine Zeit des Aufbruchs für Ihre Branche", sagte Andreas Scheuer. Gleichzeitig nahm er die Verkehrsunternehmen in die Pflicht: "Ich will nicht hören, dass Sie Schwierigkeiten haben, das Geld abfließen zu lassen." Der Minister hob besonders die Bedeutung des ÖPNV als "bärenstarken Teil für die Mobilität der Zukunft" hervor. Sein Ziel sei es, das Konzept "Mobilität und saubere Luft" zum Exportschlager zu machen. Und überhaupt, so Scheuer: "ÖPNV ist hip geworden."

Wir müssen weg vom Blick auf die einzelnen Verkehrsträger, hin zu Mobilitätsketten.

Kathrin Schneider, Landesministerin für Infrastruktur und Landesplanung



Viel Applaus hatte zuvor auch Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, für seine leidenschaftliche Rede bekommen. Er versprach, sich für eine Ausweitung des GVFG-Förderkatalogs einzusetzen: "Wir müssen Ersatzneubauten aufnehmen", sagte er. Bislang werden im Rahmen des GVFG lediglich Neu- und Ausbauprojekte im Nahverkehr gefördert. Zudem hatte Ferlemann weitere gute Nachrichten für die Branche mitgebracht: So sollen Planungsverfahren beschleunigt werden. Ein entsprechendes Gesetz sei in Vorbereitung, im Sommer soll das Bundeskabinett darüber beschließen. Der Deutschland-Takt soll ebenfalls vorangebracht werden. Ein Plan, wie dieser umgesetzt werden könne, soll im Herbst vorgestellt werden. Für eine flächendeckende Digitalisierung der Schiene seien

weitere Finanzmittel erforderlich.

plan der Bundesregierung für eine mittelfristig wichtige Zielmarke steht, rief Jochen Flasbarth, Staatssekretär im Bundesumweltministerium, in Erinnerung. Bis dahin müssten die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 55 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. In diesem Vergleichszeitraum müsse allein der Verkehrssektor 40 bis 42 Prozent einsparen. "Das ist ehrgeizig und eine Riesenherausforderung." Im Jahr 2030 werde das nationale Klimaschutzziel identisch mit dem europäischen sein. "Dann müssen wir liefern", mahnte Flasbarth. Andernfalls drohten kostspielige Sanktionen aus Brüssel, die Haushalte zu belasten.

Dass das Jahr 2030 auch im Klimaschutz-

Auch das Land Brandenburg steht angesichts der Nähe zur Metropolregion Berlin und den Herausforderungen des ländlichen Raumes vor großen verkehrs-





Treffpunkt und Ort für fachlichen Austausch: Auf der begleitenden Ausstellung zeigten zahlreiche Unternehmen ihre Lösungen für die Verkehrsbranche.

16 VDV Das Magazin 03 | 2018 O3 | 2018







Stromabnehmer-Stangen an der Oberleitung, Batterien im Heck: Das macht den Solinger "BOB" aus. Stadtwerke-Fahrmeister Thomas Schulz (Foto r.) inspiziert die Speicher-Technologie. Sie bringt die Solinger Obusse ab Herbst auch auf Linien ohne Fahrdraht.

Kurzbach sagt voller Stolz: "Wir besitzen mit dem batteriebetriebenen Obus ein Angebot an Deutschland und an die Welt."

Mit 50 Obussen und 46 Dieselbussen betreibt die Stadtwerke-Tochter ein rund 200 Kilometer langes Netz und davon etwa die Hälfte elektrisch. Das wird sich ändern: 16 weitere Batterie-Obusse sollen im Rahmen der Ersatzbeschaffung bestellt werden. Dieselbusse will Solingen nicht mehr kaufen. Die vorhandenen 24 Linien einfach nur nach und nach auf den BOB umzustellen, funktioniert aber nicht. Jeder der künftigen BOB muss auf mindestens einem Drittel der Strecke Strom aus der Ober-

leitung bekommen. Holger Ben Zid: "Dafür werden wir das seit Jahrzehnten bewährte Liniennetz völlig neu strukturieren." Gemeinsam mit externen Verkehrsexperten wird daran getüftelt. Es geht darum, die heutige Obus-Infrastruktur, die für sechs Linien gebaut wurde, für alle künftigen Linien zu nutzen und aus Kostengründen möglichst wenig zu erweitern. "Wir wollen die Elektrifizierung verdoppeln, nicht aber die Infrastruktur", sagt Holger Ben Zid.

# Solingen plant die Verkehrswende mit "BOB"

Eine Stadt steht unter Strom. Innerhalb der nächsten zehn Jahre will Solingen den ÖPNV vollständig elektrisch und emissionsfrei organisieren. Basis ist Deutschlands größtes Obus-Netz: Die Oberleitung wird zur intelligenten Energie-Infrastruktur, und mit Batteriestrom sollen Elektro-Busse auch ohne Fahrdraht alle heutigen Diesel-Linien bedienen.

Chon in diesem Herbst beginnt die Zukunft auf der Linie 695. Sie verbindet zwei Außenbezirke der Großstadt im Bergischen Land mit der City. Dort fährt anstelle der klassischen Dieselbusse bald der "BOB", der Batterieoberleitungsbus. Durch die Innenstadt, wo er sich den Weg mit mehreren Obus-Linien teilt, ist das Fahrzeug als Obus unterwegs, mit den beiden Stangen des Stromabnehmers an der Oberleitung. Doch wo kein Fahrdraht hängt, werden die Stangen heruntergeklappt.

Dann liefert die Batterie – zuvor aufgefüllt auf dem Abschnitt unter der Oberleitung – Antriebsenergie. Vier BOB-Gelenkbusse mit elektrischer Ausrüstung der Düsseldorfer Kiepe Electric hat der polnische Hersteller Solaris ausgeliefert. Holger Ben Zid, Projektleiter des Stadtwerke-Verkehrsbetriebes, ist nach mehreren Monaten Testbetrieb zuversichtlich: "Wir sind guter Dinge. Unser BOB bringt das." Doch es geht um mehr: "Was wir hier tun, ist nicht nur die

Umstellung einer Dieselbus-Linie auf E-Antrieb. Es ist der Beginn eines Wechsels vom Zwei-Bus-System auf ein ökologisches Ein-Bus-System." Und im Blick auf die vielen Branchen-Anstrengungen zum elektromobilen ÖPNV sieht sich Ben Zid im Vorteil: "Der Obus ist der einzige Elektrobus, der seit Jahrzehnten reibungslos funktioniert und flottentauglich ist. Er kostet mehr als ein Dieselbus. Doch das macht er wett durch die deutlich längere Nutzungsdauer, die letztlich zu niedrigeren Fahrzeug-Ki-

### Vom Bund gefördert

lometerpreisen führt."

Der Schritt zum elektrischen Ein-Bus-System ist ein Forschungsvorhaben, mit gut 15 Millionen Euro gefördert vom Bundesverkehrsministerium. Es vereint Verkehrsexperten, Energieversorger, Hochschul-Sachverstand und Berater-Know-how. Die Bergische Gesellschaft für Ressourceneffizienz, einer der Projektpartner, formuliert es so: "Das Projekt legt den Grundstein für einen ganzheitlichen Ansatz zur Verknüpfung und Optimierung von Verkehrs- und Energiefragen, um den notwendigen Systemwandel in den beiden Sektoren aktiv voranzutreiben." Und Solingens Oberbürgermeister Tim



Projektleiter Holger Ben Zid will nicht nur klimafreundlichen ÖPNV organisieren, sondern die städtische Energieversorgung revolutionieren.

18 VDV Das Magazin 03|2018 VDV Das Magazin 19



### OBUS OHNE OBERLEITUNG AUCH IN ESSLINGEN UND EBERSWALDE

Esslingen (Baden-Württemberg) und Eberswalde (Brandenburg) sind neben dem nordrhein-westfälischen Solingen die einzigen Städte, die ihren Nahverkehr mit Obussen und mit Dieselbussen betreiben. Auch hier setzen die Verkehrsunternehmen auf die elektromobilen Möglichkeiten der Oberleitung. In Esslingen sollen insgesamt 27 Fahrzeuge unter dem Fahrdraht und darüber hinaus mit Stromversorgung aus der Batterie fahren. In Eberswalde steht eine Regionalbus-Linie, die innerstädtisch zu 65 Prozent unter dem Fahrdraht fährt, vor der Elektrifizierung.

Für das Solinger Projekt, namentlich den Smart-Trolley-Systemansatz, interessieren sich Verkehrsunternehmen aus dem In- und Ausland. Beispielsweise wird in Marburg, bis 1968 Obus-Stadt, die Wiedereinführung von Batteriebussen und Oberleitung erwogen.

Erfahrungen mit Oberleitungsbussen, die ohne Oberleitung fahren, haben die Solinger seit Langem. Die erste Fahrzeug-Generation, die ab 1952 die Straßenbahn ablöste, war mit Motoren vom VW-Käfer als Hilfsaggregat ausgestattet. Heute sind es Dieselgeneratoren als Notstrom-Versorger. Bei einer Obus-Linie werden damit heute schon Linienverlängerungen an beiden Endpunkten des Fahrdraht-Netzes betrieben. So sind bereits spezifische Techniken für das "Andrahten" und "Abdrahten" der Stromabnehmer-Stangen an die Oberleitung entwickelt und werden für den BOB-Einsatz weiter mit Sen-

sortechnik modernisiert: Alles bedient der Fahrer per Knopfdruck vom Lenkrad aus; früher wurden die Stangen mit Muskelkraft angelegt und abge-

### Strom für E-Autos und Pedelecs

"STS" ist die Abkürzung, die aus BOB mehr macht als ein sauberes ÖPNV-Angebot. Die Buchstaben stehen für "Smart Trolley System". Dahinter



Klare grüne Botschaft an die Fahrgäste an Bord des BOB: Solingen setzt seit 1952 auf Obusse.

verbirgt sich der Aufbau einer intelligenten, digital gesteuerten Ladeinfrastruktur für den mit jedem Bus-Einsatz steigenden Energiebedarf. Wie im elektrischen Schienenverkehr wird das künftige Obus-Netz auch für die "Rekuperation" ertüchtigt, die Rückgewinnung von Strom beim Bremsen. Das passiert in Solingen häufig, da die Topographie etliche Steilstrecken zu bieten hat.

"Wir wollen Verkehrswende und Energiewende zusammen koppeln", beschreibt es der Projektleiter. So sei denkbar, dass der Verkehrsbetrieb nicht nur Verbraucher ist, sondern auch Lieferant der sauberen Energie. Über entsprechende Speichermedien würde die BOB-Flotte zum "virtuellen Kraftwerk", das überschüssigen Strom ins Mittelspannungsnetz der Energieversorger verkauft. "Da tun sich für unsere Branche völlig neue Geschäftsfelder auf", ist sich Ben Zid sicher. "Wir können auch Ladeinfrastruktur für E-Autos und Pedelecs schaffen. Praktisch an jedem Oberleitungsmast lässt sich das installieren."

Im Rahmen des auf fünf Jahre angelegten Forschungsprojektes wird auch Ökostrom aus Solarzellen ins Netz der Fahrdrähte gespeist. Photovoltaikanlagen produzieren Gleichstrom und dieser lässt in Solingen die Obusse fahren wie anderswo Straßenbahnen und U-Bahnen. Anders als der Wechselstrom des Mittelspannungsnetzes könnte Sonnenstrom ohne Umwandlungsverluste in das Netz fließen. Und umgekehrt: "Ich stelle mir vor", so Holger Ben Zid, "dass viele Bürger entlang unserer Obus-Trassen Photovoltaikanlagen auf ihren Dächern installieren und uns Strom für den BOB liefern. Wenn wir das Netz komplett mit regenerativer Energie betreiben und auch noch autark sind, dann ist unser System perfekt."



Mehr Infos unter: www.bob-solingen.de Am Ende nur Gewinner: VDV-Landesgruppenvorsitzender Ulrich Jaeger (hintere Reihe, 3. v. l.) und NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst mit den Teilnehmern, die zuvor ihre Lösungen vorgestellt hatten (s. u.)



Verkehrsminister

Hendrik Wüst (r.) gratulierte Thomas Grimm zum Erfolg.

### **ÖPNV-Branche** trifft Start-ups

reative Köpfe tauschen sich mit Entscheidern aus der Verkehrsbranche aus: In Nordrhein-Westfalen hat das erste Start-up-Pitch stattgefunden, bei dem Gründer ihre Lösungen für den ÖPNV vorstellten. Eingeladen hatten das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium und die Landesgruppe des VDV. Sechs Unternehmen präsentierten in Wuppertal vor knapp 40 Zuhörern, darunter viele Top-Entscheider von Verkehrsunternehmern aus NRW. "Hier sitzen ein paar richtig große Fische. Wenn Sie mit denen ins Geschäft kommen, haben Sie die Rente durch", ermunterte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst die Start-upper. Dass die Digitalisierung dem ÖPNV die Chance biete, tradierte Strukturen und Angebote zu überdenken, betonte der VDV-Landesgruppenvorsitzende Ulrich Jaeger: "Mit einer leistungsfähigen, digitalen Infrastruktur können wir außerdem noch kundenorientierter werden", sagte der Geschäftsführer des gastgebenden Wuppertaler Verkehrsbetriebs WSW mobil.

Dann wurde gepitcht. Alle Jungunternehmer hatten sieben Minuten Zeit, ihre Lösungen vorzustellen. Danach beantworteten sie bis zu drei Minuten lang die Fragen des Fachpublikums. Das war im Anschluss an die Präsentationen

gefordert. Die Zuhörer stimmten mit ihren "Pitch-Coins" ab - Klebepunkte im Wert von 25 und 50 Euro, die in echtes Preisgeld umgemünzt wurden. Am Ende hatte Thomas Grimm von "S O Nah" mit lernenden Sensoren überzeugt. Diese Technik kann helfen, den Suchverkehr zu reduzieren, indem sie freie Parkplätze meldet - etwa in der Stadt oder auf P+R-Anlagen. Mit zusätzlichen Anwendungen können die freien Plätze dann reserviert werden.

**AUS DEM VERBAND** 

### Gespräche über Kooperationen im Nahverkehr

Auch für die anderen Teilnehmer aus den Start-ups und den Verkehrsunternehmen war der Abend ein Gewinn - nicht nur, weil sich im Nachgang Gespräche über weitere Kooperationen anschlossen. "Mit der Veranstaltung sollte der Blick für die Verkehrsunternehmen geweitet werden", erläuterte VDV-Landesgruppenchef Ulrich Jaeger: "Die Start-ups sollten unter anderem ein Gefühl dafür bekommen, dass die Verkehrsbranche nach etwas spezielleren Regeln funktioniert." Damit der Austausch zwischen den Verkehrsunternehmen und den Start-ups regelmäßig stattfindet, ist die Folgeveranstaltung bereits für 2019 geplant. Verkehrsminister Wüst zeigt sich sicher: "Am Ende profitieren davon alle Seiten - und am allermeisten die Kunden."



# Autopilot auf Schienen

Bessere Anschlusssicherung, höhere Pünktlichkeit und eine optimierte Netzauslastung: Die Digitalisierung des Eisenbahnnetzes wird die Qualität des Schienenverkehrs nachhaltig verbessern, wirtschaftlicher gestalten und für zukünftige Anforderungen fit machen. Der VDV empfiehlt, den Migrationsprozess zur großflächigen Einführung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS smart zu regeln, aus den Erfahrungen der anderen Länder zu lernen und die deutschen Besonderheiten zu berücksichtigen. Insbesondere dürfen keine neuen Systemgrenzen zwischen dem Netz der DB und dem der nicht-bundeseigenen Bahnen entstehen.

en besten Blick auf die digitale Revolution im ter diesen Standard erfüllen. "Wenn die Leit- und Schienenverkehr gibt es im Zug ganz vorn. Beim Lokführer. Auf seinem Monitor liest er alle für ihn wichtigen Informationen ab. Aktuelles Tempo, zulässige Höchstgeschwindigkeit, den weiteren Geschwindigkeitsverlauf. Entlang der Strecken, auf denen das System ETCS Level 2 arbeitet, werden keine Vor- und Hauptsignale mehr benötigt. Alle Daten und Fahrbefehle kommen aus der Streckenzentrale direkt ins Qualität optimieren, so der Geschäftsführer Technik Cockpit des Zuges. Gleichzeitig werden die Reaktionen des Lokführers und die Fahrt laufend überwacht. Vergleichbar ist das System mit dem Autopiloten im Flugzeug. Aber wie in der Luftfahrt hat auch bei der Eisenbahn der Mensch das letzte Wort.

ETCS ist die Schlüsseltechnologie für den Zugverkehr von morgen. Bereits seit 2015 setzt es DB Netz auf der Schnellfahrstrecke zwischen Erfurt und Leipzig ein. Die Abkürzung steht für "European Train Control System" - ein international anerkannter Standard, der vor allem den grenzüberschreitenden terer Schauplatz der digitalen Revolution. Nach einer Verkehr vereinfachen soll. Das Eisenbahnnetz in Europa steht vor einem Modernisierungsschub – eine Mammutaufgabe, die bis in die nächsten Jahrzehnte hineinreicht. Nach dem Willen der Europäischen Kommission sollen bis Mitte der 2020er-Jahre die internationalen Korridore durchgängig mit dem System befahrbar sein. Die aktuellen Vorgaben sehen vor, dass die durch Deutschland laufenden transeuropäischen Verkehrskorridore bis 2030 auf einer Länge von 3.250 Kilometern mit ETCS ausgerüstet werden müssen. Bis 2050 sollen insgesamt 16.000 Kilome-

Sicherungstechnik umfassend modernisiert und die Zugsicherung auf ETCS umgestellt wird, verbessert sich die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs maßgeblich. Deswegen befürwortete der VDV auch ein beschleunigtes Flächen-Rollout", erläutert Martin Schmitz. Die Eisenbahnen könnten ihre Ressourcen effizienter einsetzen und ihre Zuverlässigkeit und beim VDV.

Die Anfänge sind bereits gemacht. Auch die Umstellung von Stellwerken zählt zu den Voraussetzungen, um die Vorteile der mit ETCS ausgerüsteten Fahrzeuge auch für die Infrastruktur nutzen zu können. Wie die Stellwerksarchitektur der Zukunft aussieht - nämlich eher unscheinbar - lässt sich am Bahnhof Annaberg-Buchholz Süd im Erzgebirge beobachten. Dort steht ein kleines weißes Häuschen, das mit IT prall gefüllt ist. Deutschlands Südosten ist ein weimehrjährigen Probephase ging in Annaberg-Buchholz Europas erstes digitales Stellwerk (DSTW) Ende April in den Regelbetrieb. Von hier aus steuert DB Netz die Züge auf der Erzgebirgsbahn. Da sich die Technik nicht nur für den ländlichen Raum, sondern auch für den Betrieb von Hauptstrecken mit dichter Zugfolge und großen Knotenbahnhöfen eignet, will die Deutsche Bahn sie bundesweit einsetzen.

Die großflächige Einführung der hoch entwickelten und komplexen Systeme wird aktuell durch eine →

HINTERGRUND **AUS DEM VERBAND** 

Eine Einführung von ETCS darf nicht zu Wettbewerbsverzerrungen und neuen technischen oder betrieblichen Grenzen in Deutschland und Europa führen.

> Joachim Berends, VDV-Vizepräsident für den Bereich Schienengüterverkehr



vom BMVI in Auftrag gegebene Studie untersucht. Es zeigt sich schon jetzt, dass dies mit enormen Investitionen verbunden ist. Schließlich geht

es um die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur - eine öffentliche Aufgabe. "Deshalb muss die Finanzierung über die öffentlichen Haushalte sichergestellt werden", erläutert Joachim Berends, VDV-Vizepräsident für den Bereich Schienengüterverkehr. "Dabei ist es wichtig, dass bundes- und nicht-bundeseigene öffentliche Eisenbahninfrastrukturen gleich oder zumindest vergleichbar behandelt werden", so Berends, der auch Vorstand der Bentheimer Eisenbahn ist. Sein in der Nachbarschaft zu den Niederlanden beheimatetes Unternehmen betreibt grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr und unterhält eigene Eisenbahninfrastruktur. Nicht zuletzt deshalb ist für Joachim Berends klar: "Eine Einführung von ETCS darf nicht zu Wettbewerbsverzerrungen und neuen technischen oder betrieblichen Grenzen in Deutschland und Europa führen."

Aber nicht nur bei der Finanzierung der ETCS-Infrastruktur, sondern auch bei der Ausrüstung der Fahr-

FAHREN OHNE SIGNALE: ETCS LEVEL 2

Balisenleser

liest die Informationen

der Balisen aus

zeuge mit den notwendigen Onboard Units sieht der VDV die öffentliche Hand in der Pflicht. Schließlich wird die "Intelligenz" des Systems von der Infrastruktur auch in die Führerstände von Lokomotiven und Triebwagen verlagert. "Für die Ausrüstung von Fahrzeugen mit ETCS gibt es in Deutschland bisher kein Finanzierungsmodell unter öffentlicher Beteiligung des Bundes", erläutert Veit Salzmann, VDV-Vizeprä-



### KÜNFTIGER FUNKSTANDARD WIRD DERZEIT ERARBEITET

Neue digitale Systeme leben von der Vernetzung. Wie in der Diskussion im Pkw-Sektor um den Ausbau des 5G-Netzes muss strategisch auch ein Frequenzband mit ausreichender Kanalzahl zur Datenkommunikation vom Bund für die Automatisierung der Schiene bereitgestellt werden. An einem zukünftigen Funkstandard wird unter der Bezeichnung Future Railway Mobile Communication Standard (FRMCS) auf europäischer Ebene gearbeitet. Dieses Nachfolgesystem für GSM-R benötigt ausreichende und exklusive Frequenzbänder - insbesondere für sicherheitsrelevante Funktionen. die langfristig verfügbar bleiben.

sident für den Bereich Personenverkehr mit Eisenbahnen und Chef der Hessischen Landesbahn (HLB). Während Infrastrukturbetreiber künftig Kosten etwa für Signale und Instandhaltung sparen, müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrzeuge aus ihren Beständen nachrüsten oder Neuanschaffungen teurer bezahlen. Sowohl im Personennahverkehr, wo die wo die Situation im Wettbewerb mit dem Verkehrsträger Straße angespannt ist, bleibe kein Spielraum, zusätzliche Kosten für Innovationen zu übernehmen, so Veit Salzmann. "Diese Kosten müssen größtenteils durch ein Förderprogramm ausgeglichen werden." Eisenbahnen davon keinen Zusatznutzen, aus dem sie ihre zusätzlichen Kosten refinanzieren können. "Das würde die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs weiter belasten." Vorbildlich ist aus Sicht des bis zu 500.000 Euro pro Fahrzeug gefördert wird.



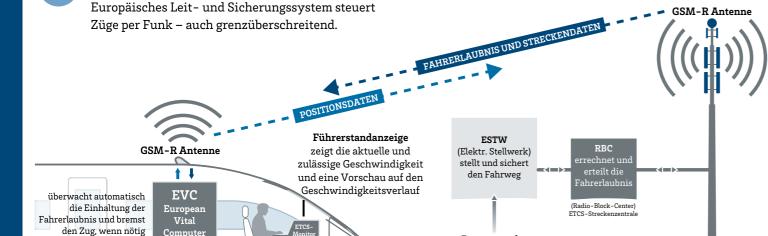
erarbeitet. Es steht zum Download unter: www.vdv.de/positionensuche.aspx

Beteiligung des Bundes.

Veit Salzmann, VDV-Vizepräsident für den



Quelle: Deutsche Bahn. 05/2017



Eurobalise

u. a. zur Positionsbestimmung des Zuges Unternehmen mit langfristigen Verkehrsverträgen unterwegs sind, als auch im Schienengüterverkehr, Denn bevor die Technik nicht großflächig installiert und damit eine Doppelausrüstung nötig ist, haben die VDV Großbritannien, wo der Einbau von ETCS mit Auch in Dänemark, Österreich, Norwegen und der Schweiz gibt es Fördertöpfe, aus denen die Kosten für die ETCS-Ausstattung eines Triebfahrzeugs bis zur Hälfte öffentlich mitgetragen werden. Der VDV hat zu dem Thema ein Positionspapier

Für die Ausrüstung von Fahrzeugen mit ETCS gibt es in Deutschland bisher kein Finanzierungsmodell unter öffentlicher

Bereich Personenverkehr mit Eisenbahnen

24 **VDV** Das Magazin 03 | 2018

Datentransfer

über Kabel

Gleisfreimeldesystem

stellt fest, ob Streckenab-

schnitte frei oder besetzt sind

### Deutsche Bahn weitet den Geltungsbereich des City-Tickets aus



DB-Personenverkehrsvorstand Berthold Huber (l.) und VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff präsentierten das erweiterte City-Ticket.

In mehr Spar- und Flexpreistickets der Deutschen Bahn (DB) als zuvor ist ab dem 1. August 2018 das City-Ticket enthalten. Damit können Fahrgäste kostenlos S- und U-Bahn, Tram oder Bus für Fahrten im Stadtgebiet am jeweiligen Start- beziehungsweise Zielort nutzen. "Dies ist ein weiterer Schritt der Branche, um flächendeckend vernetzte Mobilitätslösungen zu realisieren", sagte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff bei der Vorstellung des neuen Tickets. Bei Reisen über 100 Kilometer ist so die Nutzung von Fern- und öffentlichem Nahverkehr mit nur einer Fahrkarte möglich. Das Angebot deckt die 126 größten und nachfragestärksten Städte und Tarifverbünde in Deutschland ab. Sein Geltungsbereich innerhalb der jeweiligen Tarifzonen entspricht in der Regel dem eines Einzelfahrscheins innerhalb des zentralen Stadtgebiets. Das City-Ticket wurde gemeinsam von der DB und vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) entwickelt und galt bislang nur für Bahncard-Kunden.

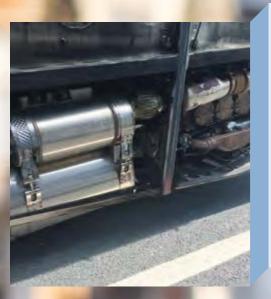
### "VDV Das Magazin" kommt bei Ihnen gut an

In der März-Ausgabe von "VDV Das Magazin" hatten wir Sie, liebe Leserinnen und Leser, nach Ihrer Meinung gefragt. Über das Ergebnis haben wir uns gefreut: Den meisten von Ihnen gefällt unser Magazin gut oder sogar sehr gut. Dafür herzlichen Dank! Fast 90 Prozent lesen jede Ausgabe, mehr als die Hälfte den Großteil der Beiträge. Die Themenvielfalt spricht Sie an. Besonders interessiert sind Sie an den Themen ÖPNV, Verkehrspolitik beziehungsweise Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung sowie an Berichten aus den VDV-Mitgliedsunternehmen und Verkehrsverbünden. Wertvoll sind für uns auch die zahlreichen Verbesserungs- und Themenvorschläge, die wir innerhalb des Redaktionsteams diskutieren. Unter allen Teilnehmern der Leserbefragung haben wir 50 Eintrittskarten für die InnoTrans verlost. Die Gewinner wurden benachrichtigt.

03 | 2018 **VDV** Das Magazin **25** 

### Für reinere Luft

Während Politik und Wirtschaft noch über Luftreinhaltung und Fahrverbote diskutieren, verfolgen viele ÖPNV-Unternehmen in Deutschland bereits seit Jahren eine nachhaltige Mobilitätsstrategie. "VDV Das Magazin" hat sich umgehört und stellt die Maßnahmen von fünf Verkehrsunternehmen vor – stellvertretend für viele andere. Ausführlichere Informationen zu den Projekten finden Leser zudem in der Online-Ausgabe.



### PADERSPRINTER: PIONIER BEI DER UMRÜSTUNG

Der Paderborner Padersprinter zählt in Sachen Schadstoffreduzierung zu den Pionieren der Branche. "1991 haben wir erstmals schwefelarme und schwefelfreie Kraftstoffe sowie Rapsmethylester erprobt. 1994 setzten wir dann als erstes Verkehrsunternehmen in Deutschland schwefelfreien Dieseltreibstoff ein", zählt Geschäftsführer Peter Bronnenberg auf. 1995 folgte der erste Rußpartikelfilter, drei Jahre später ein Vorläufer des heutigen SRT/Ad-Blue-Systems. Für ihr Engagement wurden die Paderborner zweimal für den Deutschen Umweltpreis nominiert. 2017 machten sie erneut Schlagzeilen, als sie einen neuen Abgasfilter aus Finnland (Foto) einsetzten. Linienmessungen hätten einen Stickoxid-(NO<sub>v</sub>-)Ausstoß von 0,1g/km ergeben, so Bronnenberg. Der NO<sub>v</sub>-Wert bei den Euro-VI-Neufahrzeugen der Hersteller liege bei 0,3g/km. Und die Umrüstung geht weiter. Bronnenberg: "Ende 2018 soll der komplette Fuhrpark bei den  $\mathrm{NO}_{\mathrm{v}}$  der Norm Euro  $\mathrm{VI}$ oder besser entsprechen." Auch Taktverdichtungen sowie neue Linien sind geplant.



Auf diese Quote ist Kai-Uwe Steinbrecher, technischer Leiter des Bielefelder Verkehrsunternehmens Mobiel, stolz: 69 Fahrzeuge des derzeit 100 Busse starken Fuhrparks entsprechen der Euro-VI-Norm – nicht durch Umrüstung, sondern durch Neuanschaffung. Auch die restlichen 31 Fahrzeuge nach dem zweitbesten Standard EEV sollen bis Ende 2019 neueren Modellen weichen. Im Herbst 2018 gehen im Zuge der Übernahme eines Linienbündels zudem 22 weitere Busse in Betrieb - sogenannte Mild-Hybride. Diese Euro-VI-Busse verfügen über einen kleinen E-Antrieb, der den Dieselmotor unterstützt. Die Investitionsfreude ist nicht neu: "Schon 2000 haben wir uns entschieden, nur noch Busse der saubersten verfügbaren Abgasnorm zu kaufen", so Steinbrecher. Parallel will Mobiel alternative Antriebe erproben. Derzeit wartet das Unternehmen auf den Förderbescheid für vier Brennstoffzellenbusse.

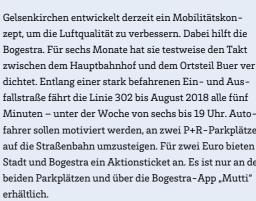


### BONNER SWB BUS UND BAHN SETZT AUF E-MOBILITÄT

In Sachen saubere Mobilität macht SWB Bus und Bahn regelmäßig auf sich aufmerksam. Seit April 2016 war das Unternehmen mit sechs E-Bussen unterwegs, die im Rahmen des ZeEUS-Projekts (Zero Emission Urban Bus System) im SWB-Linienbusnetz gefahren sind. Die Förderanträge für weitere vier Solo- sowie drei Gelenkbusse wurden jüngst gestellt, so Geschäftsführerin Anja Wenmakers: "Unser Ziel ist die Komplettumrüstung bis 2030." Bislang seien die Bonner "sehr zufrieden" mit der Antriebstechnik. "Natürlich kann der E-Bus heute noch nicht das Gleiche abbilden wie ein Diesel. Aber das ist normal für eine Technologie, die sich noch selbst findet." Bis es soweit ist, investiert SWB Bus und Bahn deswegen in die Umrüstung der Dieselbusse. Die Hälfte der 200 Fahrzeuge erfülle ohnehin schon die Euro-VI-Norm - die restlichen 100 werden innerhalb eines Jahres nachgerüstet. Zudem wolle man neue Kunden für den ÖPNV gewinnen und arbeite dafür an Angebotsverbesserungen. Anfang 2018 wurde Bonn überdies zu einer von fünf "Lead Cities" ernannt. In ihnen soll nach dem Willen der Bundesregierung die Wirksamkeit von Maßnahmen für bessere Luft getestet werden.

### BOGESTRA: FÜNF-MINUTEN-TAKT SOLL PENDLER IN DIE STRASSENBAHN HOLEN

zept, um die Luftqualität zu verbessern. Dabei hilft die Bogestra. Für sechs Monate hat sie testweise den Takt zwischen dem Hauptbahnhof und dem Ortsteil Buer verdichtet. Entlang einer stark befahrenen Ein- und Ausfallstraße fährt die Linie 302 bis August 2018 alle fünf Minuten - unter der Woche von sechs bis 19 Uhr. Autofahrer sollen motiviert werden, an zwei P+R-Parkplätzen auf die Straßenbahn umzusteigen. Für zwei Euro bieten Stadt und Bogestra ein Aktionsticket an. Es ist nur an den beiden Parkplätzen und über die Bogestra-App "Mutti"





Ab 2020 will die Hamburger Hochbahn nur noch emissionsfreie Busse anschaffen. Dafür hat sie im Dezember 2014 einen groß angelegten Feldversuch zur Erprobung neuer Antriebstechnologien gestartet: ihre Innovationslinie 109. Auf der knapp zehn Kilometer langen Strecke testete das Verkehrsunternehmen im Linienbetrieb reine Batterie-, Brennstoffzellen- und Plug-in-Hybridbusse sowie Batteriebusse mit Brennstoffzelle zur Reichweitenverlängerung. Anhand der Erkenntnisse aus der Innovationslinie bestellte das Unternehmen im Mai 2018 nach einer europaweiten Ausschreibung 30 E-Busse. "Erstmals in Deutschland können wir serienreife Elektrobusse in Betrieb nehmen", so Hochbahn-Vorstandschef Henrik Falk. Weitere 30 sollen 2019 beauftragt werden.



Lesen Sie auch das Interview zum Thema Luftreinhaltung auf der folgenden Seite.

### "Die Menschen für die Verkehrswende gewinnen"

Über das Thema Luftreinhaltung sprach "VDV Das Magazin" mit der nordrheinwestfälischen Landtagsabgeordneten Susana dos Santos Herrmann (SPD, Foto).



Erst kam das Dieselurteil des Bundesverwaltungsgerichts, und nun verklagt die EU-Kommission Deutschland vor dem EuGH wegen zu schlechter Luft in den Städten. Wie sind generelle Fahrverbote für Diesel-Pkw noch zu verhindern?

» Susana dos Santos Herrmann: Ohne ÖPNV geht es nicht! Daher muss das Ziel sein, den ÖPNV spürbar besser zu machen – mit einem erweiterten Angebot zu attraktiven Fahrpreisen. So können wir die Menschen für die Verkehrswende gewinnen und den Autoverkehr reduzieren. Zusätzlich müssen die Busflotten schnellstmöglich auf Euro-VI-Standard gebracht werden. Den Anteil von E-Bussen in den Flotten zu erhöhen, wird allein nicht ausreichen. Wenn wir kurzfristig Erfolge bei der Luftreinhaltung erzielen wollen, führt

außerdem kein Weg daran vorbei, dass die Bundesregierung die Autoindustrie stärker in die Pflicht nimmt – etwa bei Hardware-Umrüstungen von Diesel-Pkw. Allein schon aus Sicht des Verbraucherschutzes ist es für mich unverständlich, dass die Hersteller keinen Schadensersatz leisten müssen.

Halten Sie das "Sofortprogramm saubere Luft" der Bundesregierung mit einem Volumen von einer Milliarde Euro für ausreichend?

» Ich habe noch keine Ergebnisse gesehen, wohin das bereitgestellte Geld fließen soll. Bei dieser Summe sehe ich angesichts der notwendigen Investitionen ohnehin noch Luft nach oben, wenn wir in Schienenwege, eine leistungsfähige digitale Infrastruktur sowie in moderne Diesel- und E-Busse und elektrisch angetriebene kommunale Fahrzeuge wie Müllwagen investieren wollen. Jetzt kommt es darauf an, die Emissionen insgesamt zu reduzieren. Es wäre jedoch zu wenig, wenn wir nur die Antriebswende hinbekämen. Wir müssen die Mobilitätswende schaffen. Das lässt sich auch über digitale Möglichkeiten besser steuern.

Worauf kommt es neben der ausreichenden Finanzierung außerdem an?

» Wir benötigen Technologieoffenheit. Die Frage sollte auch lauten: Wo gibt es Potenzial für was? So könnte beispielsweise in einer Chemieregion der Wasserstoffantrieb eine gute Lösung sein. Bei der Förderung brauchen wir ein sinnvolles Clustering und kein Gießkannenprinzip. Dabei dürfen wir den Euro-VI-Diesel nicht vernachlässigen. E-Mobilität sollte nur da gefördert werden, wo sie auch funktioniert.

Die Bundesregierung hält nichts von der Einführung einer blauen Plakette. Wie stehen Sie dazu?

» Das sehe ich genauso. Die blaue Plakette bedeutet in der Konsequenz Fahrverbote. Aber mit Verboten werden wir keinen Bewusstseinswandel herbeiführen. Neben dem Ausbau des Angebots von Bussen und Bahnen ist es wichtig, die Städte mittel- bis langfristig so zu planen, dass nicht nur der ÖPNV gut läuft, sondern auch Fuß-

Mit Verboten werden wir keinen Bewusstseinswandel herbeiführen.

Susana dos Santos Herrmann

gänger und Fahrradfahrer besser und sicherer unterwegs sein können. Da der motorisierte Individualverkehr dafür Flächen abgeben müsste, würde das Autofahren unbequemer. Weniger Autoverkehr wäre letztlich jedoch ein Gewinn für alle.

# Bauen ohne Einschränkung

Baustellen auf der Schiene zuverlässiger managen: Das ist ein Ziel des "Runden Tischs Baustellenmanagement". Worauf es ankommt, haben die Teilnehmer in der Broschüre "Clever bauen – gut fahren" zusammengefasst. Jetzt haben sie den Bericht an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer überreicht.

er Runde Tisch ist eine Initiative des Eisenbahnsektors. Ihm gehören Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des Fern-, Nah- und Güterverkehrs, Aufgabenträger im Nahverkehr, die wichtigsten Verbände sowie DB Netz an. kehrsunternehmen und Fahrgäste müssen aber so gering wie möglich bleiben", sagte Andreas Scheuer anlässlich der Überreichung des Berichts im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. "Ich begrüße es deshalb sehr,

> dass die Branche in engem Schulterschluss ein Konzept für cleveres Bauen und gutes Fahren erarbeitet hat."

"Jeder Partner wird nun seinen Beitrag leisten müssen, damit wir das anspruchsvolle Maßnahmenpaket umsetzen können", ergänzte Dr. Thomas Schaffer, Vorstand Vertrieb und Fahrplan von DB Netz. "Für uns bedeutet das, Baustellen stabiler zu planen und konsequenter auf die Reduzierung baubedingter Einschränkungen auszurichten." Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahnverkehr, lobte zudem die Vorteile für den SGV, der unter anderem von deutlich höheren Pönalen für DB Netz im Rahmen der leistungsabhängigen Entgelte



Die Mitglieder des Runden Tischs Baustellenmanagement haben ihre Empfehlungen in Berlin an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (vorn, 3. v. r.) überreicht. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahnverkehr (vorn, 2. v. r.) mahnte die zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen an.

Ziel war es, Maßnahmen für mehr Verkehr, Qualität und Zuverlässigkeit zu entwickeln, um während Bauarbeiten am Schienennetz die Beeinträchtigungen für Fahrgäste und Verlader zu reduzieren. Dazu einigten sich die Teilnehmer auf vier Bausteine. Sie beinhalten Vereinbarungen zwischen Bund und DB Netz zum kundenorientierten Bauen, ein Anreizsystem zwischen DB Netz und den EVU, eine bessere Risikoverteilung zwischen Aufgabenträgern und EVU sowie die Optimierung von Bauprozessen und -kommunikation.

### "Jeder muss seinen Beitrag leisten"

"Der Bund investiert Milliarden in die Schieneninfrastruktur – mehr als jemals zuvor. Da ist es logisch, dass die Zahl der Baustellen zunimmt. Einschränkungen für Versowie durch optimierte Planungsprozesse profitiere. Beim Runden Tisch sei es gelungen, die teils etwas anderen Bedürfnisse des Güterverkehrs in das Gesamtkonzept einzubringen. Dr. Martin Henke: "Gerade für die vielen kleineren und mittelständischen Güterbahnen sind berechenbare Kapazitäten im Netz und rechtzeitige Information über Engpässe überlebenswichtig, denn der Transportmarkt ist hart umkämpft." Der tatsächliche Erfolg stehe und falle aber mit der zeitnahen Umsetzung der Maßnahmen.



28 VDV Das Magazin 03 | 2018

### Linienbus mit Blaulicht

Roter Lack, Werbung für die freiwillige Feuerwehr am Heckfenster und teilweise sogar noch Blaulicht auf dem Wagendach: Zum Fuhrpark der Kommunalen Verkehrsgesellschaft (KVG) Lippe gehören neuerdings drei ganz besondere Fahrzeuge. Drei Rettungsbusse nämlich. Diese sollen in Zukunft etwa bei Wohnungsbränden zum Einsatz kommen. Müssen Bewohner evakuiert werden, finden sie dort erst einmal einen trockenen und warmen Platz. "Feuerwehren in großen Städten verfügen oftmals über eigene Rettungsbusse", erläutert Meinolf Haase, Leiter des Bevölkerungsschutzes Lippe. "Wir können ein solches Fahrzeug aber nicht allein betreiben. Und dieser Gedanke war die Grundlage, neue Wege zu gehen." Mit der Kommunalen Verkehrsgesellschaft Lippe wurde das Konzept schließlich konkretisiert.

Drei Busse erhielten dafür eine neue Lackierung; einer von ihnen wurde mit einer vollständigen Blaulichtanlage samt Martinshorn ausgestattet. Im Ernstfall kann dieses Fahrzeug kurzfristig angefordert und im Linienverkehr durch ein anderes ersetzt werden. Die Busfahrer werden für den Fall der Fälle entsprechend geschult. Kleines Manko aus Sicht von KVG-Geschäftsführer Achim Oberwöhrmeier: "Leider dürfen wir das Blaulicht nicht einsetzen, um Verspätungen aufzuholen."





### **Termin**

### 18. bis 21. September 2018

InnoTrans in Berlin

Die Internationale Fachmesse ist der Treffpunkt der Bahn- und Verkehrsbranche. Technologieunternehmen stellen aktuelle Produkte und Innovationen vor. Auch der VDV ist wieder mit einem Gemeinschaftsstand dabei.

→ www.innotrans.de

### Termin

### 16. bis 17. Oktober 2018

1. BME/VDV-Gleisanschluss-Konferenz in Berlin

Die neue Veranstaltung richtet sich an Unternehmen Denn bislang geht das Verkehrswachsverkehr vorbei. Das soll sich ändern.

Die nächste Ausgabe von "VDV Das Magazin"



des Gleisanschlussverkehrs, über dessen Zukunft in Berlin diskutiert werden soll. tum auf der Schiene am Wagenladungs-

→ www.vdv.de/termine.aspx

erscheint Anfang September 2018.

### **Impressum**

VDV Das Magazin

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.), Elena Grawe, Ulla Rettig

### Mitarbeit:

Eberhard Krijmmheijei

### 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: Ritter & Loose GmbH, Grever

Laut Mediadaten 2018

Für Anregungen, Themenvorschläge, Lob und Kritik erreichen Sie uns unter: vdv-magazin@adhocpr.de

### Titelmotiv: MVG & Fotolia/Foto-Ruhrgebiet

Bogestra (27); Deutsche Bahn (2, 10, 22, 25); DVB/Jürgen Herrmann (10); ETR/Andreas Mann (13); Fotolia/afendikoff (22): Fotolia/astrosystem (2, 10): Fotolia/Boian (10/11): Fotolia/MG (10/11/12): Fotolia/Oliver Nowak (10): Fotolia/ Thomas Otto (30); Fotolia/petovarga (6/7); Fotolia/rh2010 (26-27.28): Fotolia/robu s (7): Fotolia/scusi (7): Fotolia/ Golden Sikorka (6); Elena Grawe (27); istockphoto.com/ holgs (10): KVB/Klaus Berg (4/5): Eberhard Krummheuer (2, 18-20); KVG Lippe (30); Messe Berlin (30); Mobiel (26); Mobiel/Martin Speckmann (11); Padersprinter (26); Rheinbahn/Jaroslaw Miernik (4/5); RMV (10); Sven Scholz/ VRR (21); Susana dos Santos Herrmann (28); SWB/Martin Magunia (27): VDV (3. 9. 12. 22-25. 29): VDV/Michael Fahrig/Frederic Schweizer (2, 4, 14-17)

"VDV Das Magazin" erscheint alle zwei Monate (sechsmal im Jahr). Alle im Magazin erscheinenden Beiträge und Rilder 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.



### 15. August 2018, 10:00 – 16:00 Uhr

House of Logistics and Mobility (HOLM) Bessie-Coleman-Straße 7, Gateway Gardens 60549 Frankfurt am Main



Die Digitalisierung schreitet überall voran. Auch in der Mobilität eröffnen sich enorme Möglichkeiten, wenn die Verkehrsträger sich vernetzen, Fahrzeuge und Infrastruktur miteinander kommunizieren und das Smartphone in der Smart City zum Fortbewegungsmittel wird. Der 16. Hessische Mobilitätskongress widmet sich dem Verhältnis von Mobilität, Digitalisierung und Gesellschaft.

Melden Sie sich jetzt an auf www.mobil-in-hessen.de!

### Veranstalter

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

### **Organisation**

Hessen Trade & Invest GmbH







### hypermotion

Jetzt teilnehmen: www.hypermotionfrankfurt.com

# Neue Impulse – intelligent vernetzt

20. - 22. 11. 2018, Frankfurt am Main

AUSSTELLUNG, TECH-TALKS UND KONFERENZEN: Die Hypermotion vernetzt Communities. Wie verändern sich die Verkehrs- und Transportsysteme durch Digitalisierung und Dekarbonisierung? Wie können Logistik- und Mobilitätsketten in Smart Cities und digital Regions individuell und intermodal gestaltet werden? Diskutieren, entwickeln oder präsentieren Sie Lösungen für die Mobilität 4.0 und vernetzen Sie sich mit den Innovationstreibern der Branche!





messe frankfurt