

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 03 | 2023

Deutschland-Ticket

Deutschland steigt ein

Gleis 5

Deutschland-Ticket beflügelt den ÖPNV-Vertrieb

Im digitalen Frühling

Seite 6

VDV-Jahrestagung in Leipzig:
Branche will „mehr bewegen“

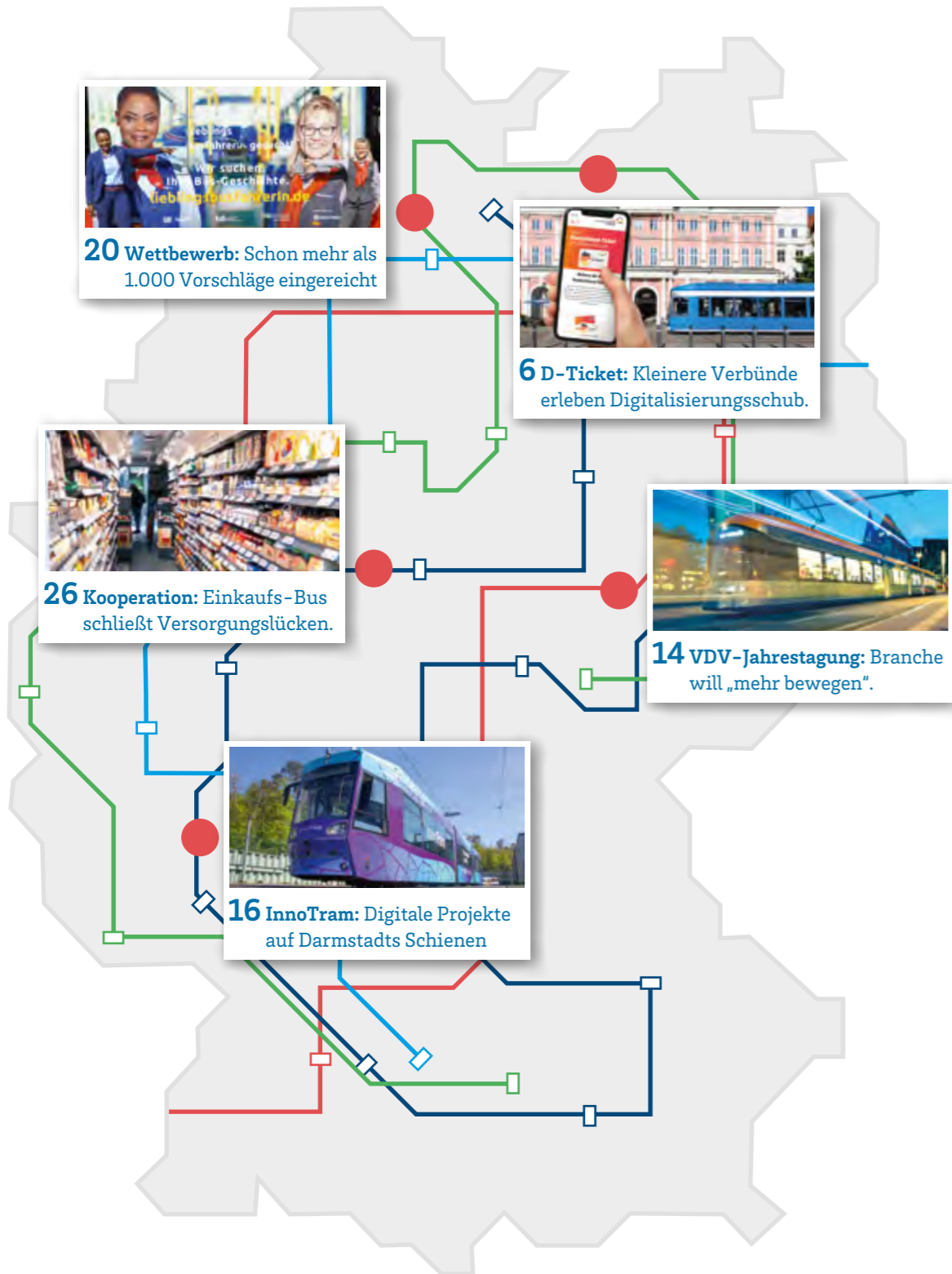
Seite 14

Automatisiertes Fahren: Tram lässt sich vom Leitstand steuern

Seite 16

Daseinsvorsorge: Wie der Bus den Dorfladen zurückbringt

Seite 26



ÖPNV-Ausbau und Modernisierung sind die nächsten Schritte



Das Deutschland-Ticket ist da – und mit ihm läuft die wahrscheinlich größte Tarifrevolution in der Geschichte des deutschen ÖPNV. Unsere Fahrgäste können zum Einstiegspreis von 49 Euro im Monat deutschlandweit Busse und Bahnen im Nahverkehr nutzen. Wer sich in München ein Ticket kauft, kann in Hamburg damit fahren, ohne sich um Tarifzonen kümmern zu müssen. Das haben vor einem Jahr wohl nur die wenigsten für möglich gehalten. Hinter allen Beteiligten liegt ein Kraftakt. Ich bedanke mich bei Bund und Ländern, mit denen wir intensiv zusammengearbeitet haben.

In diesem Jahr werden die Mindereinnahmen, die das Deutschland-Ticket mit sich bringt, vollständig ausgeglichen. Für unsere Branche bleibt die finanzielle Sicherheit auch in Zukunft von existenzieller Bedeutung. Wir als Verkehrsbranche können ebenfalls stolz auf das sein, was wir in den vergangenen Wochen und Monaten geleistet haben. Wir haben unsere Vertriebssysteme fit gemacht, die Digitalisierung vorangetrieben und ein intensives Kundinnen- und Kundenmanagement betrieben. Vor allem kleinere Verkehrsunternehmen und -verbände haben erstmals digitale Vertriebswege aufgebaut – innerhalb kürzester Zeit. Nun müssen wir genau beobachten, wie sich die Nachfrage auf bestimmten Verbindungen und insgesamt entwickelt, damit wir unser Angebot Stück für Stück

nachbessern können. Darüber wollen wir so gut wie möglich informieren.

Die Anstrengungen haben sich gelohnt: Mit dem Vorverkauf und den ersten Tagen im Betrieb sind wir zufrieden. Unterdessen zieht die Nachfrage spürbar an. Wir gehen davon aus, dass bald zusätzlich fünf bis sechs Millionen Menschen mit dem Deutschland-Ticket unterwegs sein werden, zusammen mit unseren etwa elf Millionen Stammfahrgästen, die aus ihren bestehenden Abos in dieses neue Angebot wechseln. Für uns bedeutet das: Wir haben die Möglichkeit, viele neue Kundinnen und Kunden vom ÖPNV zu überzeugen und dauerhaft für uns zu gewinnen. Einen besonders starken Hebel setzen wir mit dem Jobticket an.

Das Deutschland-Ticket ist jedoch erst der Anfang einer wesentlich weiterreichenden Reform und einer der ersten Schritte auf dem Weg zur Mobilitätswende und zu mehr Klimaschutz. Der nächste Schritt muss sein, dass der Ausbau- und Modernisierungspakt der Bundesregierung, der im Koalitionsvertrag festgehalten ist, in die Tat umgesetzt wird.

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
ÖPNV-Ausbau und Modernisierung sind die nächsten Schritte.
- 4 VDV im Bild**
Tarifrevolution im ÖPNV: Deutschland-Ticket mischt das Preissystem auf.
- 6 Titelstory**
Frühlingsgefühle für den ÖPNV
- 10 Gastbeiträge**
Bundesverkehrsminister V. Wissing und NRW-Verkehrsminister O. Krischer zum Deutschland-Ticket
- 12 Aus dem Verband**
E-Busse: Hochlauf nimmt weiter Fahrt auf.
- 14 Aus dem Verband**
VDV-Jahrestagung: Branche trifft sich in Leipzig.

- 16 Unterwegs im Netz**
Digitale Helfer im Tram-Cockpit
- 20 Aus dem Verband**
„LieblingsbusfahrerIn“: Wettbewerb trifft Nerv der Fahrgäste.
- 21 Aus dem Verband**
VDV veröffentlicht neue Positionspapiere zu alternativen Kraftstoffen.
- 22 Aus dem Verband**
Durch den Förderdschungel zur Mobilitätswende
- 25 Aus dem Verband**
Aktuelle Personalien aus dem VDV
- 26 Unterwegs im Netz**
DB Regio Bus und Rewe bringen rollenden Supermarkt aufs Land.


- 30 Zu guter Letzt**
Leipzig: Pop-up-Store als Sprungbrett in den Job



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

D-TICKET

R+E	180t
P+E	100t
R	140t
P	67t
G	67t
W	29t

 KE-GPR-E mZ

Tarifrevolution im ÖPNV: Deutschland-Ticket mischt das Preissystem auf

„Revolution in Deutschland? Das wird nie was“, soll Lenin gesagt haben: „Wenn diese Deutschen einen Bahnhof stürmen wollen, kaufen sie sich erst eine Bahnsteigkarte.“ Es ist die Liebe zu Ordnung und Genauigkeit, die den Menschen hierzulande schon lange als Klischee anhaftet. Deshalb mag der russische Revolutionär einen Umsturz in Deutschland für ähnlich unwahrscheinlich gehalten haben wie viele Menschen eine radikale Vereinfachung des Tarifsystems im ÖPNV. Doch nun ist die Tarifrevolution endlich ausgebrochen. Angezettelt haben sie Bund, Länder und Verkehrsunternehmen. Und so wehte ein Hauch von Historie durch das Tiefgeschoss des Berliner Hauptbahnhofs, als Bundesverkehrsminister Volker Wissing, NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer, DB-Regionalverkehr-Vorständin Evelyn Palla und VDV-Präsident Ingo Wortmann (v. l.) stellvertretend für Bund, Länder und Verkehrsunternehmen zum Start des Deutschland-Tickets vor die Medien traten. Inwiefern sich die anziehende Nachfrage zum Sturm auf die Bahnhöfe, Stationen und Bushaltestellen ausweitert, wird sich zeigen. Fünf bis sechs Millionen zusätzliche Abo-Kunden prognostiziert der VDV. Innerhalb der ersten fünf Wochen seit Beginn des Vorverkaufs haben rund sieben Millionen Fahrgäste ein Deutschland-Ticket-Abo erworben. Etwa zwei Millionen davon sind neue Abonnentinnen und Abonnenten. Lenin ist fast 100 Jahre tot und die Bahnsteigkarte vom Aussterben bedroht. Jetzt gilt das Deutschland-Ticket.

Mehr dazu auf den folgenden Seiten.

7

MILLIONEN

So viele Menschen waren laut VDV Anfang Mai mit dem Deutschland-Ticket unterwegs (Stand: 9. Mai). Schon bald könnten das bis zu 17 Millionen sein, wenn Stammfahrergäste von ihren Abos ins D-Ticket wechseln.



Mobiles Ticketing per Smartphone: Innerhalb kürzester Zeit gelang es auch kleineren Verbänden wie dem Verkehrsverbund Warnow für Rostock und Umgebung, das Deutschland-Ticket bereitzustellen.

„Frühlingsgefühle für den ÖPNV“

In vielen Netzen des ÖPNV ist der Fahrschein auf dem Smartphone längst selbstverständlich, aber eben noch nicht überall. So bringt die Einführung des Deutschland-Tickets in vielen kleineren Verkehrsunternehmen und Verbänden einen regelrechten Digitalisierungsschub mit sich. Nicht nur der komplette Vertrieb vom Verkauf bis zur Ticketkontrolle geht online, sondern häufig auch die Organisation der Betriebe selbst.

Stefan Wiedmer spürt „Frühlingsgefühle für den ÖPNV“. Der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Warnow (VVW) für die Stadt Rostock und den gleichnamigen viertgrößten deutschen Landkreis wartete Ende April ungeduldig und zugleich neugierig auf das Deutschland-Ticket. Genauer darauf, wie das neue Angebot für Bus und Bahn bei den Fahrgästen ankommt, ob und wie es Mobilität verändert und ob es einen nennenswerten Beitrag zu mehr Klimaschutz leisten kann. „Ich kann nur sagen: ein tolles Produkt. Und allen Fahrgästen zuzufügen: Nutzt es!“

Hinter dem VVW-Team und den sechs Verkehrsunternehmen, die sich unter dem Verbunddach zum einheitlichen Nahverkehrssystem an der Ostsee und dem Fluss Warnow zusammengeschlossen haben, liegt eine arbeitsintensive Vorbereitungsphase. Der bemerkenswerte Erfolg:



„Ich kann nur sagen: ein tolles Produkt. Und allen Fahrgästen zuzufügen: Nutzt es!“

Stefan Wiedmer,
Geschäftsführer des Verkehrsverbunds
Warnow über das Deutschland-Ticket

In nur wenigen Monaten ist es gelungen, die digitale Version des D-Tickets den Verbundkunden via Smartphone zur Verfügung zu stellen. „Wir wussten ja seit dem letzten Herbst: Da kommt was. Eigentlich ahnten wir es schon seit dem 9-Euro-Ticket: Das muss irgendwie weitergehen“, beschreibt Stefan Wiedmer die Ausgangssituation. Bekannt war auch frühzeitig, dass die Politik für das Ticket elektronische Angebote wollte.

Erste digitale Bausteine waren vorhanden

Beim VVW war das nicht alles Neuland. Seit 2014 gibt es bereits die digitale Fahrplanauskunft über die App auf dem Handy, im Jahr 2018 wurde das elektronische Ticketing „draufgesattelt“. Das war, so der Geschäftsführer, gewissermaßen der erste Baustein für das digitale D-Ticket. Der zweite entstand im Abovertrieb, den die Rostocker Straßenbahn AG für alle sechs Unternehmen gemeinschaftlich mit dem Elektronischen Fahrgeld-Management organisiert.

Unter Einbeziehung des VDV eTicket Service wurde in kürzester Zeit mithilfe zweier externer Dienstleister zunächst das interne Schnittstellenproblem gelöst: Das mobile Ticketing wurde mit dem Abovertrieb zu einer digitalen Lösung kombiniert – mit dem Deutschland-Ticket als zusätzlichem Aboangebot. Es kann online bestellt werden, wobei die Wahlmöglichkeit →



„Großer Bahnhof“ mit einer Lok im Werbe-Look: Das Medieninteresse war riesig, als Volker Wissing, Oliver Krischer, Evelyn Palla und Ingo Wortmann (u. r., v. r. n. l.) in Berlin über den Start des Deutschland-Tickets informierten.



besteht, es entweder als Chipkarte zu erhalten oder im mobilen Ticketing auf der Smartphone-App. Im weiteren Schritt wurde dann die Rostocker Insellösung in die bundesweite Systematik des interoperablen E-Ticket-Ökosystems integriert. Eine komplexe Organisation, damit das Rostocker Ticket bei elektronischen Fahrkartenschaltern überall im Land als gültig akzeptiert wird.

Vom D-Ticket profitiert indirekt auch die Rostocker Heide, eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete in Deutschland. Derzeit wächst der Baumbestand nahezu täglich. „Für jedes digitale Ticket in der App lassen wir in Zusammenarbeit mit der Aktion ‚Mein Baum für Rostock‘ einen Baum pflanzen“, berichtet Stefan Wiedmer. Grund für das ungewöhn-



„ Dass künftig doppelt oder dreifach so viele Menschen mit dem Jobticket unterwegs sind, ist durchaus denkbar.

Prof. Knut Ringat, Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) und VDV-Vizepräsident

liche Marketing ist der weltweite Halbleiter-Engpass. Die Produktion von Chipkarten, von der im deutschen ÖPNV bereits mehr als 15 Millionen im Umlauf sind, kommt laut VDV eTicket Service der hohen Nachfrage nur noch zögerlich nach. „Deshalb belohnen wir jeden Fahrgast, der statt der Chipkarte die digitale Version des D-Tickets für sein Smartphone bestellt, mit einem kleinen Baum“, erklärt der VVW-Chef. Die Chip-Lösung soll möglichst denen vorbehalten bleiben, die nicht über ein mobiles Telefon verfügen.

So oder so: Die Nachfrage ist groß. Stefan Wiedmer: „Der Rostocker gilt als zurückhaltend und unaufgeregt, doch auf den Präsentationen in Rostock und in Güstrow sind uns die Bestellanträge für das Deutschland-Ticket regelrecht aus der Hand gerissen worden.“ Der VVW erwartet, dass bis zu 85 Prozent seiner Abokunden auf das neue Angebot umsteigen. Zudem gab es schon vor dem Starttermin 20 Prozent neue Abonentinnen und Abonnenten. Noch gar nicht abzusehen ist, welche Auswirkungen das Jobticket hat, das Beschäftigten Bus und Bahn bundesweit für nur 34,30 Euro anbietet. Das bestätigt auch VDV-Vizepräsident Prof. Knut Ringat: „Das Deutschland-Ticket bietet gerade für den Jobticket-Bereich ein riesiges Potenzial. Schon heute ge-

hören Jobtickets zu den meistverkauften ÖPNV-Abos.“ Bundesweit seien mehrere Millionen Fahrgäste auf diese Weise mobil. Knut Ringat, Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbunds, sieht die Attraktivität des neuen Angebots vor dem Hintergrund des steigenden Fachkräftemangels: „Im Kampf um die besten Köpfe kann das Deutschland-Ticket für Arbeitgeber ein entscheidendes Argument sein – dass daher künftig doppelt oder dreifach so viele Menschen mit einem Jobticket unterwegs sind, ist durchaus denkbar.“

Branche erhielt Digitalisierungsschub

Unterdessen macht sich Stefan Wiedmer ein bisschen Sorgen um den sommerlichen Urlauber-Ansturm aus den Millionenstädten Berlin und Hamburg an die Ostseestrände. In den 9-Euro-Ticket-Monaten des Vorjahres seien die Regionalexpress-Züge zum Teil völlig überfüllt gewesen. Nun hofft er auf die „Mobilitäts-offensive“ des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Für alle Fahrgäste des ÖPNV soll ein durchdachtes und attraktives „Landesmobilitätsnetz“ entstehen. Spätestens vom nächsten Fahrplanwechsel im Dezember an sollen auf Schienen und Straßen deutlich mehr Bahnen und Busse fahren als bisher. Geplant sind flächendeckend schnelle und vertaktete Bahn- und Busangebote im gesamten Liniennetz sowie Rufbusse, die auch die kleinsten Dörfer des Landes bei Bedarf bedienen: mehr Züge auf zehn Linien sowie ein „Busnetz MV“ mit hohen Qualitätsstandards und über die Kreisgrenzen hinweg. Zudem gibt das Land einen kräftigen Rabatt für Azubis sowie Seniorinnen und Senioren: Für 29 Euro sollen sie landesweit in den Genuss des vollwertigen D-Tickets kommen – die Älteren voraussichtlich vom dritten Quartal an. Für die Azubis gibt es das Angebot seit Anfang Mai.



Verkaufsschlager Deutschland-Ticket: Vor den Kundenzentren der Verkehrsunternehmen wie hier in Dortmund bildeten sich teilweise lange Schlangen.

„ Wir haben uns dafür entschieden, voll auf die Digitalisierung zu setzen. Der Zeitpunkt, so etwas anzufangen, konnte gar nicht günstiger sein.

Nils Oppermann, Geschäftsführer Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis



Die politische Forderung, das D-Ticket möglichst von Anfang an mobil über Apps auf Smartphones anzubieten, hat nach den Beobachtungen des VDV eTicket Service in der Branche Digitalisierungsschübe ausgelöst. Zum Beispiel bei der Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis im thüringischen Mühlhausen. „Wir standen vor der Wahl, weiter wie bisher alles analog zu machen oder den Neuanfang zu wagen“, beschreibt Geschäftsführer Nils Oppermann. „Wir haben uns dann dafür entschieden, voll auf die Digitalisierung zu setzen. Der Zeitpunkt, so etwas anzufangen, konnte gar nicht günstiger sein.“ Das Unternehmen, das mit 200 Mitarbeitenden und 100 Bussen den ÖPNV in den zwei Landkreisen sowie den Stadtverkehr in Mühlhausen betreibt, nutzt die Gelegenheit, mit der Einführung des Deutschland-Tickets zunächst einmal den Vertrieb mithilfe eines Dienstleisters durchgängig auf moderne elektronische und automatisierte Standards zu bringen, einschließlich der Umstellung der Kassen in den Bussen. „Im Aufbau ist eine Plattform, über die auch unsere anderen Tickets von den Abos bis hin zum Einzelfahrschein im Onlineportal zur Verfügung stehen werden“, erläutert Nils Oppermann. Die entsprechende App sei zwar nicht mehr rechtzeitig zum Starttermin des D-Tickets fertig geworden. Das sei „ein Kraftakt“, der erst im Laufe des Jahres zu bewältigen sei. Da auch die Chipkarten noch nicht vorliegen, habe man den Kunden zunächst die vorläufige Papierversion mit einem Barcode aushändigen müssen. Mit dem D-Ticket allein ist die Digitalisierung in Mühlhausen aber lange nicht abgeschlossen. Nils Oppermann: „Jetzt digitalisieren wir das ganze Unternehmen. Wir werden schneller und schlanker.“

Weitere Infos dazu finden Sie unter: www.d-ticket.info

Modernisierungsschub für den ÖPNV: Das Deutschland-Ticket ist da

Von Dr. Volker Wissing (MdB),
Bundesminister für Digitales und Verkehr

Einfach einsteigen und losfahren, mit nur einem Ticket – digital, deutschlandweit und dauerhaft. Das ist jetzt möglich, das Deutschland-Ticket ist ab sofort überall verfügbar. Eine super Nachricht für alle, die keine Lust mehr haben auf komplizierte Tarif-

strukturen und teure Abos, die nur für einzelne Verkehrsverbände gelten.

Mit dem Deutschland-Ticket ist Bund, Ländern und Verkehrsverbänden innerhalb kürzester Zeit etwas Großartiges gelungen. Nie war es einfacher und attraktiver, Bus und Bahn zu fahren. Wir entlasten damit die Bürgerinnen und Bürger und leisten gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Das Deutschland-Ticket wird dem ÖPNV einen weiteren Schub und höhere Fahrgastzahlen bringen.

Es gibt Städte und Regionen, in denen sich der Preis für ein ÖPNV-Monatsticket mehr als halbiert. Aber auch dort, wo die Tickets schon heute vergleichsweise günstig sind, profitieren die Fahrgäste vom Deutschland-Ticket, denn sie können es künftig bundesweit nutzen. Und auch für Menschen in ländlichen Regionen wird es günstiger. Wer von außerhalb in eine Stadt hinein- und wieder hinausfährt, musste bislang oft deutlich teurere Tarife buchen und spart nun enorm. Ich hoffe außerdem, dass viele Arbeitgeber Deutschland-Jobtickets bezuschussen und anbieten werden.

Vielen Dank an alle, die schon während der Laufzeit des 9-Euro-Tickets für einen reibungslosen Ablauf gesorgt haben und jetzt wieder besonders gefragt sind: die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Bussen und Bahnen, an den Verkaufsschaltern, in den Zentralen, in den

Betriebsstätten. Sie tragen jeden Tag dazu bei, dass Millionen Menschen zur Arbeit kommen, in die Schule, zum Sport, zu Freunden, ins Kino oder zum Einkaufen. Mit ihrer Hilfe kommt Deutschland voran – umwelt- und klimafreundlich.

Mir ist bewusst, dass das Deutschland-Ticket allein nicht reichen wird, um dauerhaft deutlich mehr Menschen als heute vom ÖPNV zu überzeugen. Durchsetzen werden sich Bus und Bahn langfristig nur, wenn das Angebot stimmt. Das heißt: klug aufeinander abgestimmte, regelmäßige Verbindungen, einfacher Wechsel der Verkehrsträger – und in ländlichen Regionen im Idealfall vernetzte und datenbasierte Lösungen wie zum Beispiel On-Demand-Shuttles für die erste und letzte Meile.

Deshalb unterstützen wir den ÖPNV mit Mitteln auf Rekordniveau. Allein in diesem Jahr erhalten die Länder regulär mehr als zehn Milliarden Euro, um den Nahverkehr zu bestellen. Hinzu kommen 1,5 Milliarden Euro, mit denen der Bund die Hälfte der Kosten des Deutschland-Tickets ausgleicht, die Länder übernehmen die andere Hälfte. Zudem erarbeiten wir gemeinsam mit den Ländern einen Ausbau- und Modernisierungspakt, der Qualitätskriterien und Standards für das ÖPNV-Angebot und die Erreichbarkeit in städtischen und ländlichen Regionen definiert. Im Herbst soll der Pakt stehen.

Unser Ziel ist, den ÖPNV insgesamt zu digitalisieren, zu modernisieren und noch besser zu vernetzen. Ich bin überzeugt, dass das Deutschland-Ticket der gesamten Branche bereits jetzt einen enormen Modernisierungsschub geben wird. Damit zeigen wir: Deutschland kann modern, digital und einfach. Das kommt bei den Nutzern an, die Umfragen und Verkaufsprognosen des VDV sprechen für sich.

Das Deutschland-Ticket hat das Potenzial, viele Millionen Bürgerinnen und Bürger zu ÖPNV-Fans zu machen. Ich freue mich drauf!

„Wir können den Zugang zum ÖPNV revolutionär vereinfachen“

Von Oliver Krischer,
Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz und
Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen

Zuallererst möchte ich mich bei der gesamten Branche des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für die außerordentlichen Kraftanstrengungen bei der Begleitung der Einführung des Deutschland-Tickets bedanken. Es ist nicht selbstverständlich, dass sich eine Branche derart konstruktiv bei einem Projekt einbringt, das gewachsene Strukturen beispiellos aufricht und massive Veränderungen in der eigenen Organisation zur Folge hat.

Die Einführung des Deutschland-Tickets hat die Zusammenarbeit sämtlicher Stakeholder des ÖPNV wie Politik, Verwaltung, Verbände und Unternehmen im ganzen Bundesgebiet – und das meine ich positiv – erzwungen. In unzähligen Videokonferenzen und Abstimmungsgesprächen mussten Hindernisse zur Einführung des Tarifs überwunden werden. Ohne die motivierte, branchenkoordinierende Mitarbeit der Verbände, speziell des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, wäre die Umsetzung der komplexen Gemeinschaftsaufgabe Deutschland-Ticket nicht umsetzbar gewesen. Herzlichen Dank!

Im Ziel all dieser Anstrengungen waren sämtliche Beteiligten geeint, den ÖPNV mit Blick auf Tickets und Tarife ab dem 1. Mai 2023 zu verbessern. Dies ist gelungen. Kundinnen und Kunden haben nun mit dem preislich sehr attraktiven Deutschland-Ticket den Zugriff auf das komplette Angebot des ÖPNV – und damit das bestmögliche Angebot der Branche. Dieses noch vor nicht allzu langer Zeit undenkbares Szenario ist damit Realität.

Mit der Realisierung dieses Angebotes können wir den Zugang zum ÖPNV im Sinne der Kundinnen und Kunden revolutionär vereinfachen. Nie wurde die Nutzung des ÖPNV mehr angereizt als durch dieses Ticket. Alle an der Umsetzung Beteiligten

haben nun die Erwartung, dass die anvisierten Wirkungen, eine Lenkung in nachhaltige und klimafreundliche Mobilität, eintreten werden. Erste Vertriebsdaten der Branche nähren die Hoffnung, dass sehr viele Menschen in Deutschland das Deutschland-Ticket erwartet haben und jetzt nutzen.

Auch bei der anstehenden Evaluierung von Wirkungen des Deutschland-Tickets und der Erfassung und Verarbeitung von Vertriebsdaten werden der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und andere Branchenverbände wichtige Rollen ausfüllen. Die hierdurch gewonnenen Daten bilden die Grundlage der Argumentation der weiteren Finanzierung des Tickets über das Jahr 2025 hinaus. Lassen Sie uns daher gemeinsam weiter hart dafür arbeiten, dass das Ticket ein Erfolg wird und bleibt!

Die Erfahrungen bei der Einführung des Deutschland-Tickets offenbaren die Möglichkeiten, wenn alle an einem Strang ziehen. Den Geist der Zusammenarbeit möchte ich während meiner weiteren Zeit als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz ausfüllen. Mit der Einführung des Deutschland-Tickets haben wir ein sehr dickes Brett im ÖPNV gebohrt. Eine noch größere Herausforderung liegt nun mit der Verbesserung von Angebot und Qualität im ÖPNV vor uns, um den Menschen nicht nur ein tolles Tarifangebot, sondern auch ein stabiles Verkehrsangebot zu machen. Mir ist die massive Arbeitsbelastung der vergangenen Monate in der Branche bewusst. Lassen Sie uns dennoch alle Kräfte zur Fokussierung auf Infrastruktur und Betrieb bündeln, um die positiven Wirkungen des Deutschland-Tickets weiter zu verstärken.



E-Busse: Hochlauf nimmt weiter Fahrt auf

Es war ein starkes Signal, dass die Verkehrsbranche und die Hersteller die Klimaschutzziele erreichen wollen: 1.200 Teilnehmende kamen Ende März zur 14. VDVE-Buskonferenz nach Berlin – Rekord. Auf der Fachmesse waren 78 Aussteller vertreten. „Für mich ist das ein Beleg, dass wir die 2020er-Jahre als Jahrzehnt des E-Busses realisieren und prägen“, sagte VDV-Vizepräsident Werner Overkamp. Voraussetzung sei, dass die Politik diese Transformation unterstützt. Ein neuer Schwerpunkt der Konferenz war das autonome Fahren. Werner Overkamp: „Wir haben den Willen, diese Technik als weitere, spielverändernde Innovation einzuführen.“

Mit weiteren 270 Millionen Euro unterstützt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Kauf von Bussen mit alternativen Antrieben sowie die entsprechende Infrastruktur. Staatssekretär Michael Theurer überreichte die Förderurkunden für 1.033 Busse an 52 Verkehrsunternehmen aus ganz Deutschland (kl. Foto). „Für uns alle bedeutet das: bessere Luft und weniger Lärm“, sagte Michael Theurer und versprach in Vertretung von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing, dass die Bundesregierung die Branche weiterhin unterstützen werde. Mit den bisherigen Aufrufen fördert das Bundesverkehrsministerium etwa 4.250 E-Busse. VDV-Vizepräsident Werner Overkamp dankte dem BMDV im Namen der Branche und gratulierte den Förderempfängern: „Kaum eine Förderung ist zielgerichteter und treibt die Entwicklung im gesamten Verkehrssektor so voran wie dieses Förderprogramm des Bundes.“ Waren vor fünf Jahren noch etwa 200 batterieelektrische Busse auf deutschen Straßen unterwegs, sind es aktuell schon knapp 1.900. „Wir brauchen die Unterstützung der Politik“, sagte VDV-Technikgeschäftsführer



Martin Schmitz. Und die Kurve des Hochlaufs wird noch steiler. Bis 2030 soll die Hälfte aller Stadtbusse – fast 35.000 – elektrifiziert sein, so die Absicht der Bundesregierung. Auf dem Weg, die Klimaschutzziele und die Verkehrswende zu erreichen, stellen „batteriebetriebene Busse den zentralen technologischen Baustein dar“, erläuterte Michael Kellner, Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, in einer Videobotschaft. „Der ÖPNV spielt eine herausragende Rolle zur Erreichung der Klimaschutzziele – in der Stadt und im ländlichen Raum“, betonte auch Oliver Luksic, Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr: „Dafür ist ein moderner ÖPNV erforderlich und eine ausreichende finanzielle Ausstattung.“
Die nächste VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse findet am 6. und 7. März 2024 statt. Der Ticketverkauf startet im Sommer.



Scannen und Bus-Geschichte erzählen

Lieblings Busfahrerⁱⁿ gesucht!
Wer bringt Sie ans Ziel und zum Lächeln?
Jetzt nominieren:
[lieblingsbusfahrerIn.de](https://www.lieblingsbusfahrerIn.de)



„Mehr bewegen“: Branche trifft sich in Leipzig

Wirtschaftlich stark, attraktiv zum Shopping und ein beliebtes touristisches Ziel: Leipzig kann sich mit vielen Attributen schmücken. Seit mehr als 130 Jahren mischen die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) als Mobilitätsdienstleister in der Stadt mit. Heute nutzen die Fahrgäste der LVB zu 80 Prozent die Straßenbahnen. Zahlreiche Buslinien und weitere intermodale Angebote kommen hinzu. 300 Trams, 170 Busse, 302 Kilometer Gleis, jährlich 25 Millionen gefahrene Kilometer und 153 Millionen Kundinnen und Kunden pro Jahr machen die LVB zu einem der größten Verkehrsunternehmen in Deutschland. „Als Mobilitätsdienstleister spielen die Leipziger Verkehrsbetriebe eine wichtige Rolle“, sagt Ulf Middelberg, Geschäftsführer der LVB: „Unser Ziel ist es, Leipzig liebens- und lebenswert zu machen – jeden Tag ein wenig mehr.“

„Mehr bewegen“: So lautet das Leitmotiv für die diesjährige VDV-Jahrestagung. Deutschlands wichtigste Branchenveranstaltung für den öffentlichen Personen- und den Schienengüterverkehr findet im Congress Center Leipzig auf dem Messegelände statt. Die Branche will sich konsequenter digitalisieren und modernisieren und vor allem ihr Angebot vergrößern und die Infrastruktur deutlich leistungsfähiger machen. Deutschland muss bis 2045 klimaneutral sein, und

2020 war bereits alles geplant, doch die Pandemie machte einen Strich durch die Rechnung: Statt in Leipzig musste die VDV-Jahrestagung im Internet stattfinden. Den Branchentreff in der sächsischen Messemetropole holen die Leipziger Verkehrsbetriebe LVB und der VDV vom 21. bis 23. Juni 2023 nach.

der Verkehrssektor schon bis 2030 erhebliche CO₂-Einsparungen erzielen – mit deutlich mehr Bussen und Bahnen sowie Schienengüterverkehr.

Ministerpräsident Kretschmer kommt

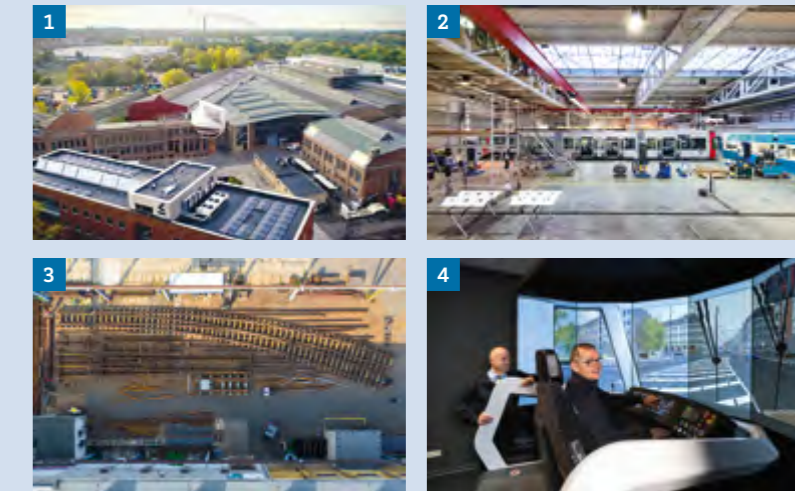
Auch in diesem Jahr ist die VDV-Jahrestagung hochkarätig besetzt. Sachsens Ministerpräsident Michael Kretschmer wird zum Abschluss des politischen Themenblocks am Nachmittag des 22. Juni sprechen. Ebenfalls zugesagt haben Michael Theurer, Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, sowie Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Oliver Krischer, Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz. Bestsellerautor Frank Schätzing wird mit seinem Impulsvortrag „Was wenn wir einfach die Welt retten? Handeln in der Klimakrise“ auf die Diskussionen einstimmen. Wie 2022 übernimmt Catherine Vogel – unter anderem bekannt aus den aktuellen Magazinen des WDR-Fernsehens – die Moderation der politischen Diskussionen und der abendlichen Gala.

Nach der Begrüßung durch Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung, Vizepräsident des Deutschen Städtetags, und VDV-Präsident Ingo Wortmann sowie den verkehrspoliti-

STRASSENBAHN-STADT LEIPZIG: FACHBESICHTIGUNGEN IM ZEICHEN DER TRAM

Leipzig hat eines der größten Straßenbahnnetze Deutschlands: Im Zeichen der Tram steht das Programm am Freitag, 23. Juni. Vier parallele Fachbesichtigungen führen zur Techne Sphere (1) mit den Unternehmen Heiterblick und Kirow, zum Kompetenzzentrum für die Modernisierung von Schienenfahrzeugen der IFTEC (2), die innerhalb der LVB-Gruppe für die Instandhaltung der Straßenbahnflotte verantwortlich ist, sowie zum Weichenwerk des Unternehmens (3). Auf einer weiteren Exkursion zum neuen Fahrtrainingszentrum (4) können die Teilnehmenden sich darüber informieren, wie die Simulationstechnik funktioniert und welche Rolle sie im Ausbildungskonzept der Fahrschule hat. Dabei besteht die Gelegenheit, selbst im Simulator Platz zu nehmen und virtuell auf Trainingsfahrt zu gehen. Anmeldungen sind möglich am Infostand auf der Tagung.

app.vdv.de/events/1257/news/5



schen Reden und Diskussionen widmen sich drei Foren den Bereichen Technik, Eisenbahn und ÖPNV. Wie die Rahmenbedingungen zur CO₂-freien Mobilität im Stadtverkehr umgesetzt werden können – von Euro VII über E-Fuels bis zur Elektromobilität – ist dabei Thema des Technikforums. Parallel diskutiert das Eisenbahnforum, was die Neuordnung der DB-Infrastruktursparte für die Branche bedeutet. Das Deutschland-Ticket, die Digitalisierung und die Wirklichkeit des betrieblichen Alltags stehen im Mittelpunkt des Forums ÖPNV. Moderiert vom neuen ÖPNV-Geschäftsführer des VDV, Alexander Möller, nehmen die Teilnehmenden und das Podium die Kundinnen und Kunden in den Fokus. Bereits am Vortag gibt es erstmalig ein Forum Personal und Bildung.

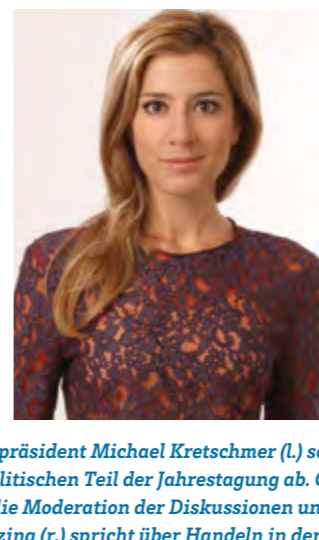
che und Geschäftskontakte. Dass das Motto „Mehr bewegen“: nicht unbedingt nur für Güter auf der Schiene und Fahrgäste gelten muss, können die Teilnehmenden am Donnerstag, 22. Juni, gleich morgens um sieben im wahrsten Wortsinn selbst erfahren. Dann starten zwei Themen-Radtouren, die von LVB-Geschäftsführer Ulf Middelberg und Technikgeschäftsführer Ronald Juhrs begleitet werden.

Die Anmeldungen zur VDV-Jahrestagung sind unter anderem über die VDV App möglich. Registrierte Teilnehmerinnen und Teilnehmer können sich Infos zum Programm, zu Vortragenden und Ausstellern sowie weitere Infos abrufen.

Radtouren: Morgens um sieben „mehr bewegen“

Begleitet wird die Konferenz durch eine Fachausstellung. In diesem Jahr ist sie räumlich so eng mit dem Kongress verbunden wie selten zuvor – ideale Bedingungen für Gesprä-

 **Anmeldung und weitere Infos:**
www.vdv.de/jahrestagung



Sachsens Ministerpräsident Michael Kretschmer (l.) schließt mit seiner Rede den politischen Teil der Jahrestagung ab. Catherine Vogel übernimmt die Moderation der Diskussionen und der Gala. Autor Frank Schätzing (r.) spricht über Handeln in der Klimakrise.



VDV-Präsident Ingo Wortmann wird die Gäste begrüßen und den verkehrspolitischen Standpunkt der Branche darlegen.

Digitale Helfer im Tram-Cockpit

Darmstadt trägt stolz den Beinamen „Wissenschaftsstadt und Digitalstadt“. Von der Nähe zur Technischen Universität profitiert auch das heimische Verkehrsunternehmen HEAG mobilo. In einem gemeinsamen Forschungsprojekt sind digitale Assistenzsysteme für die Straßenbahn entwickelt worden. Und es folgen nächste Schritte: Als „InnoTram“ rollt die Bahn für weitere Vorhaben auch künftig durch die Stadt – regulär im fahrplanmäßigen Betrieb.

Ein mächtiger Quader, dekorativ in eine orangefarbene Plane verpackt, liegt mitten auf dem Gleis. Aus einiger Entfernung nähert sich zügig die Straßenbahn. Dann, wenige Meter vor dem Hindernis, stoppt sie abrupt mit einer Gefahrenbremsung. Eine Situation, die tagtäglich weltweit in den Tram-Netzen im Verkehrsgeschehen auf der Straße Realität sein kann. Der kleine Unterschied: Hier, bei dem Test auf dem Betriebsbahnhof Frankenstein der HEAG mobilo im Darmstädter Stadtteil Eberstadt, hat kein Fahrzeugführer die Bremsen ausgelöst. Hier hat die Bahn ganz von allein das Hindernis auf ihrem Fahrweg erkannt und mit dem Stopp richtig und sicher reagiert.

Funktioniert hat das dank eines digital mit Hilfe von Sensoren und Kameraaugen arbeitenden Kollisionsschwarnsystems. Das ist eine der erfolgreichen Entwicklungen, mit der die HEAG mobilo die Digitalisierung speziell in der Leit- und

Sicherungstechnik des Straßenbahnbetriebes nutzen will. Gemeinsam mit der TU Darmstadt wurde dafür das Projekt „MAAS“ gestartet. Hinter der Abkürzung verbirgt sich ein anspruchsvolles Vorhaben: die „Machbarkeitsstudie zur Automatisierung und zu Assistenzsystemen von Straßenbahnen“. Eine Darmstädter Tram im dort einzigartigen blauen Design und der aufklärenden Aufschrift „Wissenschaft an Bord“ gehört auf den Schienenstrecken der Wissenschaftsstadt seit 2019 zum öffentlichen Erscheinungsbild. Das Projekt hat jetzt einen vorläufigen Abschluss erreicht.

„Darmstadt wächst und damit auch die Anzahl der Fahrgäste – unser Fahrplanangebot wird in den kommenden Jahren um 30 Prozent aufgestockt. Deshalb fragen wir uns, wie wir für die wachsenden Aufgaben unser Fahrpersonal noch besser unterstützen können“, sagt HEAG mobilo-Geschäftsführerin →



Klare Sicht bei Sonnenschein, im Dunkeln und bei Schneetreiben: Der laserbasierte Lidar-Sensor auf dem Tram-Dach blickt von oben auf den Verkehr.

Blicke und Blickwinkel aus der Ferne: Wie die Teleoperateurin die Strecke vor der Bahn aus mehreren Perspektiven sieht.

30%
MEHR ANGEBOT
will die HEAG mobilo in den nächsten Jahren schaffen. Dafür rüstet sie sich mit innovativer Technik.

Forschungsbahn: Als „InnoTram“ geht die Darmstädter Wissenschaftsbahn künftig in fahrplanmäßigen Einsätzen auf die Strecken der HEAG mobilo – als Sammlerin von Daten für die Entwicklung weiterer Assistenzsysteme.



Sicher gestoppt vor dem Hindernis: Die Gefahrenbremse hat der Rechner betätigt (links). Elektronische Helfer der Bahn: Sie haben den Alarm für die Gefahrenbremse ausgelöst (rechts).



Ann-Kristina Natus. Der Bremsassistent, der so eindrucksvoll auf dem Betriebshof seine Wirkung zeigte, hat den Sprung aus der wissenschaftlichen Entwicklung und Erprobung in die Realität des Tram-Alltags bereits geschafft. Vom Herbst an sollen die beim Schweizer Hersteller Stadler bestellten neuen Niederflurbahnen vom Typ ST 15 nach und nach in Dienst gestellt werden. Sie werden bereits mit einem digitalen Assistenzsystem ausgestattet. „Aus der Sicht der TU Darmstadt ist das MAAS-Projekt ein lebensnahes Beispiel für die Zusammenarbeit von Wissenschaft und regionalen Akteuren“, freut sich Prof. Franziska Lang, Vizepräsidentin für Akademische Karrieren an der Technischen Universität Darmstadt.

Der Bremsassistent hat mehr als zwei Augen. Ganz oben in der Frontpartie der Bahn ist mittig ein laser-

basierter Lidar-Sensor installiert. Er hat die Strecke vor der Bahn stets präzise im Blick, auch nachts und selbst bei starkem Schneefall. Unterstützt wird diese elektronische Sichtweise durch die seitlich in Höhe des Lidar-Sensors integrierten Fischaugen-Kameras, die ihrerseits einen umfassenden Rundumblick auf das Verkehrsgeschehen vor der Bahn ermöglichen. Diese kombinierte Sensor- und Kameratechnik ist auch die Voraussetzung für die zweite Innovation des MAAS-Projekts: Eine derart ausgerüstete Bahn braucht nicht mehr unbedingt einen Fahrer im Cockpit – sie kann auch von einem entsprechend ausgebildeten „Operator“ mit Tram-Fahrerlaubnis ferngesteuert werden. Der – oder die – sitzt am Schreibtisch vor mehreren Bildschirmen, die nicht nur den Blick auf die Strecke bieten. Sie verfügen außerdem über sämtliche technischen Informationen und Möglichkeiten, die die Fahrerin oder der Fahrer an Bord der Bahn auch haben, von der Türkontrolle bis zur Weichenstellung. Auch die typische Tram-Klingel funktioniert aus der Ferne.

Ferngesteuert durch das Depot

Die sogenannte „Teleoperation“ will HEAG mobilo nicht im regulären Liniendienst einsetzen. Aber es gibt durchaus Bereiche, in denen Fernsteuerung Potenziale bietet. Beispielsweise nennt Geschäftsführerin Ann-Kristina Natus die Rangiermanöver von Bahnen auf dem Betriebshof. Hier könnte ein Operator ohne großen Zeitverlust gleich mehrere Züge hintereinander in Waschanlage, Werkstatt oder auf die Abstellplätze rollen lassen. Vorstellbar sei auch, in verkehrsarmen Zeiten etwa am Abend auf Außenstrecken fernge-

steuert zu fahren. Nicht zuletzt, um dann ein gutes Bahnangebot aufrechtzuerhalten. In Zeiten des Fachkräftemangels könnte dies langfristig eine Unterstützung darstellen.

Teleoperation wäre zudem ein Baustein für ein künftig autonomes, also fahrerloses Bahnfahren, erklärt Prof. Steven Peters, Leiter des Fachgebiets Fahrzeugtechnik an der TU. Wenn ein automatisch fahrendes Fahrzeug aufgrund einer Störung auf seinem Kurs nicht weiter kommt, kann der Operateur von seiner Betriebsleitzentrale aus eingreifen, bis die Automatik wieder funktioniert. Steven Peters macht jedoch deutlich, dass derartige Pläne in ferner Zukunft liegen. In der Automobilindustrie sei die Euphorie des autonomen Fahrens angesichts

der hochkomplizierten sicherheitstechnischen Probleme längst verflogen. Für das autonome Auto gebe es zwar schon jede Menge Erfahrungen, Technologie und Daten, doch die Idee vom fahrerlosen Fahren bleibe „ein dickes Brett“. Und für die Straßenbahn sei man erst in der Grundlagenforschung. Der spurgebundene Verkehr liefere völlig andere Erkenntnisse als der Individualverkehr auf der Straße. Ein Beispiel beschreibt Steven Peters: Die klassische Ampel mit Rot, Gelb und Grün verstehe jede einschlägige KI, die Lichtsignale der Straßenbahn dagegen seien unbekannt.

Aus der MAAS-Bahn wird deshalb die InnoTram: Sie wird weiter im Einsatz sein und mit konkreten Projekten erforschen, wie das Fahrpersonal noch besser unterstützt werden kann. Beispielsweise ist die Entwicklung eines sogenannten Head-Up-Displays vorgesehen: Das spiegelt dem Personal wichtige Informationen von der Fahrt auf die Windschutzscheibe. Und der Abbiegeassistent: Er soll Flankenfahrten beim Abbiegen quer über die Spuren des Straßenverkehrs sichern – ein immer wieder kritisches Manöver.



„Wir fragen uns, wie wir für die wachsenden Aufgaben unser Fahrpersonal noch besser unterstützen können.“

Ann-Kristina Natus, Geschäftsführerin der HEAG mobilo



Weitere Infos finden Sie unter: www.heagmobilo.de/de/innotram

Die Zukunft des ÖPNV beginnt jetzt

Innovative Produkte und passgenaue Lösungen für Ihren Betrieb.



Mit unseren Lösungen bringen Sie Ihre Fahrgäste pünktlich, klimafreundlich und stressfrei ans Ziel.

Besuchen Sie uns online: trapezgroup.de





Bus-Werbung mit „echten“ Fahrerinnen: Isabelle Werner (VHH, l.) und Beata Kaminski von der Hamburger Hochbahn präsentieren eines der Kampagnenmotive.

„LieblingsbusfahrerIn“ trifft den Nerv

Die Resonanz auf den Wettbewerb übertrifft die Erwartungen: Drei Wochen nach dem Auftakt waren bereits mehr als 1.000 persönliche Geschichten rund um ein außergewöhnliches Erlebnis mit dem Buspersonal eingegangen.

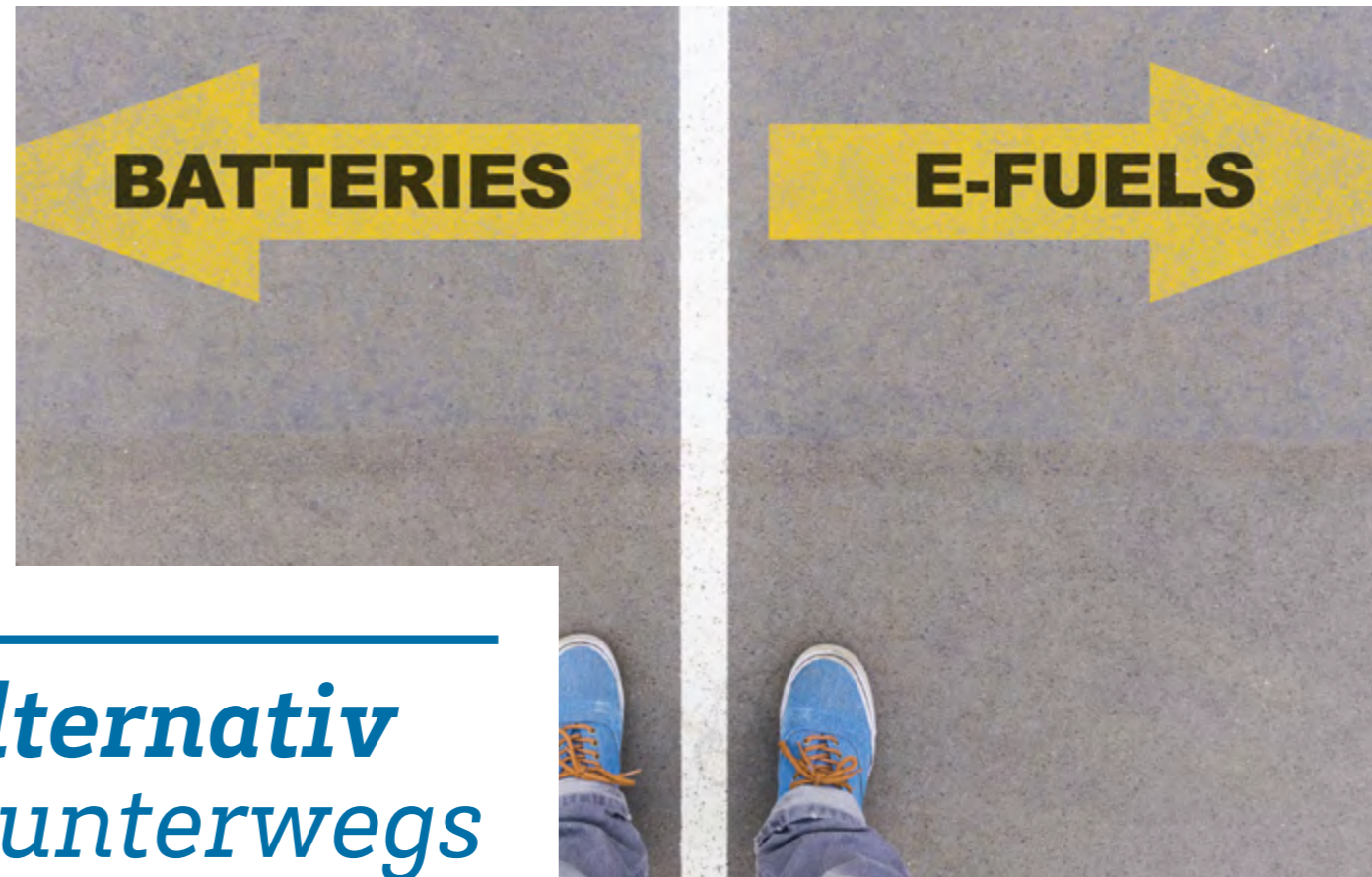
Die Initiatoren zeigten sich überwältigt: „Von diesen Zahlen konnten wir im ersten Jahr des Wettbewerbs nicht ausgehen – das ist schon jetzt ein riesengroßes Dankeschön an unsere Busfahrerinnen und Busfahrer, die jeden Tag die Menschen in unserem Land klimafreundlich mobil halten.“ Mit diesen Worten reagierten der Fahrgastverband Pro Bahn, DB Regio, der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) und der VDV auf die Resonanz zum Wettbewerb „LieblingsbusfahrerIn“. Drei Wochen nach dem Auftakt waren bereits mehr als 1.000 Beiträge eingegangen. Noch bis Ende Juni können Fahrgäste ihre LieblingsbusfahrerIn und ihren Lieblingsbusfahrer nominieren und von ihren persönlichen Bus-Geschichten berichten.

Der Wettbewerb möchte den engagierten Einsatz des Buspersonals würdigen, das im Linienverkehr täglich hunderttausende Menschen an ihr Ziel bringt. Wie, das hänge entscheidend von der BusfahrerIn beziehungsweise dem

Busfahrer ab, sagt Karl-Peter Naumann, Ehrenvorsitzender von Pro Bahn: „Insbesondere brauchen wir ihn oder sie, wenn es Probleme gibt. Oft können wir dann ein außerordentliches Engagement des Personals erleben, das uns Fahrgästen weiterhilft. Und genau dieses darf nicht im Alltag untergehen, sondern soll in diesem Wettbewerb prämiert werden.“ Ohne die rund 100.000 Fahrerinnen und Fahrer fahre kein einziger Bus in Deutschland, betont Werner Overkamp: „Es ist an der Zeit, viel deutlicher Danke zu sagen und unsere Wertschätzung zum Ausdruck zu bringen.“ Der VDV-Vizepräsident machte deutlich: „Es ist ein herausfordernder, aber auch vielfältiger, sinnstiftender Beruf.“



Infos und Einsendungen unter:
www.lieblingsbusfahrerIn.de



Alternativ unterwegs

Mit zwei kürzlich erschienenen Positionspapieren liefert der VDV weitere Informationen zum Thema alternative Kraftstoffe. Die Unterlagen sollen dabei helfen, über Investitionen in die Infrastruktur und in Fahrzeuge zu entscheiden. Zudem wird der Handlungsbedarf dargelegt, der für Bund und Länder bei der Klima- und Verkehrspolitik besteht.

Der VDV geht davon aus, dass alternative Kraftstoffe bis mindestens 2030 spürbar knapp sind und dass die Energiekosten im öffentlichen Verkehr durch die Transformation grundsätzlich steigen. Hinzu kommen Kosten für die Lade- und Tankinfrastruktur. „Daraus folgt, dass die Unternehmen noch stärker Wert auf den Wir-

kungsgrad der eingesetzten Technik legen werden, da diese eine große Rolle bei den Betriebskosten spielt“, erläutert VDV-Vizepräsident Veit Salzmann: „Die meist klimafreundlichen alternativen Kraftstoffe unterscheiden sich beim Wirkungsgrad deutlich: Die Bandbreite reicht von 77 Prozent beim Fahrleitungsbetrieb über 66 Prozent beim Batterieantrieb bis hin zur Brennstoffzelle mit 22 Prozent. Bei E-Fuels sind es noch 14 Prozent.“

Bei den Bussen geht die Entwicklung Richtung Elektromobilität. Aber es gibt Fälle, bei denen andere klimaneutrale Kraftstoffe verwendet werden können – wie die aus biogenen Abfallstoffen. Wo Elektromobilität nicht zum Einsatz kommen kann, könnte auch HVO – hydriertes Pflanzenöl – als klimafreundliche Alternative genutzt werden. „Dabei muss es unzweifelhaft um CO₂-Einsparungen gehen – das sogenannte ‚used cooking oil‘ lehnen wir als Klimaschwindel ab – und setzen auf HVO in Reinform“, betont VDV-Vizepräsident Werner Overkamp. HVO kann im kleinen Maßstab verwendet werden, doch der VDV sieht weitere Möglichkeiten, wie Werner Overkamp erläutert: „Die Bundesregierung hat sich bereits unsere Forderung zu eigen gemacht, dass HVO für den flächendeckenden Buseinsatz zugelassen wird, wir bitten deshalb, bei der Aufnahme in die Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes keine Zeit zu verlieren.“



Weitere Infos unter:
www.vdv.de/positionen



Durch den Förderdschungel zur Mobilitätswende

Für die Mobilitätswende erwartet die Politik mehr Kapazität und mehr Qualität bei Bus und Bahn. Dafür sind erhebliche Investitionen fällig - mit erheblichen Kosten für die Betreiber. Auf Jahre geht das nur mit Unterstützung des Steuerzahlers: Bund und Länder haben deshalb eine vielfältige, aber nicht immer übersichtliche Förderlandschaft entwickelt, an der sich auch die EU beteiligt. Bei dem komplexen Thema unterstützt der VDV seine Mitgliedsunternehmen mit Rat und Tat.

Der ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Insbesondere über das Regionalisierungsgesetz und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) fließen seit Jahrzehnten Milliarden in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und in den kommunalen ÖPNV mit Bussen und Bahnen. Beide Gesetze sind im Zuge der für den Klimaschutz notwendigen Verkehrswende stärker in den politischen Fokus gerückt. Die für die Verkehrsunternehmen positive Entwicklung: „Der zur Verfügung stehende Finanzierungsrahmen wurde mittelfristig erheblich verbessert und der Katalog der förderfähigen Maßnahmen erweitert“, beschreibt Dr. Sebastian Rehse, beim VDV Experte für die ÖPNV-Finanzierung. Dennoch ist der Mittelbedarf weiter gewaltig, und mit dem Start des Deutschland-Tickets wird sich die Verkehrsnachfrage im ÖPNV deutlich erhöhen. Eine Studie der Beratungsfirma Roland Berger im Auftrag des VDV hatte schon vor gut zwei Jahren bilanziert: Im Schienennahverkehr muss für ein attraktives Angebot die Zugkilometerleistung um gut ein Drittel steigen, bei Buslinien ist sogar mehr als eine Verdopplung der Fahrzeugkilometerleistung nötig, wenn die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht werden sollen. Macht unter dem Strich insbesondere für Infrastrukturen, Fahrzeuge, Betriebshöfe, Busbahnhöfe und Personalkosten einen Betrag von annähernd 15 Milliarden Euro. Eine Zahl, die aus der Zeit vor dem russischen Angriff auf die Ukraine stammt. Die Studie verwies auch darauf, dass die Fahrgeldeinnahmen allenfalls um die Hälfte wachsen könnten, um Kundinnen und Kunden nicht mit zu hohen Preisen abzuschrecken.

Zunächst mehr Fördermittel als Projekte

Bis 2019 kamen aus dem Bundeshaushalt jährlich rund 333 Millionen Euro in den GVFG-Topf; 2020 wurden die Mittel verdoppelt, für die folgenden Jahre bis 2024 sind jeweils eine Milliarde Euro und danach zwei Milliarden Euro vorgesehen. Für die aktuelle Verdreifung der Bundesmittel habe es zunächst noch nicht genug Förderprojekte gegeben: „Die Latte war überraschend hoch. Aber jetzt sind alle auf dem Sprung“, ist sich Sebastian Rehse sicher. Gefördert werden nunmehr auch Elektrifizierung und Reaktivierung von stillgelegten Strecken.



Und: Vorhaben zur Grunderneuerung von Verkehrswegen. Sebastian Rehse: „Dafür hat sich der VDV besonders eingesetzt; jetzt kann der Bund endlich an den Kosten der vielen Erneuerungsmaßnahmen

„Jetzt kann der Bund endlich an den Kosten der vielen Erneuerungsmaßnahmen beteiligt werden, die in den nächsten Jahren bei vielen Stadt- und U-Bahnstrecken fällig werden.“

Dr. Sebastian Rehse,
VDV-Experte für die ÖPNV-Finanzierung

beteiligt werden, die in den nächsten Jahren bei vielen Stadt- und U-Bahnstrecken fällig werden.“

Mehr Geld für den öffentlichen Verkehr verspreche auch die vorletzte Aufstockung der Regionalisierungsmittel im vergangenen Jahr. Das bedeutet für 2023 einen Anstieg von zuvor vorgesehenen rund 9,8 auf nun annähernd 10,9 Milliarden Euro. Dieser Betrag wächst dann bis 2031 jedes Jahr um weitere drei Prozent. Der VDV-Experte erläutert: „Dieser Finanzierungsbeitrag des Bundes ist eine Leistung, die in den 1990er-Jahren nach der Bahnreform mit den Ländern vereinbart wurde. Das Regionalisierungsgesetz verteilt das Bundesgeld über einen Länderschlüssel, und die Länder sind gefordert, ihrerseits weitere Mittel zur Verfügung zu stellen.“ Leider sei genau diese Praxis von Land zu Land recht unterschiedlich. Und nach wie vor fließt wie gesetzlich vorgesehen der Löwenanteil der Regionalisierungsmittel in die Finanzierung des SPNV, und für den kommunalen ÖPNV blieben jährlich kaum mehr als zwei Prozent übrig.

Planungskapazitäten fehlen

Aus Branchensicht sind die Länder in der Mehrheit noch zu zurückhaltend, was die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs betrifft. Und das, obwohl der Nahverkehr laut Grundgesetz Ländersache ist. Experten wie Meinhard Zistel, Leiter der Stabsstelle Fördermittel bei den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB), beklagen, dass sich die Länder allenfalls mit etwa einem Viertel an den Kosten des ÖPNV beteiligen: „Aus unserer Sicht ist das nicht genug.“ Angesichts der hohen Investitionen für die Mobilitätswende sollte von der Landesebene „eigentlich der überwiegende Teil“ an Förderung kommen. Auch von den Kommunen könne man sich zum Teil mehr finanzielles Engagement für den ÖPNV als Investition in den Wirtschafts- und Wohnstandort vorstellen, meint Meinhard Zistel. Immerhin: Das Land Nordrhein-Westfalen sei eine löbliche Ausnahme, zum Beispiel mit dem Programm „Kommunale Schiene NRW“.

Rund eine Milliarde Euro sollen bis 2031 in Maßnahmen zur Grunderneuerung in die Stadtbahnnetze des Landes fließen. Das sei „eine durchaus empfehlenswerte Praxis auch für andere Regionen der Bundesrepublik“. Allerdings fehlt es in vielen Rathäusern an Planungskapazitäten, um Projekte überhaupt reif für die Förderung zu machen. Meinhard Zistel beklagt zudem: „Leider funktioniert das Förderprogramm sehr bürokratisch. Zwischen Antrag und Bewilligung liegen schnell ein bis anderthalb Jahre. Das muss deutlich →

79

FÖRDERPROGRAMME

listet die Förderdatenbank des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz bei der Stichwortsuche „ÖPNV“ auf.



„Die neue Richtlinie Planungsvorrat hilft den Kommunen, ihre Projekte schneller in Angriff zu nehmen.“

Meinhard Zistel,
Leiter der Stabsstelle Fördermittel bei den
Kölner Verkehrs-Betrieben

schneller werden.“ Und er lobt noch einmal NRW: Da werde jetzt für Schieneninfrastrukturprojekte mithilfe einer besonderen Förderung für Architekten- und Ingenieurhonorare ein Planungsvorrat aufgebaut, um im Fall des Falles nur in die Schublade greifen zu müssen. „Wir begrüßen die neue Richtlinie Planungsvorrat ausdrücklich, denn sie hilft den Kommunen, ihre Projekte schneller in Angriff zu nehmen. Leider konnten in diesem Jahr keine neuen Anträge bewilligt werden, weil die Mittel schon wieder aufgebraucht sind.“

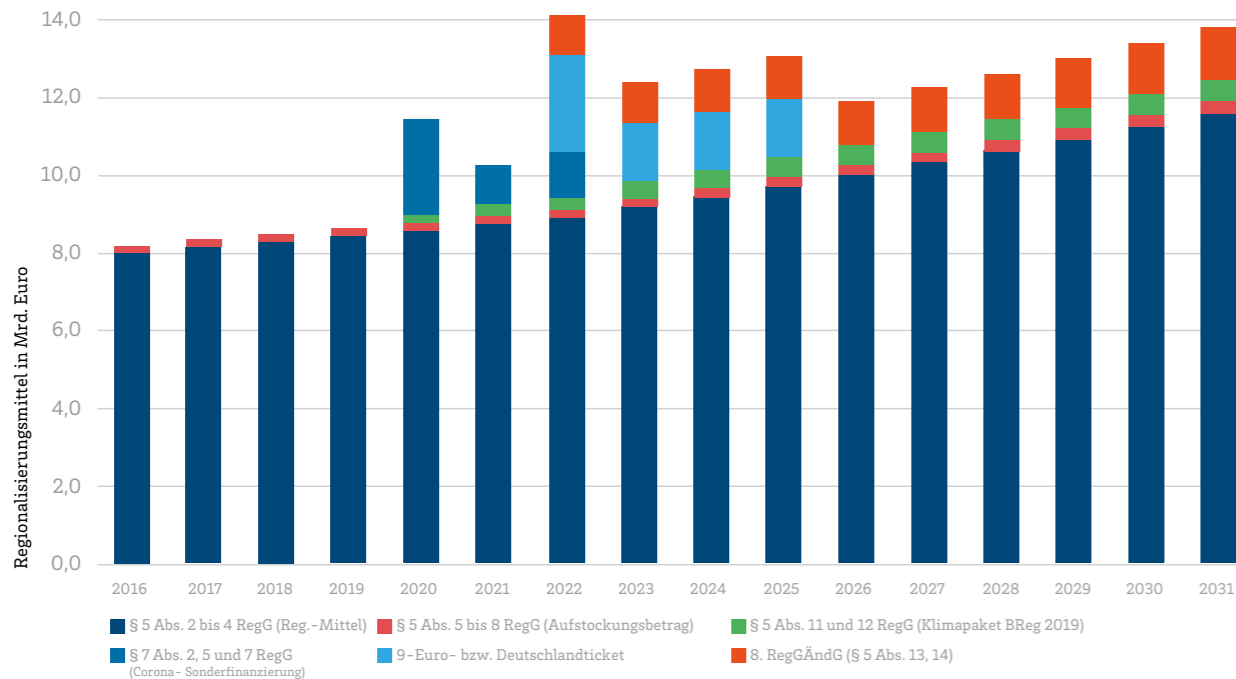
Vielfalt an Förderung kaum überschaubar

Neben der klassischen Finanzierung aus den Töpfen von Bund und Ländern finden die Verkehrsunternehmen immer wieder auch andere Finanzierungsmöglichkeiten. Die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) haben den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) für sich entdeckt, der Vorhaben in eher strukturschwachen Regionen zum Aufbau von

Wirtschaftskraft und Lebensqualität finanziell unterstützt. So wurden in der letzten Förderperiode 125 Millionen Euro abgerufen, die ganz überwiegend in die Beschaffung neuer klimaschonender Fahrzeuge flossen. Im aktuellen EFRE-Programm geht es unter anderem um das „CO₂-freie Europa“. Auch hier wollen die DVB mit der Aufstockung ihrer Stadtbahnflotte einen Beitrag im Sinne der Mobilitätswende leisten: Mehr moderne Fahrzeuge bedeuten mehr Umsteiger vom Auto in die Bahn.

Für Laien ist die Fördervielfalt kaum überschaubar. Die beim Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz angesiedelte Förderdatenbank listet bei der Stichwortsuche ÖPNV derzeit 79 Förderprogramme auf. Sie beschreibt die Programme, nennt Fördergeber sowie die Förderart und schlüsselt alles bei Bedarf nach den 16 Bundesländern auf. In der komplexen Materie lässt der VDV seine Mitgliedsunternehmen nicht alleine und bietet einen „Erfahrungsaustausch Fördermittel“ – eine Runde mit den ausgewiesenen Fördermittelexperten der VDV-Mitgliedsunternehmen. „Die treffen sich zweimal im Jahr, um sich mit Blick auf die aktuellen ÖPNV-Fördermöglichkeiten gegenseitig informiert zu halten und voneinander zu lernen“, erläutert Sebastian Rehse. Zuletzt traf sich die Runde Anfang Mai, nächster Termin: 13. und 14. November 2023. „Auch regional gibt es viele Gesprächskontakte, und Informationen zum Thema finden sich reichlich im Internet von den unterschiedlichsten Organisationen sowie im VDV-Mitgliederbereich“, ergänzt Meinhard Zistel: „Da fällt es dann leichter, im Förderdschungel den Durchblick zu bekommen und dauerhaft zu behalten.“

Hochlauf der Regionalisierungsmittel



Quelle: VDV

Joachim Berends als VDV-Vize bestätigt



Für weitere drei Jahre wurde Joachim Berends einstimmig als VDV-Vizepräsident wiedergewählt. Der Vorstand der Bentheimer Eisenbahn geht in seine vierte Amtszeit. Als VDV-Vizepräsident vertritt Berends seit 2014 die Interessen der Unternehmen des Schienengüterverkehrs. „Wir kämpfen weiterhin für faire Wettbewerbsbedingungen und müssen zugleich unsere eigenen Hausaufgaben erledigen“, sagte Berends: „Wir sind insgesamt auf einem Wachstumskurs in der Branche, doch noch immer gibt zu viele Hemmnisse für unseren Wachstumspfad.“ VDV-Präsident Ingo Wortmann begrüßt die Wiederwahl: „Joachim Berends ist erfolgreicher Unternehmer, Experte, Kommunikator – und ein großer Kenner unserer Branche bis in die kleinen, aber wichtigen Details.“

Sigrid Nikutta folgt auf Berthold Huber



Dr. Sigrid Evelyn Nikutta vertritt ab sofort die DB im Vorstand des VDV und folgt in dieser Position auf Berthold Huber, DB-Konzernvorstand Infrastruktur. Mit Nikutta, die DB-Konzernvorstand Güterverkehr sowie Vorstandsvorsitzende von DB Cargo ist, erhält der Schienengüterverkehr im VDV-Vorstand eine zweite starke Stimme neben VDV-Vizepräsident Joachim Berends. VDV-Präsident Ingo Wortmann dankte Berthold Huber „für eine sehr kollegiale Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren“ und würdigte dessen Nachfolgerin als „versierte Top-Managerin“. Wegen der umfassenden Transformation von Wirtschaft und Verkehrsbranche, so Sigrid Nikutta, „ist es wichtig, in unserem Branchenverband die nötigen Veränderungen aktiv mitzugestalten“.

Alexander Möller ist Geschäftsführer ÖPNV

Neuer VDV-Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV ist seit Anfang April Alexander Möller (Foto). Der 49-Jährige ist für den VDV kein Unbekannter: Er bringt 20 Jahre Erfahrung und Expertise in der Mobilitätsbranche mit, vor allem im öffentlichen Verkehr, und arbeitete viele Jahre in zahlreichen Projekten mit. Zuvor war Alexander Möller unter anderem bei der Deutschen Bahn, beim ADAC und bei Roland Berger in verschiedenen Führungspositionen tätig. Alexander Möller folgt in der VDV-Geschäftsführung nahtlos auf Dr. Jan Schilling, der in den Vorstand von DB Regio wechselte.



ANZEIGE

4-7. JUNI BARCELONA 2023 GLOBAL PUBLIC TRANSPORT SUMMIT

Besuchen Sie uns! Halle 6 | Stand C202

Neue Dimensionen im öffentlichen Personennahverkehr

Am INIT Stand erfahren Sie mehr über die nächste Generation unserer modularen Komplettlösung MOBILE. Sie unterstützt Sie dabei, aktuelle und künftige Herausforderungen zu meistern, und eröffnet neue Lösungs-Dimensionen in den Bereichen:

- Planung & Disposition
- Operative Steuerung & Fahrgastinformation
- Elektromobilität
- Ticketing & Fahrgeldmanagement
- Analyse & Optimierung

Der Bus bringt den Dorfladen zurück

Keine Kneipe, keine Bank, keine Post. Lebensmittelgeschäft und Apotheke? Fehlanzeige. So sieht die Realität in vielen Dörfern aus. Es mangelt nicht nur an alltäglichen Dienstleistungen. Vor allem älteren Menschen fehlen auch Kontaktmöglichkeiten, wie sie sich etwa beim Einkauf ergeben. Mit einem rollenden Supermarkt wollen Rewe und DB Regio Bus Versorgungslücken schließen.

Erdoğan Demircan legt Obst und Gemüse nach. „Bananen und Gurken sind der Renner.“ Erst vor wenigen Minuten ist er mit seinem rotgrünen Gelenkbus aus Richtung Bad Emstal-Riede angekommen. Nun steht das 18-Meter-Gefährt mitten in Haddamar. Seit Kurzem können die Menschen wieder in ihrem Dorf einkaufen – im rollenden Supermarkt von Rewe und DB Regio Bus. Etwa 350 Einwohnerinnen und Einwohner leben in dem landwirtschaftlich geprägten Ortsteil von Fritzlar. Haddamar ist eines von 22 Dörfern, die der Einkaufs-Bus mit frischen Lebensmitteln versorgt, viele davon aus der Region, in Bioqualität und mit dem Fairtrade-Siegel. Auch frankierte Pakete werden angenommen.

Vier Tage pro Woche sitzt Erdoğan Demircan am Lenkrad. Erstmals begleitet ihn heute Roland Rupprecht. Mit dem Arbeitsgerät muss sich Rupprecht nicht eigens vertraut machen, schließlich war er fast ein Vierteljahrhundert lang Busfahrer. Die speziellen Abläufe des mobilen Supermarkts kennt er dagegen noch nicht. Streng genommen sind die beiden keine Busfahrer: Im Sinne der Straßenverkehrsordnung gilt das Fahrzeug als Lkw. →



Nach festem Fahrplan steuert der rollende Supermarkt von Rewe und DB Regio Bus eine Reihe von Ortschaften in Nordhessen an – wie hier Haddamar.



Der Bus hat ein Vollsortiment von 700 Produkten an Bord (l.). Fehlt trotzdem etwas, nimmt Rewe-Mitarbeiter Martin Wagner (Foto r., l.) an der Kasse Bestellungen für die Folgewoche auf.

In Haddamars Nachbarort wurde das letzte Lebensmittelgeschäft kürzlich geschlossen, die nächste Möglichkeit einzukaufen gibt es im vier Kilometer entfernten Fritzlär. Rüdiger Küllmar muss für seine Besorgungen nun nur noch wenige Schritte machen. Jeden Donnerstag hält der Einkaufs-Bus schräg gegenüber seinem Haus. Neben der Haustür hängt eine Holztafel mit dem Beinamen, unter dem die Familie im Dorf bekannt ist: „Kaufmanns“, „Meine Mutter hat hier früher einen Dorfladen betrieben“, erklärt der 72-Jährige. Vom modernen Supermarkt auf Rädern ist er ganz begeistert. „Wir sind zwar noch mobil, aber so ein Angebot muss man unterstützen.“



Im Bus wird ein Vollsortiment aus 700 Produkten vorgehalten, darunter Blumensträuße, Tageszeitungen und Brötchen. „Falls etwas fehlt, bringen wir es den Kunden beim nächsten Mal mit“, sagt

„**Einmal pro Woche bietet der Einkaufs-Bus ein bisschen Infrastruktur und eine gute Gelegenheit für Kontakte.**“

Jörn Berszinski,
selbständiger Rewe-Kaufmann
und Betreiber des Einkaufs-Busses

Rewe-Mitarbeiter Martin Wagner. Wenn er nicht die Kasse bedient, steuert er das Begleitfahrzeug mit dem Nachschub. Anders als in stationären Filialen gibt es im Einkaufs-Bus keine Sonderangebote – aus logistischen Gründen. „Ansonsten sind die Preise wie im Supermarkt“, beobachtet Rüdiger Küllmar. „Ich finde den Einkaufs-Bus super, vor allem für Menschen, die sich nicht einfach ins Auto setzen können“, sagt auch Kundin Elke Friemel.

Von montags bis samstags verkehrt der Bus nach Fahrplan durch drei nordhessische Landkreise. Nachdem ab März zunächst 14 Halte angesteuert wurden, kamen im Mai acht weitere Ortschaften hinzu. Jörn Berszinski hat schon viele positive Rückmeldungen bekommen. Zusammen mit seinen Söhnen Mario und Tobias betreibt der selbstständige Rewe-Kaufmann den mobilen Supermarkt und stationäre Filialen. „Einmal pro Woche bietet der Einkaufs-Bus ein bisschen Infrastruktur und eine gute Gelegenheit für Kontakte.“ Fehle die, könne es sein, dass sich die Leute selbst in kleineren Orten längere Zeit nicht sehen, berichtet Jörn Berszinski. In der Startphase geht es ihm

zunächst darum, das Angebot bekanntzumachen und sich eine Stammkundschaft aufzubauen.

Dass der Supermarkt zur Kundschaft kommt und nicht umgekehrt, verstehen die Initiatoren als Stärkung ländlicher Räume und als Beitrag zum Klimaschutz. Damit setzt DB Regio Bus sein Engagement jenseits des ÖPNV fort. Das Verkehrsunternehmen betreibt auch sieben rollende Arztpraxen (siehe „VDV Das Magazin“ 4/2018). Für die Bustochter der Bahn liegt in der mobilen Infrastruktur ein Geschäftsmodell mit Potenzial. „Wir können fast jede Dienstleistung, die es früher auf dem Land in Filialen gab, in einem Bus unterbringen“, erklärt Projektleiter Arndt Hecker: „Da-seinsvorsorge ist Teil unseres Auftrags.“ Als Antwort auf die Landflucht und die zunehmende Überalterung der Landbevölkerung hat das Verkehrsunternehmen eine Plattformlösung entwickelt. So können umgebaute Fahrzeuge wichtige Infrastruktur auf Land bringen und Versorgungslücken schließen – als Bank- oder Versicherungsfiliale, Postagentur oder eben Lebensmittelgeschäft. Voraussetzung ist jedoch, dass Partnerunternehmen den Bedarf erkennen und die Menschen diese Angebote entsprechend nutzen. DB Regio Bus betreibt den Bus, Rewe-Kaufmann Jörn

Berszinski den Supermarkt darin. Zuvor wurde der ausgediente Linienbus bei einem Tochterunternehmen des niederländischen Herstellers VDL auf sein zweites Leben als Nahversorger vorbereitet. Dabei erhielt der alte Daimler das Kassensystem, die Regale, zusätzliche Klimaanlage und die Kühlgeräte im Heck. Besonders starke Akkus stellen sicher, dass der Markt bis zu acht Stunden betrieben werden kann, ohne an die Steckdose zu müssen. Fast 900.000 Kilometer hat der Bus auf dem Tacho, nun kommen wöchentlich 500 hinzu. „Das schafft er noch locker“, lacht Fahrer Erdogan Demircan. Abends kehrt der Einkaufs-Bus zu Jörn Berszinskis Markt nach Fulda zurück, um für den nächsten Tag wieder fit gemacht zu werden.

Nach 90 Minuten Aufenthalt müssen die drei Männer und der Bus wieder los. Eine knappe halbe Stunde bleibt, um zum nächsten Ort zu kommen und pünktlich zu öffnen. Nächster Halt: Gudensberg-Deute.



Weitere Infos finden Sie unter:
rewe-einkaufsbuss.de
www.dbrgio.de/angebot/bus/mobile-infrastruktur



Frisches Obst und Gemüse für die Auslage: Erdogan Demircan (Foto r., r.) und Roland Rupprecht steuern den Einkaufs-Bus und bereiten ihn auf Kundschaft vor.

Pop-up-Store als Sprungbrett in den Job

Auf innovative Art und Weise werben die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) für Jobs im ÖPNV. Dafür haben sie der Jobvielfalt in der Verkehrsbranche einen eigenen Pop-up-Store gewidmet. Noch bis zum 10. Juni finden alle Interessierten dort eine bequeme und einfache Möglichkeit, sich zu informieren und zu bewerben. In einem ehemaligen Kundenzentrum der Stadtwerke stehen neben Informationsmaterial auch Kolleginnen und Kollegen bereit, um direkt Fragen zu beantworten.



Termin

1.–2. Juni 2023
19. Siegburger Marktplatz-veranstaltung von DSLV und VDV



In den „Siegburger Kooperationsgesprächen“ wird über die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnen und Speditionen diskutiert. Beispiele belegen, wie wichtig diese Kooperation für Verkehrsverlagerungen ist.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx

Termin

26.–27. Sep. 2023
4. Int. BME/VDV-Intermodalkongress, Magdeburg



Der 4. Internationale BME/VDV-Intermodalkongress beschäftigt sich mit den Herausforderungen und Best-Practice-Beispielen für die Verlagerung von Trailerverkehren in Europa auf die umweltfreundliche und ressourcensparende Schiene.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx

Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Mitte Juni 2023.

Unser Online-Magazin finden Sie unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

Die VDV VerbandsApp gibt es unter:

→ app.vdv.de

Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

twitter.com/VDV_Verband

Als berufliches Netzwerk nutzen wir LinkedIn:

www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen/

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

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

Redaktion VDV:

Lars Wagner (V.i.S.d.P.),
Leiter Geschäftsbereich Strategie & Kommunikation |
Pressesprecher
Eike Arnold,
Leiter Interne Kommunikation und
stellv. Pressesprecher
Rahime Aigan,
Leiterin Online-Kommunikation und
Öffentlichkeitsarbeit

Anschrift der Redaktion:

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

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

Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.),
Christian Jung

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Anzeigen:

AD HOC PR, Gütersloh,
Tel. 0 52 41/90 39–0 | anzeigen@adhocpr.de

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2023

Bildnachweise:

Titelmotiv: Deutsche Bahn AG/Dominic Dupont

AD HOC PR/Stefan Temme (2, 8, 26–29); AdobeStock/Michael J Berlin (21); AdobeStock/Zamurovic Brothers (22); AdobeStock/eye-tronic (22); AdobeStock/thatzpic (30); AdobeStock/winyu (22/24); AdobeStock/Björn Wylezich (2, 6/7); Bildschön GmbH/Julia Karelic Merkel/Berlin (8); Markus Bollen (12); Deutsche Bahn AG/Dominic Dupont (8); Deutsche Bahn AG/Max Lautenschläger (25); DSW21/Jörg Schimmel (9); Michael Fahrig/Frederic Schweizer (15); HEAG mobilo (17, 19); Thomas Imo/photothek.net (15); Franz Josef/NOW GmbH (12); Klewar-Photographie (2, 16–17, 18/19); KVB (24); Leipziger Gruppe/Bertram Bölkow (2, 14, 30); Leipziger Gruppe (15); picture alliance/Geisler-Fotopress (15); picture alliance/Bernd von Jutrczenka (4/5); Presse- und Informationsamt der Bundesregierung/Denzel, Jesco (10); Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis (9); Ralph Sondermann (11); Uweboehm (2, 20); VDV (3, 8, 23, 25, 30); Verkehrsverbund Warnow (7); Catherine Vogel (15)

„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.



Till Ackermann, Volker Deutsch, Emanuele Leonetti,
Friedrich Pieper, Michael Rüffer, Peter Schollmeier,
Reinhold Schröter

Systemwissen Städtische Schienenbahnen

1. Auflage, 06/2022
336 Seiten, Softcover, Format: 17 x 24 cm
Medientyp: Print inkl. Online-Version*
Preis: EUR 54,90
ISBN 978-3-943214-28-4

In Kooperation mit der VDV-Akademie

Das ÖPNV-Fachbuch „Systemwissen Städtische Schienenbahnen“ beschreibt die städtischen Systeme Straßenbahn und U-Bahn. Es stellt die technischen Komponenten Fahrzeuge und Infrastruktur sowie die verschiedenen Betriebsformen dar und erläutert die Zusammenhänge zwischen den unterschiedlichen Teilbereichen. Außerdem erhält die Leserschaft einen Überblick über die Grundlagen der Planung und rechtlichen Rahmenbedingungen sowie über die spezifischen Tätigkeiten bei Straßenbahnen und U-Bahnen.

Autoren aus der Praxis stellen den aktuellen Stand der Technik und Regelwerke sowie neueste Entwicklungen vor. Anschauliche Grafiken und Fotos erleichtern dabei das Verständnis der Zusammenhänge. Wiederholungsfragen helfen, das erworbene Fachwissen zu vertiefen.

„Systemwissen Städtische Schienenbahnen“ ist geeignet für den theoretischen und praktischen Berufs- und Quereinstieg. Erfahrenen Beschäftigten in Verkehrsunternehmen dient es als Nachschlagewerk und Entscheidungshilfe.

* Der Inhalt des Buches steht zusätzlich in der Online-Plattform BFV ELog digital zur Verfügung (persönlicher Freischaltcode per E-Mail).

GEMACHT FÜR DIE STADT



**DESIGNED TO LEAD . .
BUILT TO LAST**

DER VOLLELEKTRISCHE C127 EV

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

