

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen. Ausgabe September 2018

Technik von morgen kommt nach Berlin

InnoTrans 2018: Leitmesse ist wieder
wichtiger Branchentreff Seite 6

Forschung: Ferlemann kündigt
Programm für die Schiene an

Seite 13

Open Data: EU-Richtlinie würde
den Wettbewerb verzerren

Seite 18

Medibus: Rollende Arztpraxis
schließt Versorgungslücken

Seite 26



Verkehrswende in Fahrt bringen



Es tut sich etwas im ÖPNV und beim Schienen-güterverkehr. Den vielversprechenden Worten im Koalitionsvertrag folgen nun Fördermittel und Taten. Das dürfte die Aufbruchsstimmung in der Branche weiter beflügeln. Ein Indiz dafür ist der neue Rekord von mehr als 3.000 Ausstellern bei der weltweit führenden Messe für Verkehrstechnik – der InnoTrans.

Die Trassenpreissenkung für Güterbahnen, die Priorisierung des 740-Meter-Netzes, die weitere Elektrifizierung und Digitalisierung, das kommende Planungsbeschleunigungsgesetz, ein 500-Millionen-Euro-Förderprogramm für energieeffiziente Schienenfahrzeuge: Das alles sind wichtige Bausteine, um das Gesamtsystem Schiene in Deutschland zu stärken. Und es sind erste Schritte auf dem Weg zur Verkehrswende.

Alle Beteiligten müssen ihr Umsetzungstempo nun erhöhen. Vor allem die Senkung der Trassenpreise hätte keinen weiteren Aufschub geduldet. Sie ist für die Unternehmen des Schienengüterverkehrs von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Denn sie stehen im Wettbewerb mit dem Lkw unter immensem Druck. Mit der Halbierung der Schienenmaut sendet die Bundesregierung ein deutliches Signal gegen

die rückläufigen Marktanteile der Güterbahnen und gibt ein klares Bekenntnis zum Masterplan Schienengüterverkehr ab. Es gibt weiterhin viel zu tun. Als nächstes gilt es, den Schienengüterverkehr zu modernisieren und leistungsfähiger zu machen. Das angekündigte Bundesforschungsprogramm Schiene (siehe Interview mit Enak Ferlemann auf S. 13) kann dazu beitragen, Innovationen künftig im wahrsten Wortsinn schneller aufzugleisen.

Neue Erfahrungen – unter anderem mit reduzierten Ticketpreisen – sammeln wir demnächst auch im ÖPNV. Hier geht es um die Luftreinhaltung. Dafür stärkt die Bundesregierung unter anderem Busse und Bahnen in Bonn, Essen, Herrenberg, Mannheim und Reutlingen. In den kommenden beiden Jahren werden wir zusammen mit den fünf Modellstädten und ihren Verkehrsunternehmen genau prüfen, was das Programm bewirkt. Wir hoffen, dass Maßnahmen, die sich als besonders effektiv erweisen, auch langfristig finanziert werden. Bund, Länder und Kommunen stehen dabei gleichermaßen in der Verantwortung.

Herzlichst Ihr
Jürgen Fenske

VDV Die Verkehrs- unternehmen

- 3 Editorial**
Die Verkehrswende in Fahrt bringen
- 4 VDV im Bild**
Hamburg: Mit dem Nahverkehr bis vor die Haustür
- 6 Titelstory**
InnoTrans: Nabel der Verkehrswelt
Seite 9: Ronald Pofalla erläutert die DB-Pläne zur Netz-Digitalisierung

- 12 Hintergrund**
Mehr Tempo beim Masterplan SGV
Seite 13: E. Ferlemann im Interview
Seite 14: Projekte des Bedarfsplans
- 15 Aktuell**
Konferenz widmet sich erstmals dem Thema Gleisanschlüsse.
- 16 Aktuell**
Luftreinhaltung: Modellstädte und Bund testen Ideen für mehr ÖPNV.

- 18 Aktuell**
Open Data: „EU-Richtlinie füttert große private Datenkraken.“
- 20 Aus dem Verband**
Robo-Autos oder autonomer ÖPNV: Was bringt die Zukunft?
- 23 Aus dem Verband**
Marketingkongress: Durchblick im Wald der digitalen Möglichkeiten

- 24 Aus dem Verband**
Neue Qualität für den Nahverkehr in ganz Thüringen
- 26 Unterwegs im Netz**
In Nordhessen rollt die Arztpraxis zur Sprechstunde an.
- 30 Zu guter Letzt**
Deutschlands jüngster Busfahrer: Endlich 18 und ans Steuer



VDV Das Magazin
als E-Paper unter:
www.vdv-dasmagazin.de



Mit dem Nahverkehr bis vor die Haustür

Hamburg hat ein neues Nahverkehrsmittel, das bis vor die Haustür kommt: In den nordwestlichen Stadtteilen Lurup und Osdorf können Fahrgäste per App einen Shuttle anfordern, der sie von einer beliebigen Adresse zu einer Haltestelle bringt – und umgekehrt. Der „Ioki-Hamburg“-Shuttle rollt jeden Tag rund um die Uhr – ohne festen Fahrplan und ohne feste Linien. Die barrierefreien Sechssitzer eines britischen Herstellers werden vor Ort emissionsfrei von einem Elektromotor angetrieben. Da der Shuttle in den bestehenden ÖPNV integriert ist, kann er mit allen Zeit- und Einzelfahrkarten des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) ohne weiteren Aufpreis genutzt werden. Dabei bündelt ein Algorithmus Kunden, die in die gleiche Richtung wollen, zu einer Fahrgemeinschaft. Das Angebot ist eine Kooperation von Ioki – dem Geschäftszweig der Deutschen Bahn für On-demand-Mobilität – und den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein (VHH). Die Fahrt mit dem eigenen Auto soll damit überflüssig werden.



Der Nabel der Verkehrswelt

Mehr Technologie rund um die Schiene und den öffentlichen Personennahverkehr gibt es in dieser Dichte nirgends zu sehen: Vom 18. bis zum 21. September trifft sich die Branche auf der InnoTrans in Berlin. Die internationale Leitmesse wird auch für Hersteller und Betreiber von E-Bussen immer interessanter.

In Deutschland und in anderen Ländern wächst der Öffentliche Personennahverkehr spürbar. Technik, die Milliarden von Fahrgästen weltweit in Zukunft nutzen werden, gibt es im September wieder auf der InnoTrans zu sehen. Vom 18. bis zum 21. September präsentieren mehr als 3.000 Aussteller aus 60 Ländern ihre Innovationen und Produkte den Experten aus der Verkehrsbranche. Im Anschluss kommen auch Eisenbahnfans auf ihre Kosten. Sie können die mehr als 140 Fahrzeuge, die auf dem Frei- und Außengelände ausgestellt werden, an den Publikumstagen vom 22. bis zum 23. September in Augenschein nehmen. Zur bislang jüngsten Auflage der alle zwei Jahre stattfindenden Messe kamen 2016 fast 140.000 Fachbesucher aus aller Welt – mehr als drei Viertel von ihnen waren Entscheider. Ihnen bietet sich ein gebündelter Blick auf die Innovationen der Branche. Neben dem Öffentlichen Verkehr gehören Eisenbahntechnologie, Eisenbahninfrastruktur, Innenausstattungen und Tunnelbau zu den Messesegmenten. Zu den inhaltlichen Schwerpunkten zählt in diesem Jahr erneut die digitale Vernetzung.

So wird auch der Messestand der Deutschen Bahn (Halle B) am 19. September im Zeichen des Projekts „Digitale Schiene Deutschland“ stehen. In dem Zu- →





Branchentreff InnoTrans: Auf der Fachmesse für Verkehrstechnik stellen die Hersteller ihre Neuheiten in den Bereichen innovative Komponenten, Fahrzeuge und Systeme vor (Foto oben). Der VDV ist wieder vertreten mit einem Gemeinschaftsstand (Foto M.) und dem Dialog Forum (Foto unten).



kunftsprogramm bündelt die DB die Entwicklung und den Einsatz innovativer Technologien. Während sich einige davon noch im Testbetrieb befinden, kommt das europäische Zugsicherungssystem ETCS – Herzstück der digitalen Schiene – auf einzelnen Strecken bereits zum Einsatz. Künftig werden Züge im deutschen Streckennetz per Funk gesteuert. Zum Thema „Beschleunigter Flächenrollout ETCS/Digitale Stellwerke: Start in die Digitalisierung der Schiene“ werden am DB-Stand auf der InnoTrans unter anderem Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla (siehe Interview S. 9), Vertreter aus Politik und Verbänden sowie Martin Schmitz, VDV-Geschäftsführer Technik, diskutieren.

Ebenfalls der Digitalisierung – in diesem Fall des Schienengüterverkehrs – widmet sich das Dialog Forum, das vom Deutschen Verkehrsforum (DVF) und vom VDV ausgerichtet wird. Neue Technologien bieten dem Gütertransport die Chance, produktiver und effizienter zu werden und seine Qualität zu verbessern. Was die Unternehmen der Branche tun, welche Anforderungen die verladende Wirtschaft hat und ob die Rahmenbedingungen überhaupt stimmen, diskutieren am 19. September Vertreter von Verbänden, Güterbahnen und Wissenschaft unter der Moderation von VDV-Vizepräsident Joachim Berends. Am folgenden Tag geht es an gleicher Stelle darum, wie neue Mobilitätsdienste den Öffentlichen Verkehr verändern. Zu den Fragen, die Branchenvertreter mit Politikern diskutieren, gehört beispielsweise, ob neue Mobilitätsdienste die verlässlichen Angebote des Öffentlichen Verkehrs aufs Spiel setzen. Ebenfalls ein Thema sind die Rahmenbedingungen,



DIE VDV-VERANSTALTUNGEN AUF EINEN BLICK

Dialog Forum: Digitalisierung des Schienengüterverkehrs: Herausforderungen und Chancen für die Unternehmen, Mittwoch, 19. September 2018, 14–16 Uhr, Palais am Funkturm

Dialog Forum: Neue Mobilitätsdienste plus Bus und Bahn – wie verändert die Digitalisierung den Öffentlichen Verkehr? Donnerstag, 20. September 2018, 14–16 Uhr, Palais am Funkturm

International Bus Forum: Elektrobusse im ÖPNV: Lösung für Luftreinhaltung und Klimaschutz im städtischen Verkehr? Donnerstag, 20. September 2018, 14–16 Uhr, Halle 7.3, Raum Berlin

Gemeinschaftsstand von VDV, VDV-Akademie, VDV eTicket Service und weiteren Partnern: Halle 2.2, Stand 302



VIER FRAGEN AN ...

Ronald Pofalla (Foto), Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn, erläutert die Pläne des Konzerns bei der Digitalisierung des Schienennetzes.

» *Das Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD) kommt einem gigantischen Modernisierungsprogramm für das deutsche Schienennetz gleich. Wie wollen Sie den Bund davon überzeugen, dass die Milliarden gut investiert sind?*

Ronald Pofalla: Bis zum Jahr 2030 soll der Verkehrssektor 60 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Wir Bahnen können da den entscheidenden Beitrag leisten. Dazu muss aber mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Wir brauchen jedoch zusätzliche Kapazitäten im Netz und müssen zudem die Stabilität und Flexibilität des Eisenbahnsystems verbessern. Die Digitale Schiene Deutschland ist für mich hier die einzige Lösung.

» *Wo rechnen Sie mit Widerständen?*

Ich kann nicht erkennen, weshalb es Widerstände geben soll. Wir müssen unser System digitalisieren, damit wir im Wettbewerb noch besser werden. Aber natürlich weckt so eine massive Transformation auch Ängste. DSD dürfte eines der größten Digitalisierungsprojekte in Deutschland werden. Deshalb reden wir mit möglichst vielen Beteiligten im Bahnsektor und machen hieraus eine gemeinsame Initiative.

» *Inwiefern bringt die Digitalisierung des Netzes den bedeutenden technologischen Fortschritt im Personen- und Güterverkehr?*

Wir werden mit der flächendeckenden Einführung von ETCS und Digitalen Stellwerken zu einer ganz neuen Netzarchitektur kommen. Das digitalisierte Netz ist die Basis für einen digitalen und damit insgesamt besseren Bahnverkehr. Die zum Teil jahrzehntealte Technik wird auf einen neuen Stand gebracht. Sie wird dann eine höhere Stabilität bieten, das heißt weniger störanfällig, updatefähig und effizienter. Züge fahren energiesparender, und wir erreichen bis zu 20 Prozent mehr Kapazität im Netz, die wir nötig brauchen. Ein anderes Thema ist das Demografieproblem: Viele unserer Mitarbeiter im Netz erreichen in den kommenden Jahren die Altersgrenze. Hier ist es schwer, neues Personal für jahrzehntealte Technik zu finden. Mit DSD wird die Eisenbahn wieder zum Hightech-Beruf.

» *Welche Chancen sehen Sie für die europäische Bahnindustrie?*

Wir können der Taktgeber für die Infrastruktur der Zukunft werden. Wenn die Bahnindustrie zusammen mit den Bahnen dieses große Transformationsprojekt verwirklicht, ist das eine Blaupause für die Eisenbahnunternehmen rund um den Globus. Wir sorgen so gemeinsam für zukunftsfähige Arbeitsplätze und halten weiter im Rennen um die Technologieführerschaft in Deutschland und Europa die Nase vorn.

um das Verkehrsangebot in der Stadt und im ländlichen Raum zu verbessern.

Der VDV ist nicht nur in den Fachveranstaltungen vertreten, sondern mit 15 Partnern auch wieder an einem 180 Quadratmeter großen Gemeinschaftsstand (Halle 2.2, Stand 302). Hier gibt es ebenfalls eine Innovation zu sehen. Besucher haben die Möglichkeit, erstmalig den Prototypen des neuen Web Based Trainings (WBT) „Kommunikationsverfahren im Eisenbahnbetrieb“ zu testen. Interaktiv und anhand von praxisnahen Simulationen können die Teilnehmer dieses Trainings ihr Wissen über bestimmte Kommunikationsregeln aus dem Betrieb überprüfen und festigen. Mittels digitaler Spracherkennung und über das im Rechner integrierte Mikrofon lassen sich standardisierte Formulierungen einüben. Auf diese Weise stärken Triebfahrzeugführer ihre Kompetenz und ihre Disziplin bei der Kommunikation mit der Fahrdienstleitung – wichtig vor allem bei unvorhergesehenen Situationen. „Das Web Based Training soll helfen, Fehler zu vermeiden, Abläufe reibungsloser zu gestalten und letztlich die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb noch weiter zu erhöhen“, erläutert Katja Kirsten von der VDV-Akademie, die das WBT gemeinsam mit DB Netz, DB Training und dem VDV entwickelt hat.

In den Bereich Public Transport – mit 22.000 Quadratmetern drittgrößtes Messesegment – wurde vor zwei Jahren das Bus Display ins Leben gerufen. Im Fokus der →



Bus Display: Auf einer Präsentationsstrecke drehen in diesem Jahr die E-Busse verschiedener Hersteller wieder ihre Runden. Im Sommergarten zeigen Aussteller ihre Produkte rund um die Elektromobilität.



Blick in die Zukunft der Mobilität (Foto o.): Auf dem größten Schienen-event der Welt präsentieren mehr als 3.000 Aussteller ihre Produkte in 41 Hallen und auf über 3,5 Kilometern Gleis. Mehr als 140 Fahrzeuge werden auf dem Außengelände der Messe Berlin (Foto u.) zu sehen sein.



Aussteller steht dort die Elektromobilität. Auch in diesem Jahr wird das Gelände rund um den Sommergarten zur Präsentationsfläche für neue E-Bus-Modelle und Ladeinfrastruktur. Auf einem 500 Meter langen Rundkurs können die Besucher die Fahrzeuge in Aktion erleben. Ergänzt wird das Bus Display durch ein Rahmenprogramm. Den Trend zur Elektrifizierung des ÖPNV auf der Straße greift das in diesem Jahr erstmalig stattfindende International Bus Forum auf, das vom VDV ausgerichtet wird. Durch den Einsatz von E-Bussen erhöhen die Verkehrsunternehmen ihren Umweltvorteil und bereiten sich auf die Umsetzung der Umwelt- und Klimaschutzziele im Bereich Verkehr vor. „Der VDV hat deshalb die inhaltliche Verantwortung und Koordination des International Bus Forum übernommen“, erläutert VDV-Geschäftsführer Martin Schmitz. Die zweistündige Veranstaltung richtet sich an Betreiber, Hersteller und Zulieferer von E-Bussen im ÖPNV und ein interessiertes Fachpublikum. Messebesucher haben freien Eintritt.

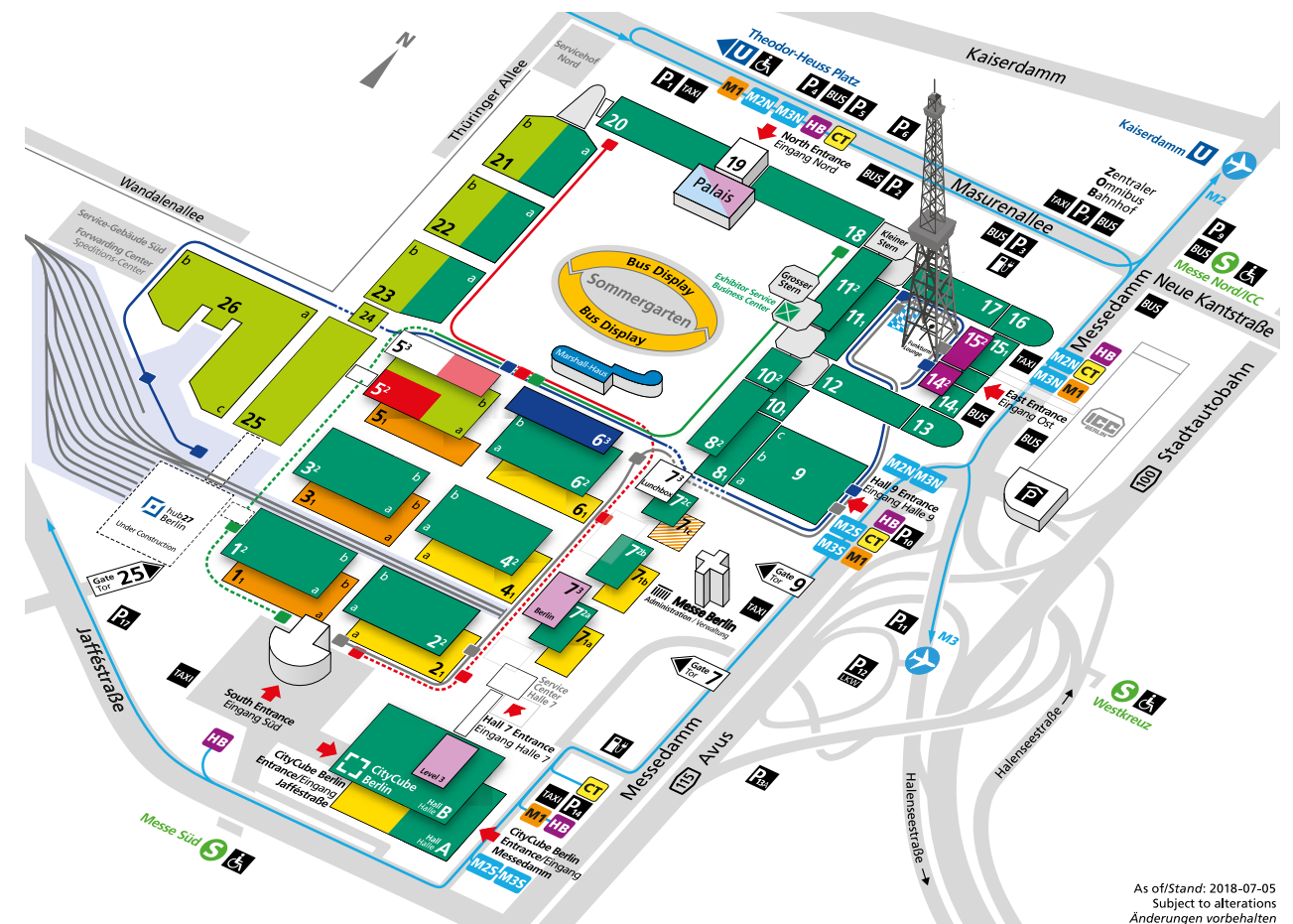
Unter der Leitfrage, ob Elektrobusse im ÖPNV die Lösung für Luftreinhaltung und Klimaschutz im städtischen Verkehr sind, diskutieren Vertreter aus Politik, Verkehrsunternehmen und Industrie darüber, wie sie ihr Engagement verstärken können, um E-Bussen zum Durchbruch im deutschen ÖPNV zu verhelfen. Denn anders als in anderen europäischen Großstädten steigt die Zahl dieser Fahrzeuge hierzulande noch langsam. Woran liegt das? In das Thema einführen werden der Sonderbeauftragte für das Sofortprogramm Saubere Luft, Dr. Siegfried Balleis (Bundesverkehrsministerium), und die Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin, Regine Günther. Nach einem Erfahrungsbericht aus Eindhoven und Amsterdam geht es am Nachmittag des 20. September um die Herausforderungen, die die Einführung von Zero-Emission-Bussen im deutschen ÖPNV mit sich bringt. Auf dem Podium diskutieren Dr. Sigrid Evelyn Nikutta (BVG) und Ingo Wortmann (MVG München) sowie Vertreter aus Industrie und Wissenschaft.

Die Messe Berlin veranstaltet die InnoTrans seit 1996 mittlerweile zum zwölften Mal. Zusammen mit dem Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), dem Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie (ZVEI) sowie dem Deutschen Verkehrsforum (DVF) gehört der VDV zu den Initiatoren der InnoTrans. Zum Kreis der Trägerverbände stieß später auch der Verband der Europäischen Bahnindustrie hinzu.



Infos zu den VDV-Veranstaltung erhalten
Sie online unter:
www.vdv.de/innotrans.aspx

GELÄNDEPLAN DER INNOTRANS 2018



Railway Technology
Interiors, incl. Travel Catering & Comfort Services
Railway Infrastructure
Tunnel Construction

Public Transport
Gleis- und Freigelände
Special Gauge Display
Eröffnungsveranstaltung
Speakers' Corner

InnoTrans Convention incl. PTI-Forum
Career & Education Hall
Business Lounge
Pressezentrum

ANZEIGE

Ready for e-mobility!

InnoTrans 18. – 21. Sept. 2018
Messe Berlin
Sprechen Sie mit uns am Stand 308 in Halle 2.1

Bereit für die Elektromobilität im ÖPNV.

Ihr Partner für eine erfolgreiche Einführung der Elektromobilität: INIT bietet mit angepassten Systemen und neuen Applikationen eine integrierte Lösung, die alle Aspekte des Betriebsgeschehens umfasst:

- Planung & Optimierung
- Disposition & Lademanagement
- Betriebssteuerung & Monitoring
- Datenanalyse

init
The Future of Mobility

sales@initse.com | www.initse.com

Masterplan Schienengüterverkehr: *An Tempo gewinnen*

Im Sommer 2017 stellte der damalige Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt den Masterplan Schienengüterverkehr (SGV) vor. In einer Zwischenbilanz sieht der VDV erste positive Schritte – und weiterhin großen Handlungsbedarf.

Verkehrsunternehmen und Politik haben damit begonnen, den Masterplan Schienengüterverkehr (SGV) in die Tat umzusetzen. Vor allem die Halbierung der Trassenpreise für Güterbahnen bewertet der VDV positiv. Zudem unterstützt der Verband, dass der Ausbau wichtiger Güterverkehrsstrecken für Züge mit einer Länge von 740 Metern in den vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen wurde (siehe Karte S. 14). „Beide Maßnahmen sind Kernpunkte des Masterplans und befinden sich auf einem guten Weg“, erläutert Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahnen: „Jetzt kommt es darauf an, bei der Umsetzung der großen Themen mehr Geschwindigkeit aufzunehmen.“ Aus Sicht des VDV, der maßgeblich am Masterplan mitgearbeitet hat, ist ebenfalls wichtig, dass das Planungsbeschleunigungsgesetz zeitnah fertig wird. So kann künftig die Schieneninfrastruktur schneller ausgebaut werden. Für die Arbeiten am 740-Meter-

Netz haben unterdessen die Planungen begonnen, wie aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage von Abgeordneten der FDP-Fraktion hervorgeht. Gebaut werden soll ab 2019; bis Mitte der 2020er-Jahre sollen alle Maßnahmen abgeschlossen werden.

Noch in diesem Jahr soll das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ vorgestellt werden – eine weitere Sofortmaßnahme aus dem Masterplan. Das Programm verfolgt das Ziel, auch im Eisenbahnbereich Forschungsstrukturen dauerhaft zu etablieren und Innovationen im SGV anzuregen (siehe Interview S. 13). In dieser Legislaturperiode soll es mit 500 Millionen Euro ausgestattet werden. Die Mittel sind allerdings nicht im Haushaltsentwurf für das Jahr 2019 eingestellt. Martin Henke mahnt: „Wir dürfen keine weitere wertvolle Zeit dabei verlieren, die dringend notwendigen Innovationen in der Branche zu realisieren.“

→ Eine Übersichtskarte zu den Vorhaben im 740-Meter-Netz finden Sie auf Seite 14.



„Wir wollen moderne Technik schneller auf die Schiene bringen“

Wie geht es weiter beim Thema Forschung? Enak Ferlemann (Foto), Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und Beauftragter für den Schienenverkehr, beantwortete die Fragen von „VDV Das Magazin“.



Herr Ferlemann, mit der Trassenpreissenkung ist ein erster Schritt gemacht, um die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr zu verbessern. Welche konkreten Effekte versprechen Sie sich davon?

» **Enak Ferlemann:** Zunächst bin ich froh, dass uns das Parlament die Mittel für eine Förderung zur Absenkung der Trassenpreise bereits ab dem 1. Juli 2018 zur Verfügung stellt. Hierzu gilt mein Dank allen, die daran mitgewirkt haben. Mit der Maßnahme sorgen wir für eine Kostenentlastung bei den Güterbahnen. Dadurch werden sie preislich wettbewerbsfähiger und haben Spielräume, um in die Modernisierung ihrer Technik zu investieren. Wir erhoffen uns davon, mehr Verkehr insbesondere von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Im Jahr 2017 ist der Marktanteil der Güterbahnen erneut gesunken. Das wirft

die Frage auf, ob der Schienengüterverkehr grundsätzlich auf dem richtigen Weg ist. Was erwarten Sie von den Unternehmen?

» Wir haben letztes Jahr gemeinsam mit der Branche den Masterplan Schienengüterverkehr erarbeitet. Er ist unsere Blaupause für einen nachhaltigen und zukunftsfähigen Schienengüterverkehr. Darin ist genau beschrieben, welche Aufgaben die Politik und welche die Unternehmen leisten müssen, um dies zu erreichen. Wir erwarten, dass die Unternehmen nun alles tun, um ihren Beitrag zu leisten. Dazu gehört auch unser Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“. Damit wollen wir moderne Technik schneller auf die Schiene bringen. Dazu gehören automatische Zugbildungsanlagen, Telematiksysteme oder modernes Wagenmaterial. Ich kann mir auch gut ein digitales Testfeld „Autonomes und vernetztes Fahren auf der Schiene“ vorstellen. Dort könnten neue Techniken auf der Langstrecke getestet und weiterentwickelt werden. Nun müssen wir noch die notwendigen Haushaltsmittel bekommen. Das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ soll in dieser Legislaturperiode mit insgesamt 500 Millionen Euro ausgestattet werden.

Der Runde Tisch Schienengüterverkehr wird unter Leitung meines Kollegen Staatssekretär Dr. Schulz und mir fortgeführt. Das Gremium wird die Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans überwachen und bei Bedarf auch die Zügel straffen beziehungsweise neue Maßnahmen beschließen. Auf Arbeitsebene haben wir bereits eine Arbeitsgruppe mit einem

Monitoring für die dauerhafte Umsetzung des Masterplans gebildet. Die Signale stehen also auf „Fahrt“.

Unter dem Dach des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“, das die Ziele des Masterplans unterstützt, sollen als Sofortmaßnahme auch im Eisenbahnbereich Forschungsstrukturen dauerhaft etabliert werden. Welche Schritte planen Sie an dieser Stelle?

» Wir wollen das Gesamtsystem Schiene in Deutschland weiter stärken. Deshalb werden wir die Eisenbahnforschung künftig gezielter nutzen, um zum Beispiel Innovationen schneller umsetzen zu können.

Um alle wichtigen Forschungsthemen abzudecken, legen wir ein Bundesforschungsprogramm Schiene auf. Wir werden auch ein Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung gründen,

„Wir werden ein Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung gründen.“

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI

das als Ressortforschungseinrichtung des BMVI eine Denkfabrik des Bundes mit hohem wissenschaftlichen und praktischen Anspruch sein wird. Das Zentrum soll Forschungserkenntnisse liefern, die einen hohen unmittelbaren und praktischen Nutzen für die Eisenbahn in Deutschland haben.



Verlag Schweers + Wall GmbH

Konferenz widmet sich Gleisanschlüssen

22 Prozent mehr Güterverkehr per Bahn: Der Studie „Deutschland mobil 2030“ zufolge ist dies innerhalb der kommenden zwölf Jahre machbar, wenn sich Politik und Unternehmen gemeinsam anstrengen und konsequent auf die Schiene setzen – etwa durch den Ausbau der Infrastruktur. Zuletzt ging hierzulande jedoch die Zahl der Gleisanschlüsse deutlich zurück. Um Güter auf der Schiene überhaupt transportieren zu können und zusätzliche Mengen von der Straße zu verlagern, benötigt der Wagenladungsverkehr ein ausreichendes Netz von Gleisanschlüssen und multimodalen Logistikknoten. Diesem Thema wollen der Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) und der VDV mehr Gehör verschaffen. Erstmals richten beide Verbände am 16. und 17. Oktober die gemeinsame Gleisanschluss-Konferenz aus. Dabei geht es auch um die Fragen, ob bessere politische und gesetzliche Rahmenbedingungen erforderlich sind und was sich auf der Angebotsseite ändern muss, um Gleisanschlüsse attraktiver zu machen. Zudem wollen die Teilnehmer an einer „Gleisanschluss-Charta“ arbeiten, die im kommenden Jahr an die Politik überreicht werden soll.

Mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, ist ein notwendiger Schritt, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Unternehmen, die ihren privaten Gleisanschluss ausbauen oder wiederbele-

ben, erhalten Geld vom Bund. 14 Millionen Euro stehen noch bis 2020 jedes Jahr zur Verfügung. „Die Gleisanschlussförderung zeigt, dass auch mit vergleichsweise wenig Geld viel bewegt werden kann“, erläutert Marcus Gersinske, Fachbereichsleiter Ressourcenmanagement Eisenbahn beim VDV. Auf Initiative des VDV war die Gleisanschlussförderung 2004 von der damaligen Bundesregierung ins Leben gerufen worden. Seitdem hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) 164 Projekte bewilligt, die mit 122 Millionen Euro gefördert worden sind. Die Förderung ist an die Verpflichtung der Unternehmen gekoppelt, ein festgelegtes Volumen nicht mehr auf der Straße, sondern über die Schiene zu transportieren. Laut EBA sollte durch die bewilligten Mittel eine Verlagerung von bis zu 17,8 Millionen Tonnen beziehungsweise 5,7 Milliarden Tonnenkilometern jährlich bewirkt werden. Aktuell befinden sich etwa 25 Projekte in laufenden Verfahren. Auf Anfrage von „VDV Das Magazin“ teilte das EBA mit, dass die Fördermittel für dieses und nächstes Jahr noch nicht ausgeschöpft sind.

Weitere Infos unter:
www.bit.ly/gleisanschluss

ANZEIGE

Besuchen Sie Axis auf der InnoTrans Halle 2.1 / 407

Ein Tag. 192 Vorfälle.

192 richtige Entscheidungen.

Wenn Sie für die Sicherheit und den Schutz eines öffentlichen städtischen Verkehrssystems mit Hunderten von Zügen verantwortlich sind, müssen Sie jeden Tag eine große Anzahl von Vorfällen erkennen, bewerten und behandeln. Aus diesem Grund haben wir sichergestellt, dass unsere Netzwerk-Videolösungen alles problemlos bewältigen können. So können Sie in jeder Situation die richtige Entscheidung treffen.

Weitere Informationen finden Sie auf www.axis.com/trains

Das Auto stehen lassen

Die EU-Kommission verklagt Deutschland wegen der schlechten Luftqualität in den Städten; mancherorts sind Fahrverbote beschlossen oder noch nicht vom Tisch.

In 65 Städten konnten 2017 die Stickoxid-Grenzwerte nicht eingehalten werden. Nun sollen Bonn, Essen, Herrenberg, Reutlingen und Mannheim modellhaft testen, welche Maßnahmen sich eignen, um die Stickoxidkonzentration wirksam zu reduzieren. Bis 2020 investiert der Bund dafür 130 Millionen Euro vor allem in die Stärkung des ÖPNV – und setzt damit Anreize, das Auto stehen zu lassen.

Stadtwerke Bonn (SWB)
Martin Magunia



ÖPNV FÜR EINEN EURO PRO TAG

Nach dem Wiener Vorbild soll ein Jahresticket zum Preis von 365 Euro den Nahverkehr in **Bonn** ab dem kommenden Jahr preislich attraktiver machen. Das „Klima-Ticket“ gilt jedoch nur für Neukunden. Hinzu kommt eine bessere Vernetzung von Bussen und Bahnen sowie ein betriebliches Mobilitätsmanagement, das sich an Arbeitgeber in der Region richtet. Mit ihnen sollen passgenaue Angebote entwickelt und getestet werden. Firmen soll es erleichtert werden, Jobtickets anzubieten. Insgesamt erhält Bonn vom Bund 38 Millionen Euro.

Ruhrbahn/Verkehrs AG



MEHR NAHVERKEHR UND ANGEBOTE FÜR RADFAHRER

Essen testet Tarifsenkungen und die Ausweitung des ÖPNV-Angebots durch dichtere Takte von Bussen und Bahnen. Hierzu müssen das Fahrpersonal deutlich aufgestockt und auch neue Fahrzeuge angeschafft werden, erläutert Oberbürgermeister Kufen im WDR-Interview. Erste Tarifmaßnahmen sollen bereits Anfang 2019 starten. Im Sinne der gesetzten Klimaschutzziele der Bundesregierung sollen mit Hilfe der Förderung Anreize geschaffen werden, ganz oder zeitweise vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen. Mit 30 zusätzlichen Fahrradstraßen will die Stadt ihre Bürger ermuntern, öfter aufs Rad zu steigen. Insgesamt unterstützt der Bund diese Maßnahmen mit 21 Millionen Euro.

ZUSÄTZLICHE LINIEN UND MICRO-HUB

Neben umfangreichen Preissenkungen in der Tarifwabe Mannheim/Ludwigshafen, Angebotsausweitungen im ÖPNV durch zusätzliche Buslinien und der Anschaffung schadstoffarmer Euro-6-Fahrzeuge mit Hybridantrieb testet **Mannheim** ein spezielles Konzept für den Lieferverkehr. Dafür plant die Stadt die Einrichtung eines so genannten Micro-Hubs – eines Umschlagplatzes für Paketlieferdienste. Sie sollen die letzte Meile zu den Empfängern per Elektrofahrzeug oder Lastenrad zurücklegen. Für die Umsetzung der Modellstadt-Projekte erhält die Stadt Mannheim rund 30 Millionen Euro.



Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv)
Nikola Neven Haubner

MEHR ALS 100 NEUE HALTESTELLEN

Reutlingen treibt den Ausbau des ÖPNV voran. Zehn neue Buslinien und mehr als 100 neue Haltestellen erweitern bald das Stadtbusnetz. Die Fördermittel in Höhe von 16,6 Millionen Euro sollen außerdem in ein Umweltticketpaket mit Tarifsenkungen investiert werden. Ähnlich wie Bonn will Reutlingen ein Ticket einführen, mit dem der Nahverkehr für einen Euro pro Tag genutzt werden kann. Außerdem sind eine Preissenkung beim Tagesticket im Umfang von knapp 20 Prozent sowie günstigere Gruppen- und Jobtickets geplant. Zudem soll der Radverkehr verbessert werden.



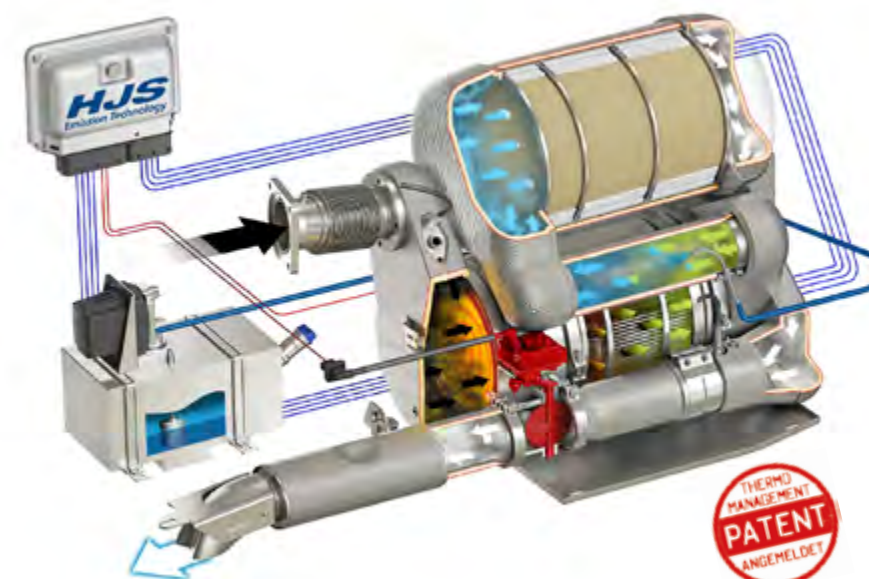
VERKEHR WIRD DIGITALER GESTEUERT

Herrenberg plant, den Verkehr digital zu steuern und ihn damit flüssiger zu machen. Das soll auch den Fahrzeiten der Busse zugutekommen. Zudem sind der Einsatz eines dritten Stadtbusses sowie die Einrichtung von Linientaxis mit kleinen Bussen geplant. Im Stadtgebiet sollen die Preise für Monats- und Tagestickets deutlich gesenkt werden. Außerdem soll eine App verschiedene Mobilitätsangebote bündeln und den schnellsten sowie umweltfreundlichsten Weg von A nach B aufzeigen. Die baden-württembergische Stadt erhält voraussichtlich mehr als vier Millionen Euro.



ANZEIGE

AdBlue®-System mit aktivem Thermo-Management



Saubere Busse Saubere Städte

SCRT® TM AdBlue®-System mit aktivem Thermo-Management:
Technologie analog Euro VI für die Nachrüstung

- >> Maximale Wirkungsgrade im realen Linienbetrieb
- >> Funktionssicher bis -7 °C
- >> Förderfähig gemäß BMVI-Richtlinie 2018

Exklusiv von HJS

HJS Emission Technology GmbH & Co. KG
Dieselweg 12 · D-58706 Menden/Sauerland
Telefon +49 2373 987-555
tech-sales@hjs.com · www.hjs.com

HJS
Emission Technology



WER FÜR DEN ÖPNV BEZAHLT – UND WEM DIE DATEN GEHÖREN

Sind Daten der öffentlichen Hand mit Steuergeldern erhoben worden und deshalb der Öffentlichkeit kostenlos zugänglich zu machen? Diesem Argument von Open-Data-Aktivistinnen und Interessensvertretern der Digitalwirtschaft widerspricht der VDV: Mit Abstand die meisten ihrer Einnahmen erwirtschaften die Verkehrsunternehmen aus Fahrgeldern sowie darüber hinaus aus anderweitigen Dienstleistungen. Vor diesem Hintergrund kann dem VDV zufolge nicht argumentiert werden, dass die öffentliche Hand Eigentümer der in den Verkehrsunternehmen erhobenen Daten sei. Vielmehr gehörten die Daten denjenigen, die sie produzieren und erheben: also den Verkehrsunternehmen und kommen damit wiederum den Kundinnen und Kunden zu Gute.

Wie Daten fair ausgetauscht und dabei der Wettbewerb und die Digitalisierung im Verkehrssektor berücksichtigt werden können, hat der VDV in einem Positionspapier zusammengestellt. Es enthält weitergehende Informationen über die Public-Sector-Information-Richtlinie (PSI) der EU und macht Vorschläge, wie der aktuelle Entwurf angepasst werden könnte.

Das Positionspapier steht zum Download bereit unter:

→ www.vdv.de/positionensuche.aspx

„EU-Richtlinie füttert Datenkraken“

Die Mobilität der Zukunft basiert auch auf der Nutzung von Daten: Nur so lassen sich neue Angebote aufbauen, Dienstleistungen verbessern und verschiedene Anbieter intelligent vernetzen. Eine neue EU-Richtlinie könnte künftig jedoch den öffentlichen Verkehrsunternehmen Lasten auferlegen, die sich im Ergebnis als nachteilig für die Kunden erweisen.

Mit der App schnell einen Kleinbus ordern, der auf einer vorher nicht festgelegten Strecke Fahrgäste aufnimmt und sie ans gemeinsame Ziel bringt: Damit ihre Kunden innovative Angebote wie Ridesharing nutzen können, gehen „klassische“ ÖPNV-Unternehmen zunehmend Partnerschaften mit Anbietern neuer Mobilitätsdienstleistungen ein. Bevor sich die Kunden ein Fahrzeug teilen können, müssen die beteiligten Unternehmen ihre Daten austauschen. Ein aktueller Gesetzesvorstoß der EU könnte Kooperationen wie diese und damit die Innovationsfähigkeit der Verkehrsunternehmen sowie die Zusammenarbeit mit digitalen Start-ups akut gefährden.

Auf Kosten des Gemeinwohls

Die EU-Kommission will neu regeln, wie Informationen des öffentlichen Sektors weiterverwendet werden sollen (PSI-Richtlinie). Behörden und öffentliche Unternehmen, wie zum Beispiel kommunale Verkehrsunternehmen, sollen dazu verpflichtet werden, Daten aus ihrem Geschäftsbetrieb in großem Umfang an Dritte weitergeben zu müssen – auch an Wettbewerber. Für Privatunternehmen soll diese Verpflichtung nicht gelten. „Sollten diese Pläne so umgesetzt werden, würde das massiv in die unternehmerische Freiheit und in den Wettbewerb eingreifen und die Verkehrsunternehmen bei der Entwicklung neuer digitaler Angebote erheblich beeinträchtigen“, sagt Dr. Jan Schilling, VDV-Geschäftsführer ÖPNV. Letztlich ginge das nicht nur zu Lasten der Fahrgäste, sondern zum Beispiel auch auf Kosten der Städte als Eigentümer und damit der Bürger: „Am Ende profitieren nur

große private Datenkraken, die oftmals im Ausland sitzen und hier kaum Steuern bezahlen.“

Die digitale Transformation und der Aufbau neuer Mobilitätsplattformen sind für die Verkehrsunternehmen mit Kosten verbunden. Für die müssen sie selbst aufkommen. Daten können dazu beitragen, die Wertschöpfung und den Kostendeckungsgrad öffentlicher Unternehmen, die häufig in nicht-kostendeckenden Märkten wie im Verkehr aktiv sind, zu verbessern. Das trägt dazu bei, die öffentlichen Haushalte zu entlasten. Es müsse möglich bleiben, dass die Verkehrsunternehmen auch künftig die bei ihnen entstandenen Daten selbstbestimmt einsetzen dürfen und nicht zur kostenlosen Herausgabe verpflichtet werden, fordert Jan Schilling: „Wenn Daten das Öl der Zukunft sind, ist es unverständlich, dass uns dieser Rohstoff aus der Hand genommen werden soll. Im Übrigen sind diese Daten auch nicht mit öffentlichen Geldern bezahlt, sondern weitestgehend durch Fahrgeldeinnahmen finanziert.“

Derzeit besteht in der Branche der Konsens, Mobilitätsdaten aus unterschiedlichen Bereichen nutzbar zu machen – eine wichtige Voraussetzung etwa, um Angebote wie die brancheneigene Mobilitätsplattform „Mobility inside“ aufzubauen. Diese Reiseinformations- und Buchungsplattform soll ab 2019 alle Verkehrsunternehmen miteinander vernetzen. Sie soll es Kunden erleichtern, den ÖPNV und darüber hinaus gehende Mobilitätsangebote zu nutzen – von der Fahrplanauskunft bis zur Bezahlung.

Nahverkehr der Zukunft: Ideen gesucht



Wie lassen sich die Wünsche an einen attraktiven Nahverkehr der Zukunft mit digitalen Mitteln erfüllen? Vorschläge dazu sucht die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ im Rahmen eines Wettbewerbs. Noch bis zum 30. September 2018 können Beiträge eingereicht werden. Die besten drei Ideen werden im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem Deutschen Mobilitätspreis ausgezeichnet. Zu gewinnen gibt es Preise im Gesamtwert von 6.000 Euro. Nicht nur die Sieger profitieren von der Teilnahme. Wer seine Ideen einreicht, hat die Chance, Zugang zu den verschiedenen Förderprogrammen des BMVI zu erhalten. In diesem Jahr findet der Ideenwettbewerb in Kooperation mit dem VDV statt.

Teilnahmebedingungen unter

→ ideen.deutscher-mobilitaetspreis.de

Trailer bei YouTube:

→ youtu.be/Z2R1vr6oFt0

Neue Gesellschaft betreut Verkehrskampagnen

Nachdem die Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ zum 30. Juni 2018 beendet wurde, ist am 1. August die „Deutschland mobil 2030 GmbH“ neu gegründet worden. Sitz der Gesellschaft ist Berlin. Sie wird die geplante Arbeitgeberinitiative sowie die Kampagnen im Verkehrssektor von „Deutschland mobil 2030“ betreuen.

DEUTSCHLAND MOBIL 2030
Zeit für neues Denken und Handeln.



Robo-Autos oder autonomer ÖPNV:

Was bringt die Zukunft?

Elektrisch, geteilt und autonom – so sieht die Mobilität von morgen aus, mit der die Verkehrswende gelingen kann. Zumindest, wenn es nach den Teilnehmern des 3. VDV-Zukunftskongresses „Autonomes Fahren im Öffentlichen Verkehr“ geht. Für sie steht fest: Die fahrerlose Mobilität kommt. Offen ist nur, wann – und in welcher Form.

„Wollen wir in Zukunft nur noch Robo-Taxen haben oder eine lebenswerte Stadt mit weniger Verkehr?“, gab Martin Schmitz, VDV-Geschäftsführer Technik, bei seiner Begrüßungsrede gleich die Richtung der Veranstaltung vor. Denn diese Frage zog sich durch die zweitägige Konferenz in Berlin: Kann autonomes Fahren zu weniger Verkehr führen und wenn ja, wie? Und welche Rolle kommt dem Öffentlichen Verkehr dabei zu?

Das Interesse an dem Thema war groß. Mit 230 Teilnehmern verbuchte die dritte Auflage der Zukunftskonferenz fast doppelt so viele Gäste wie die Premiere in 2016. Sie diskutierten nicht nur den technologischen Entwicklungsstand, sondern auch die Rolle des Öffentlichen Verkehrs in der

230 TEILNEHMER

besuchten die mittlerweile dritte Auflage des Zukunftskongresses – fast doppelt so viele wie vor zwei Jahren, als die Veranstaltung zum ersten Mal stattfand.

Zukunft. „Wir müssen aufpassen, dass das autonome Fahren keinem Selbstzweck, sondern einem übergeordneten Ziel dient“, mahnte etwa Dr. Norbert Salomon in seiner Keynote. Der Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten im Bundesverkehrsministerium betonte: Die Entwicklung dürfe keinesfalls zulasten des ÖPNV gehen. Zu den Chancen des autonomen Fahrens zähle beispielsweise die Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum – und ein ÖPNV „on demand“. „Dieses zu schaffen, ist heute noch eine große Vision“, so Salomon. „Aber es ist hinzukriegen.“

Dass dem so ist, zeigte der Blick in die inner- und außerdeutsche Praxis. Referenten aus Singapur, Manchester, Oslo und den Niederlanden stellten ihre Pläne und

Forschungsprojekte vor. Jeremy Yap von der Land Transport Authority aus Singapur kündigte beispielsweise an, dass der Stadtstaat in Zukunft keine autonomen Fahrzeuge für den Individualverkehr zulassen werde. Es gelte, den Öffentlichen Verkehr zu stärken.

Für Deutschland präsentierte unter anderem Dr. Henry Widera von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) das im Frühjahr gestartete „Stimulate“-Projekt mit der Berliner Charité: Auf zwei Klinik-Campusen sind vier autonome Minibusse im Ringverkehr unterwegs – ab 2019 sollen sie sogar ohne Begleitfahrer ihre Runden drehen. Bislang haben sie knapp 3.000 Fahrgäste befördert, bei einer Verfügbarkeit von rund 70 Prozent (Stand Juni 2018). „Das liegt aber weniger am autonomen Fahren als an Problemen mit der E-Mobilität im Winter“, so Dr. Widera. Seit dem Frühsommer ist die BVG zudem an einem Gemeinschaftsprojekt mit der DB-Tochter Ioki beteiligt. Ein fünfter autonomer Minibus fährt seitdem auf dem Berliner Eurf-Campus und kann dort künftig „on demand“ per App geordert werden. Der Leiter Digitalisierung mahnte an, dass noch viel in Sachen Akzeptanz getan werden müsse.

Hamburger Hochbahn peilt Tempo 50 an

Natalie Rodriguez, Projektmanagerin bei der Hamburger Hochbahn, stellte die Pläne ihres Unternehmens in Sachen automatisierter ÖV-Shuttle vor.

Rund um die Hafencity wolle die Hochbahn auf einem 3,5 Kilometer langen Rundkurs einen autonomen Minibus erproben. Ein wesentlicher Unterschied zu anderen Tests in Deutschland: „In der letzten Phase wollen wir tatsächlich eine Geschwindigkeit von 50 Stundenkilometern erreichen“, so Rodriguez. Das erfordere jedoch noch einiges an technologischer Forschungs- und Entwicklungsarbeit. „Wir brauchen zusätzliche Kommunikationsmittel und Sensorik, um das zu realisieren.“ Ziel sei es, 2021 auf der Teststrecke autonom und ohne Begleiter im Fahrgastbetrieb unterwegs zu sein. Die ersten Erprobungsfahrten – ohne Passagiere, dafür aber mit Begleiter – sollen Anfang 2019 starten, dann jedoch noch mit dem üblichen Tempo von rund 15 km/h. Was die Zulassung für höhere Geschwindigkeiten angeht, müsse man schrittweise vorgehen und sich langsam steigern, so Rodriguez.

Apropos Zulassung: Die größtenteils noch nicht vorhandene Rechtsgrundlage sowie unklare Haftungsfragen beim autonomen Fahren lösen →



„Wollen wir in Zukunft nur noch Robo-Taxen haben oder eine lebenswerte Stadt mit weniger Verkehr?“

Martin Schmitz,
VDV-Geschäftsführer Technik



Lewis Fulton (l.) von der University of California sagte, dass Ridesharing-Angebote keineswegs zu weniger Verkehr führen. Natalie Rodriguez (M.) stellte die Pläne der Hamburger Hochbahn vor. Gerhard Steiger (r.) von der Robert Bosch GmbH ist zuversichtlich, dass sein Unternehmen zusammen mit Daimler in fünf Jahren Robo-Taxen auf die Straße bringt.





In mehreren Sessions erörterten die Teilnehmer des Kongresses die Facetten des autonomen Fahrens im Öffentlichen Verkehr.



Austausch: VDV-Akademie und das Forum für Verkehr und Logistik veranstalteten Europas einzigen Kongress zum autonomen ÖV.

beim Kongress immer wieder Kritik der Referenten und Teilnehmer aus. Christine Greulich vom Bundesverkehrsministerium konnte hier zumindest teilweise Entwarnung geben: „Ein entsprechendes Gesetzesvorhaben ist für diese Legislaturperiode in Vorbereitung“, sagte die Referatsleiterin Automatisiertes Fahren & Intelligente Verkehrssysteme. „Wir arbeiten daran, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass autonomes Fahren unter bestimmten Bedingungen und auf bestimmten öffentlichen Straßenabschnitten möglich wird.“ Andere Länder sind da schon deutlich weiter: In Kalifornien und Arizona dürfen autonome Autos seit Kurzem ohne Sicherheitsfahrer auf öffentlichen Straßen fahren.

Autonomes Fahren ist keine Verkehrswende

Dass zu einer echten Verkehrswende jedoch mehr gehört, als autonome und elektrische Fahrzeuge auf die Straße zu bringen, bewies Lewis Fulton von der University of California. Der Forscher präsentierte eine Studie, die die Effekte von Ridesharing in großen US-Metropolen unter die Lupe genommen hat. Das ernüchternde Ergebnis: Angebote wie Uber haben demnach keineswegs zu weniger Verkehr geführt. Im Gegenteil: „49 bis 61 Prozent der Ridesharing-Fahrten hätten ohne sie gar nicht erst stattgefunden oder wären zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt worden“, berichtete Fulton. Fahrten mit dem eigenen Pkw seien kaum ersetzt worden. Komfort wiegt demnach schwerer als ökologische und wirtschaftliche Argumente. Damit sich das in Zukunft ändert, brauche es nicht nur ein attraktives ÖPNV-Angebot, sondern auch Unterstützung durch die Politik, so Fulton weiter. Eine Möglichkeit, um den Öffentlichen Verkehr den Rücken zu stärken: „Die Preisgestaltung“, sagte der Forscher. „Sie wird für die Zukunft eine entscheidende Rolle spielen.“ Es gelte, den Pkw etwa durch höhere Steuern unattraktiver zu machen.

Für einen starken ÖPNV plädierte auch Hilmar von Lojewski vom Deutschen Städtetag. Ein autonomer Verkehr als Zubringer zum ÖPNV – das sei die Form, die die Städte und Gemeinden befürworten würden, sagte er. Finanzieller Unterstützung für den autonomen Individualverkehr erteilte er hingegen eine Absage – auch falls dieser als „geteilte“ Mobilität, etwa über Free-Floating-Flotten, stattfinde. „Die dafür erforderliche Infrastruktur werden wir nicht finanzieren. Das müssen die Anbieter selbst übernehmen. Wir sind nur bereit, Mittel für die Infrastruktur des Öffentlichen Verkehrs bereitzustellen. Das ist gesetzt, und davon werden wir so schnell nicht abrücken.“

Wann es aber überhaupt so weit sein wird, dass Flotten vollständig autonomer Fahrzeuge durch die Städte schwärmen – darüber waren sich die Teilnehmer uneins. Zumal dies nicht nur von Gesetzeslage und technologischer Entwicklung, sondern auch von der Kundenakzeptanz abhängt. Zuversichtlich zeigte sich hier Gerhard Steiger, Bereichsvorstandschef Chassis Systems Control bei Bosch. Der Konzern wolle gemeinsam mit Daimler Robo-Taxen auf die Straßen bringen. „In Summe werden wir noch etwa fünf Jahre brauchen, um das serientauglich zu machen“, kündigte er an. Robo-Taxen könnten den ÖV konkurrenzieren oder als größere, geteilte ÖV-Shuttles den ÖV ergänzen. Und auch Till Ackermann, VDV-Fachbereichsleiter Volkswirtschaft und Business Development, gibt sich optimistisch: „Die Lösungen der technischen und rechtlichen Herausforderungen für autonome ÖV-Shuttles der sogenannten vollautomatisierten Stufe vier sind in Arbeit, damit die Chancen bald genutzt werden können.“



Weitere Informationen dazu:
www.bit.ly/zukunftskongress_vdv

VDV-Marketingkongress:

Durchblick im Wald der Möglichkeiten

„Es war einmal ein Marketeer, das stand in einem Wald voller Möglichkeiten.“ So beginnt die Story, mit der die VDV-Akademie auf den diesjährigen VDV-Marketingkongress am 16. und 17. Oktober in Leipzig einstimmt. Die Teilnehmer sollen sich zwischen Storytelling, Social Media, Apps und Big Data einen besseren Durchblick verschaffen. Erstmals setzen die Veranstalter auf das „Barcamp“ – ein neues Format, bei dem es auf die Teilnehmer ankommt. Denn die sind aufgerufen, ihr eigenes Thema mitzubringen. Das kann ein bereits laufendes Projekt sein, über das die Marketingkollegen aus den anderen Verkehrsunternehmen mehr erfahren sollen, oder eine Aufgabenstellung, über die ein Erfahrungsaustausch gewünscht wird. „Alles kann und das in allen Formaten“, erläutert Ilona Merkle von

der VDV-Akademie das Prinzip des Barcamps. Konzept, Thema und Programm wurden vom VDV-Ausschuss für Marketing und Kommunikation erarbeitet. Der Ausschuss hat ebenfalls die Referenten ausgewählt. Dieses Mal geht es unter anderem um „Mylola“, eine Plattform mit Last-Minute-Schnäppchen aus Gastronomie, Freizeit und Shopping, mit der die Stadtwerke Osnabrück ihre Mobilitäts-App erweitert haben. Infos über weitere Themen sowie die Möglichkeit, eigene Ideen einzustellen, bietet die Veranstaltungs-App. Der Anmeldeschluss war zwar am 1. September. Kurzenschlossene können sich jedoch mit Ilona Merkle in Verbindung setzen. Ein Bericht folgt in unserer nächsten Ausgabe.

→ www.vdv-akademie.de

ANZEIGE



Effizienz für Busse und Bahnen

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

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



Thüringen: Neue Qualität für den ÖPNV im ganzen Land

Landauf, landab planen Verkehrsunternehmen und Politik die Verkehrswende – und stehen vor schwierigen Weichenstellungen. Schlaglichtartig zeigte das die Länderkonferenz für den öffentlichen Personenverkehr in Thüringen, die Ende Juni in Erfurt stattfand.

Birgit Keller, Thüringens Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft, eröffnete die Länderkonferenz mit ihrer verkehrspolitischen Rede (Foto u.).

Steigende ÖPNV-Nachfrage in den thüringischen Städten und neue Angebote in den ländlichen Regionen sind die eine Seite der Medaille. Die Kehrseite: Unsichere Finanzierungen und das Gebot der Wirtschaftlichkeit bremsen Ideen wieder aus. „Ein guter ÖPNV ist eines der wichtigsten verkehrspolitischen Ziele der Landesregierung“, sagte die Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft Birgit Keller (Die Linke) auf der Länderkonferenz der Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“. Dass die Politik in der Pflicht ist, im Interesse der weltweiten Vereinbarung zum Klimaschutz die Verkehrswende herbeizuführen, hatte Urs Maier, Projektleiter des Berliner Think Tanks „Agora Verkehrswende“, in seinen einleitenden Worten unterstrichen und zugleich Mut gemacht: „Die Verdoppelung des ÖPNV bis 2030 ist mit rein nationaler Politik zu machen.“

Es sei völlig klar, dass ein zunehmend attraktiver ÖPNV das Rückgrat der Verkehrswende sein werde. Autofahren müsse teuer werden, auch wenn das schmerzhaft sei. Durch die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung könne der Umweltverbund von Bus und Bahn sinnvoll durch multimodale, autonome Fahrzeugflotten ergänzt werden. Neben der Einbindung des neuen ICE-Knotens Erfurt Hauptbahnhof in die regionalen Liniennetze gehört zu den Thüringer Leuchtturm-Projekten der 2016 begonnene Aufbau eines „landesbedeutsamen Busnetzes“. „2017 waren es schon 13 Linien, 2018 werden es 18 Linien“, berichtete Myriam Berg, Vorstand der Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) und stellvertretende Vorsitzende der VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen. Mit Fördergeldern des Landes wird ein Linienverkehr für die dünner besiedelte „Fläche“ abseits des Schienenverkehrs und über Landkreis-Grenzen hinweg eingerichtet, mit guten Anschlüssen zum vertakteten regionalen Zugangebot.

Mehr ÖPNV auf dem Land

Wie bedeutsam das ist, erläuterten die Landtagsabgeordneten Gudrun Lukin (Die Linke) und Marcus Malsch (CDU). Die beiden Verkehrsausschuss-Mitglieder unterstrichen, dass gerade in ländlichen Räumen ein besseres ÖPNV-Angebot dringend notwen-

dig sei: 90 Prozent der Einwohner Thüringens lebten auf dem Land oder in den kleinen Städten. Das bisherige ÖPNV-Angebot aber diene überwiegend dem Schülerverkehr. Lukin: „Wir reden lange darüber, wir müssen endlich etwas tun.“ Das forderte auch Ralf Pieterwas, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Südthüringen. Im Thüringer Wald gehe nichts ohne das Auto, weil das Bus-Angebot zu dünn sei – und das in einer Region, die 40.000 Industriearbeitsplätze aufweise. Immer deutlicher zeige sich auch, dass junge Erwachsene gern auf das Auto verzichten, wenn es Mobilität per Bus und Bahn gebe, betonte der IHK-Manager. Das sieht auch die Landesregierung so. Klaus Sühl, Staatssekretär im Ministerium für Infrastruktur, berichtete, dass ab dem 1. Oktober ein „Azubi-Ticket“ für den SPNV landesweit und für alle ÖPNV-Leistungen im Verkehrsverbund Mittelthüringen zum Preis von 50 Euro – zunächst als Pilotprojekt – angeboten werde. Es gelte noch nicht im ganzen Land, weil es noch keinen landesweiten Verkehrsverbund gibt. „Diese Kleinteiligkeit ist ein Unding“, ärgerte sich Matthias Jendricke, Landrat des Kreises Nordhausen.

Finanznot stellt Verkehrswende infrage

Wie attraktiv guter ÖPNV ist, erlebt die Tourismus-Branche. Das „Rennsteig-Ticket“ für die Wochenend-Wandertour, so Alexander Mayrhofer von Thüringen Tourismus, sei ein guter Beitrag für die Energie- und die Verkehrswende. Michael Hecht, Geschäftsführer der Erfurter Bahn, sah das

ähnlich. Er verwies darauf, dass sich der Erfolg erst nach acht bis zehn Jahren eingestellt habe. Das „Durchhaltevermögen“ stehe aber viel zu oft im Konflikt mit der Wirtschaftlichkeit solcher Angebote. Mangels ausreichender Nachfrage seien davon auch immer wieder Nebenbahnen bedroht wie derzeit die „Pfefferminzbahn“ im Weimarer Land. Durch die Finanznöte sei letztlich auch die Verkehrswende immer wieder infrage gestellt. Ganz anders die Lage in den fünf Straßenbahn-Städten des Landes. EVAG-Chefin Myriam Berg: „Wir haben heftig Probleme, alle Fahrgäste zu befördern, denn wir haben keine Fahrzeugreserve.“ Für knapp 100 Millionen Euro will das Unternehmen 24 neue Straßenbahnen beschaffen, doch die Förderpötte des Landes seien leer. Nicht nur in Erfurt stünden die Verkehrsbetriebe vor dem Problem, Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge bis zu 80 Prozent durch Eigenmittel zu finanzieren. Das treffe dann über die Stadtwerke-Verbünde die Kommunen. Alexander Hilge, Beigeordneter der Stadt Erfurt, sieht das Land in der Pflicht: „Ohne das Zutun des Freistaates werden wir an dieser Aufgabe scheitern.“



EVAG-Chefin Myriam Berg (M.) im Gespräch mit dem Landrat des Kreises Nordhausen, Matthias Jendricke (l.), und Alexander Hilge, Beigeordneter der Stadt Erfurt.



Myriam Berg (stellvertretende Vorsitzende der VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen, 2. v. l.) begrüßte Ministerin Birgit Keller und die Landtagsabgeordneten Marcus Malsch (CDU, l.) und Gudrun Lukin (Die Linke, r.).



Über den ÖPNV diskutierten Ralf Pieterwas (l.) von der IHK Südthüringen, Michael Hecht (M.) von der Erfurter Bahn und Alexander Mayrhofer von Thüringen Tourismus (r.).

Medibus in Weißenborn: Zweimal pro Woche kommt die rollende Arztpraxis in die 1.200 Einwohner zählende Gemeinde im Werra-Meißner-Kreis.

„Viele Patienten haben mehrere chronische Erkrankungen, oft verbunden mit Mobilitätseinschränkungen.“

Dr. Matthias Roth,
Arzt im Medibus



i GESCHÄFTSMODELL DB MEDIBUS

Mit dem Produkt „Medibus“ engagiert sich DB Regio Bus verstärkt im Gesundheitsmarkt. Die Fahrzeuge werden inklusive Fahrer und Instandhaltung vermietet. Ein Geschäftsmodell, das sich rechnet, wie Guido Verhoeven, Leiter Marketing und Geschäftsentwicklung, erläutert: „Wir können auf dieser wirtschaftlichen Basis expandieren.“ Das Verkehrsunternehmen versteht sich zudem als Problemlöser im ländlichen Raum. „Wenn unsere Besteller über den Busverkehr hinaus ein Thema haben, haben wir dafür ein offenes Ohr.“ Neben dem neuen Medibus, der für die KV Hessen fährt, gibt es in Deutschland ein mehr als zehn Jahre altes, umgebautes Modell, das 2017 im Auftrag der Charité in Berlin als Impfmobil vor Flüchtlingsunterkünften diente. Mittlerweile wird es für die Impfversorgung von Schülern in Berlin und Brandenburg genutzt. Weitere Busse werden demnächst für das Robert-Koch-Institut gebaut. Zudem will die Deutsche Bahn ab April 2019 einen weiteren Bus für die konzernweite Gesundheitsvorsorge einsetzen.

Die Arztpraxis rollt zur Sprechstunde an

Wenn mit zunehmendem Alter die Mobilität nachlässt und die Häufigkeit der Arztbesuche steigt, haben viele Senioren nicht nur ein gesundheitliches Problem. Wie sollen sie die nächste Praxis erreichen, wenn sie auf dem Land wohnen? Wo Mediziner fehlen oder weit weg sind? In sechs Orte Nordhessens kommt jetzt der „Medibus“ – eine mobile, komplett ausgestattete Praxis samt Arzt und Helferin. Das Projekt soll dazu beitragen, die medizinische Grundversorgung im ländlichen Raum zu stärken.

Dr. Matthias Roth gehört zu den Ärzten, die rausfahren, um ihre Patienten zu behandeln. Während sich jedoch die meisten seiner Hausarzt-kollegen mit ihrem typischen Kofferchen auf den Weg zum Patientenbesuch machen, bringt Dr. Roth eine nahezu komplett ausgestattete Praxis mit. Der Allgemeinmediziner macht allerdings keine Hausbesuche: Seit Juli ist er im „Medibus“ unterwegs zu Orten, an denen Ärzte fehlen. Nach einem festen Fahrplan hält der Bus von montags bis donnerstags an zentralen Punkten in sechs Gemeinden im Werra-Meißner-Kreis und im Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Sontra, Cornberg, Weißenborn, Ringgau,

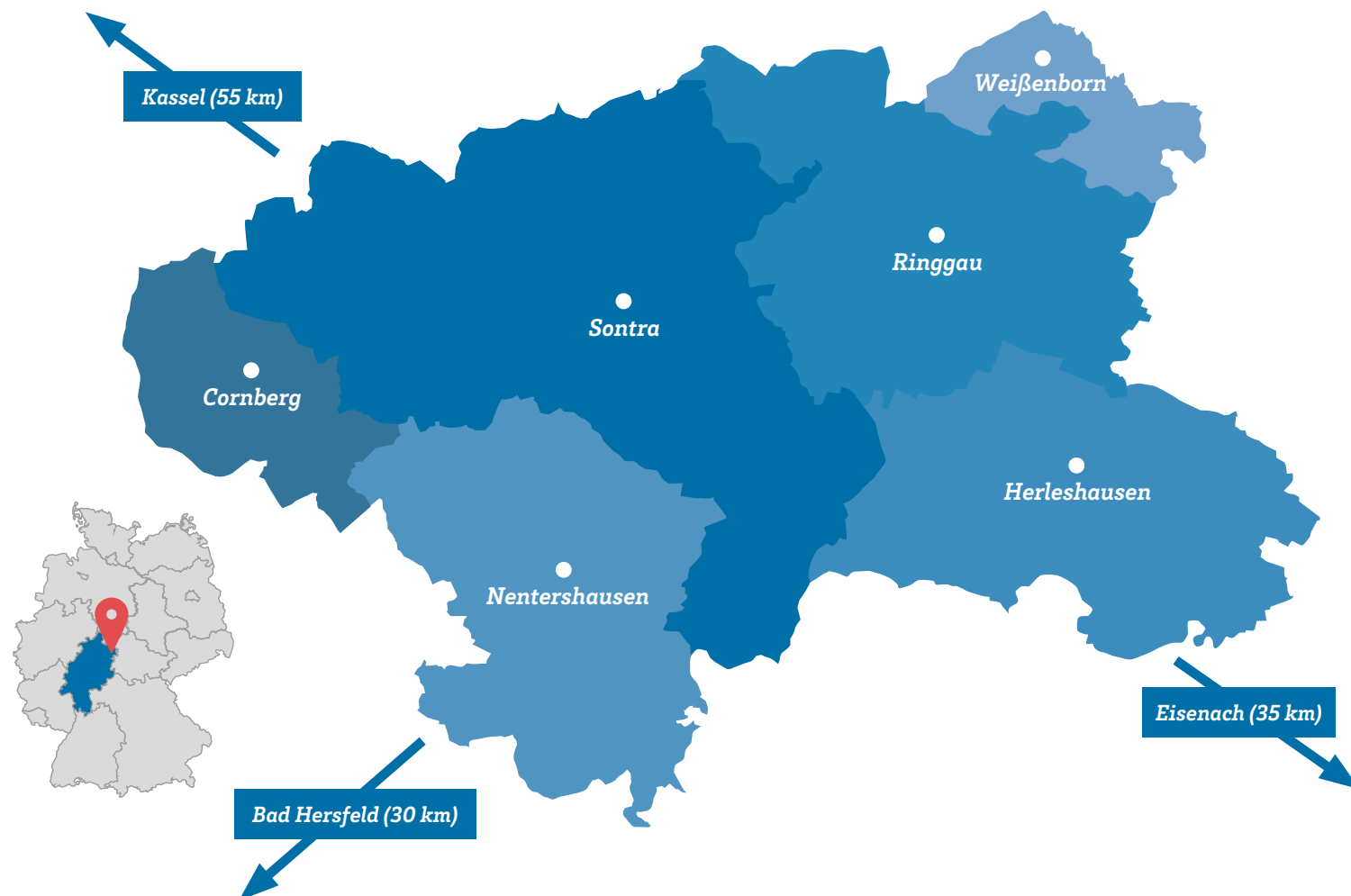
Nentershausen, Herleshausen heißen die Stationen. Jeweils zwei Orte werden pro Tag angesteuert, Cornberg und Weißenborn zweimal pro Woche. Dreieinhalb Stunden dauert jeder Aufenthalt. In dieser Zeit ist Dr. Roth für alle da, die krank sind oder einen medizinischen Rat suchen. Die mobile Praxis verkürzt so den Weg der Patienten zum Arzt.

600 Patienten in vier Wochen

So wie an diesem August-Donnerstag in Weißenborn – der mit 1.200 Einwohnern kleinsten Gemeinde im Werra-Meißner-Kreis. Busfahrer Bernd Köcher hat die rollende Arztpraxis auf einem Platz vor der Mehrzweckhalle geparkt und die Markisen ausgefahren. Sie machen die Wartebank vor dem Bus zu einem schattigen Plätzchen. Drinnen gibt die Klimaanlage ihr Bestes. Nicht viel los heute. Und vor allem kein gutes Wetter für Senioren: Bei drückenden 33 Grad kommen nur vereinzelt Patienten. Dabei stoßen Dr. Roth und der Medibus während ihrer Stopps in den Gemeinden bislang auf regen Zuspruch. Allein in den ersten vier Wochen nahmen 600 Menschen das neue medizinische Angebot in Anspruch. Fast drei Viertel von ihnen waren älter als 55, jeder Zweite sogar über 75 Jahre alt. „Viele Patienten haben mehrere chronische Erkran-

kungen, oft verbunden mit Mobilitätseinschränkungen und entsprechend hohem medizinischen Versorgungs- und Ordnungsbedarf“, berichtet Dr. Roth. Bei einigen, die in letzter Zeit keinen festen Hausarzt hatten und sich erstmalig von ihm behandeln ließen, stellte der Allgemeinmediziner bis dahin nicht erkannten Bluthochdruck und teils ausgeprägte Stoffwechselstörungen fest – und konnte weitere Untersuchungen und Therapien veranlassen.

Vor der Weißenborner Mehrzweckhalle bringt der Medibus kräftig Farbe auf den Parkplatz. Die Sonderanfertigung des niederländischen Herstellers VDL leuchtet am Heck im Orange der Kassenärztlichen Vereinigung (KV) Hessen – der Körperschaft, die im Bundesland für die Versorgung der gesetzlich Versicherten zuständig ist. Vorn glänzt das Nahverkehrsrot von DB Regio. Beide Partner haben den Medibus zusammen mit dem Tech-Unternehmen Cisco Systems auf die Straßen Nordhessens gebracht. „Insbesondere älteren Menschen fällt in schwächer versorgten ländlichen Gebieten der Weg zum Arzt immer schwerer“, sagt Klaus Müller, Vorstand von DB Regio Bus: „Mit dem Medibus kann die medizinische Grundversorgung gestärkt werden.“ ➔



Besuch beim Arzt:
Dr. Matthias Roth (Foto,
l.) berät und behandelt
auf engem Raum.

Für den Ärztemangel liefert die KV die Zahlen: In der Gegend um Eschwege und Sontra sind je 3,5 Hausarzt-Sitze unbesetzt. In ganz Hessen fehlen 170 Hausärzte. Dass die medizinische Grundversorgung „in unseren Kommunen an einem kritischen Punkt angelangt“ sei, schreiben auch die Bürgermeister von Herleshausen, Nentershausen, Cornberg und Sontra in einer gemeinsamen Stellungnahme. Seit 2017 arbeiten sie deshalb zusammen daran, die gesundheitliche Versorgung in ihren Orten zu stärken. Neue vernetzte Strukturen sollen aufgebaut werden, um die medizinische Versorgung und die Gesundheitsvorsorge der Bevölkerung langfristig zu sichern und zu stärken.

Das sieht auch Weißenborns Bürgermeister Thomas Mäurer so. Der Medibus sei eine sinnvolle Unterstützung, insbesondere in Orten, wo es keine Arztpraxen mehr gibt: „Aber der Bus kann den niedergelassenen Hausarzt nicht ersetzen.“ Zehn Jahre sei es jetzt her, dass in Weißenborn der letzte Hausarzt seine Praxis

schloss, berichtet Thomas Mäurer. Der nächste Hausarzt praktiziere im knapp zehn Kilometer entfernten Ringgau, der nächste Facharzt sei ähnlich weit weg in Eschwege. Sämtliche Hoffnungen, dass sich wieder ein Mediziner in Weißenborn niederlässt, wurden bislang enttäuscht. Trotzdem bemüht sich die Gemeinde weiter. „Es kann aber nicht die Aufgabe einer Kommune sein, die ärztliche Versorgung aufrechtzuerhalten“, erklärt der parteilose Bürgermeister. Er sieht die Politik in der Pflicht. Dass in die Region jede Woche wenigstens zweimal der Medibus kommt, verschaffe für die nächsten beiden Jahre etwas Luft. „Außerdem signalisiert er Medizinern, die sich eine Ansiedlung überlegen, dass es Unterstützung gibt“, so Thomas Mäurer.

Bus mit voll ausgestatteter Praxis

Entlastung und Ergänzung – keineswegs Konkurrenz. Das will auch Dr. Matthias Roth für seine niedergelassenen Kollegen sein. Denn die seien oft bis an die Grenzen ihrer eigenen Belastbarkeit im Einsatz. Wie eine stationäre Praxis verfügt der Medibus über einen Empfangsbereich, in dem heute die medizinische Fachangestellte Simone Richter arbeitet. Im Wechsel mit ihrer Kollegin Samara Abhau begrüßt sie die Patienten. Unmittelbar an ihren Platz grenzt ein kleiner Warteraum mit drei Sitzen sowie ein Behandlungszimmer mit einer Liege. Auf engem Raum

kann der erfahrene Allgemeinmediziner Patienten jeden Alters untersuchen und versorgen. Dafür stehen ihm ein Monitorgerät samt EKG und Defibrillator sowie ein kleines Labor zur Verfügung. Stethoskop, Blutdruckmessgerät und Holzspatel liegen an seinem PC-Arbeitsplatz in Reichweite. Von seinem Rechner aus hat er Zugriff auf die Praxis-EDV. Falls notwendig, kann Dr. Roth einen Kollegen telefonisch hinzuziehen. Der Bus verfügt über eine sichere Datenverbindung und über eine Ausstattung für Telemedizin. Mindestens zwei Jahre lang soll das Fahrzeug im Dienst der KV Hessen stehen. Diese beziffert die Gesamtkosten auf rund 600.000 Euro.

Gegen 17 Uhr nähert sich das Ende der Sprechstunde in Weißenborn. Bernd Köcher bringt das Fahrzeug samt Team zurück ins Depot nach Rotenburg a. d. Fulda – dem täglichen Start- und Endpunkt. Dort wird der Bus nach jedem Einsatz den Hygienevorschriften entsprechend speziell gereinigt und für die nächste Tour vorbereitet. Zudem wird überprüft, ob die Medikamente und



Das Behandlungszimmer befindet sich im Heck (l.), davor ein kleines Labor samt EKG-Gerät (r.).

Impfstoffe in den Kühlschränken an Bord bei den richtigen Temperaturen aufbewahrt werden. Für den Bus beginnt am Donnerstagabend das Wochenende. Dann hat Dr. Roth, der bei der KV Hessen angestellt ist, schon 28 Stunden vor Ort und viele Kilometer auf Achse hinter sich – und am Freitag keineswegs frei. Er übernimmt beispielsweise Vertretungen oder arbeitet im Rettungsdienst. Am Montagmorgen beginnt die wöchentliche Runde für ihn sowie die jeweils diensthabende medizinische Fachangestellte und den Busfahrer durch die sechs Gemeinden von vorn. Nächster Halt Sontra.



Weitere Informationen dazu:
www.bit.ly/medibus_kvh
www.bit.ly/medibus_db



Im Empfangsbereich: Simone Richter begrüßt die Patienten im Medibus und nimmt an ihrem Arbeitsplatz die Daten auf.



Bürgermeister T. Mäurer (M.) ist froh, dass Busfahrer Bernd Köcher (r.) Dr. Roth und die ärztliche Versorgung in den Ort bringt.



Endlich 18 und ans Steuer

Schon von klein auf wollte er große Fahrzeuge lenken. Dieser Traum geht für Nils Riechert (Foto) jetzt in Erfüllung, denn er ist Deutschlands jüngster Busfahrer. Seit 2017 absolviert er seine dreijährige Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb bei der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG). Von RSAG-Fahrlehrer Jan Schollenberg fit gemacht, schaffte Nils Riechert seine Fahrprüfung in Theorie und Praxis auf Anhieb. Allerdings durfte er anfangs keine Fahrgäste durch die Hansestadt chauffieren, sondern musste seinen 18. abwarten. Erst nach dem Geburtstag erhielt er den lang ersehnten „Lappen“. Mit dem Führerschein in der Tasche ging es dann los. Zunächst erhielt Nils Riechert eine Einweisung auf den Rostocker Buslinien. Seitdem steuert er endlich einen Bus im Linienbetrieb – vorläufig allerdings mit einem Lehrfahrer an seiner Seite.

Impressum

VDV Das Magazin

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

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

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

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

Mitarbeit:
Eberhard Krummheuer

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

Grafik-Design:
Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:
Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:
Laut Mediadaten 2018

Termin

19. September 2018
3. Deutscher Kommunalradkongress in Göttingen
Pendlermobilität, City-logistik, Leihräder: Wie der Fahrradverkehr auf kommunaler Ebene innovativ gefördert werden kann, ist eine der Fragestellungen. Der Kongress richtet sich an Entscheider und Fachleute aus Städten, Gemeinden und Landkreisen.

→ www.bit.ly/radkongress

Termin

16. bis 17. Oktober 2018
1. BME/VDV-Gleisanschluss-Konferenz in Berlin
Die neue Veranstaltung wendet sich an Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik. Thematisiert werden die Rahmenbedingungen und Zukunftsaussichten von Gleisanschlüssen sowie multimodalen Logistiknoten.

→ www.vdv.de/termine.aspx

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

Bildnachweise:
Titelmotiv: iStock/millionsjoker, MarsYu

AD HOC PR/Stefan Temme (2, 26, 27, 28, 29); BMVI (13); CP/Compartner/Steve Bauerschmidt (2, 24, 25); Deutsche Bahn AG (4/5, 9, 12, 13, 14); Fotolia/Paolese (18); iStock/Leo Patrizi (16/17); Joachim Kloock (30), Messe Berlin (2, 6, 7, 8, 9, 10, 11); picture alliance/Marijan Murat (17); picture alliance/Daniel Reinhardt (5); shutterstock/rudall30 (23); Boris Trenkel (2, 20, 21, 22); VDL/rgb producties (29); VDV (3, 8, 16, 17, 21); Verlag Schweers + Wall GmbH (14)

„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.

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

10 Jahre



ElekBu 2019

Fachmesse Elektromobilität · 5./6. Februar 2019 · Estrel Hotel Berlin

THEMENSCHWERPUNKTE 2019

- Rahmenbedingungen, Umweltschutz
- Finanzierung und Förderprogramm
- Gestaltung von Betriebshöfen und Werkstätten
- Intelligente Ladeinfrastruktur
- Erfahrungsberichte aus den VUs
- Weiterentwicklungen in der Batterietechnik
- Standardisierungen

www.ebuskonferenz.de

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



Teilnahme
kostenfrei!*

HanseCom Forum 2018

Der Zugang zum Kunden entscheidet!

22.-23. November 2018, Hamburg

Das HanseCom Forum ist die Plattform zum Erfahrungsaustausch über innovative Projekte, Lösungen und Trends im ÖPNV. Hier treffen sich Entscheider aus ÖPNV, Wirtschaft und Politik und diskutieren Top-Themen der Mobilitätsbranche. Seien Sie dabei!



HanseCom
forum 2018

- **Digitaler Vertrieb bei der Rheinbahn: Abo auf Smartphone**
Andrea Wirth, Rheinbahn
- **Welchen Zugang zum ÖPNV wünscht der Kunde?**
Burkhard Ehlen, VVO
- **Mobilitätsplattformen der Zukunft**
Sebastian Neil Hölken & Arne Schroller, HanseCom
- **Neue Möglichkeiten im digitalen Vertrieb – kontrollierte Öffnung auf Basis bestehender Lösungen**
Dr. Kerstin Wendt, VBB
- **Multi-Channel-Ansatz im mobilen Vertrieb – ist mehr besser oder am Ende zu viel?**
Benjamin Bock, KVV

...und viele mehr!

Jetzt kostenfrei* anmelden!
www.hansecom.com/forum

* Die Teilnahme am HanseCom Forum ist kostenlos für Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, Verbände, Behörden, Forschungseinrichtungen, Hochschulen, Standardisierungsgremien und Presseunternehmen. Für alle anderen Teilnehmer fällt eine Teilnahmegebühr von 890 € zzgl. MwSt. an.