

#BesserWeiter: Promis werben für den ÖPNV

Vertrauenskampagne von Bund, Ländern und
Verkehrsunternehmen geht in zweite Phase

Seite 6

Schienengüterverkehr: Neue
Waggons für mehr Wachstum

Seite 10

Bürgerbeteiligung und Corona:
Potsdam testet Onlineverfahren

Seite 14

VDV-Marketingkongress: Wie
die Fahrgäste zurückkommen

Seite 23



Trotz Corona zur Mobilitätswende



Nicht erst seitdem „Fridays for future“ wieder auf die Straße geht, ist das Thema Klimawandel erneut auf der Tagesordnung. Nach dem dritten Dürresommer in Folge sind die Auswirkungen weithin sichtbar: In den Wäldern und Städten leiden die Bäume. Der Klimawandel spielt sich vor unserer Haustür ab. Und es ist kein „Wandel“ mehr, sondern eine handfeste Klimakrise – mit erheblichen wirtschaftlichen Folgen für die Betroffenen wie etwa die Land- und Forstwirte.

Trotz der Pandemie, mit der wir weiter zu kämpfen haben, rückt auch bei uns das Thema Mobilitätswende auf der Agenda wieder nach oben. Denn der öffentliche Verkehr ist beim Klimaschutz ein entscheidender Akteur und ein Teil der Lösung. Busse und Bahnen bleiben Motor und Treiber einer neuen, sich wandelnden Mobilität in den Städten und auf dem Land, auf Schienen und Straßen. Wir bieten bezahlbare und zuverlässige Mobilität für Menschen und Güter. Trotz der nicht absehbaren Entwicklung der Pandemie halten alle Beteiligten an dem Ziel der Mobilitätswende fest. Ob sie gelingt, wird darüber entscheiden, wie gesund, nachhaltig und lebenswert unsere Städte in Zukunft sein werden.

Bis dahin liegt noch ein weiter, in den kommenden Monaten und Jahren steiniger Weg vor uns.

Insbesondere können wir nicht einschätzen, ob wir in den nächsten Jahren genügend Einnahmen erwirtschaften, um mit dem gleichen Tempo wie vor der Krise weitermachen zu können. Zunächst müssen wir aber womöglich verloren gegangenes Vertrauen zurückgewinnen. Dafür erhält unsere bereits Ende Juli gestartete Gemeinschaftskampagne #BesserWeiter, die wir mit Bund, Ländern und Kommunen initiiert haben, von bekannten Menschen des öffentlichen Lebens prominente Unterstützung. Die Kampagne steht vor allem für Aufklärung und Information, um Fahrgäste zurückzugewinnen.

Unsere Unternehmen haben zahlreiche Maßnahmen ergriffen, damit Busse und Bahnen in Zeiten von Corona zuverlässige und sichere Verkehrsmittel bleiben. Auch unsere Fahrgäste leisten ihren Beitrag, indem sie sich zu einem weit überwiegenden Teil an die Regeln halten und sich solidarisch gegenüber ihren Mitreisenden und unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zeigen – mit Abstand, wo er möglich ist, sowie mit Hygiene und Mund-Nasen-Bedeckung.

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann
Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial
Trotz Corona zur Mobilitätswende

4 VDV im Bild
Dem öffentlichen Verkehr zu alter Stärke verhelfen

6 Titelstory
#BesserWeiter: Mit Maske und viel frischer Luft wieder einsteigen

9 Aus dem Verband
Mobilitätswende: Bus und Bahn bleiben die Treiber.

10 Aktuell
Schienengüterverkehr: Erste Tests mit innovativer Technik

12 Aus dem Verband
VDV begrüßt die nationale Wasserstoffstrategie.

14 Aktuell
Potsdam setzt auf ein digitales Verfahren zur Bürgerbeteiligung.

18 Aus dem Verband
Sechs Unternehmen schreiben 504 Tram-Trains aus.

20 Aus dem Verband
Bundesregierung arbeitet an Regelung zum autonomen Fahren.

23 Aus dem Verband
VDV-Marketingkongress widmet sich Rückgewinnung der Fahrgäste.

24 Aktuell
Hypermotion: vor Ort und digital

25 Aktuell
IT-Trans: Netzwerken unter neuen Bedingungen

26 Unterwegs im Netz
Oldtimer halben in Ludwigshafen aus.

30 Zu guter Letzt
Bus wirkt sehr entgegenkommend.



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

Wir sind Wiedereinsteiger*innen!



Dem öffentlichen Verkehr zu alter Stärke verhelfen

Es ist ein breites Bündnis, um die Fahrgastzahlen schnell wieder auf das Vorkrisenniveau zu bringen. Im Juli startete die Gemeinschaftskampagne #BesserWeiter. Jetzt legt sie nach. Das Motto: „Ich bin Wiedereinsteiger*in“. Bund, Länder, Kommunen und Verkehrsunternehmen werben um das Vertrauen in Busse und Bahnen sowie um die Rückkehr der Fahrgäste. Bei den Zahlen hat sich der erste positive Trend verfestigt. Mit Mund-Nasen-Bedeckung und ausreichend Abstand stellten die Partner ihre Gemeinschaftskampagne in Berlin vor (v. l. n. r.): Oliver Wolff (VDV), Jörg Sandvoß (DB Regio), Anke Rehlinger (Verkehrsministerin Saarland), Birgit Münster-Rendel (Magdeburger Verkehrsbetriebe), Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Timm Fuchs (Deutscher Städte- und Gemeindebund) und Burkhard Jung (Deutscher Städtetag). **Weitere Informationen und die neuen Kampagnenmotive finden Sie auf den folgenden Seiten.**

Ich bin Wieder-einsteiger!

Weil jetzt Teamgeist gefragt ist.

Stefan Kretzschmar

gemeinsam
#besserweiter



„Ich bin Wiedereinsteiger*in“ lautet das Motto. Dazu zeigen Prominente und Nichtprominente Gesicht – natürlich mit Maske. Zu den bekannten Bekennenden zählen die Moderatorin und Schauspielerin Collien Ulmen-Fernandes (siehe Titelbild), die Handballlegende Stefan Kretzschmar, der Musiker Wolfgang Niedecken sowie Moderator Matthias Killing (Fotos l. und o.). Hinzu kommen weitere Motive mit Fahrgästen, die wieder einsteigen.

Ansteckungsgefahr nicht erhöht

Neben der Imagepflege für Bus und Bahn informiert die Kampagne über die aktuelle Situation und Hygiene-Maßnahmen im ÖPNV. Auf besserweiter.de findet sich beispielsweise das Hygiene-ABC. Denn anders als vermutet ist das Ansteckungsrisiko mit dem Coronavirus in Bus und Bahn nicht höher als an anderen öffentlichen Orten. Zu diesem Ergebnis kommen Studien aus Österreich, Frankreich, Japan und den USA. Zu den wesentlichen Faktoren gehört, dass Fahrgäste in Bussen und Bahnen zeitlich meist nur kurz unterwegs sind und dabei kaum sprechen – vor allem, wenn sie allein reisen. Das ist entscheidend, denn das Coronavirus wird in erster Linie über Tröpfchen und Aerosole übertragen. Vor allem die Übertragung durch Aerosole in geschlossenen, von Frischluft abgeschnittenen Räumen stand zuletzt im Fokus der Wissenschaft. Da die Türen von Bussen und Bahnen an den Stationen und Haltestellen ständig beziehungsweise auch automatisch geöffnet werden, kommt es zu einem regelmäßigen Luftaustausch. Diesen unterstützen zusätzlich die Klimaanlage der Fahrzeuge, indem sie Frischluft von außen ansaugen. Gibt es keine Klimaanlage, gelangt Frischluft über Lüftungsgebläse, Türen, Fenster und Dachluken in das Fahrzeug. „In vielen Städten, jedoch regional unterschiedlich, unterstützen Klimaanlage mit einer Zufuhr von bis zu 100 Prozent Frischluft den permanenten Luftaustausch in den Fahrzeugen“, sagt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.

Neben der Durchlüftung trägt die Maskenpflicht im öffentlichen Personenverkehr dazu bei, das Infektionsrisiko effektiv zu vermindern – für die →

Mit Maske und viel frischer Luft

Nach Aufhebung der stärksten pandemiebedingten Beschränkungen haben die Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen wieder über 70 Prozent des Vorkrisenniveaus erreicht. Mit ihrer Gemeinschaftskampagne #BesserWeiter werben Bund, Länder, Kommunen und Verkehrsunternehmen um das Vertrauen der Fahrgäste und ihre Rückkehr. Jetzt geht die Kampagne in die nächste Phase. Das Motto: „Ich bin Wiedereinsteiger“.

Die Zahlen machen Mut, sind aber immer noch zu niedrig, um eine auskömmliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen und die Sektorziele beim Klimaschutz zu erreichen. Vor allem Fahrgäste, die häufig und regelmäßig mit Bus und Bahn fahren – die „Vielfahrer“ – sind zurück. Es fehlen jedoch weiterhin Studierende sowie Menschen, die in Kurzarbeit, im Homeoffice oder aufs Rad umgestiegen sind. Im Freizeit- und Veranstaltungsverkehr mangelt es an Anlässen, den ÖPNV zu nutzen. Zudem meiden etliche Pendler und Gelegenheitskunden den ÖPNV, weil sie ein vermeintlich höheres Ansteckungsrisiko befürchten. Insgesamt liegen die Fahrgastzahlen seit Juli zwischen etwa 70 und 80 Prozent des Vorjahresniveaus. Hier setzt die neue Phase der Kampagne #BesserWeiter an – mit namhafter Unterstützung.



Trägerinnen und Träger selbst und vor allem für andere. In Deutschland hält sich der weit überwiegende Teil der Fahrgäste an die Maskenpflicht. „Von daher sind für uns Aufklärung, Information und direkte Ansprache weiterhin die zentralen Maßnahmen, um das Tragen der Mund-Nasen-Bedeckungen in Bus und Bahn durchzusetzen“, erklärt Oliver Wolff. Auch gemeinsame Schwerpunktkontrollen von Verkehrsunternehmen und Verbänden zusammen mit Polizei und Ordnungsamt seien eine gute und bereits bewährte Maßnahme. „Diejenigen Fahrgäste, die sich trotzdem vehement verweigern, eine Maske zu tragen, verstoßen damit gegen die geltenden Corona-Schutzverordnungen der Länder und werden auf dieser Grundlage auch heute schon von der Beförderung ausgeschlossen.“ Eine explizite Änderung der Beförderungsbedingungen sei daher nicht notwendig.

Neben grundlegenden Maßnahmen für mehr Hygiene wie verkürzten Reinigungsintervallen, dem Aufstellen von Desinfektionsmittelspendern, dem Einbau von Trenn- und Schutzscheiben sowie einem verstärkten Fahrzeugeinsatz gibt es eine Reihe von neuartigen Methoden. Beispielsweise desinfiziert die Deutsche Bahn die Handläufe von Rolltreppen in den Bahnhöfen von Frankfurt am Main, Düsseldorf und Dresden durch die Bestrahlung mit UV-C-Licht. Antibakterielle und antivirale Oberflächenbeschichtungen testen DB Regio in Fahrzeugen der Busverkehr Rheinland und auch die Ruhrbahn in einigen ihrer Busse.

Neuer „Vertrauensindex Bus und Bahn“

Die Kampagne will es dabei genau wissen und ergänzt die Maßnahmen mit einer Marktforschung zum Thema Vertrauen in Bus und Bahn. Der dafür im zwei- bis dreiwöchigen Rhythmus ausgewiesene „Vertrauensindex Bus und Bahn“ stellt ein neues Trendbarometer für die Branche dar. Es geht darum zu erheben, welches Vertrauen der ÖPNV bei den (potenziellen) Fahrgästen genießt und wie es sich entwickelt. Der Ausgangswert zu Beginn der Erhebung Ende Juli von 47.24 Indexpunkten war zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe von „VDV Das Magazin“ noch nicht wieder erreicht, auch aufgrund externer Effekte wie dem allgemeinen Infektionsgeschehen nach der Urlaubszeit. Im Vergleich zu den Ergebnissen von Mitte August ist der Index Ende August/Anfang September von 44.01 auf 45.28 Punkte leicht gestiegen. Je größer der Wert, desto größer ist das Vertrauen in den Nahverkehr.

Weitere Infos zur Kampagne #BesserWeiter und zum aktuellen Vertrauensindex finden Sie unter: www.besserweiter.de

Mobilitätswende: Bus und Bahn bleiben die Treiber

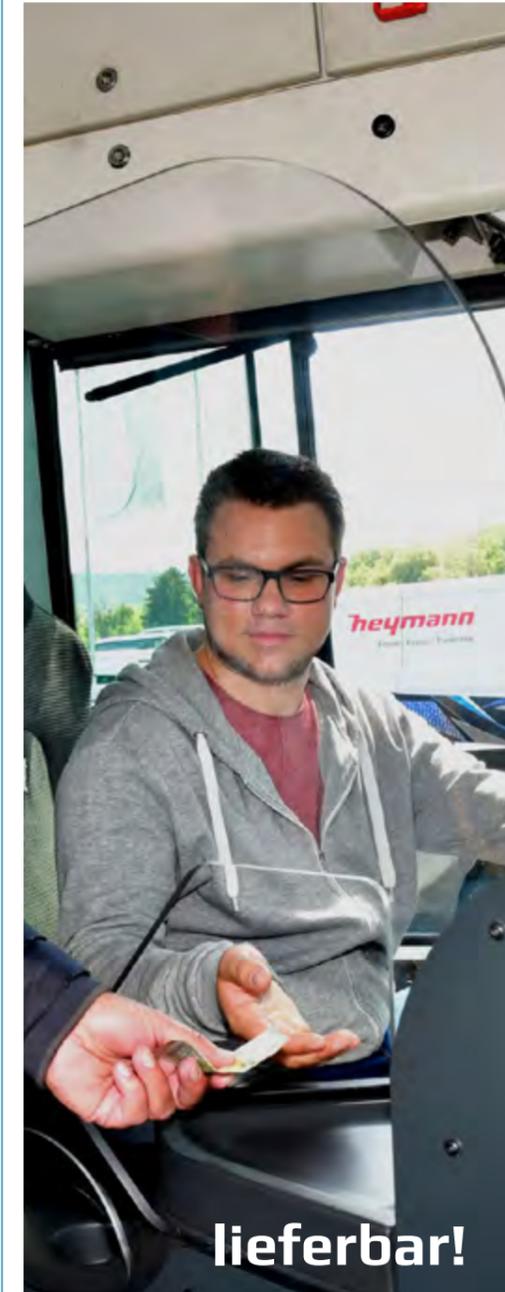


Auch unter Corona-Bedingungen ist die Mobilitätswende machbar. Dafür hat der VDV eine Agenda für die kommenden zehn Jahre vorgelegt. Der Titel ist Programm – „Kurs halten: Bus und Bahn bleiben Motor der Mobilitätswende“. Ziel ist es, die aufgrund der Pandemie zwischenzeitlich verlorenen Fahrgäste zurück- und neue hinzuzugewinnen, um die Mobilitätswende voranzutreiben. Das Autorenkollektiv, das sich aus Vertretern der Verkehrsunternehmen und Wissenschaftlern zusammensetzt, sieht dafür fünf Punkte, an denen ange-setzt werden muss: ÖPNV-Angebot, Infrastruktur, Finanzierung, Vernetzung und die Gestaltung der Planungsprozesse (siehe Grafik). Tim Dahlmann-Resing (Foto) spricht sich dabei für „harte, konkrete Ziele“ aus, so der Vorsitzende des Ausschusses für Planung im VDV: „Das kann ein fünf- oder zehnprozentiger Zuwachs des ÖPNV in einem bestimmten Zeitraum sein oder eine Stadt der Viertelstunde, in der alles, was man braucht,

innerhalb von 15 Minuten fußläufig erreichbar ist.“ Vorbildwirkung dabei haben Großstädte im In- und Ausland: Beispielsweise verfolgen München, Hamburg, Straßburg und Kopenhagen solche konkreten Ziele, an denen sie auch während der Pandemie festhalten – politische Beschlüsse, die untermauern, dass die Mobilitätswende ernstgenommen wird. Tim Dahlmann-Resing: „Wichtig ist die Messbarkeit von Zielen – beispielsweise ein stringenter Zehn-Minuten-Takt in städtischen Räumen oder jedes Jahr weniger Parkfläche für den Autoverkehr, wenn Platz für den Umweltverbund fehlt.“



Mehr Infos online unter: www.vdv.de/Mobilitaetswende und bit.ly/Kurs_halten



lieferbar!

Heymanns Fahrerschutz ...
... die kostengünstige Alternative zum provisorischen Spuckschutz. Wir fertigen Ihnen TÜV-geprüfte und eintragungsfähige Systeme aus Polycarbonat für viele Modelle in großer Stückzahl. Für das Produkt ist Designschutz beantragt.

56355 Nastätten | Industriestr. 21
Service-Nummer: 06772-93 78-0
Mail: busse-lkw@heymann.net



Mit der Zukunft verkuppelt

Zukunftstechnik in Vorstands-hand: Sabina Jeschke (l.) und Sigrid Nikutta präsentieren die Digitale Automatische Kupplung.

Digitaler, flexibler, effizienter: Der Schienengüterverkehr steht am Anfang einer neuen Ära. Nach und nach kommen Innovationen auf die Gleise – zunächst zur Erprobung. Dabei setzen die Unternehmen auf Kooperation. Wenn die Klimaschutzziele erreicht werden sollen, muss der Marktanteil des Schienengüterverkehrs von derzeit etwa 18 auf 25 Prozent steigen: eine Gemeinschaftsaufgabe von Unternehmen und Politik.

Güterwagen zu kuppeln, ist Schwerarbeit – und gefährlich. Zunächst muss ein Rangierer zwischen die Waggonen klettern, dann einen 20 Kilo schweren Bügel auf den Haken des anderen Wagens wuchten. Hinter dem Bügel dreht er dann an einem Schraubgewinde, um die Kupplung zu spannen. Außerdem müssen Bremsleitungen angeschlossen werden.



„Der Wagenpark muss sich einzelnen Gutarten anpassen, um Kunden für die Schiene zu begeistern.“

Dr. Heiko Fischer, Vorstandsvorsitzender VTG AG

„Digitale Revolution“

Wie die Zukunft aussieht, hat die Deutsche Bahn auf dem Gelände von DB Systemtechnik im westfälischen Minden demonstriert. Die Bahntochter DB Cargo hat Waggonen teilweise mit einer Digitalen Automati-

schon Kupplung (DAK) ausgerüstet. Die DAK verbindet die Wagen mechanisch miteinander sowie die Luftleitungen für die Bremse und eine Strom- und Datenbusleitung. Alles automatisch und ohne Handarbeit. „Die DAK öffnet die Tür zu einer umfassenden Automatisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs“, sagt Prof. Dr. Sabina Jeschke, DB-Vorstand für Digitalisierung und Technik: „Die Einführung der DAK bedeutet deshalb eine digitale Revolution für den Güterverkehr auf der Schiene.“ Güterzüge zusammenzustellen, wird mit der DAK wesentlich schneller und einfacher. „Das stärkt besonders den Einzelwagenverkehr als grüne Alternative zum Lkw“, betont Dr. Sigrid Nikutta, DB-Vorstand Güterverkehr und Vorstandsvorsitzende DB Cargo: „Güter auf der Schiene zu transportieren, ist der einfachste Weg, das Klima zu schützen.“ Im Rahmen des bis Ende 2022 laufenden Forschungsprojekts wird die DAK unter anderem in einem Testzug samt Alltagsbetrieb in den Rangierbahnhöfen erprobt. Mit 13 Millionen Euro finanziert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) diesen Test. Beteiligt ist ein Konsortium von sechs Unternehmen. Neben der DB und DB Cargo sind dies die schweizerischen und die österreichischen Güterbahnen SBB Cargo und Rail



Mit den multifunktionalen Güterwagen der Zukunft wollen DB und VTG mehr Verkehr auf die Schiene holen. Die Bauteile der modular gestalteten Tragwagen (Foto r.) sind nicht verschweißt, sondern mit Bolzen verschraubt.



AKTUELL

Cargo Austria sowie die Wagenhalter Ermewa, GATX Rail Europe und VTG. Ihr Ziel lautet: europaweite Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung.

Zudem sollen neue Tragwagen, die nach dem Baukastenprinzip konfiguriert und mit einer passenden Ladeinheit bestückt werden können, dem Schienengüterverkehr zu mehr Flexibilität und einer höheren Produktivität verhelfen. Entwickelt wurde das Wagensystem von DB Cargo und Europas größtem Waggonvermieter, der VTG AG. „Jetzt haben wir die Flexibilität, mit geringem Aufwand von einem Gut auf das andere zu wechseln“, sagt DB-Vorstand Sigrid Nikutta. Das System basiert auf einer in der Länge variablen Plattform. Die einzelnen Bauteile sind nicht verschweißt,

sondern werden mit schraubbaren Bolzen zusammengehalten. Auf diese Weise kann der Wagen innerhalb von wenigen Tagen umgebaut werden. Außerdem erlaubt das optimierte Gewicht der Tragwagen eine höhere Zuladung. Dr. Heiko Fischer, Vorstandsvorsitzender der VTG, erläutert, dass bei der Entwicklung der Wagen die Anforderungen der Verloader im Mittelpunkt standen: „Der Wagenpark muss sich den einzelnen Gutarten anpassen, um Kunden für die Schiene zu begeistern.“ Beide Unternehmen streben nun die Zulassung innerhalb des ersten Quartals 2021 an. Zudem will DB Cargo seine Triebfahrzeugflotte modernisieren und beschafft bis zu 400 sogenannte Zweikraftlokomotiven für den Strecken- und Rangierdienst. Die Loks können sowohl elektrisch als auch mit Diesel fahren.

ANZEIGE



Die Zukunft der Mobilität gestalten Voith Electrical Drive System

Leise, zuverlässig und leistungsstark! In der heutigen schnelllebigen Welt werden effiziente Verkehrsmittel immer wichtiger. Wir haben für alle Arten von Stadtbussen das perfekte Antriebssystem entwickelt: das Voith Electrical Drive System.

voith.com/ElectricalDriveSystem

VOITH
Inspiring Technology
for Generations



VDV begrüßt nationale Wasserstoffstrategie

Die nationale Wasserstoffstrategie der Bundesregierung ist auf dem Weg: Sie soll unter anderem zu einer Absenkung der CO₂-Emissionen im Verkehr beitragen. Dabei setzt die Strategie vor allem auf Wasserstoff, der auf Basis erneuerbarer Energien CO₂-frei hergestellt wird. Der VDV begrüßt den Ansatz, eine technologieoffene Politik zu verfolgen, und sieht erhebliches Potenzial beim verstärkten Einsatz neuer Energieträger. Antriebe, die auf Wasserstoff basieren, weisen höhere Reichweiten auf und sind unabhängiger von knappen Ressourcen. „Wir brauchen für die Antriebswende einen Mix aus verschiedenen umweltfreundlichen und emissionsarmen Technologien“, erläutert Werner Overkamp, VDV-Vizepräsident für den Bereich Bus: „Denn der tatsächliche Einsatz vor Ort hängt von der Region, der Flottengröße und dem Bedienbereich ab.“ Neben dem Bus gibt

es auch im Eisenbahnverkehr geeignete Einsatzmöglichkeiten – vor allem auf nichtelektrifizierten Strecken.

Derzeit steht die Branche vor allem vor der Herausforderung, dass die Zahl der Hersteller von wasserstoffbetriebenen Bussen sehr gering ist und viele Systemkomponenten nicht ausgereift sind. Ferner sind Linienbusse mit alternativen Antrieben in der Beschaffung nach wie vor vergleichsweise teuer.

Zur Umsetzung der nationalen Wasserstoffstrategie werden sieben Milliarden Euro für den Markthochlauf von Wasserstofftechnologien in Deutschland sowie zwei Milliarden Euro für internationale Partnerschaften bereitgestellt. Werner Overkamp: „Bei den weiteren Beratungen kommt es nun darauf an, dass die Förderkataloge auch für Busse, Bahnen und deren Infrastrukturen geöffnet werden.“

Klimaschutzziele werden nur mit ETCS erreicht

Nur mit dem flächendeckenden Einsatz des europäischen Zugbeeinflussungssystems ETCS (Foto) kann die Eisenbahn langfristig und deutlich ihre Produktivität steigern. Das verdeutlichte Joachim Berends, VDV-Vizepräsident für den Bereich Schienengüterverkehr, bei der Vorstellung des neuen VDV-Positionspapiers „Modernisierung des deutschen Eisenbahnnetzes durch Digitalisierung und ETCS-Ausrüstung“. „Alle Netze müssen ausgerüstet werden, sowohl die bundeseigenen als auch die der nichtbundeseigenen Eisenbahnen“, so Berends. Der Bund sei gefordert, den Wettbewerb und die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu sichern. „Dafür muss er die Kosten für die Nachrüstung von Fahrzeugen, für die Ausrüstung von Neufahrzeugen und der Infrastruktur in einem Finanzierungsprogramm übernehmen.“ Andernfalls könnten der nötige Kapazitätsausbau im Schienengüter- und Personenverkehr und die Klimaschutzziele nicht erreicht werden.



Das VDV-Positionspapier zum Thema ETCS steht auf vdv.de/positionen bereit. Der Themenbereich Zukunft Schiene befindet sich unter vdv.de/ZukunftSchiene.



VDV – Elektrobuskonferenz und Fachmesse

Mobilität der Zukunft

2./3. Februar 2021 · Estrel Hotel Berlin

- Politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen
- Anforderungen an Einführung von E-Mobilität
- Erfahrungsberichte aus den Unternehmen
- Depotgestaltung und Lademanagement
- Batterieentwicklung und Energieversorgung
- Mitarbeiterschulung



Tramausbau:

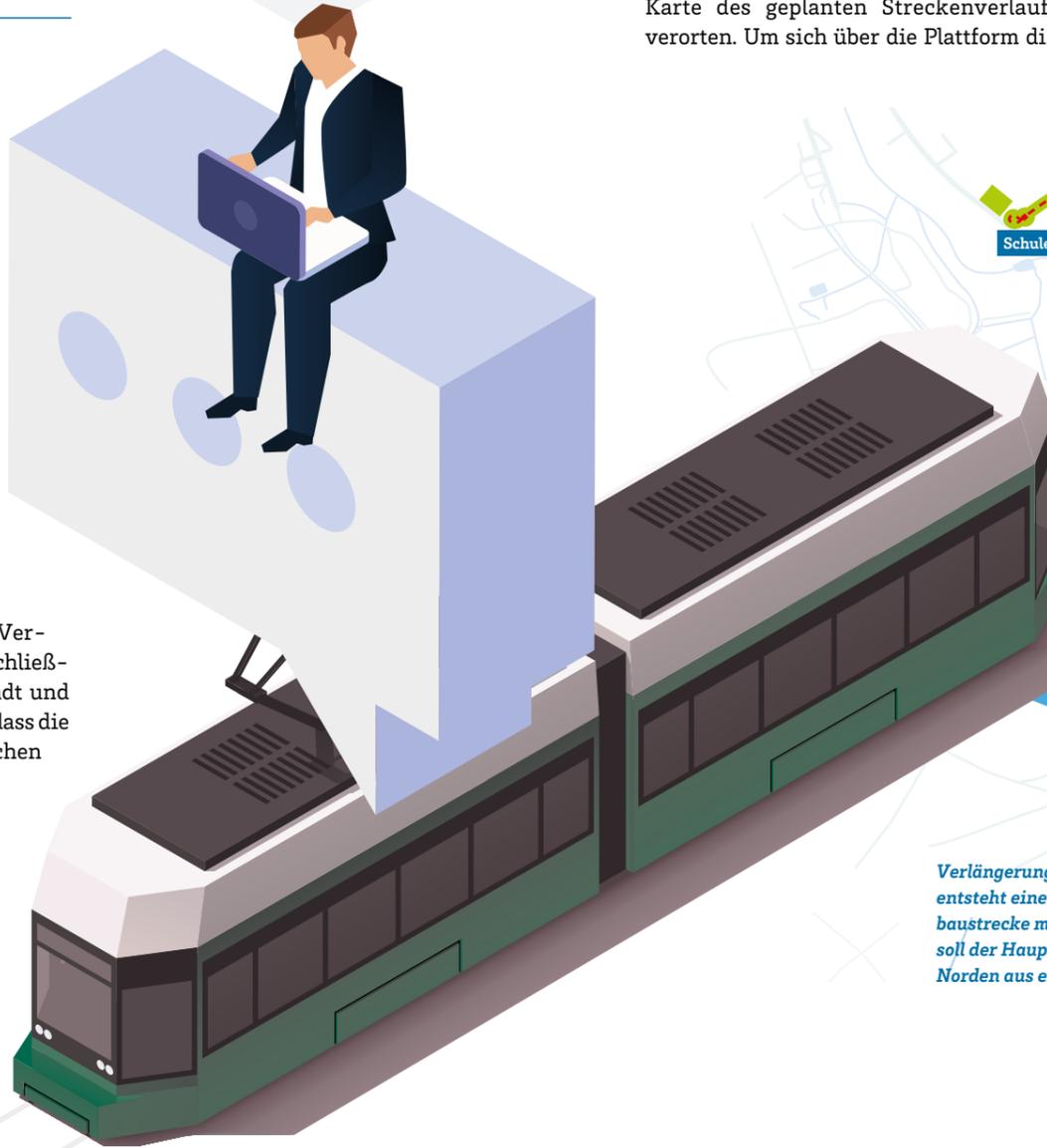
Potsdam beteiligt Anwohner digital

Der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur stößt auf breitere Akzeptanz, wenn die Verantwortlichen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern an einem Strang ziehen. In Potsdam konnte die Öffentlichkeit beim Projekt Tram 96 jedoch zunächst nicht wie geplant beteiligt werden – wegen Corona. Deswegen setzten die brandenburgische Landeshauptstadt und die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH auf ein Onlineverfahren.

Potsdam wächst rasant: Im nördlich der Innenstadt gelegenen Krampnitz entsteht auf einem ehemaligen Kasernengelände ein neues Wohnviertel. Bis zu 10.000 Menschen werden hier ein neues Zuhause finden. Angebunden werden soll das neue Quartier über eine leistungsfähige Straßenbahn. Das Nahverkehrskonzept sieht als wesentliche Maßnahme die Verlängerung der Tram 96 vom derzeitigen Endpunkt Campus Jungfernsee über Krampnitz nach Fahrland vor – unter anderem, um die schon jetzt stark befahrenen Straßen der Landeshauptstadt zu entlasten. Voraussichtlich ab 2029 können die Potsdamerinnen und Potsdamer per Tram in gut 25 Minuten zum Hauptbahnhof kommen – schnell, ohne Stau und umweltfreundlich. Dafür wird eine rund sieben Kilometer lange zweigleisige Strecke mit elf Haltestellen gebaut.

Um die Menschen entlang der Neubaustrecke über den Stand der Planungen zu informieren und Fragen zu beantworten, waren Bürgerinformatio-

nen in den Ortsteilen Fahrland und Neu Fahrland anberaunt. Ein Onlinedialog auf der Projektwebseite tram96.de sollte diese Veranstaltungen ergänzen. Dann kam Corona, aufgrund der Kontaktbeschränkungen mussten die Termine verschoben werden. „Uns war jedoch wichtig, alle Interessengruppen zu erreichen und einen Weg zu finden, sie zu beteiligen“, erläutert Sarah Böhm, Marketingleiterin bei der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH. Schließlich wollten die Landeshauptstadt und das Unternehmen sicherstellen, dass die Öffentlichkeit nach den rechtlichen Vorgaben auch während der Pandemie frühzeitig eingebunden werden kann. Somit erhielt die digitale Bürgerbeteiligung einen höheren



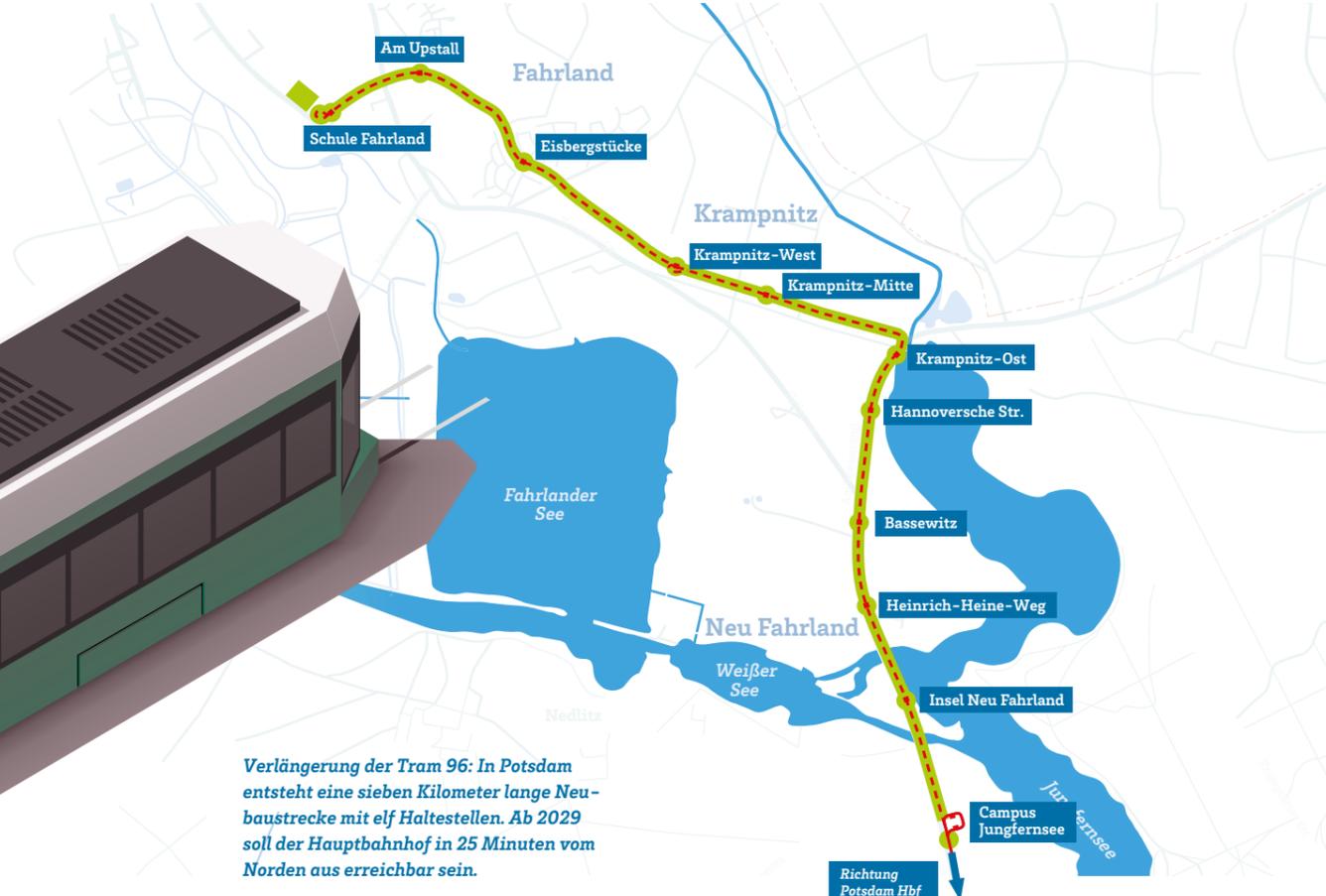
Stellenwert. „Nun kam es darauf an, die aktuellen Planungsüberlegungen auch ohne Präsenzveranstaltungen möglichst konkret und verständlich aufzubereiten“, sagt Sarah Böhm. Dazu wurden für die Projektwebseite ein Erklärfilm und zwei ausführliche Videos produziert, in denen die Planer der Stadt Potsdam und der ViP den aktuellen Stand und die weiteren Schritte erläutern.

Insgesamt neun Wochen lang brachten die Bürgerinnen und Bürger ihre Vorschläge und Ansichten ein, traten miteinander in den Meinungs austausch, kommentierten ihre Anregungen und ergänzten sie. Verteilt auf fünf Themengebiete – Streckenverlauf; Natur und Umwelt; Verkehr, Querungen und Sicherheit; Haltestellen und Angebot; Hinweise zum Bauverlauf. Dabei konnten die Teilnehmenden ihre Beiträge direkt auf einer Karte des geplanten Streckenverlaufs verorten. Um sich über die Plattform di-

gital auszutauschen, mussten sich die Nutzer lediglich registrieren beziehungsweise anmelden und das in zwei Schritten bestätigen. Dadurch wurde erreicht, dass Nutzerinnen und Nutzer ihre eigene Mailadresse verwenden und elektronische Postfächer nicht durch unbefugte Dritte oder sogenannte Bots – Computerprogramme, die automatisch Texte schreiben und posten – missbraucht werden konnten. „Wir haben dieses Verfahren gewählt, um allen Beteiligten eine möglichst hohe Sicherheit zu gewährleisten und vor allem auch um authentische Beiträge sicherzustellen, was für die Auswertung und den gesamten Beteiligungsprozess von großer Bedeutung ist“, erläutert Sarah Böhm. Wer sich nicht registrieren wollte oder nicht über die technischen Voraussetzungen verfügte, konnte per Telefon, Brief und E-Mail Kontakt aufnehmen. „So haben wir sichergestellt, dass sich möglichst viele Menschen beteiligen konnten –>

„Uns war wichtig, alle Interessengruppen zu erreichen und einen Weg zu finden, sie zu beteiligen.“

Sarah Böhm, Marketingleiterin ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH



Verlängerung der Tram 96: In Potsdam entsteht eine sieben Kilometer lange Neubaustrecke mit elf Haltestellen. Ab 2029 soll der Hauptbahnhof in 25 Minuten vom Norden aus erreichbar sein.



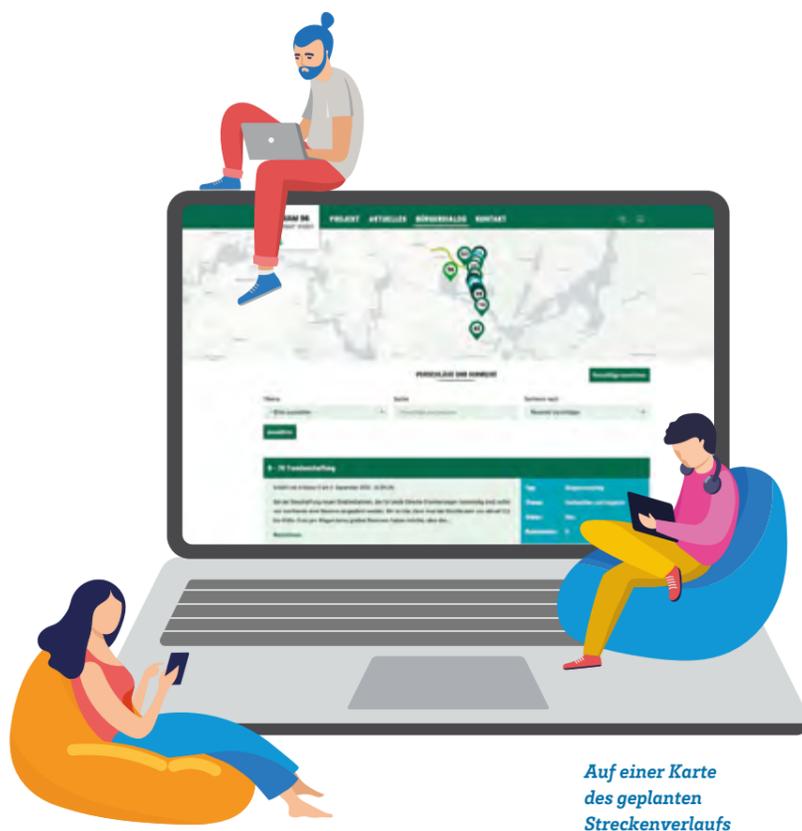
„In Zeiten von Kontaktbeschränkungen gehen wir davon aus, dass Beteiligungsprozesse verstärkt in den digitalen Raum überführt werden müssen.“

Jörg Müller,
Geschäftsführer Lots* Gesellschaft für verändernde Kommunikation mbH

unabhängig von Zeit und Ort“, erklärt Sarah Böhm die Vorteile des Onlineverfahrens. „Das Beispiel zeigt, wie die Verantwortlichen vor Ort aus der Not eine Tugend gemacht und das rechtlich und gesellschaftlich wichtige Beteiligungsverfahren im digitalen Raum abgebildet haben - mit höchsten Maßstäben an Sicherheit, Transparenz und Information“, sagt Dr. Jan Schilling, VDV-Geschäftsführer ÖPNV: „Ich bin überzeugt, dass diese Form der Beteiligung auch nach Corona bundesweit einen festen Platz einnehmen wird, denn die Vorteile liegen auf der Hand.“

„In Zeiten von Kontaktbeschränkungen gehen wir davon aus, dass Beteiligungsprozesse verstärkt in den digitalen Raum überführt werden müssen“, sagt auch Jörg Müller. Er ist Geschäftsführer der Agentur Lots* mit Sitz in Leipzig. Bei dem auf Veränderungskommunikation spezialisierten Unternehmen haben sich die Potsdamer Verantwortlichen Unterstützung von außen geholt - etwa als es darum ging, die digitale Bürgerbeteiligung vorzubereiten, zu begleiten und zu moderieren. Damit die Diskussionen fair und sachlich verlaufen, wurden Verhaltensregeln aufgestellt und deren Einhaltung überprüft. „Das Verfahren ist kein Live-Format“, erläutert Jörg Müller: „Auf eine Frage gibt es nicht direkt eine Antwort.“ Deshalb konnte es vorkommen, dass Beiträge mit einer Verzögerung von bis zu einem Tag erschienen.

Nach etwa zweieinhalb Monaten ging das Beteiligungsverfahren am 20. September zu Ende. Nun werten die Planer die Vorschläge und Hinweise aus. „Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer denken in ihren Beiträgen über die Tramerweiterung hinaus und haben teils visionäre Lösungsansätze eingebracht“, berichtet Sarah Böhm. „Die angesprochenen Konfliktpunkte hatten wir auch erwartet.“ Am Ende gab es 89 Vorschläge und Hinweise sowie 128 Kommentare. „Wir freuen uns darüber, dass



Auf einer Karte des geplanten Streckenverlaufs konnten die Teilnehmenden ihre Beiträge direkt verorten.

das Onlineverfahren so gut angenommen wurde“, sagt die ViP-Marketingleiterin: „Es fand eine rege Beteiligung statt, und der Dialog verlief insgesamt sehr sachlich.“ Die Transparenz bleibt gewahrt: Nun wird eine Dokumentation zur Auswertung der Hinweise und Vorschläge erstellt, welche im weiteren Planungsverfahren berücksichtigt und welche nicht weiterverfolgt werden können. Ab Herbst soll diese Doku ebenfalls auf der Projektwebseite veröffentlicht werden. Außerdem soll es analog weitergehen. „Wir hoffen, dass wir im Spätherbst die Bürgerinformationen als Präsenzveranstaltungen nachholen können“, erklärt Sarah Böhm: „Vorausgesetzt, der Verlauf der Pandemie lässt es zu.“

➔ Mehr Infos über das Ausbaurvorhaben und die Onlinebeteiligung finden Sie unter: www.tram96.de



Bereit für die Zukunft des öffentlichen Personenverkehrs?

NEUER TERMIN



Intelligent Urban Transport Systems

1.-3. Dezember 2020

Messe Karlsruhe

+++ Digitale Transformation +++ Covid-19 +++ Verkehrsplanung +++ Fahrgastinformation +++ Personalmanagement +++ Verkehrswende +++ E-Mobilität +++ Nachhaltigkeit +++ Fahrgastvertrauen +++ Sicherheit +++ Zahlungsmanagement +++ Mobility-as-a-Service +++ Künstliche Intelligenz +++ Regulierung +++

- 270 Aussteller vor Ort
- 28.000 m² Ausstellungsfläche + zusätzlich 12.500 m² Konferenzfläche
- Geprüftes **Schutz- und Sicherheitskonzept**
- Treffen Sie Ihre kompetenten Ansprechpartner: **persönlich UND digital**

Jetzt kostenfreies Fachmesse-Ticket sichern! www.it-trans.org/de/tickets

PROMOTIONCODE: IT-TRANS2020_VDV-MAGAZIN



Sechs Unternehmen schreiben Tram-Trains aus



So sollen sie aussehen: Die ersten Tram-Trains aus dem gemeinsamen Großauftrag kommen 2024 auf die Schiene – hier eine Visualisierung.

Das gab es so noch nie: Sechs Verkehrsunternehmen aus Deutschland und Österreich haben gemeinsam 504 Tram-Trains ausgeschrieben. Die Fahrzeuge verfügen über zwei Stromsysteme und können das Netz von Straßen- und „großen“ Eisenbahnen nutzen.

Umsteigefrei aus der Region direkt in die Innenstädte: Das ermöglichen die Tram-Trains. Die Erfindung stammt aus Karlsruhe, und sie hat national und international Nachahmer gefunden – etwa in Chemnitz, Kassel und Sheffield. Dieses attraktive Verkehrsmittel setzt nun seine Erfolgsgeschichte fort. Sechs deutschsprachige Verkehrsunternehmen haben ge-



„Ich bin froh und erleichtert, dass unsere dreijährige gemeinsame Arbeit nun Früchte trägt.“

Ascan Egerer, techn. Geschäftsführer der Albtal-Verkehrsgesellschaft und der Verkehrsbetriebe Karlsruhe

meinsam 504 Regionalstadtbahnen ausgeschrieben. Vom gemeinsamen Großeinkauf nebst dazugehöriger Wartung und Instandhaltung im geschätzten Wert von insgesamt circa vier Milliarden Euro versprechen sich die Verkehrsunternehmen erhebliche Einsparungen. Neben der Entwicklung, Produktion und Zulassung der Fahrzeuge umfasst die Ausschreibung auch einen bis zu 32 Jahre laufenden Instandhaltungsvertrag mit dem Hersteller.

Auf diese Weise soll gewährleistet werden, dass der Hersteller über die Dauer der voraussichtlichen Laufzeit seiner Fahrzeuge für deren Instandhaltung verantwortlich ist und damit

eine dauerhaft gute Qualität und Verfügbarkeit gewährleistet werden kann. Die Ausschreibung ist das Ergebnis eines VDV-Projekts. Drei Jahre lang haben die Beteiligten im VDV-Unterausschuss „Regionalstadtbahnen“ daran gearbeitet – auch im Dialog mit den Herstellern. „Das ist ein nie dagewesenes Projekt, auf das wir alle stolz sein können. Ich bin froh und erleichtert, dass unsere dreijährige gemeinsame Arbeit nun Früchte trägt“, betont Ascan Egerer, technischer Geschäftsführer der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) und der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK).

Neben den beiden Karlsruher Unternehmen VBK und AVG, bei denen die

Projektleitung liegt, setzt sich der Kreis der beteiligten Partner aus den Unternehmen Saarbahn Netz und Schiene Oberösterreich sowie dem Land Salzburg und dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zusammen. Durch ihre gemeinsame Großbestellung wollen sie bis zu eine Million Euro pro Fahrzeug einsparen. „Das war von Anfang an die Zielsetzung, um die Tram-Trains im Vergleich zu günstigeren Vollbahntriebzügen wettbewerbstauglich zu halten, und daran haben wir auch festgehalten“, erklärt Gesamtprojektleiter Thorsten Erlenkötter von den VBK. Der Dialog mit namhaften Schienenfahrzeugherstellern im Rahmen des Projekts habe gezeigt, dass zum einen die gewünschte deutliche Einsparung für alle Partner möglich ist und dass zum anderen „die Forderungen unseres technischen Lastenhefts vom Hersteller auch tatsächlich umgesetzt werden können“, so Thorsten Erlenkötter.

Standard spart Kosten

Ein wesentlicher Einsparungspunkt ist, dass es eine Standardkonstruktion geben wird, deren Entwicklungs- und Zulassungskosten sich die Partner teilen. Zudem sollen fünf Varianten des Fahrzeugs produziert werden, die

spezifische Anforderungen der Betreiber erfüllen – etwa an Einstiegshöhe, Lackierung und Einsatzort.

Die Auslieferung der Bahnen folgt einem festen Plan und erstreckt sich über insgesamt zehn Jahre. Die ersten vier Vorserienfahrzeuge gehen im Juli 2024 an die Saarbahn, die die Basisvariante kauft und in die Jahre gekommene Tram-Trains austauscht. Die anderen Partner stellen andere Anforderungen. So benötigen die VBK etwa ein Ein-system-Einrichtungsfahrzeug für den Innenstadt-Tram-Verkehr und das Land Salzburg für die Salzburger Lokalbahn eine Version, die nur unter 750 Volt beziehungsweise 1.000 Volt Gleichspannung fahren kann. Die AVG und der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, deren Fahrzeuge vom auftraggebenden Land Baden-Württemberg über die Schienenfahrzeuggesellschaft Baden-Württemberg (SFBW) beschafft werden, bekommen Fahrzeuge mit Toiletten. Die Schiene Oberösterreich will damit nur einen Teil ihrer Fahrzeuge ausstatten.

„Eine Million Euro Einsparung pro Fahrzeug – das war von Anfang an die Zielsetzung, um die Tram-Trains im Vergleich zu günstigen Vollbahntriebzügen wettbewerbstauglich zu halten.“



Thorsten Erlenkötter, Gesamtprojektleiter

Bereits seit Jahrzehnten betreiben die Saarbahn und die AVG erfolgreich ein Regionalstadtbahnssystem. Von diesen Erfahrungen können die vier anderen Betreiber profitieren, denn sie wollen solche Verbindungen zwischen Stadt und Region erst noch einführen. „Der Erfahrungsaustausch war auch ein wesentliches Ziel unseres gemeinsamen Projekts“, erläutert Martin Schmitz, Geschäftsführer Technik beim VDV: „Das Schöne an unserer Branche ist: Wir sind keine Konkurrenten, sondern haben alle das gemeinsame Ziel, möglichst viele Menschen zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zu überzeugen.“ Dazu brauche es attraktive Angebote, wie die Tram-Train-Systeme in Karlsruhe und Saarbrücken zeigen, so Martin Schmitz. Ascan Egerer von AVG und VBK freut sich auf die Resonanz: „Jetzt sind wir sehr gespannt auf die Angebote.“



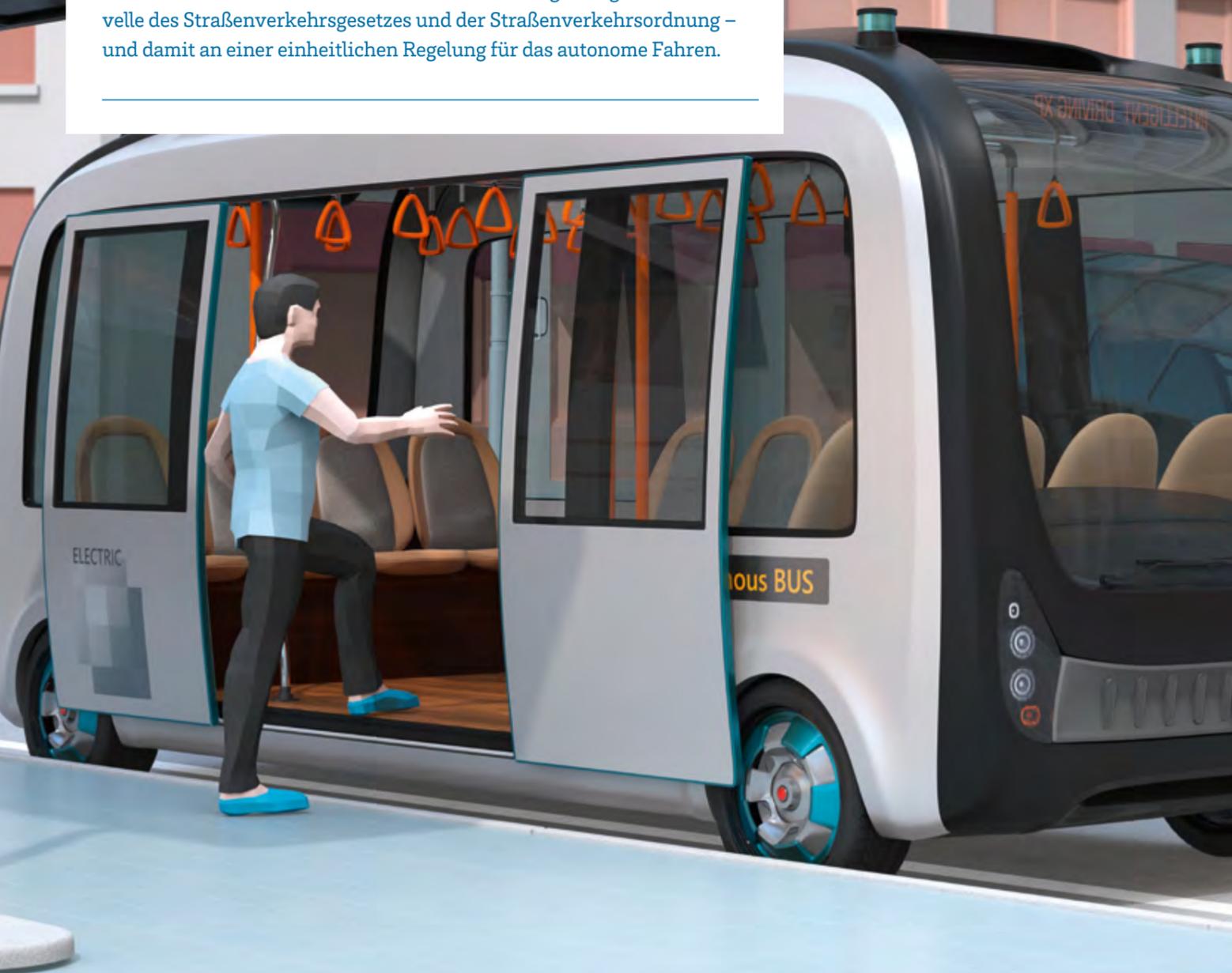
Bei der Unterzeichnung des Kooperationsvertrags im März 2019 präsentierten (v. l.) Karlsruhes OB Frank Mentrup, Carsten Strähle (Erms-Neckar-Bahn), Dr. Alexander Pischon (AVG), Ulrich Weber (VDV), Projektleiter Thorsten Erlenkötter, Mathias Korda (VMS), Peter Edlinger (Saarbahn) und Ascan Egerer (AVG) das Modell des Standardfahrzeugs.

Umsteigefrei zwischen Stadt und Land: Die Tram-Trains der neuesten Generation (Foto l.) werden die Erfolgsgeschichte ihrer Vorgänger (r.) – hier eine Bahn der AVG – fortsetzen und sogar noch ausweiten.



Ein Rahmen für die Autonomen

Besseres Angebot, weniger Schadstoffe, weniger Flächenverbrauch, weniger Unfälle: Diese Hoffnungen werden an selbstfahrende Verkehrsmittel geknüpft. Ohne intelligente Regulierung können autonome Fahrzeuge jedoch unerwünschte Nebeneffekte mit sich bringen – in Form neuer Verkehre, zusätzlichen Platzbedarfs und Gestaltungsproblemen bei den Kommunen. Derzeit arbeitet die Bundesregierung an einer Novelle des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung – und damit an einer einheitlichen Regelung für das autonome Fahren.



Autonomes Fahren bietet die Chance, neue öffentliche Mobilitätsangebote dort zu schaffen, wo sie derzeit noch fehlen oder wo sie sich momentan nicht rechnen. Die ursprünglich für die Automobilindustrie geplante Revolution bringt auch zusehends disruptives Potenzial für den öffentlichen Verkehr mit sich. Während es beim Thema Automatisierung und Vernetzung lange Zeit beispielsweise um Assistenzsysteme für Autos ging, verfolgte die Verkehrsbranche bei dieser Entwicklung ihren eigenen Ansatz – und hat einem passenderen, öffentlichen Mobilitätsansatz zum autonomen Fahren den Weg geebnet.

Ihre Stärken können die vollautomatischen und fahrerlosen Verkehrsträger beispielsweise in Wohngebieten und in den Vorstädten als Zubringer im Linienbetrieb ausspielen. Auf bundesweit mehr als 40 digitalen Testfeldern erproben Verkehrsunternehmen zusammen mit Partnern aus Industrie und Forschung die neue Technologie. Bisher immer an Bord der Testfahrzeuge: Personal, das notfalls eingreifen kann. Genehmigt wurden die Pilotprojekte bislang auf der Basis von Einzelbetriebserlaubnissen und Ausnahmeregelungen. „Aus verkehrlicher Sicht sind die bisherigen Versuche noch sehr eingeschränkt, da sie sehr langsam und eigentlich nur assistiert mit dem Mensch als Rückfallebene funktionieren. Neben der notwendigen technischen Entwicklung liegt aktuell das Problem auch im Straßenverkehrs- und Zulassungsrecht, welches fahrerloses Fahren noch für unzulässig hält“, erklärt Martin Schmitz, Geschäftsführer Technik beim VDV. Derzeit arbeitet die Bundesregierung an einer Novelle des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung – und damit an einem einheitlichen Rechtsrahmen. Mit dem Regelungsvorhaben „Autonomes Fahren in festgelegten Betriebsbereichen“ ist auch die Umsetzung von fahrerlosen Mobilitätskonzepten verbunden. „Die Regulierung des autonomen Fahrens in diesen festgelegten Bereichen wie auf automatisierten Betriebshöfen, bei der fahrerlosen Bedienung der letzten Meile oder in

Wohnquartieren wird einen weiteren Meilenstein für die Innovations- und Zukunftsfähigkeit Deutschlands bedeuten“, ist sich Martin Schmitz sicher. Der VDV erstellt als Branchenverband dazu ein Positionspapier mit Vorschlägen für eine künftige Regulierung.

Martin Schmitz,
Geschäftsführer Technik beim VDV



Thema aus Sicht des Nahverkehrs denken

Für einen konstruktiven Willen zur Regelung und mehr Mut zu Pilotprojekten, um die Verkehrswende einzuleiten und die Klimaschutzziele zu erreichen, warb der VDV auch auf einem Symposium zum autonomen Fahren. Eingeladen hatte die VDV-Landesgruppe Südwest. „Autonomes Fahren muss vom Zentrum des Umweltverbundes – dem öffentlichen Nahverkehr – her gedacht werden“, sagte der Landesgruppenvorsitzende Uwe Hiltmann. Den Verkehrsunternehmen und den Kommunen komme damit eine gestaltende und steuernde Rolle zu. Auf der Veranstaltung, die unter der Schirmherrschaft des rheinland-pfälzischen Verkehrsministers Dr. Volker Wissing stand, wurde mehrfach betont, was das autonome Fahren für die öffentliche Mobilität und die Logistik von morgen leisten könne – wenn es in eine weitreichende Mobilitätsstrategie eingebettet ist. „Die Automatisierung des Straßenverkehrs eröffnet neue Möglichkeiten, den Anforderungen nach Mobilität mit höherem Komfort, mehr Flexibilität →



Gruppenbild mit Emma² (v. l. n. r.): Marie-Theres Wölki (VDV Südwest), Daniela Schmitt (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Rheinland-Pfalz), Steffen Bilger (BMVI) und Dr. Thorsten Bieker (VDV Südwest) am Rande des Symposiums zum autonomen Fahren in Ludwigshafen

und perspektivisch vor allem auch mehr Sicherheit bei geringeren Kosten gerecht zu werden", sagte die rheinland-pfälzische Wirtschaftsstaatssekretärin Daniela Schmitt. Steffen Bilger, parlamentarischer Staatssekretär im BMVI, erläuterte, dass sein Ministerium die Entwicklung und Erforschung des autonomen Fahrens mit Fördergeldern vorantreibt. Deutschland sei ein Hochtechnologieland und bei den Entwicklungen im Bereich der autonomen Mobilität und der dafür notwendigen digitalen Infrastruktur bereits weit vorne.

Auch das neueste Förderprojekt des Landes Rheinland-Pfalz war auf dem Symposium vertreten. Mit „Emma²“ konnten die Teilnehmenden eine autonome

Runde auf dem Ludwigshafener Theaterplatz drehen. Seit Ende September fährt der Shuttle auf dem Gelände der Mainzer Universität. Zudem wurde im Bereich Logistik in den vergangenen Jahren viel Entwicklungsarbeit geleistet. BASF hat unter anderem mit vollautomatischen Förderfahrzeugen die Logistik am Standort Ludwigshafen optimiert – eine Weltneuheit, die gemeinsam mit der VDL-Gruppe entwickelt worden ist.



Das Positionspapier des VDV wird hier bereitstehen: www.vdv.de/positionen



DREI FRAGEN AN

Über die Anforderungen an einen Rechtsrahmen für das autonome Fahren sprach „VDV Das Magazin“ mit Emanuele Leonetti (Foto), wissenschaftlicher Mitarbeiter beim VDV.

Herr Leonetti, für das autonome Fahren haben die technischen Dienste und die Länder in den vergangenen Monaten eine

erste Genehmigungspraxis entwickelt, aber es gibt noch keinen echten Regelbetrieb. Woran liegt das?

» Emanuele Leonetti: Für fahrerlose und vollautomatisierte Fahrzeuge fehlt es an harmonisierten Genehmigungs- und Zulassungsvorschriften. Das stellt die Betreiber und die Behörden bei jedem Projekt vor neue große Herausforderungen. Benötigt wird ein Rechtsrahmen, der innovativ ist und zudem den Betreibern und vor allem den Behörden ausreichend Planungs- und Rechtssicherheit gibt. Automatisiert geht schon vieles, doch gerade für den Ausbau öffentlicher Nahverkehrsangebote in betriebswirtschaftlich „schwierigen“ Szenarien muss es auch fahrerlos gehen – und genau dieses sogenannte fahrerlose Fahren ist noch nicht zulässig. Deswegen fordern wir eine sichere, fahrerlose Automatisierungsstufe für den öffentlichen Verkehr.

Wie könnte eine Lösung aussehen?

» Beispielsweise müssen die Anforderungen, wie fahrerlose Systeme gestaltet und betrieben werden sollen, verbindlich definiert werden. Zudem sollte das Genehmigungs-Know-how zentralisiert werden. Bis wir auf europäischer Ebene so weit sind, brauchen wir eine nationale Lösung, um autonomes Fahren zuzulassen. Wir können uns hierbei eine Art gestufte nationale Rahmengesetzgebung vorstellen: Für Kraftfahrzeuge – auch Shuttles und Kleinbusse – mit autonomen Fahrfunktionen braucht es eine zentrale „Betriebslaubnis“. Sprich, der Gesetzgeber muss verbindliche technische Mindestanforderungen an die Fahrzeuge und deren Funktionen stellen, auf deren Basis die Hersteller die Fahrzeuge dann in Verkehr

bringen können. Der Hersteller definiert dann wiederum konkrete Vorgaben an den Betrieb, also die Einsatzparameter wie Geschwindigkeit und Umgebung. Schließlich sind die Länder gefordert, entsprechende Anwendungs- und Betriebsbereiche für den autonomen Betrieb festzusetzen – sei es auf bestimmten Autobahnabschnitten oder in urbanen Mischgebieten, beispielsweise wo bereits hochaktuelle und hochauflösende Karten des Betriebsgebiets existieren. Denn das beste Know-how über die lokalen Gegebenheiten besitzen die Länder, Kommunen und ihre Behörden. Deswegen brauchen auch sie entsprechende Instrumente, um den „autonomen Betrieb“ dann lokal zuzulassen.

Wie kann der öffentliche Verkehr zum Treiber der fahrerlosen Systeme werden?

» Voraussetzung ist, dass die neue Welt des autonomen Fahrens in die bestehende Welt des öffentlichen Verkehrs integriert wird. Die Verkehrsunternehmen verfügen über einen großen Erfahrungsschatz, was die betrieblichen Besonderheiten der Personenbeförderung und die Genehmigung von Pilotprojekten anbelangt. Und es gibt eine besondere Sicherheitsphilosophie. Beispielsweise haben die Unternehmen übergeordnete Leitsysteme, mit denen sie ihren Betrieb lenken und überwachen. Ein hierarchisch aufgebautes Verkehrsnetz mit Bahnen und Großraumbussen als Rückgrat, das von Kleinfahrzeugen ergänzt wird, kann den Verkehr sicherer, umweltfreundlicher und effizienter machen. Deshalb muss dem öffentlichen Verkehr im Verkehrssystem der Zukunft und bei der Integration neuer Mobilitätskonzepte eine zentrale Rolle zugeordnet werden. Fahrerlos bedeutet übrigens nicht menschenlos. Es werden sich in einer automatisierten und vernetzten Verkehrswelt ganz neue Rollen- und Verantwortungsmodelle ergeben, verbunden mit vollständig neuen Berufsbildern – insbesondere für den ÖPNV.



Marketingkongress

Wie die Fahrgäste zurückkommen

Bis vor wenigen Monaten galten der ÖPNV und die Verkehrsunternehmen noch als Lösung gegen den Klimawandel. Zwischenzeitlich müssen sie gegen Befürchtungen der Fahrgäste anarbeiten, dass in Bussen und Bahnen ein erhöhtes Infektionsrisiko besteht. Der Weg zu mehr Vertrauen führt dabei nicht nur über verschärfte Hygienemaßnahmen, sondern auch über Kommunikation. Wie Kunden (zurück-)gewonnen werden können, ist Thema beim VDV-Marketingkongress am 4. November. Die mittlerweile zehnte Auflage der Veranstaltung findet dieses Jahr online statt. Gastgeber sind der VDV-Ausschuss für Marketing und Kommunikation sowie die VDV-Akademie. Welche Vorgehensweisen haben sich während der Krise bewährt, welche nicht? Wie sieht die Akzeptanz der öffentlichen Verkehrsmittel aus, in der Krise und außerhalb? Und was bedeutet Kundenzentrierung für Verkehrsunternehmen? Um diese und weitere Fragen geht es in den Vorträgen und Workshops. Die Teilnehmenden haben auch in der digitalen Version des Marketingkongresses die Möglichkeit, eigene mustergültige Lösungen vorzustellen oder Fragen mit Kolleginnen und Kollegen aus anderen Verkehrsunternehmen zu diskutieren.

Die Anmeldung zum Marketingkongress ist über die VDV VerbandsApp unter app.vdv.de möglich. Die Veranstaltung wird voraussichtlich bei hopin.to stattfinden. „Das ist ein browserbasierter Veranstaltungsraum, für den kein Programm heruntergeladen werden muss“, erläutert Ivo Hewing von der VDV-Akademie. Virtuell gibt es zudem eine

Rezeption, ein Plenum und Workshopräume. Teilgenommen werden kann nur per Computer. Mikrofon und Kamera sind jedoch nicht unbedingt notwendig. „Für den Austausch in den Workshops wären sie aber wünschenswert“, sagt Ivo Hewing: „Wichtig bei unseren Veranstaltungen ist immer, dass sich die Teilnehmenden untereinander vernetzen.“ Deshalb wird es auch einen Chat geben, über den in den Gruppen kommuniziert werden kann. Außerdem bietet die Plattform eine spezielle Funktion zum Netzwerken, die die Nutzerinnen und Nutzer nach dem Zufallsprinzip zu einem gemeinsamen Videogespräch einlädt.

Nach der Anmeldung bei der VDV-Akademie erhalten die Teilnehmenden einen Link zur Veranstaltung. Dabei muss lediglich ein Konto angelegt und für die Veranstaltung zugesagt werden. „Die Server von Hopin.to sind in Großbritannien und datenschutzrechtlich korrekt“, versichert Ivo Hewing. Der VDV-Marketingkongress wird in die browserbasierte VDV VerbandsApp komplett integriert. Nach der Anmeldung können Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf diesem Weg miteinander in Kontakt treten. **Anmeldeschluss ist der 20. Oktober 2020.**



Infos zum Programm und weitere technische Informationen: www.vdv-akademie.de/tagungen/marketingkongress
VDV-VerbandsApp: app.vdv.de

Hypermotion: vor Ort und digital

Die Messe Frankfurt geht coronabedingt neue Wege. Erstmals richtet sie eine hybride Veranstaltung aus – die Hypermotion vom 10. bis 12. November 2020. Das gesamte Konferenzprogramm kann vor Ort und digital verfolgt werden.

Sie versteht sich als Plattform für die digitale Transformation von Verkehr, Mobilität und Logistik. Und sie macht im Mobilitätsbereich den Anfang, dass sich Geschäftspartner auf einer Messe wieder direkt austauschen können: Die Hypermotion will Vertreterinnen und Vertreter unterschiedlicher Verkehrsträger zusammenführen, um gemeinsam neue Geschäftsmodelle für Verkehr, Transport, Infrastruktur, Mobilität und Logistik zu finden. Dabei setzen die Veranstalter auf eine Mischung aus Messe, Konferenzen, Gesprächen über Technikthemen sowie Wettbewerben von Start-ups. Der zentrale Ansatz der Hypermotion ist das Konzept der intelligenten Transportsysteme, die durch die Digitalisierung weiterentwickelt werden sollen.

Die Messe Frankfurt hat ein Gesundheits- und Hygienekonzept erarbeitet, das eigenen Angaben zufolge die Anforderungen der Behörden mehr als erfüllt. „Auch in diesen herausfordernden Zeiten ist, unter Einhaltung der bestehenden Hygienemaßnahmen und Abstandsregeln, eine Messe mit Konferenzprogramm sowie Face-to-Face Gesprächen realisierbar“, sagt Danilo Kirschner, Show Director der Hypermotion. Die Gesundheit der Aussteller, Besucher und Mitarbeiter habe oberste Priorität. „Deshalb verfolgen wir bei der Event-Planung Konzepte, die einen hohen Gesundheitsschutz für alle Teilnehmer bieten.“

Zur Sicherheit aller und zur Einhaltung der maximalen Personenanzahl sind nur

tagesdatierte Tickets erhältlich. Unter den Bedingungen von Corona ist in diesem Jahr neu, dass die Messe auch virtuell besucht werden kann. Alle Teilnehmenden können zudem auf künstliche Intelligenz gestützte Möglichkeiten nutzen, sich zu vernetzen. Per Live-Übertragung im Internet kann das komplette Programm verfolgt werden – darunter eine Schalte zu Whistleblower Edward Snowden, der über das Thema „Datenschutz in Mobilität und Logistik nach Corona – Wie geht es weiter mit der Infrastruktur unter Datenschutzgesichtspunkten?“ spricht. Einen weiteren Impulsvortrag hält Erfolgsautor Marc Elsberg, der in seinen Büchern realistische Zukunfts- und Bedrohungsszenarien entwirft.

Die Hypermotion gibt es seit 2017. Die Veranstaltung steht unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Landes Hessen. Unterstützt wird sie von zahlreichen Partnern aus dem Bereich Verkehr und Mobilität – darunter der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der VDV.

➔ Weitere Infos zum Programm und zum Hygienekonzept: www.hypermotion-frankfurt.com

IT-Trans: Netzwerken unter neuen Bedingungen

Abgesagt oder verschoben: Das gilt seit März 2020 für den Großteil der Kongress- und Messerveranstaltungen, die sich an die Verkehrsbranche richten. Als eine der ersten wird die IT-Trans nachgeholt. In Karlsruhe tauschen sich nationale und internationale IT- und Mobilitätsexperten über die Digitalisierung urbaner Mobilität aus. Und natürlich dreht sich vom 1. bis 3. Dezember viel um Corona.

Die Fahrgäste zurückholen und sie darüber aufklären, dass das Infektionsrisiko im ÖPNV nicht höher ist als anderswo. Welche Rolle dabei digitale Innovationen spielen, wird Thema auf der IT-Trans sein. Die beiden Veranstalter – der Internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) und die Messe Karlsruhe – haben das Programm der ursprünglich für Anfang März geplanten Konferenz und Fachmesse aktualisiert. „Der IT-Trans kommt eine wesentliche Bedeutung zu, wenn es darum geht, Wege aus der Krise zu diskutieren und konkrete Lösungsansätze aufzuzeigen“, betont Britta Wirtz, Geschäftsführerin der Messe Karlsruhe. Weitere Themenschwerpunkte bleiben Shared Mobility und On-Demand-Angebote, autonomes Fahren, künstliche Intelligenz und mobile Ticketsysteme. Zu den Ausstellern gehört der VDV eTicket Service. „Wir freuen uns sehr darauf, endlich wieder persönlich mit der Branche in Kontakt zu treten und vor Ort live zu zeigen, woran wir die vergangenen Monate gearbeitet haben“, sagt Pressesprecher Daniel Ackers. Gezeigt wird der Handyticket-Kopierschutz für schnelle, sichere und kontaktlose Fahrscheinkontrollen – keine Demoversion, sondern unter echten Einsatzbedingungen.

Derzeit plant die Messe Karlsruhe, analoge und digitale Konzepte zu verbinden. „So können internationale Teilnehmer, die nicht vor Ort sein können, trotzdem dabei sein und mitwirken“, erläutert Britta Wirtz. Zweiter Bestandteil der IT-Trans ist neben der Konferenz die Fachmesse mit 270 Ausstellern. Auf ihr präsentieren namhafte Unternehmen, spezialisierte IT-Dienstleister und Start-ups ihre Lösungen für den ÖPNV der Zukunft. Parallel zur IT-Trans wird die Taxi & Ridehailing Conference stattfinden. Auch diese Veranstaltung musste in den Dezember verschoben werden. „Messen und Konferenzen fallen nicht unter das Verbot von Großveranstaltungen“, erklärt Britta Wirtz. Rechtliche Grundlage sei die Verordnung des Landes Baden-Württemberg zur Durchführung von Messen, Ausstellungen und Kongressen. „Wir haben ein spezielles Sicherheits- und Hygienekonzept erarbeitet“, betont die Geschäftsführerin der Messe Karlsruhe: „Die Gesundheit aller Aussteller, Besucher sowie Dienstleister und Mitarbeiter hat dabei immer oberste Priorität.“ Um jederzeit den notwendigen Abstand zu ermöglichen, wurden die Gänge deutlich verbreitert und Verweilzonen vergrößert. Die Konferenz wird fast komplett in eine zusätzliche Messehalle mit mobilen Räumen verlagert und somit die Fläche vervielfacht. Zahlreiche Desinfektionsmöglichkeiten werden bereitgehalten. Generell gilt Maskenpflicht, die entfällt jedoch bei fester Platzzuweisung, etwa in der Konferenz oder beim Aufenthalt an Tischen. Alle Teilnehmer registrieren sich vorab online, um bei Bedarf im Nachhinein eine Kontaktverfolgung zu ermöglichen.

➔ Weitere Informationen: www.it-trans.org
Infos zum Umgang mit dem Coronavirus: www.it-trans.org/de/umgang-mit-dem-coronavirus.html

Britta Wirtz, Geschäftsführerin der Messe Karlsruhe



Bevor die Bahnen wieder auf ihren alten Linienwegen verkehren können, mussten neue Fahrleitungen installiert werden.

Mit der Kurbel aus dem Chaos

Ein maroder, vom Einsturz bedrohter Brückenzug hat Ludwigshafen im November 2019 zu einer geteilten Stadt gemacht. Zugleich war das eng mit dem Nachbarn Mannheim auf der anderen Rhein-Seite verwobene Nahverkehrssystem der Rhein-Neckar-Verkehr (rnv) blockiert. Praktisch über Nacht mussten neue Linienwege und Fahrpläne für Bus und Bahn konstruiert werden. So blieb das befürchtete Verkehrschaos aus. Seit Mitte September ist die Zeit der Provisorien weitgehend vorbei.

„In den ersten Tagen nach der Sperrung sind einige Kunden abgesprungen, doch viele haben schnell verstanden, dass es mit dem Auto auch nicht besser ging.“



Christian Volz, kaufmänn. Geschäftsführer der rnv

Der Schreck kam in Raten: Für Autofahrer war Ludwigshafens Hochstraße Süd, der zur Autobahn führende westliche Anschluss der Konrad-Adenauer-Brücke über den Rhein, bereits seit August 2019 gesperrt wegen Sanierungsbedarf. Doch die Begutachtungen der Fachleute führten zum vernichtenden Ergebnis: Die aufgeständerte Schnellstraße sei derart marode, dass nur noch ein Abbruch möglich sei. Und das möglichst schnell, bevor sie unkontrolliert zusammenstürzt. Gefahr im Verzug also nicht nur auf der Straße selbst, sondern auch unter ihr – auf Parkplätzen, Gehwegen, Fahrbahnen und Straßenbahngleisen. Am 22. November, einem Freitagnachmittag, entschied sich die Stadt Ludwigshafen deshalb zur Hauptverkehrszeit für die Notbremse: Die Hochstraße, aber auch die Zu- und Abfahrten zur Rheinbrücke, weiterhin alle Durchfahrten und Durchgänge wurden konsequent abgeriegelt. „Kein Fußgänger, kein Rad- oder Rollerfahrer, kein Auto, kein Bus und auch keine Bahn können mit einem Mal mehr die üblichen Wege nutzen oder befahren. Ludwigshafen wird durch die schier unüberwindbare Barriere Hochstraße Süd quasi zur geteilten Stadt“, bilanzierte Florian Benz aus der rnv-Pressestelle sichtlich erschüttert im rnv-Blog „hiekumme hämkumme“.

Mannheimer rnv-Zentrale die ersten Krisenstäbe. Martin in der Beek, technischer Geschäftsführer, beschreibt die Situation: „Die Sperrung der Durchfahrten unter der Hochstraße Süd in Ludwigshafen war und ist für die rnv eine absolute Ausnahmesituation und eine große Herausforderung, da zentrale Bereiche unserer wichtigen Schieneninfrastruktur aktuell nicht nutzbar sind.“ Ein Blick auf den Liniennetzplan zeigt, wie die Städte Ludwigshafen und Mannheim über die beiden Rheinbrücken – „Konrad Adenauer“ im Süden, „Kurt Schumacher“ im Norden – vielseitig und eng im ÖPNV in komplexen Linienverknüpfungen miteinander verbunden sind.

Für das Verkehrsunternehmen bedeutete das: Der zentrale Ludwigshafener Umsteigepunkt Berliner Platz war praktisch von einer Minute zur anderen nicht mehr zu bedienen, weder mit Bus noch Bahn. Die elektronischen Anzeigen dort vermeldeten alsbald „Haltestelle aufgehoben! Straßenbahnen werden bis auf Weiteres umgeleitet.“ Unterdessen tagten in der

Straßenbahnen „evakuiert“
Mit einem Mal war dieses Netz jäh amputiert: Die südliche Variante über den Rhein fiel vollständig aus. Und mit ihm die vielen Verbindungen der kurzen Wege zwischen den beiden Städten. Hinzu kam: Der Betriebshof mit seinen Werkstatt- und Abstellkapazitäten im südlichen Ludwigshafener Stadtteil Rheingönheim war aufgrund einer weiteren, geplanten Baumaßnahme nun gänzlich vom Netz abgeschnitten, da die verbliebenen Zufahrtgleise nur durch die Absperrungen der Hochstraße Süd führten. Ein Kompromiss linderte diese →

Not. In einer spektakulären „Evakuierung“ wurde ein Teil der Fahrzeuge einzeln und sehr behutsam unter dem gefährlichen Brücken-Beton hindurch gefahren – begleitet von den kritischen Blicken des Gutachters. Improvisation war nötig, um die Rheingönheimer Fahrzeuge in Mannheim abzustellen: Dafür wurden teilweise Werkstattgleise umfunktioniert. Und die Fahrgäste von und nach Rheingönheim waren auf den Bus im Schienenersatz-Verkehr angewiesen.

wigshafen und umgekehrt gereicht. Doch als das provisorische Liniennetz nach ein paar Anlauf-tagen gut funktionierte, habe die rnv auch über den Rhein hinweg nach Mannheim wieder ein überzeugendes Angebot gefahren, das vor allem bei den Stammkunden, den Pendlern, schnell die vorherige Akzeptanz fand: „Bus und Bahn sind beiderseits des Rheins wieder Rückgrat der Mobilität.“

Vor Corona noch Fahrgaststeigerungen

„Mit einem gemeinsamen Kraftakt des ganzen Betriebs gelang es, aus den verbliebenen Möglichkeiten das machbare Optimum für die Kunden herauszuholen“, freut sich Geschäftsführer in der Beek. Das sieht auch Ludwigshafens Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck so: Alle Akteure seien von Beginn an mit den Themen und den Herausforderungen vertraut gewesen und hätten so auch unter schwierigen Rahmenbedingungen gute Lösungen erarbeitet. „Mein Dank gilt allen Beteiligten, die dazu beigetragen haben, dass das befürchtete Verkehrschaos ausblieb. Und mancher hat vielleicht dadurch auch die Chance genutzt, vom Auto aufs Rad oder in die Bahn umzusteigen.“ Diesen Schluss lassen auch die Zählungen des rnv zu: Anfang des Jahres vor den coronabedingten Einschränkungen waren im ÖPNV der beiden Städte deutliche Fahrgaststeigerungen um über 20 Prozent zu verzeichnen. Mittlerweile ist der Abbruch der Hochstraße Süd soweit vorangekommen, dass erste Wege unten durch wieder frei sind. Seit dem 14. September kehrte auch der rnv zur Normalität zurück. Mit der Wiederinbetriebnahme des Bahnverkehrs über die Adenauer-Brücke und der Neueröffnung der Haltestelle Berliner Platz „steht“ wieder das

vorherige Liniennetz für Bus und Bahn über den Rhein hinweg. Als letzte Baumaßnahmen waren neue Oberleitungsmasten errichtet worden, weil die Fahrleitung zuvor teilweise direkt an der maroden Brücke angebracht war. Eingehend geprüft wurde auch die Gleislage, da die Schienenstränge an manchen Stellen unter tonnenschwerem Abbruchschutt gelegen hatten.

Die Stadt Ludwigshafen investiert in eine neue Hochstraße Süd. Damit verbunden sieht OB Steinruck „die Diskussion, wie wir künftig in unserer Stadt und Region leben und mobil sein wollen. Dabei spielte der ÖPNV von Beginn an eine große Rolle. Er wurde mitgedacht, integriert und gefördert. Im November 2019 stimmte der Stadtrat einstimmig dem Ausbau des ÖPNV zu.“ Das wiederum freut die Geschäftsführer der rnv: „Erfreulich ist die positive öffentliche Wahrnehmung durch unsere schnelle Reaktion in der Krise. Es ist in der heutigen Zeit ja nicht selbstverständlich, dass dies wertgeschätzt wird.“ Letztlich sei die rnv in der schwierigen Phase als sehr verlässliches Verkehrsunternehmen wahrgenommen worden. „Das wird auch in ‚normalen‘ Zeiten nachwirken und helfen, wenn es um die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Rhein-Neckar-Region geht.“

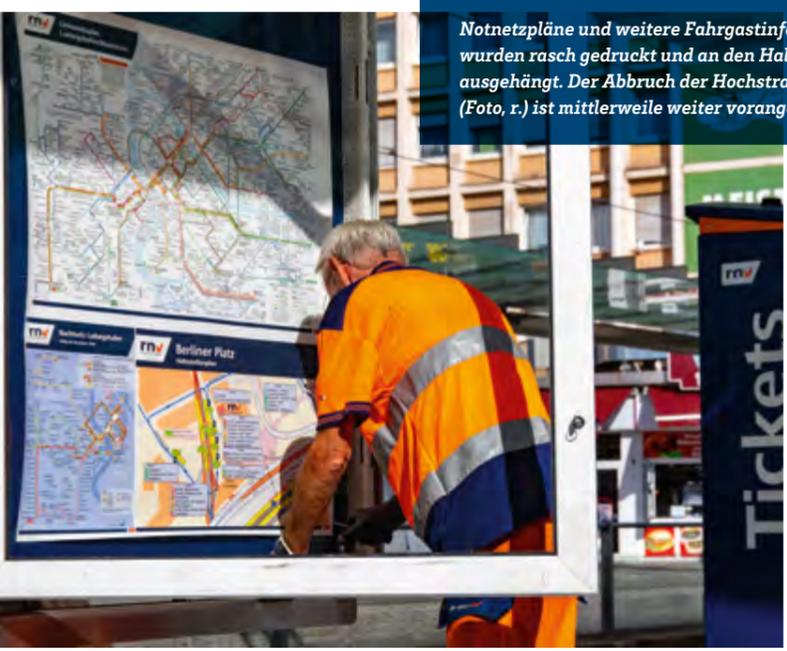
Dann werden drei Oldtimer nicht mehr dabei sein, die in der Krise wertvolle Transportdienste beiderseits des Rheins leisten konnten. Zum Jahresbeginn waren die historischen Fahrzeuge aus den 1960er-Jahren reaktiviert worden, um zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Sie werden noch mit der guten alten Kurbel gefahren – eine „Antriebstechnik“, die jüngere Tram-Piloten erst einmal von den älteren Kollegen lernen mussten.



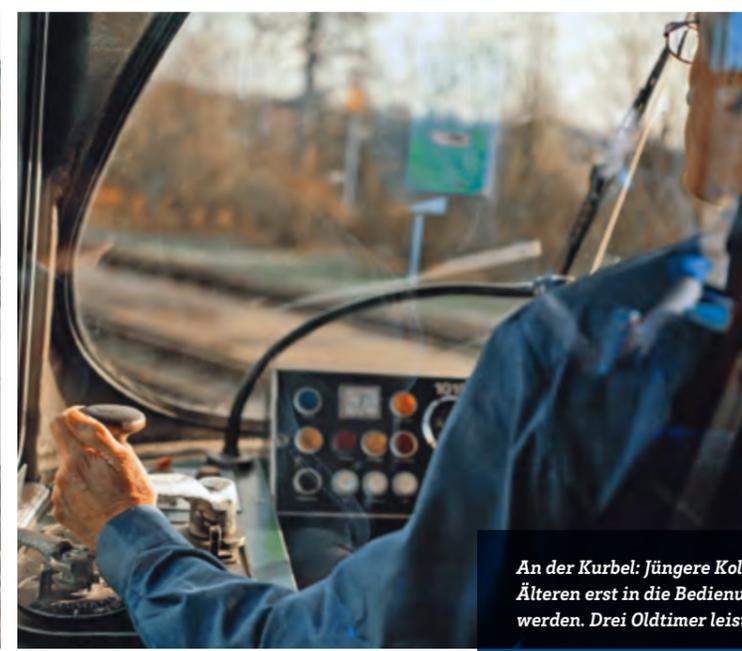
„ Mit einem gemeinsamen Kraftakt des ganzen Betriebs gelang es, aus den verbliebenen Möglichkeiten das machbare Optimum für die Kunden herauszuholen.“

Martin in der Beek, techn. Geschäftsführer der rnv

In einer Nachtsitzung und nach reichlich Feinjustierung am darauffolgenden Wochenende erstellten die Experten der rnv zunächst einen Notnetzplan, der bereits am Samstag, also am Tag nach der Sperrung, veröffentlicht wurde – über die Medien, die eigene Webseite, die Displays und über rasch gedruckte Info-Plakate für die Haltestellen. Hinter den Kulissen wurde organisiert, um die veränderten Betriebsabläufe nach Fahrplan zu steuern. Es dauerte ein paar Tage, bis sich das neue System eingespielt hatte, dann aber lief es so, dass Kunden wie Politik und Aufgabenträger den Notfall anerkennend akzeptierten. „In den ersten Tagen nach der Sperrung sind einige Kunden abgesprungen, doch viele haben schnell verstanden, dass es mit dem Auto auch nicht besser ging“, beobachtete Christian Volz, kaufmännischer rnv-Geschäftsführer. Die Staus im Individualverkehr hätten nicht selten über die Rheinbrücken von Mannheim nach Lud-



Notnetzpläne und weitere Fahrgastinformationen wurden rasch gedruckt und an den Haltestellen ausgehängt. Der Abbruch der Hochstraße Süd (Foto, r.) ist mittlerweile weiter vorangekommen.



An der Kurbel: Jüngere Kolleginnen und Kollegen mussten von den Älteren erst in die Bedienung der historischen Fahrzeuge eingewiesen werden. Drei Oldtimer leisteten übergangsweise wertvolle Dienste.





Bus wirkt sehr entgegenkommend

Es gibt Tage, da weiß man einfach nicht mehr, wo vorne und wo hinten ist. Ob Jörn Fries einen dieser Tage erwischt hatte, als er im Lipperland unterwegs war und dieser Bus (Foto) vor ihm fuhr, entzieht sich unserer Kenntnis. Jörn Fries machte uns mit Fotos auf das besonders gestaltete Fahrzeug aufmerksam. Auf den ersten Blick wirkt die Heckansicht sehr entgegenkommend – so sehr, dass man seinen Augen zunächst nicht trauen möchte. Ein Falschfahrer ist es jedenfalls nicht. Egal, ob mit ungetrübter oder beeinträchtigter Sehkraft: Klar ist, dass Werbung auf Verkehrsmitteln ins Auge fällt und hohe Reichweiten erzielt. Schließlich gehören Busse und Bahnen zum gewohnten Bild in der Stadt und auf dem Land. Das wissen auch die Werbetreibenden, die mithilfe der Fahrzeuge der Unternehmensgruppe Verkehrsbetriebe Extertal (vbe) beziehungsweise ihres Tochterunternehmens Karl Köhne auf sich aufmerksam machen. Dessen 115 Busse verbinden auf einem weit verzweigten Liniennetz 20 Städte im Kreis Lippe und Umgebung. Jährlich befördern sie 5,2 Millionen Fahrgäste. Einige der Fahrzeuge fallen dabei besonders durch ihre prägnante vollformatige Werbung für regionale Unternehmen und als Mannschaftsbusse heimischer Sportvereine auf – echte Hingucker eben.
→ vbe-extertal.de

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
Eike Arnold,
stellv. Pressesprecher
Rahime Algan,
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

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 2020

Termin

8. und 9. Dezember 2020

6. VDV-Omnibustage,
Kassel

Die Anforderungen an den Betrieb von Busflotten steigen vor dem wirtschaftlichen und klimapolitischen Hintergrund weiter. Bei der Programmplanung wurde Wert darauf gelegt, möglichst viele und aktuelle Themen anbieten zu können.

→ www.vdv.de/termine.aspx



Termin

27. bis 30. April 2021

Innotrans 2021 in Berlin

Die internationale Leitmesse für Verkehrstechnik wurde coronabedingt auf das kommende Jahr verschoben. Das Motto lautet nach wie vor „The Future of Mobility“.

→ www.vdv.de/termine.aspx



Die nächste Ausgabe von

„VDV Das Magazin“

erscheint Ende November 2020.

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

Bildnachweise:

#BesserWeiter / Michael Rathmayr

#BesserWeiter/Michael Rathmayr (2, 6-9); Deutsche Bahn AG/ Pablo Castagnola (10, 11); Deutsche Bahn AG/Frank Kniestedt (12); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (2, 10); Deutschland mobil 2030/Bildschön (4/5); Roland Fraenkle/AVG (19); Jannik Hammes Fotografie (25); iStock/sesame (14/15); Lots*/Peter Eichler (16); Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (19); KMK/Behrendt & Rausch (25); Lukom/Torsten Kleb (21); Messe Berlin GmbH (30); Messe Frankfurt Exhibition GmbH/ Pietro Sutera (24); Messe Frankfurt Exhibition GmbH/Jens Liebchen (24); Messe Karlsruhe/Andreas Räsch (25); picture alliance/Uwe Anspach (28/29); RNV (2, 29); RNV/Nikola Neven Haubner (26-28); RVK/ Gerhard Zerbes (12); stock.adobe/chesky (20); stock.adobe/djdarkflower (16); stock.adobe/Taras Livvy (14-15/16); stock.adobe/pure-life-pictures (30); stock.adobe/sdecor (23); stock.adobe/Marina Zloch (16); Stefan Temme/AD HOC PR (30); Tricon AG (2, 18/19); VAG Nürnberg (9); VBK/Christian Ernst (18); VBK/ Michael Krauth (19); VDV (3, 21); ViP (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.

DER NEUE DAILY WECHSELN SIE IHRE GESCHÄFTSPERSPEKTIVE



NEUE MOTORENPALETTE

Neue Motoren: 115 kW (156 PS)
und 154 kW (210 PS)

FUNKTIONALES DESIGN UND KOMFORT

Elektrische Servolenkung
Elektrische Parkbremse

ERWEITERTE KONNEKTIVITÄT UND SERVICES

Maximale Einsatzzeiten und Effizienz mit
Daily B-Link Solutions

KOMPLETT NEU

Fahrassistenz-Technologie
TFT-Kombiinstrument
und LED-Scheinwerfer
Dreiteiliger Frontstoßfänger

Der neue Daily: eine revolutionäre Evolution, die Ihre Geschäftsperspektive verändern wird. Neue Motoren, die Ihr Geschäft nachhaltig und profitabel halten. Eine produktive Arbeitsumgebung und eine Vielzahl neuer Assistenzfunktionen eröffnen Ihnen ein völlig neues Fahrerlebnis. Eine neue Stufe der Konnektivität, die Ihnen eine Welt von personalisierten Diensten eröffnet. Der neue Daily - eine maßgeschneiderte Komplettlösung für Ihre individuellen Beförderungsanforderungen.

IVECO
BUS

Ihr Partner für nachhaltigen Transport



Urbino 15 LE electric >

Die Premiere kommt!

