

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 03 | 2022

Zwischen Herausforderung und Chance:

Riesiger Ansturm auf 9-Euro-Ticket

Seite 6



Guter Ton: VDV präsentiert einheitlichen Sound für E-Busse

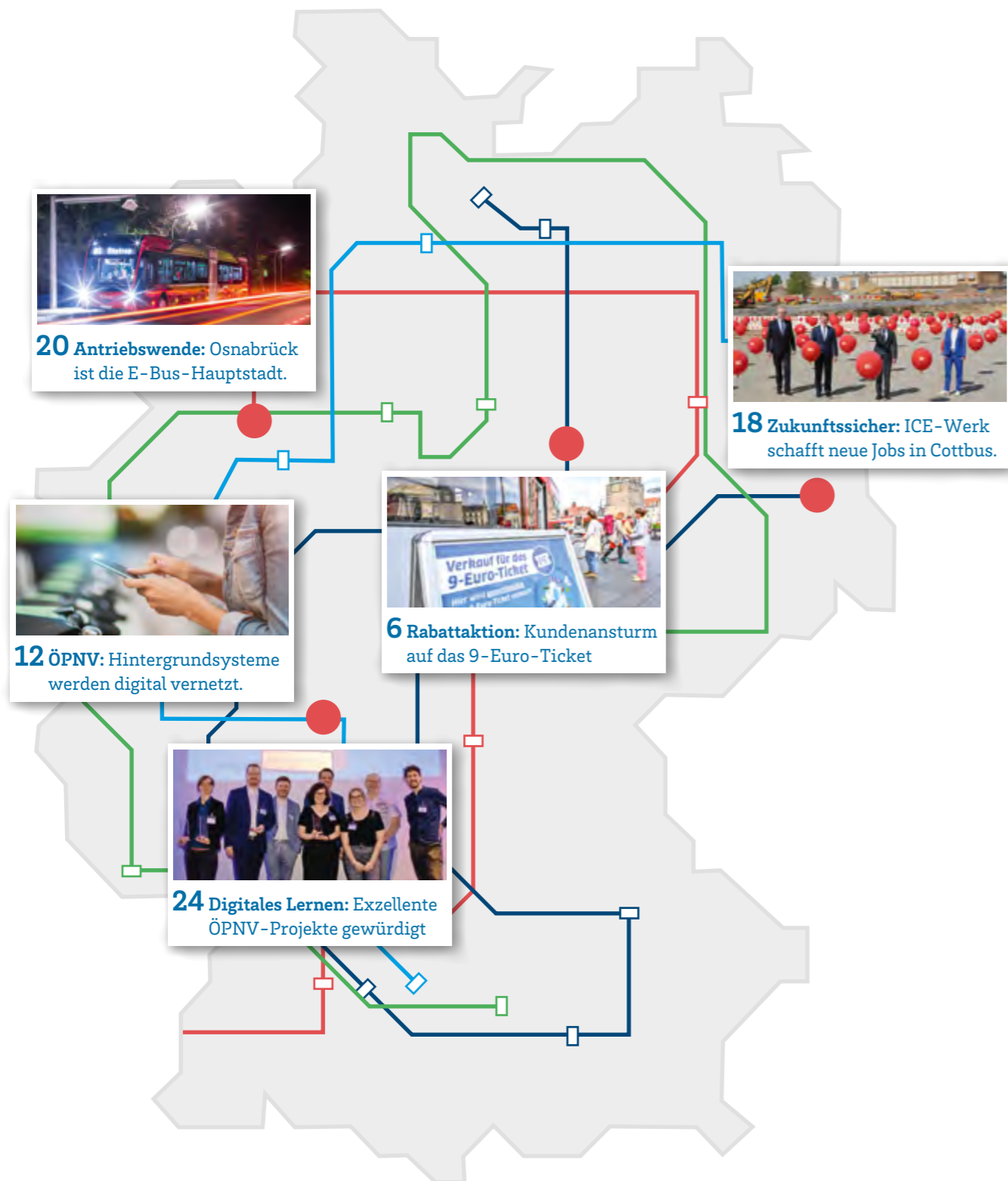
Seite 14

Jobs mit Zukunft: Cottbus erhält modernstes ICE-Werk

Seite 18

Antriebswende: Osnabrück ist deutsche E-Bus-Hauptstadt

Seite 20



Das 9-Euro-Ticket wird den ÖPNV verändern



Es ist der Sommer des 9-Euro-Tickets. Der Ansturm ist riesig und Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing hat schon früh festgestellt: „Die Menschen haben es in ihr Herz geschlossen.“ Bis Ende August läuft ein bisher nie dagewesenes Verkehrsexperiment, das uns viele wertvolle Erkenntnisse liefern wird. Klar ist: Das 9-Euro-Ticket wird den ÖPNV verändern. Und wir alle sind gespannt, wie viele Fahrgäste tatsächlich bei uns bleiben und ab September auf ein Abo oder andere Angebote umsteigen. Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen und der extrem kurzen Vorbereitungszeit werden wir alles daran setzen, um unsere Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen.

Die wichtigste Erkenntnis lautet schon jetzt: Das Angebot muss ausgebaut werden. Hier müssen die Verkehrsunternehmen, die Aufgabenträger, die Länder und der Bund weiterhin am selben Strang ziehen. Trotzdem bleibt klar, dass wir für einen echten Umstieg auch künftig zu wenig Angebot in den Städten und Ballungsräumen haben werden. Dort brauchen wir in Zukunft Taktverdichtungen – und die müssen finanziert werden. Das können die Verkehrsunternehmen nicht allein aus ihren Fahrgeldeinnahmen finanzieren, und die kommunalen Aufgabenträger können das auch nicht stemmen. Viel passieren muss auch im ländlichen Raum, um ein akzept-

ables Angebot überhaupt erstmal annähernd zu schaffen. Was nutzen die besten Tarifangebote, wenn dort nur alle zwei Stunden ein Bus fährt und am Wochenende gar nicht?

Die äußerst kurze und intensive Zeit zur Vorbereitung des 9-Euro-Tickets hat das Vorurteil widerlegt, die Branche sei kleinteilig und zersplittert. Wir alle haben sehr eng zusammengearbeitet, um das 9-Euro-Ticket mit Leben zu füllen und mit den entsprechenden tariflichen Rahmenbedingungen zu hinterlegen. Wir haben es geschafft, die Vertriebswege so anzupassen, dass das Ticket überall in Deutschland erhältlich ist. Und wir haben den Betrieb so vorbereitet, dass unsere Fahrgäste und wir möglichst wenige Überraschungen erleben. Natürlich können wir nicht aus dem Stehgreif zusätzliches Fahrpersonal und mehr Fahrzeuge in ausreichender Menge herbeischaffen. Dazu war die Vorbereitungszeit einfach zu kurz. Aber wir tun alles, um auch auf sehr stark nachgefragten Strecken das bestmögliche Angebot zu schaffen.

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Das 9-Euro-Ticket wird den ÖPNV verändern.
- 4 VDV im Bild**
Cottbus erhält Deutschlands modernstes ICE-Werk.
- 6 Titelstory**
Ab in den 9-Euro-Sommer

- 10 Aus dem Verband**
On-Demand-Verkehre laufen hoch.
- 12 Gastbeitrag**
VDV-Vizepräsident Knut Ringat: „Dritte Revolution des öffentlichen Nahverkehrs ist in vollem Gange.“
- 14 Aktuell**
Der neue E-Bus-Sound gehört bald zum guten Ton.

- 17 Aktuell**
E-Bus-Förderung: Bund steht auf der Bremse.
- 18 Hintergrund**
Braunkohleregion Lausitz: ICE 4 bringt Tempo in Strukturwandel.
- 20 Mobilitätswende vor Ort**
Osnabrück: heimliche Hauptstadt an der Hase

- 24 Aus dem Verband**
Bildungskonferenz: Voneinander lernen statt konkurrieren
- 26 Aus dem Verband**
Robo-Shuttles kommen in Fahrt.
- 29 Aus dem Verband**
ÖPNV-Vertrieb: VDV warnt vor Privatisierung von Gewinnen und Sozialisierung von Verlusten.

- 30 Termine**
VDV-Akademie widmet der Reaktivierung von Strecken einen eigenen Kongress.



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



Cottbus erhält Deutschlands modernstes ICE-Werk

Es ist ein Megabauwerk für XXL-Züge: Am traditionsreichen Eisenbahnstandort Cottbus entsteht in zwei Bauabschnitten Deutschlands modernstes ICE-Werk. Künftig werden hier 1.200 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner den ICE 4 instand halten. Zum symbolischen Spatenstich für die erste Werkhalle (im Vordergrund der Visualisierung) kam auch der Bundeskanzler. Diese Halle wird zwei Gleise haben und 445 Meter lang. Bis 2026 kommt eine zweite Halle hinzu – sie überdacht vier Gleise und wird sich über 570 Meter ausdehnen. Genug Platz also, dass extralange ICE 4 mit ihren 13 Wagen vollständig einfahren können. Mit dem Fokus auf die Eisenbahn betreibt die Bundesregierung „nicht nur aktiven Klimaschutz, sondern auch umfassende Beschäftigungs- und Strukturpolitik“, so Staatssekretär Michael Theurer, Beauftragter für den Schienenverkehr: „Dieses Werk ist ein weiterer positiver Beitrag zum Strukturwandel im Braunkohlerevier Lausitz.“

Einen ausführlichen Bericht finden Sie auf Seite 18.

Ab in den 9-Euro-Sommer

Am Pfingstwochenende erlebte der ÖPNV den erwarteten Fahrgast-Ansturm. Es war die Feuertaufe des 9-Euro-Tickets: Nahezu überall und unablässig drängten die Menschen in Städten, auf dem Land und bevorzugt in den Urlaubsregionen in Busse und Bahnen. Während die Verkehrsunternehmen die letzten Betriebsreserven mobilisierten, stellte sich in der Branche und auch in der Politik rasch die Frage, ob und wie man im Sinne des Klimaschutzes dauerhaft vom riesigen Interesse am Nahverkehr profitieren kann.

Wer von Berlin aus zum Kurztrip mit der Bahn an die Ostsee fuhr, brauchte Geduld und Gelassenheit. Was nicht überraschen konnte: Die Züge waren proppenvoll, und sie wären es nach Einschätzung der Verkehrsbranche auch ohne das 9-Euro-Ticket gewesen – wie jedes Jahr zu Pfingsten. Nicht viel anders sah es auf dem Weg an die Nordsee oder Richtung Alpen aus. Bundesweit waren nahezu überall die großen Knotenbahnhöfe buchstäblich randvoll mit Reisenden. Deutlich zeigten sich die bekannten Schwachpunkte und fehlenden Reserven des Schienennetzes, dessen Kapazitäten vielerorts den Ansturm nur mühsam verkraften konnten. Mit negativen Auswirkungen für den Personenverkehr und auch die Güterbahnen. Wer aber statt der Strände und Berge die großen Städte oder Ausflugsziele zum Ziel hatte, traf zwar auf Marktplätzen, in Ausflugslokalen oder an Aussichtspunkten auf reichlich weitere Besucherinnen und Besucher mit dem Ticket in der Tasche. Doch übereinstimmend meldeten die Verkehrsunternehmen, dass die erhöhten Fahrgastzahlen mit dem regulären Bus- und Bahnangebot gut gemeistert wurden.

Schon etliche Tage vor dem 1. Juni, dem ersten Geltungstag des Angebots, wurde das Ticket

überall im Land rege gekauft. Bis zum 31. Mai waren bundesweit bereits sieben Millionen Fahrausweise erworben worden. VDV-Präsident Ingo Wortmann, Chef der Münchner MVG, erklärte in einer Pressekonferenz zum Auftakt der Aktion: „Wir haben eine sehr intensive Vorbereitungsphase hinter uns. Noch nie wurde in unserer Branche ein Tarifprodukt in so kurzer Zeit entwickelt, in enger Zusammenarbeit der Unternehmen und Verkehrsverbünde.“ Für 9 Euro können alle bundesweit uneingeschränkt einen Monat lang den Nahverkehr von Bus und Bahn (2. Klasse) benutzen – zunächst im Juni und dann auch im Juli und August, ebenfalls für jeweils 9 Euro. Abo-Kundinnen und -Kunden, die mehr für ihr Monatsticket bezahlen, bekommen die vom Konto abgebuchten Mehrkosten für das Sommer-Vierteljahr erstattet.

Das Angebot an Reserven ist begrenzt

Parallel seien überall die betrieblichen Vorbereitungen auf die ungewohnt große Nachfrage auf hohen Touren gelaufen, berichtete Ingo Wortmann weiter, „damit wir möglichst wenig böse Überraschungen erleben. Wir werden das Bestmögliche auf stark nachgefragten Strecken liefern“. Doch das Angebot an Reserven ist begrenzt: „Wir können aus der Luft →

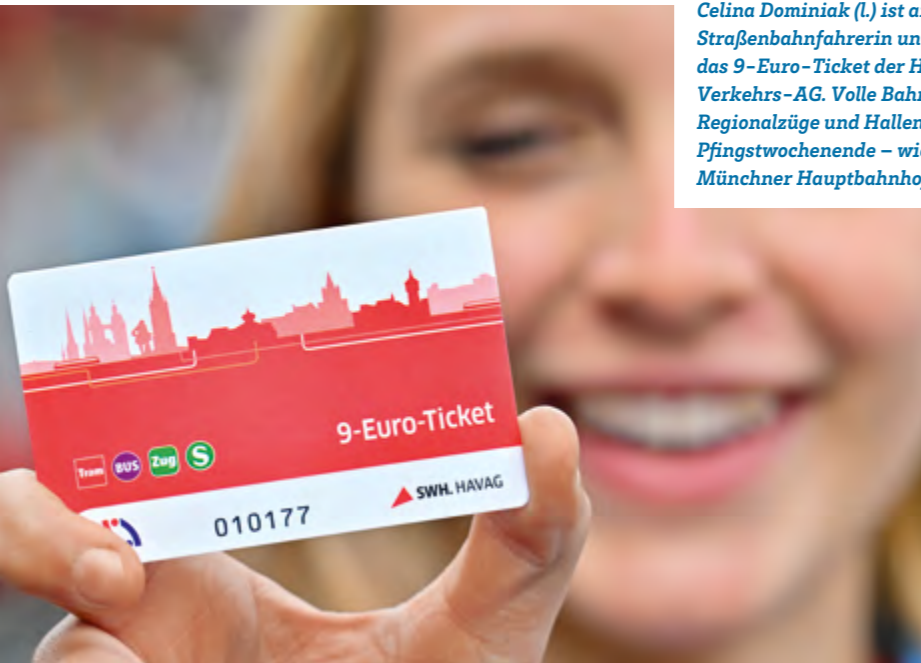


„Noch nie wurde in unserer Branche ein Tarifprodukt in so kurzer Zeit entwickelt, in enger Zusammenarbeit der Unternehmen und Verkehrsverbünde.“

Ingo Wortmann,
VDV-Präsident



Auf dem Marktplatz in Halle (Saale) konnten die Fahrgäste das 9-Euro-Ticket an einer Info-Tram der Halleschen Verkehrs-AG erwerben.



Celina Dominiak (l.) ist angehende Straßenbahnfahrerin und zeigt das 9-Euro-Ticket der Halleschen Verkehrs-AG. Volle Bahnsteige, Regionalzüge und Hallen gab es am Pfingstweekende – wie hier im Münchner Hauptbahnhof (r.).



heraus keine neuen Fahrzeuge und keine zusätzlichen Fahrer holen.“ Nicht ohne Sorge sieht man in der Verkehrsbranche, dass zusätzlich eingesetzte Züge für die 9-Euro-Kundschaft die Kapazität des durch die Vielzahl der Baustellen ohnehin schon engen Schienennetzes weiter einschränken und dass das insbesondere den Güterverkehr beeinträchtigt. VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff nannte das 9-Euro-Ticket zunächst einmal „ein sozialpolitisches Projekt“, das Politik und Branche zu einer verkehrspolitischen Aufgabe mit dem Ziel einer dauerhaften Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zu machen hätten. Er erinnerte daran, dass das Ticket vorrangig als finanzielle Entlastung der Bürgerinnen und Bürger erdacht wurde. Wer für 9 Euro quer durch Deutschland reisen wolle, müsse angesichts der hohen Nachfrage mit „Gelassenheit“ in Busse und Bahnen steigen. Und: „Bei großen Konzerten steht man auch dicht gedrängt beieinander.“ Immerhin sei es der Branche gelungen, für die Aktion eine digitale Plattform

zu entwickeln; das sei „ein gutes Signal“ für künftige Angebote.

Die Bremer Senatorin Maike Schaefer, derzeit Vorsitzende der Konferenz der Verkehrsminister aus den 16 Bundesländern,

geht mit optimistischer Erwartungshaltung in den 9-Euro-Sommer: Für den ÖPNV „Neukunden gewinnen und erhalten“. Dieses Ziel sei „ein Baustein für die Verkehrswende“. Und klar machte die Politikerin: Ein attraktiver ÖPNV, der auf Dauer und nicht nur zum derzeitigen Niedrigpreis zum Umsteigen vom Auto auf Busse und Bahnen führe, sei nur mit weiteren hohen Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeugparks zu erreichen. Hier sehen die Länder den Bund in der Pflicht: Er müsse die „Regionalisierungsmittel“ deutlich aufstocken. Bislang wird aus diesem Topf mit über acht Milliarden Euro überwiegend der Nahverkehr auf Schienen finanziert – über die regionalen „Aufgabenträger“ in den Ländern, die dann für den Bund über Ausschreibungen Bahnleistungen vergeben. Allein für die beiden Jahre 2022 und 2023 addieren sich mit Blick auf die gestiegenen Belastungen beziehungsweise Anforderungen die Forderungen der Länderverkehrsminister nach zusätzlichen Mitteln auf mehr als 3,7 Milliarden Euro. Allerdings sollen die Regionalisierungsmittel laut Angaben aus dem Bundesverkehrsministerium ohnehin in den kommenden Jahren bis 2030 um einen zweistelligen Milliardenbetrag steigen.

Attraktiverer ÖPNV benötigt mehr Geld
Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs im Sinne der Mobilitätswende braucht mehr Geld, bestätigt der VDV-Präsident. Im Durchschnitt

hätten die Verkehrsbetriebe nach der Coronapandemie erst 70 bis 80 Prozent ihrer Fahrgäste aus den Jahren zuvor zurückgewonnen. Um da weiter voranzukommen, müssten in den Ballungsräumen die Fahrpläne verdichtet werden, und im ländlichen Raum „ist viel zu tun, um überhaupt ein Angebot zu schaffen“. Das könnten die Kommunen und Kreise als Eigentümer der vielen kommunalen Betriebe nicht finanzieren. Bundesverkehrsminister Volker Wissing gab sich gleichwohl eher zugeknöpft. Den Ausbau des ÖPNV „wollen alle“. Der Bund leiste bereits jährlich Zahlungen über zehn Milliarden Euro für den Nahverkehr, vom Ausgleich der Corona-Mindereinnahmen nach dem Wegbleiben der Fahrgäste bis zur Subventionierung von E-Buskäufen. Der Minister verwies auf die im Frühjahr berufene Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum Nahverkehr, deren Erkenntnisse er abwarten wolle. Insbesondere forderte er die Länder auf, mehr Transparenz zu gewähren, wo die Regionalisierungsmittel verwendet werden und was die Länder dazu beitragen. Die Frage nach noch mehr Geld vom Bund „steht am Ende, nicht am Anfang“. Hier wurde deutlich, wie unterschiedlich die Sichtweisen zwischen dem Bundesminister und den Ländern sind.

Nach dem Ende des Sonderangebots am 31. August werde es keine zusätzlichen Mittel aus dem Bundesetat geben, erklärte Volker Wissing weiter und erteilte damit Vorstellungen von weiterhin vergünstigten Tickets eine Absage. Die Verkehrsunternehmen würden ohnehin von steigenden Fahrgastzahlen profitieren, ebenso wie von den Entlastungen der Bundesregierung für die hohen Energiekosten. Demgegenüber konnte VDV-Präsident Ingo Wortmann nicht ausschließen, dass der steigende Aufwand sogar Tarifierhöhungen zur Folge hat. Es müsse gelingen, für den ÖPNV neue Finanzierungsmöglichkeiten zu finden, zum Beispiel über Parkraumbewirtschaftung für den Individualverkehr oder Drittnutzer-Finanzierungen. Nur so könne verhindert werden, dass die Schere zwischen steigenden Kosten und Fahrpreisen weiter aufgehe. Oliver Wolff brachte es auf den Punkt: „Der Maßstab ist weniger der Wunsch des Bürgers, es ist der Klimaschutz. Da müssen wir den klugen Weg finden, wie wir das weiterentwickeln. Die Debatte um den ÖPNV hat aber eine Dimension, wie wir sie noch nie hatten.“



Mehr Infos zum 9-Euro-Ticket:
www.besserweiter.de

Rechtsverkehr auf Schiene und Straße: Machen wir mit links.

Ihre Ziele sind unser Antrieb. Seit vielen Jahren navigieren wir Akteure im Verkehrssektor durch das Geflecht von Recht und Regulierung. Mit tiefgreifendem Sektorwissen und dem richtigen Gespür für gleichsam nachhaltige wie umsetzbare Konzepte beraten wir Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Infrastrukturbetreiber und Energieversorger zu allen Aspekten rund um SPNV, ÖPNV, Verkehrswende und Digitalisierung.

OrthKluth

orthkluth.com



„Die Debatte um den ÖPNV hat eine Dimension, wie wir sie noch nie hatten.“

Oliver Wolff,
 VDV-Hauptgeschäftsführer

On-Demand-Verkehre laufen hoch

Die sogenannten Linienbedarfsverkehre sind ein Baustein der Mobilitätswende. Der VDV wollte von seinen Mitgliedsunternehmen wissen, was sich bei ihnen in diesem Bereich tut. Ein wesentliches Ergebnis: Die im vergangenen Jahr beschlossene Novelle des Personenbeförderungsrechts wirkt sich positiv aus.

Die Novelle des Personenbeförderungsrechts (PBefG) erzielt die gewünschte Wirkung. Vielerorts nutzen die Verkehrsunternehmen den neuen Rechtsrahmen und fahren ihre On-Demand-Verkehre hoch. Das hat eine Branchenumfrage des VDV ergeben. „Der neue Rechtsrahmen wird gut angenommen und sorgt für Klarheit“, erläutert Dr. Jan Schilling, VDV-Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV: „Da ist ein kleiner Boom entstanden.“ Seit der im April 2021 beschlossenen Gesetzesnovelle ist die Zahl der On-Demand-Projekte, die in den öffentlichen Verkehr integriert sind, sprunghaft gestiegen. Amtliche bundesweite Vergleichszahlen und Wachstumsraten sind nicht verfügbar, weil die On-Demand- und Bedarfsverkehre nicht zentral erfasst werden. Diese Leerstelle füllt der VDV als Branchenverband aus. Insgesamt erwartet die Branche jedoch bis zum Ende des Jahres in Summe mindestens 65 solcher integrierten On-Demand-Projekte. Von der Entwicklung profitiert vor allem der ländliche Raum. 42 Prozent der in der VDV-Umfrage erhobenen Verkehrsprojekte werden dort umgesetzt. Fast ein Drittel entfällt auf die Mittelzentren, etwas mehr als ein Viertel auf urbane Räume. „Dass die meisten neuen Angebote derzeit auf dem Land entstehen, ist eine der wichtigsten Erkenntnisse - und ganz im Sinne der Daseinsvorsorge und der Verkehrswende“, so Jan Schilling.

Es überwiegen deutlich neu aufgebaute Linienbedarfsverkehre (71 Prozent), die bundesweit zum Einsatz kommen und das bestehende ÖPNV-Angebot verbessern. Für einen Boom spricht außerdem, dass bestehende Erprobungs- und Bedarfsverkehre wie Anruf-Sammel-Taxis und Rufbus-Systeme in erheblichem Umfang neu genehmigt wurden beziehungsweise ihr Bediengebiet ausgeweitet wurde (ca. 30 Prozent). Ein weiteres Ergebnis der Umfrage bestätigt, dass die Unternehmen mit On-Demand-Verkehren ihr Angebot

On demand im ländlichen Raum: Im ostwestfälischen Höxter soll „Holibri“ den ÖPNV beflügeln.



auf die örtlichen Bedingungen auch im ländlichen Raum zuschneiden. Dort zeichnet sich beispielsweise ab, dass schwach ausgelastete, regelmäßige Busfahrten auf On-demand-Format mit mehreren kleineren Fahrzeugen umgestellt werden. „Wir vermindern so effektiv Leerfahrten und bedienen stattdessen flexibel die Mobilitätsbedürfnisse unserer Fahrgäste“, erläutert Jan Schilling. Zudem setzen Verkehrsunternehmen verstärkt auf on demand, um ihr Angebot zu ergänzen – etwa, um

„auf der letzten Meile“ Wohngebiete mit Stationen der Stadt- oder Regionalbahn zu verknüpfen.

Insgesamt sind bei den 70 Unternehmen, die sich an der VDV-Umfrage beteiligt haben, mehr als 300 Fahrzeuge im Linienbedarfsverkehr unterwegs – mehr als die Hälfte von ihnen elektrisch. „Das zeigt: On-Demand-Verkehr kann einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.“ Die Verkehre sind fast vollständig in die bestehenden Tarifstrukturen integriert. Bei 31 Prozent der Unternehmen fällt ein Zuschlag an, 45 Prozent nehmen ihre Fahrgäste ohne Zuschlag mit dem einfachen Ticket oder Monatsabo on demand mit. Gebucht wird digital, aber auch per Telefon beziehungsweise Callcenter. Die Branchenumfrage des VDV zeigt jedoch auch, dass die Entwicklung der On-Demand-Verkehre ein Finanzierungsthema bleibt: Die neuen größeren Flottenprojekte sind fast alle gefördert - und bedürfen im Anschluss einer Regelfinanzierung. Jan Schilling: „Das wurde eindrücklich in dem ÖPNV-Leistungskostengutachten herausgearbeitet.“



Weitere Infos:
www.vdv.de/ondemandUmfrage22
www.vdv.de/new-mobility-projekte

UNPASSENDE DIENST-BEKLEIDUNG?



NICHT MIT UNS



WWW.VIERKE.DE

VIERKE
CORPORATE FASHION



„Die dritte Revolution des öffentlichen Nahverkehrs ist in vollem Gange“



Die Gründung der Verkehrsverbünde und die Regionalisierung des Schienennahverkehrs 1996 waren die zwei bisherigen Revolutionen, die die deutsche Nahverkehrsbranche geprägt und auf den Kurs zu Fahrgastorientierung und Fahrgastwachstum gebracht haben. Jetzt ist die dritte Revolution in vollem Gange: die digitale Vernetzung von Hintergrundsystemen, mit denen Fahrgäste über die Grenzen einzelner Verkehrsverbünde oder Unternehmen Fahrkarten per App kaufen und weitere Mobilitätsangebote buchen können. Ein Gastbeitrag von VDV-Vizepräsident und RMV-Chef Prof. Knut Ringat (Foto).

Der Begriff „Digitalisierung“ fällt im Koalitionsvertrag häufiger als „Klimaschutz“. Wenn Deutschland unabhängiger werden will von Energieimporten, wenn Deutschland bis 2045 klimaneutral werden will und wenn bis 2030 die jüngst nochmals verschärften Klimaschutzziele auch beim großen Sorgenkind, dem Verkehrssektor, erreicht werden sollen, braucht es zum einen politische Unterstützung für Bus und Bahn ordnungspolitischer und finanzieller Art. Zum anderen muss die Branche weiter konsequent auf der guten Basis

aufbauen, die sie in den vergangenen Jahren geschaffen hat. Mit einem Ticket Bus, Bahn und Zug nutzen? In Deutschland ist das Standard, im Ausland außerhalb von Ballungsräumen weiter Zukunftsmusik. Fast 75 Prozent der Fahrgäste im ÖPNV, so der VDV, waren 2019 mit Wochen-, Monats- oder Jahreskarten unterwegs. Diese Millionen Kundinnen und Kunden haben damit in Verkehrsverbänden eine Flatrate von Bahn über Bus bis hin zu Fähren, wie in Hamburg oder Berlin. Hier gilt: einfach einsteigen und fahren – so oft, womit

und wohin man möchte. Darauf darf sich der deutsche ÖPNV jedoch nicht ausruhen, sondern muss die Chancen der Digitalisierung nutzen, um Fahrgästen auch über die traditionellen Grenzen des eigenen Tarifs oder eigenen ÖPNV-Angebots hinaus ein attraktives Gesamtangebot zu unterbreiten.

Von der Komplexität zum Swipe

Während Zeitkartenkundinnen und -kunden im Zweifel einfach zwei getrennte Fahrkarten kombinieren, sind es die Gelegenheitskunden, welche Angebotsbrüche fürchten und den Einstieg in den ÖPNV deshalb meiden. Hier setzt die Branche an: Mit gemeinsamen oder vernetzten Hintergrundsystemen werden die Revolutionen von 1965 und 1996 in neuer Form wiederholt. Wo der Fahrgast heute für eine Fahrt vom Wohnort zum Zielort mitunter noch drei Tickets nach drei unterschiedlichen Tariflogiken kaufen muss, erledigt dies künftig eine App für ihn – ein enormer Mehrwert und Komfortgewinn für den Kunden. Das Problem „keine Preisauskunft möglich“, das für viele gleichbedeutend ist mit „kein Angebot vorhanden“, wird gelöst. Ein wesentlicher Vorteil digitaler Vernetzung über das Hintergrundsystem: Der Fahrgast erhält bei einer Buchung über drei Tarife weiterhin drei Tickets, aber nur eine Rechnung.

Der Weg zu solch vernetzten Angeboten war und ist eine Teamaufgabe: Um dem Fahrgast eine App auf dem Smartphone anzubieten, die eine Route vom Start zum Ziel errechnet, tarifiert und zum Buchen anbietet, dabei verschiedene Verkehrsmittel integriert und eine Kontrolle der Fahrtberechtigung gewährt, ist eine Vielzahl von Akteuren im Hintergrund gefordert. Damit die App auch verbundübergreifend funktioniert, geht es sowohl technisch als auch organisatorisch raus aus dem eigenen Teich und rein in die Arbeitsteilung.

Es wächst zusammen, was zusammengehört

Die Erkenntnis, dass die Digitalisierung eine Vielzahl an Chancen bietet, hat eine neue Form der Kooperation hervorgebracht. Mit der Schaffung gemeinsamer Standards und Systeme hat sich in der Branche in den letzten Jahren viel getan, von mandantenfähigen Vertriebshintergrundsystemen, die auch andere Verkehrsverbünde nutzen können, über (eti)CORE, dem Standard, der den grundlegenden Aufbau aller eTicket-Systeme in Deutschland regelt und auf Chipkarten oder Smartphones zu finden ist, bis hin zu DELFI, der Plattform für deutschlandweite Fahrplan- und Reiseinformationen. Während DELFI die Daten für einen Weg von A nach B an einen Router weitergibt, können Tarifmodule für die betreffende Strecke den Preis und das notwendige Tarifprodukt ermitteln. Erst durch die Kombination aus Strecke und richtigem Tarif entsteht für den Fahrgast ein

buchbares Ticket. Zuletzt ist für die rechtlichen Aspekte die Brancheninitiative Gegenseitiger Verkauf hinzugekommen, die die vertragliche Grundlage schafft und standardisiert, damit auch Tarifprodukte außerhalb des eigenen Tarifraums verkauft werden können. Die Erkenntnis der letzten Jahre: Branche, Kommunen, Länder und Bund schaffen große Vorhaben nur gemeinsam.

„Mobility inside“: Von der Branche für die Branche

All diese technischen Lösungen und Formen der (digitalen) Kooperation münden in „Mobility inside“ (Mi). Die Initiative ist aus dem Branchenverband VDV heraus entstanden und heute eine operative Gesellschaft der Branche für die Branche. Die Partner haben das Ziel, alle Mobilitätsangebote zu einem nahtlosen Service zu vernetzen und den Fahrgästen anzubieten. Fahrgäste können dann durchgängig von A über B nach C buchen, egal wie viele Fahrkarten oder Fahrtberechtigungen beispielsweise für Bikesharing im Hintergrund erworben werden. Für dieses völlig neue Angebotspaket nutzt „Mobility inside“ die zuvor

„Wo der Fahrgast heute für eine Fahrt vom Wohnort zum Zielort mitunter noch drei Tickets nach drei unterschiedlichen Tariflogiken kaufen muss, erledigt dies künftig eine App für ihn.“

Prof. Knut Ringat, VDV-Vizepräsident und Sprecher der Geschäftsführung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds

beschriebenen Dienste, Systeme beziehungsweise Daten und aggregiert diese zu einem Service für die unterschiedlichen Bedürfnisse der Branche: zum einen eine White-Label-App inklusive mandantenfähiger Hintergrundsysteme für kleine und mittlere Verkehrsunternehmen und -verbände. Diese erlaubt einen schnellen Zugang zu digitalen Vertriebsmöglichkeiten und spart eigene App- und Systementwicklungen, deren Betrieb sich für kleinere Regionen oft nicht rechnet. Die andere Option richtet sich an große Verkehrsunternehmen und -verbände sowie Anbieter weiterer Mobilitätsformen wie Sharingangebote, die bereits digital breit aufgestellt sind. Sie können sich über Schnittstellen an die Systeme von „Mobility inside“ anschließen, um so gegenseitigen Zugriff auf den Vertrieb aller Partner zu erhalten. Dieses Angebot bringt den ÖPNV in Deutschland auch im Ticketbereich auf den Stand der Technik. „Mobility inside“ ist seit April als White-Label-App in den App-Stores erhältlich.



Der neue E-Bus-Sound gehört bald zum guten Ton

Der moderne Nahverkehr wird um einen eigenen, unverwechselbaren Klang bereichert. Zusammen mit Audiodesignern und Fahrzeugherstellern arbeitet der VDV an einem einheitlichen Geräusch für E-Busse. Jetzt wurde die Sieger-Soundidee aus einem Studierendenwettbewerb vorgestellt.

Markant und trotzdem unaufdringlich, deutlich wahrnehmbar und gut zu lokalisieren: So klingen in Deutschland künftig die E-Busse. Der VDV hat dazu den Entwurf eines Sounds präsentiert, der bis zum Sommer weiterentwickelt wird und später als Industriestandard zum Einsatz kommen soll. Hintergrund ist die Auflage der EU, dass E-Fahrzeuge bei geringen Geschwindigkeiten ein künstliches Geräusch machen müssen. „Es ist teilweise ein Fluch, dass die Busse so leise sind“, sagte VDV-Vizepräsident Werner Overkamp bei der Vorstellung des Soundentwurfs. Wenn ein Fahrzeug an die Haltestelle rollt und dort steht, macht es das weitgehend geräuschlos – für Menschen mit eingeschränktem Seh- oder Hörvermögen schwer wahrnehmbar. Gleiches gilt im Verkehrsgetümmel. Auch Fußgänger und Radfahrer müssen die Busse in der allgemeinen Geräuschkulisse rechtzeitig hören können. Abhilfe schaffen die Hersteller schon jetzt mit akustischen Warnsystemen, die künstliche Fahrgeräusche erzeugen: die Acoustic Vehicle Alerting Systems (AVAS).

Bundesweit einheitlicher Markenklang

Der VDV geht nun jedoch einen Schritt weiter. Mit seinen Partnern aus der Fahrzeugindustrie und Audiodesignern tüfelt er an einem einheitlichen Sound, der zukünftig bundesweit in jedem E-Bus wiederzufinden sein soll: ein charakteristischer Markenklang, hergestellt in Deutschland, dynamisch und modern. Den sollen die Verkehrsunternehmen in ihren Ausschreibungen für den Kauf neuer Busse künftig vorgeben können – auch wenn bis dahin noch ein Weg zu gehen ist. Von Anfang an bei der Suche →

DREI FRAGEN AN ...

Wie die E-Busse künftig klingen und worauf es dabei ankommt, beschreibt Prof. Sebastian Waschulewski vom FOAM Institute Berlin (Foto) im Gespräch mit „VDV Das Magazin“.



Herr Prof. Waschulewski, was macht einen guten E-Bus-Sound aus?

» **Prof. Sebastian Waschulewski:** Wenn der Sound eine Persönlichkeit wäre, sollte er ein freundlicher Nachbar sein – offen für alle, unaufdringlich, gelassen. Dabei gilt auch für Audiodesign: Gutes Design ist so wenig Design wie möglich.

Vor welchen Herausforderungen standen Sie und Ihr Team bei der Suche nach einem einheitlichen Sound für E-Busse?

» Wir wollten nicht die Geräusche eines Dieselmotors imitieren, sondern etwas komplett Neues für die Elektrobusse kreieren. Einen wirklich zukunftsgerichteten Sound. Und der muss einzigartig, angenehm und modern klingen sowie

alle Anforderungen an die Verkehrssicherheit und die Ergonomie erfüllen. Das hat Lukas Esser als Gewinner des Wettbewerbs optimal getroffen. Den Klang würde ich als warm beschreiben. Er hat auch tiefe Frequenzen, wie sie für ein großes Fahrzeug typisch sind. Dabei kommt es darauf an, nur die Frequenzbereiche gut hörbar zu gestalten, die wirklich benötigt werden. Besonders, wenn der Bus die Haltestelle anfährt, dort steht und wieder abfährt.

Was sind die nächsten Schritte?

» Die Soundidee von Lukas Esser entwickeln wir nun zusammen mit ihm und unseren Partnern aus der Industrie professionell weiter. Wir werden diesen Klang noch etwas verfeinern – verschiedene Frequenzbereiche und die Dynamik nachjustieren. Den fertigen Sound wollen wir während der VDV-E-Buskonferenz präsentieren – idealerweise schon eingebaut in einem Fahrzeug.

eingebunden waren zahlreiche Interessengruppen wie Fahrgast-, Verkehrs-, Sehbehinderten- und Umweltverbände sowie Bundes- und Landesverkehrsministerien.

Aber wie klingen E-Busse? Und wie unterscheiden sie sich von E-Autos, E-Rollern oder E-Fahrrädern? Wie lässt sich verhindern, dass sie als störend wahrgenommen werden? Neben diesen Fragen spielen Aspekte der Sicherheit und der Ergonomie eine wichtige Rolle. Denn die Töne werden mittelbar im Innenraum zu hören sein, dürfen im Dauerbetrieb Fahrpersonal und Fahrgäste nicht nerven. „Wenn der Sound eine Persönlichkeit wäre, sollte er ein freundlicher Nachbar sein“, beschreibt Prof. Sebastian Waschulewski vom FOAM Institute Berlin die Anforderung (siehe Interview). Mensch und Umwelt sollen nicht mit unnötigem Lärm belastet werden. „Es geht um unsere Stadtgesundheit, es geht um Sicherheit und ein zeitgemäßes Fahrerlebnis“, sagt Rudi Kuchta vom VDV-Industrieforum und Senior Vice President von MAN Truck & Bus. „Auf den ‚Wow-Effekt‘ kommt es dabei gar nicht an“, erläutert Audiodesigner Felipe Sanchez Luna (FOAM): „Sonst steht man an der Bushaltestelle und kann es irgendwann nicht mehr ertragen.“

Im Rahmen eines Studierendenwettbewerbs hatte das FOAM Institute zusammen mit dem VDV technische und inhaltliche Gestaltungskriterien vorgegeben und

nach Ideen für den E-Bus-Sound gesucht. Aus einem Workshop mit 50 Teilnehmenden gingen 20 Wettbewerbsbeiträge hervor. Eine Jury, in der unter anderem Sehbehindertenverbände, der TÜV, Verkehrsunternehmen, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie der VDV vertreten waren, prüfte die Entwürfe, beratschlagte und wählte aus. Den Sound, der alle Kriterien erfüllte, steuerte Lukas Esser von der Berliner Universität der Künste bei. „Zwischen technisch und organisch, um bei den Menschen zu sein und den Sound angenehm zu machen“, erklärt er seine Klangidee. Bei der Präsentation seines Entwurfs Mitte Mai hatten alle Projektbeteiligten auf ihrem Weg zum finalen E-Bus-Sound schon die Hälfte der Strecke zurückgelegt. „Wir haben jetzt die Zutaten“, erläutert Felipe Sanchez Luna. In den nächsten Schritten geht es darum, den Klang in Nuancen anzupassen und in die Fahrzeuge zu implementieren. Deren Hardware wie Lautsprechersysteme muss nun geprüft und der Klang dafür optimiert werden. Vorgestellt wird der fertige Sound – voraussichtlich direkt am Bus – dann am 12. und 13. Juli während der VDV-E-Buskonferenz und der Fachmesse „ElekBu“ in Berlin.



Hier gibt es den E-Bus-Sound zu hören und ein Video:
www.vdv.de/ebussound



E-Busse Bund steht auf der Bremse

In den kommenden Jahren beschaffen die Verkehrsunternehmen tausende Busse mit Batterie- oder Wasserstoffantrieb. Schon jetzt ist absehbar, dass die Fördergelder nicht reichen. Dieses und weitere Themen werden für Gesprächsstoff während der nächsten VDV-Elektrobuskonferenz und der Fachmesse „ElekBu“ sorgen, die am 12. und 13. Juli in Berlin als Präsenzveranstaltung stattfinden.

Bei den Stadtbussen setzen sich die Batterieantriebe weiter durch. Im vergangenen Jahr waren in Deutschland etwa 1.300 Fahrzeuge mit Elektroantrieben unterwegs. Knapp die Hälfte davon kam erst im Vorjahr hinzu. Doch der Hochlauf der klimafreundlichen und vor Ort emissionsfreien Busse könnte ins Stocken geraten. Zwar will der Bund etwa 3.000 E-Busse fördern, beantragt wurden jedoch 5.000. Bis Mitte Juli läuft ein weiterer Förderaufruf. Der VDV befürchtet jedoch, dass vor allem mittlere und kleine Verkehrsunternehmen davon absehen könnten, ihre Flotten zu elektrifizieren. Dabei geht es nicht zuletzt wegen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine darum, von fossilen Brennstoffen unabhängiger zu werden.

Um diese und eine Vielzahl weiterer Themen geht es am 12. und 13. Juli während der VDV-E-Buskonferenz und der begleitenden Fachmesse „ElekBu“. Die Veranstaltung wird vom Forum für Verkehr und Logistik und der VDV-Akademie in diesem Jahr wieder als Präsenzveranstaltung im Berliner Estrel Hotel ausgerichtet. Neben den politischen Rahmenbedingungen unter der neuen Bundesregierung und den aktuellen Förderprogrammen werden einmal mehr die Themen Klimaschutz, „Fit für 55“ sowie die Reduktion und Bepreisung von CO₂-Emissionen diskutiert. Weitere inhaltliche Schwerpunkte sind der Stand der Technik, die Umsetzung

von E-Mobilität im ländlichen Raum sowie der Aufbau von Betriebshöfen und Werkstätten. Nach den Depot-Bränden im vergangenen Jahr kommt dem wichtigen Thema Brandschutz zusätzliche Bedeutung zu. Fachleute erläutern unter anderem, welche Schutzmaßnahmen und Schulungen für das Personal eine Rolle spielen. „Wir haben Brandexperten und die Versicherungswirtschaft eingeladen, ebenso wie Vertreter der Feuerwehr und von Firmen, die Brandschutzanlagen konzipieren“, erläutert Martin Schmitz, Technikgeschäftsführer beim VDV. Neben den Batteriebusen und ihren Komponenten stehen in diesem Jahr die Fahrzeuge mit Brennstoffzelle, ihre Ladeinfrastruktur sowie die Beschaffung von grünem Wasserstoff im Mittelpunkt. „Wir widmen dem Thema Wasserstoff eine eigene Session“, kündigt Martin Schmitz an: „Darin geht es um die Erzeugung, den Transport und den Betrieb der Fahrzeuge sowie um ihre Technik.“ Für die begleitende Fachausstellung „ElekBu“ haben sich knapp 60 Unternehmen aus der Fahrzeug- und Zulieferindustrie angemeldet. Vorgestellt werden dabei auch 15 Elektrobusse – einer davon voraussichtlich ausgestattet mit dem neuen VDV-E-Bus-Sound (siehe Beitrag S. 14).



Weitere Infos unter:
www.ebuskonferenz.de



*Spatenstich für den Strukturwandel
(v. l.): Brandenburgs Ministerpräsident
Dietmar Woidke, DB-Chef Richard
Lutz, Bundeskanzler Olaf Scholz und
Daniela Gerd tom Markotten (DB-
Vorstand Digitalisierung und Technik)*

ICE 4 bringt Tempo in den Strukturwandel

In Cottbus wird Deutschlands modernstes Instandhaltungswerk gebaut. Schon in zwei Jahren soll die erste Halle fertig sein, ein noch größeres Gebäude folgt bis 2026. Damit schafft die Deutsche Bahn zukunftsfähige Arbeitsplätze in der Braunkohleregion Lausitz. Zum symbolischen Spatenstich kam auch Bundeskanzler Olaf Scholz.

Es ist eines der ersten und bedeutendsten Projekte, um die Wirtschaftsstruktur in der Kohleregion Lausitz zu stärken: Die Deutsche Bahn baut in Cottbus das modernste Instandhaltungswerk in Deutschland. Bis 2026 entstehen hier 1.200 neue Arbeitsplätze, die ersten 500 davon schon in den kommenden zwei Jahren. Ab 2024 sollen in der ersten von später zwei Werkhallen Züge der ICE-4-Flotte gewartet werden. Zwei Jahre früher als ursprünglich vorgesehen soll das Werk seine Arbeit aufnehmen. Geplant sind Investitionen in Höhe von einer Milliarde Euro. Die Grundlage dafür bildet das Investitionsgesetz Kohleregionen. Damit unterstützen Bund und Länder Regionen, die vom Kohleausstieg betroffen sind, beim Aufbau zukunftsfähiger Arbeitsplätze und neuer

und nachhaltiger Wirtschaftszweige. Zu diesen Regionen zählen Gebiete in Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Nordrhein-Westfalen.

Bundeskanzler Olaf Scholz ist davon überzeugt, dass der Strukturwandel gelingen kann: „Solche Innovationsprojekte schaffen nicht nur gute Arbeitsplätze – sie bringen auch neue Wirtschaftskraft und Zukunftsfähigkeit für die gesamte Region.“ Für Brandenburgs Ministerpräsident Dietmar Woidke ist das Bauvorhaben mit seinen neuen 1.200 Industriearbeitsplätzen „ein Leuchtturmprojekt für den Strukturwandel in der Lausitz“. Diese Stärkung des Standortes sei ein zentrales Element für die Entwicklung zur Modellregion für Klimaschutz und



Auf dem Baufeld machten 500 rote Luftballons den Grundriss der neuen Werkhalle sichtbar. Jeder steht symbolisch für einen der ersten 500 neuen Arbeits- und Ausbildungsplätze, die hier geschaffen werden.

Wirtschaftswachstum. „Der Ausgleich von wegfallenden durch neue zukunftsfähige Arbeitsplätze ist eine absolut notwendige Voraussetzung für eine erfolgreiche Strukturentwicklung im Zuge des Ausstiegs aus der Braunkohle.“

Die neuen Hallen entstehen in unmittelbarer Nachbarschaft des bestehenden DB-Standorts und werden das erste Werk für die schwere Instandhaltung des ICE 4. „Wir brauchen dieses neue Werk, damit unsere ICE-Flotte weiter wachsen kann und damit mehr Menschen Bahn fahren“, erklärt Bahnchef Richard Lutz das rekordverdächtige Tempo: „Nur so sind unsere Klimaziele erreichbar.“ Das Werk Cottbus soll eine tragende Rolle dabei spielen, dass die ICE 4 nach der Instandhaltung schnell wieder auf die Strecke gehen können. Allein in den kommenden beiden Jahren wächst die Anzahl von Zügen dieses Typs von derzeit etwa 100 auf 137. Bis Ende des Jahrzehnts sollen insgesamt rund 450 ICE verschiedener Baureihen unterwegs sein.

1.200

INDUSTRIEARBEITSPLÄTZE

entstehen bis 2026 im neuen ICE-Werk Cottbus – die ersten 500 davon schon in den kommenden beiden Jahren, wenn die erste von zwei Werkhallen in Betrieb geht.



InnoTrans 2022
20.–23. SEPTEMBER · BERLIN
Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik



THE FUTURE OF MOBILITY

KONTAKT

Messe Berlin GmbH
Messedamm 22 · 14055 Berlin
T +49 30 3038 2376
innotrans@messe-berlin.de

Messe Berlin
200 Jahre Gastgeber von Welt

62

GELENKBUSSE

mit elektrischem Antrieb setzen die Stadtwerke Osnabrück seit Anfang des Jahres auf ihren Metrobuslinien ein. Damit ist die niedersächsische Großstadt deutschlandweit nach der Quote führend bei der Umstellung auf E-Busse.



Heimliche Hauptstadt an der Hase

Hamburg, Berlin und Köln sind in Deutschland die drei Top-Metropolen, was die Anzahl ihrer rein elektrisch betriebenen Busse angeht. Danach folgt Osnabrück. Trotzdem gilt die niedersächsische Stadt als so etwas wie die E-Bus-Hauptstadt der Republik – wenn man die Zahl der batteriebetriebenen Fahrzeuge ins Verhältnis zu den herkömmlichen Verbrennern in der Flotte setzt.

Die Hasestraße ist mehr als eine zentrale Verkehrsachse in Osnabrück. Nach dem Nebenfluss der Ems benannt, durchquert sie den nördlichen Teil der Innenstadt. Hier wird ein Stück Mobilitätswende sichtbar: eine Art Paradenstrecke für den elektrischen ÖPNV auf der Straße. Seit November fahren auf der Hasestraße mit den beiden Linien M 1 und M 5 ausschließlich batteriebetriebene Busse. Für Oberbürgermeisterin Katharina Pötter steht fest: „Die E-Busse sind ein bedeutender Baustein für eine moderne, attraktive und nachhaltige Stadt – und somit für die Lebensqualität in Osnabrück.“

Zum Beginn des laufenden Jahres legten die Stadtwerke Osnabrück (SWO) nach. Nun fahren auf allen fünf Metrobus-Achsen von M 1 bis M 5 nur noch E-Gelenkbusse. Für die Stadt ist das ein Meilenstein auf dem Weg zu einem komplett elektrisch betriebenen Busverkehr, der ab Mitte der 2020er-Jahre angestrebt wird. „Da, wo wir fahren, haben wir nicht wenig Emissionen, sondern fast gar keine“, lautet das Credo von SWO-Vorstand Dr. Stephan Rolfes, der in Osnabrück die öffentliche Mobilität verantwortet. Und damit meint er nicht nur CO₂, sondern auch Lärm. „Die Anlieger an den Strecken sagen: Es ist viel leiser geworden, und es stinkt bei uns nicht mehr.“ Auch Radfahrer und Fußgänger können durchatmen.

62 E-Gelenkbusse des Herstellers VDL wurden dafür angeschafft. Im Jahr 2018 hatten sich die Stadtwerke Osnabrück für die Niederländer als Systemlieferant entschieden. Die ersten 13 E-Busse für die Linie M 1 wurden gefertigt, die Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof und an den Endhaltestellen der fünf Metrobuslinien →



Osnabrücks Oberbürgermeisterin Katharina Pötter und Stadtwerke-Mobilitätsvorstand Dr. Stephan Rolfes mit zwei E-Gelenkbussen, die auf den Linien M 1 und M 5 verkehren.

errichtet sowie zahlreiche Schulungen und Testfahrten absolviert. Als erste elektrisch bediente Linie ging die M 1 im März 2019 in Betrieb. „Die Verfügbarkeit der Fahrzeuge stand der von Dieseln von Anfang an in nichts nach“, bilanziert Stephan Rolfes zufrieden. Im Oktober 2018 traf der erste E-Bus auf dem Betriebshof in der Nähe der Stadtwerkezentrale ein. Der letzte kam pünktlich kurz vor dem jüngsten Jahreswechsel.

Jeder neue E-Bus ersetzt einen Diesel

Die grünen Riesen machen Osnabrück zum Vorreiter bei der Umstellung von Diesel- auf Batteriebusse – und zur „E-Bus-Hauptstadt“ Deutschlands. Zwar hatten Hamburg (159), Berlin (137) und Köln (113) deutlich mehr Fahrzeuge mit Batterie- oder Brennstoffzellenantrieb zum Jahresende 2021 im Bestand. Aber die Mischung zwischen alternativen und herkömmlichen Antrieben – also das Verhältnis von Flottengröße zu E-Bussen – gibt den Ausschlag. Dass Osnabrück bei der Umstellung bundesweit führt, ist sogar parlamentarisch „belegt“. Eine entsprechende Antwort gab die Vorgänger-Bundesregierung auf eine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen zum Bestand und zur Förderung von Elektrobusen.

Die Reichweiten der E-Busse genügen den Stadtwerken vollkommen: Zusätzliche Fahrzeuge, Umläufe und Mitarbeitende im Fahrdienst waren nicht vonnöten. Für jeden neuen E-Gelenkbus wurde in Osnabrück ein Diesel aus dem Verkehr gezogen. „Ein enormer Effekt für eine bessere Luftqualität in unserer Stadt“, so Oberbürgermeisterin Katharina Pötter. Bestand die SWO-Flotte noch 2017 bis auf ein elektrisch betriebenes Einzelstück aus 93 Verbrennern, wurde diese Zahl auf inzwischen 33 verringert. Somit werden nun über 65 Prozent der Fahrzeugkilometer emissionsfrei

zurückgelegt. Mit diesem hohen Anteil von elektrischen Fahrzeugen an der Gesamtflotte liegt die deutsche E-Bus-Hauptstadt im europäischen Vergleich auf Platz zwei. Laut „Assured Clean Bus Report“, in dem der internationale Verkehrsverband UITP einen Überblick über europäische Elektrobusprojekte gibt, rangiert Osnabrück hinter der niederländischen Region Amstelland-Meerlanden, wo „Connexxion“ mit einem E-Bus-Anteil von 70 Prozent unterwegs ist. Den dritten Platz belegt das polnische Jaworzno (62 Prozent).

Mit der Umrüstung auf den Elektroantrieb tun die SWO nicht nur viel Gutes für ihre Stadt, sondern auch für die Umwelt und den Klimaschutz. Vier Millionen Kilowattstunden grünen Strom haben die E-Busse im vergangenen Jahr „getankt“. Dieselbusse hätten umgerechnet mehr als 1,1 Millionen Liter Kraftstoff benötigt. Zum 30. Juni dieses Jahres wird die E-Gelenkbusflotte voraussichtlich die Gesamtfahrleistung von knapp fünf Millionen Kilometern hinter sich haben. „Geladen mit Grünstrom aus der Region“, erläutert SWO-Mobilitätsvorstand Stephan Rolfes. Aber dem Stadtwerke-Vorstand kommt es nicht nur darauf an, dass ein Fahrzeug gut fährt. „Es muss auch den Fahrgästen Spaß machen.“ Deswegen wurde viel Wert auf das Design und die Innenausstattung gelegt. „Osnabrück ist rundum schöner und nachhaltiger geworden“, erklärt er und blickt zuversichtlich nach vorne: „Die Zukunft wird wunderbar, was Mobilität angeht – sowohl für die Menschen als auch für die Städte.“



Mehr zum Thema finden Sie unter: www.swo.de/e-bus und www.swo.de/blog sowie bit.ly/ASSURED

Bundestag und Bundesrat verabschieden höhere Förderung der Schiene

Bundestag und Bundesrat haben Anfang Juni den Bundeshaushalt 2022 verabschiedet. Im Zuge dessen wurden die Fördermittel für die Schiene erhöht – der größte Einzelzuwachs bei den Haushaltstiteln. „Wichtige Positionen für die Modernisierung des Bahnsystems wurden erheblich aufgestockt“, erläutert VDV-Präsident Ingo Wortmann. In der sogenannten Bereinigungssitzung erhöhte der Haushaltsausschuss des Bundestages die Mittel für die Digitalisierung der Infrastruktur und der Fahrzeuge um 31,5 Millionen Euro, für die barrierefreie und attraktivere Gestaltung von Bahnhöfen um 21,5 Millionen Euro und die Förderung des Kombinierten Verkehrs um 15 Millionen Euro.

Aus Sicht des VDV sind die Änderungen jedoch nicht an allen Stellen konsequent: So wurden das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ um zehn Millionen Euro und die Gleisanschlussförderung sogar um 16 Millionen Euro gekürzt. „Das ist aus unserer Sicht nicht sachgerecht – hier besteht Handlungsbedarf“, betont Ingo Wortmann.

Der VDV kritisiert zudem die Entscheidungen im Bereich der Elektrifizierung. Diese widersprächen dem Koalitionsvertrag: „Anstatt Deutschlands Bahnen und Busse so schnell und so umfassend wie möglich zu elektrifizieren und damit noch klima- und ressourcenfreundlicher zu gestalten, soll die Förderung für elektrische Güterbahnen um sechs Millionen Euro gekürzt werden“, sagt der VDV-Präsident.

Auch die geplante Absenkung der Elektrobus-Förderung wurde bei den Haushaltsberatungen nicht korrigiert. Angesichts von 5.000 E-Bus-Förderanträgen, die derzeit vorliegen und nicht vollständig bewilligt werden können, sei das, so Ingo Wortmann, „nicht nachvollziehbar. Der Bund vergibt hier eine Chance, konkret vor Ort auf umwelt- und klimafreundliche E-Busse umzustellen“. Die Kommunen könnten diese Mehrausgaben nicht alleine schultern – mit dem Ergebnis, dass sich die Umrüstung der Flotten auf emissionsfreie, klimafreundliche Antriebe erheblich verzögere.

„Pass = Ticket“: Regelung für Kriegsflüchtlinge ist ausgelaufen

In den umfangreichen Hilfen für registrierte Geflüchtete aus der Ukraine sind auch weitreichende Angebote für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmitteln enthalten. So sieht es ein Beschluss der Bundesregierung vor. Damit endete jedoch die Regelung „Pass = Ticket“, die freie Fahrt im deutschlandweiten ÖPNV bedeutete. Ungeachtet dessen gibt es im Rahmen der Kulanz auf ausgewählten grenznahen Strecken im Nahverkehr weiterhin eine schnelle Hilfe für Ukraine-Geflüchtete. Sie können sich vorab bei dem für ihre Strecke zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Bedingungen für ihre Fahrt informieren. Eine Weiterfahrt im Nahverkehr über die ausgewählten Strecken hinaus ist seit dem 1. Juni nur noch mit dem Kauf eines Tickets an den dafür vorgesehenen Verkaufsstellen möglich.

Für neu ankommende Flüchtlinge besteht nach wie vor an einem der Haupt-Ankunftsbahnhöfe Berlin, Cottbus und Hannover die Möglichkeit, mit dem „Helpukraine“-Ticket innerhalb Deutschlands per Bahn weiterzureisen.

ANZEIGE



13. VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse ElekBu
Unser Vortrag am 12.07.2021 um 13:45 Uhr
Reichweitenprognosen basierend auf historischen Daten

Elektromobilität ganzheitlich gedacht!

Die Einführung von Elektrobusen stellt Sie vor viele Herausforderungen.

e MOBILE – die integrierte Elektromobilitäts-Suite von INIT – bietet Ihnen die notwendige Unterstützung und deckt alle spezifischen Anforderungen von Elektrobusen ab.

- e Simulation & e Planung
- e Betriebshof- & e Lademanagement
- e Analyse & e Reporting
- e Betriebssteuerung & e Reichweitenprognose



Ihre Lösungen für exzellentes digitales Lernen wurden ausgezeichnet (v. l. n. r.): Barbara Strassnig (Wiener Linien), Kay Scharmer, Philip Hagmann (beide DB Regio), Melanie Schlich (KVB), Marcel Jelitto (DB Regio), Annika Gollnik (KVB), Dominik Müller (DB Regio), Michel Michiels-Corsten (KVB)



Voneinander lernen statt konkurrieren

Gemeinsame Lösungen finden – und dabei nicht im Wettbewerb stehen: Das war der Geist, der über der ersten VDV-Bildungskonferenz schwebte. Eine besondere Auszeichnung erhielten vier Projekte des digitalen Lernens.

„Niemand hat Lust, 200 Seiten Bedienungsanleitung durchzulesen“, sagte Barbara Strassnig von den Wiener Linien. In ihrem Unternehmen muss das zumindest das Fahrpersonal der Bim, wie in der österreichischen Hauptstadt die Straßenbahn heißt, auch nicht mehr tun. Mit Web-Based-Trainings (WBT) schult das Verkehrsunternehmen seine Tramfahrerinnen und -fahrer im Umgang mit dem Bordrechner. „Und wenn ein Thema nicht so spannend ist, gamifizieren wir es.“ So wurden beispielsweise in einem weiteren Projekt Teile der jährlich fälligen Pflichtunterweisung zur Arbeitssicherheit vollständig als WBT digitalisiert und innovativ umgesetzt.

Bei den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) bereiten sich Führungskräfte per Blended Learning – einer Mischung aus Präsenzunterricht und digitalem Lernen – auf die Jahresgespräche mit ihren Mitarbeitenden vor. „Corona hat mich aus dem Präsenzschulungsdenken rausgebracht“, berichtete Melanie Schlich von der

KVB. Täuschend echt ist eine Simulation für S-Bahn-Fahrpersonal, die DB Regio mit DB Systel realisiert hat. Ein virtueller Arbeitshandschuh bewegt sich durch einen Zug und kann alle Elemente bedienen, etwa um eine liegen gebliebene andere S-Bahn abzuschleppen. Das spare bei der Ausbildung wertvolle Fahrzeugressourcen, wie Kay Scharmer von DB Regio erläuterte.

Diese vier Anwendungen haben gewonnen: Bei der ersten VDV-Bildungskonferenz wurden sie als Beispiele für exzellentes digitales Lernen im ÖPNV ausgezeichnet. Die Jury setzte sich zusammen aus Mitarbeitenden der Verkehrsunternehmen, die sich an dem erfolgreich abgeschlossenen Projekt eLearningÖV beteiligt hatten. „Dieser Branchen-Preis ist ein Novum und zeigt, dass die ÖPNV-Branche beim digitalen Lernen ein völlig neues Niveau erreicht hat“, erläuterte Gisbert Schlotzhauer, Vorstandsvorsitzender der VDV-Akademie, anlässlich der Preisverleihung. Am Wettbewerb teilgenommen haben 36 Projekte aus 19 Verkehrsunternehmen: darunter verschiedene digitale



„Wer andere in die Zukunft führen will, muss schon mal da gewesen sein.“

Karlheinz Pape, Geschäftsführer Corporate Learning Community

Lernformate wie Videos, Virtual-Reality-Szenarien, Web-Based-Trainings und innovative didaktische Konzepte. „Alle Einreichungen waren auf ihre Weise exzellent“, betonte Moderatorin Katja Kirsten von der VDV-Akademie bei der Verleihung der Awards, die wie die gesamte VDV-Bildungskonferenz eine Premiere war. In diesem neuen Format hat die VDV-Akademie die beiden ehemaligen Konferenzen für Ausbildung und Weiterbildung gebündelt.

Den Wandel gestalten

Wie der digitale und der demografische Wandel zu gestalten sind, zählt derzeit zu den wichtigsten Aufgaben, die die Aus- und Weiterbildenden in ihren Unternehmen anpacken. Dass das digitale Lernen dabei mehr als nur ein wichtiges Hilfsmittel geworden ist, zeigte sich während der Konferenz ebenso wie das, worum es Teilnehmenden und der VDV-Akademie nach den pandemiebedingten Beschränkungen auch geht: den persönlichen Austausch und die Vernetzung unter Fachleuten.

Trotz Zeitmangels auf dem aktuellen Stand bleiben, Menschen, die „das Lernen verlernt“ haben, Auszubildende finden, digitale Infrastruktur, andere Prioritäten ihrer Geschäftsleitungen: Das sind nur einige der Herausforderungen, vor denen sich die rund 80 Konferenz-Teilnehmenden in ihrer täglichen Praxis sehen. Trotzdem fasziniert, begeistert und motiviert sie das Thema Aus- und Fortbildung: die Arbeit mit jungen Menschen, der Fortschritt und der Wissenstransfer für das Unternehmen – oder einfach Dinge verändern.

Dass es der Branche dabei nicht um Wettbewerb, sondern um gemeinsame Lösungen gehe, wurde von verschiedenen Referentin-



Musterlösungen für digitales Lernen: Aus- und Weiterbildende aus den Verkehrsunternehmen stellten im „Gallery Walk“ ihre Angebote vor und diskutierten sie mit den anderen Teilnehmenden.

nen und Referenten wiederholt betont. Darum dreht es sich auch in dem 2016 gegründeten #eLearning-Netzwerk“ und der dazugehörigen Branchenplattform „Train-Station“: Hier unterstützen sich Branchenkolleginnen und -kollegen gegenseitig, wenn es um Themen rund um die Aus- und Weiterbildung sowie um digitales Lernen geht.

Lernen wird selbstorganisierter

Bildungspolitische Herausforderungen, die Aus- und Weiterbildung in der Mobilitätsbranche, Innovationen und die Lernkultur: Diese Themen wurden in Vorträgen, Diskussionen und Erfahrungsberichten aus unterschiedlicher Perspektive beleuchtet. Welche Rolle die Aus- und Weiterbildung für den Wandel der Lernkultur auf dem Weg zum selbstgesteuerten und selbstorganisierten Lernen spielt, machte Karlheinz Pape deutlich. Der Gründer und Geschäftsführer der Corporate Learning Community ermunterte die Teilnehmenden, bei sich selbst anzufangen: „Wer andere in die Zukunft führen will, muss schon mal da gewesen sein.“



Ansprechpartnerin für das #eLearning-Netzwerk und „Train-Station“ ist Sabrina Reuther von der VDV-Akademie: kontakt@elearningnetzwerk.de



Katja Kirsten (l.) von der VDV-Akademie führte durch die Konferenz und moderierte die Verleihung der Awards (2. v. l.). Uta Kupfer (r., Verdi) und Thomas Reiter (Kuratorium der Deutschen Wirtschaft für Berufsbildung) zeigten die bildungspolitischen Herausforderungen auf.



Autonom und auf Abruf: Zwei neue E-Busse stärken den ÖPNV im niederbayerischen Bad Birnbach. Die Shuttles der DB machen gesundheitliche Einrichtungen und Geschäfte besser erreichbar.

Grünes Licht für Robo-Shuttles: Die Zukunft kommt in Fahrt

Eine Rechtsverordnung mit dem etwas sperrigen Titel „Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs- und Betriebsverordnung (AFGBV)“ eröffnet im Straßenverkehr den Einstieg ins automatische Fahren ohne Fahrpersonal. Das ist spannend aus der ÖPNV-Perspektive: So lassen sich Liniennetze verdichten und vor allem in dünner besiedelten Regionen mit „Robo-Shuttles“ die Mobilitätswende einleiten. Doch die Branche steht vor einem grundsätzlichen Problem: Die Autoindustrie hält sich bei der Entwicklung von Shuttles und Bussen für einen autonomen Linienverkehr bislang eher zurück.

Herbert Diess betrieb kürzlich Marketing in eigener Sache. Im April dieses Jahres ließ sich der VW-Vorstandschef auf dem Rücksitz eines Elektro-Bulli-Prototypen bei einer autonomen Rundfahrt durch München für ein YouTube-Video ablichten. Zwar saß noch ein Fahrer hinter dem Steuer, doch dessen Hände berührten das sich im Straßenverlauf hin und her drehende Lenkrad vor der Kamera nicht. Diess trommelte mit seinem Auftritt für ein Marktsegment, in das der Automobilkonzern in den nächsten Jahren mit Macht einsteigen will: das Geschäft mit „Robo-Taxis“. Autonome Elektrofahrzeuge, die zunächst wohl vor allem in großen Städten die Mobilität völlig aufmischen könnten. Damit

könnte VW zum unmittelbaren Konkurrenten für den ÖPNV werden und in großem Stil Kundschaft aus Bussen und Bahnen abwerben.

Auch die Verkehrsunternehmen setzen auf „Robo“-Fahrzeuge, doch sie denken größer – an „Robo-Shuttles“. Mehr Bus als Taxi, also größere Gefäße mit mehr Sitz- und Stehplätzen. Schneller als die erste Prototypen-Generation mit Höchstgeschwindigkeiten um 15 Stundenkilometer sollten sie sein, um im Straßenverkehr „mitschwimmen“ zu können. Landauf, landab gibt es inzwischen zahlreiche Projekte, die mit autonom fahrenden öffentlichen Verkehrsmitteln die Liniennetze außerhalb der klassischen Rou-

ten von Bussen und Bahnen erweitern wollen – für Siedlungs- und Gewerbegebiete, auch für den „Überlandverkehr“ zu dörflichen Vororten und Stadtteilen. Hinzu kommen zahlreiche On-Demand-Projekte, die im übernächsten Schritt für autonome Verkehre prädestiniert sind (siehe Beitrag S. 10). „Für den autonomen Shuttle-Betrieb braucht die Branche marktfähige, verkehrlich sinnvolle Fahrzeuge“, sagte Dr. Till Ackermann, beim VDV Leiter des Bereichs Volkswirtschaft und Business Development, auf dem 6. VDV-Zukunftskongress Autonomes Fahren kürzlich in München.

Kannibalisierung befürchtet

Doch die Automobilhersteller spielen nur bedingt mit. Dr. Reinhard Stolle, Manager des VW-Partners und international präsenten Selbstfahrstart-ups Argo AI, skizzierte auf dem Kongress in München ganz offen seine Vorstellung vom Nahverkehr der Zukunft am Beispiel Hamburg. Dort bietet die VW-Tochter Moia schon seit einigen Jahren Ridepooling-Dienste mit komfortabel gestalteten Kleinbussen als Sammeltaxis und sucht die „integrierte Gesamtlösung“ mit der Hamburger Hochbahn. Ab 2025 soll Moia autonom unterwegs sein – dann mit etlichen hundert Fahrzeugen. Fahrerlos könnte das Geschäft gewinnbringend sein, aber zu Lasten des ÖPNV.

Das wird in der Nahverkehrsbranche mit Argwohn beobachtet. Sinaida Cordes, Leiterin Mobilitätsentwicklung bei der Münchner MVG: „Die anderen draußen schlafen nicht. Es drängen viel mehr Teilnehmer in den Markt.“ Das wird auch anderswo ähnlich gesehen. „Wir brauchen Klarheit, wie wir den ÖPNV organisieren. Die Industrie kommt in die Städte, doch es gibt niemanden, der uns ein Fahrzeug für den ÖPNV anbietet“, beobachtet Roland Juhrs von den Leipziger Verkehrsbetrieben. Sein Kollege Mario Nowack, Projektleiter des Leipziger Shuttle-Projekts „Absolut“, formuliert die „Möglichkeit und Gefahr“, dass Robo-Taxi-Flotten künftig am ÖPNV vorbei auch die suburbanen Räume außerhalb der Stadtzentren erschließen, wo das Bus- und Bahnangebot dünner ist. „Wir müssen als Branche begreifen,

dass wir Treiber der Verkehrswende sein wollen“, mahnt Frank Klingenhöfer, Vorstand von DB Regio Bus und beschreibt die interessante Zielgruppe: Über 40 Prozent der Deutschen leben in Kleinstädten und Dörfern und verfügen bisher über kein attraktives Angebot von Bus und Bahn.

Von den Vertretern der klassischen Autoindustrie kam wenig Erhellendes zum Thema Shuttle-Entwicklung. VW-Nutzfahrzeuge-Mann Tobias Reich verdeutlichte die Konzerninteressen am Robo-Taxi und blieb darüber hinaus eher vage: Die Entwicklungen „brauchen Zeit“, es seien „enorme Investitionen“ in die „komplexe Technik“. Johann Jungwirth vom Selbstfahrer-Pionier Mobileye beglückwünschte Deutschland zwar zu seiner „Vorreiterrolle“ beim Setzen der rechtlichen Rahmenbedingungen für das autonome Fahren. Zudem zeigte er mit eingespielten Videos, dass das internationale Klassifizierungsniveau „Level 4“ für das autonome Fahren in bestimmten Betriebsbereichen von dem Mobileye-Selbstfahrersystem bereits beherrscht wird. Die Zuhörer mussten aber hören, „nur“ die Umsetzung in Shuttle-Dienste fehle noch. Immerhin, das weltweit operierende Unternehmen habe bereits ein erstes Busprojekt für ein Zwölf-Meter-Fahrzeug mit 19 Passagieren begonnen. Das System „funktioniert genauso“ wie in kleineren Fahrzeugen, betonte Jungwirth. Doch nur mit einem Sieben-Sitzer, einem Elektro-SUV, startet das Unternehmen demnächst in München auch eher in den Taxi-Dienst. „Wir brauchen Sie alle als Partner“, beschwor Jungwirth, der in einer Videobotschaft aus Israel den 140 Kongress-Teilnehmenden zugeschaltet war, die Branche: „Wir haben kein Interesse, selbst in Flottenbetrieb zu gehen.“ Deshalb war es für die Teilnehmer spannend, von Alexander Böhm, Smart Mobility-Experte vom Automobilzulieferer Schaeffler Automotive Buehl, zu hören, dass seine Firma auf Basis des Mobileye-Selbstfahrersystems einen ÖPNV-Shuttle entwickelt.

Autofahrer für ÖPNV gewinnen

„Wir bauen keine Busse“, war auch die Botschaft von Werner Engl von der →

ANZEIGE
Maximale Flexibilität
im Stadt- und
Regionalverkehr



Das Trapeze-Leitsystem LEA vereinfacht Ihren Betrieb

- Für Unternehmen und Verbände mit 10 bis 200 Fahrzeugen
- Preiswert, modular, skalierbar
- Fahrzeugüberwachung und Disposition
- Überregionale Fahrgastinformation
- Mit anderen Leitsystemen kombinierbar

Möchten Sie mehr erfahren?
trapezgroup.de/lea

TrapezeTM
Here for the journey



Der Automobilzulieferer ZF und die Hamburger Hochbahn wollen gemeinsam fahrerlose, elektrisch betriebene Verkehrssysteme für den Regelbetrieb im ÖPNV entwickeln.

Friedrichshafener ZF-Gruppe, die mit ihrem Autonomem Transportsystem ATS Shuttle-Fahrzeuge für entsprechende Einsatzfelder entwickelt. Das aber auch in völlig neuen Größenordnungen: So soll der Fahrzeugtyp GRT 3 ein Shuttle für bis zu 24 Personen sein – ein Gefäß, mit dem die Hamburger Hochbahn ihre Linienetze ergänzen will. Engl betonte, sicherlich zur Freude der Branche: „Unsere Zielgruppe sind die Pkw-Fahrer, um sie zum Umsteigen in den ÖPNV zu gewinnen.“ So blieb es dem Iveco-Manager Jean Marc Boucheret vorbehalten, seinen klassischen Linienbus zu präsentieren, der aus einem Fahrzeug-Umbau entstanden war. Eindrucksvolle Video-Szenen aus dem Testbetrieb in Frankreich konnten aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Fahrzeug aus dem Labor-Status nie herausgekommen war und nicht einen einzigen Passagier befördert hatte.

Breiten Zuspruch hat die ÖPNV-Branche im Bundesverkehrsministerium. Ministerialdirigent Andreas Krüger, einer der Väter der neuen Rechtsverordnung, machte auf dem Kongress klar: „Wir wollen die Einführung des Realbetriebs. Im Wesentlichen wissen wir, wie es geht.“ Aber auch im Ministerium sieht man „das große Dilemma“: „Wir haben keine Autos.“ Dabei stellt sich die Politik vor, dass der ÖPNV im „Level 4“ wesentlicher Einsatzbereich sein werde – mit Punkt-zu-Punkt-Linien und ebenso in örtlich begrenzten Betriebsbereichen. Krüger blickt nicht nur auf Stadtverkehre, sondern mahnte insbesondere auch Lösungen für ländliche Räume an „mit engen Straßen ohne Fahrbahn-Markierungen“. Der autonome ÖPNV

werde scheitern, wenn er das flache Land nicht erschließen könne – mehr Busse auch „beispielsweise für das Sauerland oder die Uckermark“.

In vielen Vorträgen und Diskussionsbeiträgen auf dem Kongress wurde deutlich, dass das komplexe Thema des autonomen Fahrens zwar erhebliche Schritte vorangekommen ist, aber noch viel weitere Entwicklungsarbeit fällig wird. Das beginnt bei der Kommunikation mit den Fahr-

gästen, die sich einem Transportgefäß ohne Lenkrad und ohne Operateur anvertrauen sollen. Und es führt hin zum Bedarf kontinuierlicher Überwachung der Shuttle-Flotten aus den Leitstellen der Verkehrsbetriebe – mit Eingriffsmöglichkeiten aus der Zentrale, wenn das Fahrzeug mit seiner programmierten Intelligenz dann mal doch nicht weiterkommt. „Auch wenn wir autonome Fahrzeuge haben, haben wir noch lange keinen autonomen Betrieb“, sagte MVG-Expertin Sinaida Cordes, „wir müssen Innovationspotenziale bündeln, nicht blockieren.“

In diese Richtung geht auch die vom VDV angeregte Bundesförderung für Flotten von ÖPNV-Shuttles, die autonom in bestimmten Betriebsbereichen fahren. VDV-Präsident Werner Overkamp: „Autonomes Fahren erweitert das klassische ÖPNV-Angebot, ob auf den Linien oder on demand, und kann so das Gesamtangebot auf ein neues Niveau heben – doch das kostet Geld.“ Der VDV-Vorschlag klingt dann auch wie eine Rechenaufgabe: „5x25x2025“ für das autonome Fahren. Overkamp löst die Formel auf: „Wir brauchen vom Bund ein Budget von fünf mal 25 Millionen Euro für mindestens fünf Reallabore mit jeweils 25 Fahrzeugen in verschiedenen Einsatzgebieten. Mit dem Ziel, diese bis 2025 in den kommerziellen Betrieb zu bringen.“



Weitere Infos zum Thema:
www.vdv.de/Innovationslandkarte



ÖPNV-Vertrieb:

VDV warnt vor Privatisierung von Gewinnen und Sozialisierung von Verlusten

Plattformbetreiber privatisieren Gewinne, während die Allgemeinheit die Verluste trägt: So weit darf es laut VDV nicht kommen. Der Verband warnt davor, dass im nicht profitabel zu betreibenden ÖPNV-Geschäft privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen Gewinnmargen im Vertrieb erzielen sollen, während Investitionen und laufende Kosten, die für die Wertschöpfung benötigt werden, den Verkehrsunternehmen und -verbänden überlassen werden. Also der öffentlichen Hand. „Es geht um die Frage, wer zukünftig Zugang zu den Kundinnen und Kunden hat“, betont VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Hintergrund ist eine Gesetzesinitiative für multimodale, digitale Verkehrsdienste (MDMS), die die Europäische Kommission für Anfang 2023 angekündigt hat und die sich auf den Vertrieb auswirken könnte.



„Die Politik sollte beim ÖPNV-Vertrieb weiterhin einen gemeinwohlorientierten Ansatz verfolgen.“

Oliver Wolff,
VDV-Hauptgeschäftsführer

Wie ein europäischer Gesetzesrahmen mit Augenmaß gelingen kann, veranschaulicht der VDV in einem neuen Positionspapier anhand von zehn Eckpunkten. Veröffentlicht wurden die Punkte anlässlich des 7. VDV-Symposiums zur Multimodalität. Mit Blick auf die Vertragsfreiheit soll beispielsweise jedes Unternehmen und jeder Verbund die Entscheidung selbst treffen, ob mit bestimmten Industriepartnern oder Plattformen

kooperiert werden soll oder nicht. Dazu gehört auch die Entscheidung, ob und welche Fahr-scheine zu welchen Konditionen verkauft werden sollen.

Der VDV beteiligt sich an allen Schritten des seit Oktober 2020 laufenden Konsultationsverfahrens zur geplanten EU-Initiative. „Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass die Kommission keine Öffnung des Vertriebs vorgeben sollte“, unterstreicht Oliver Wolff. Die Erfahrung zeige, dass privatwirtschaftliche Mobility-as-a-Service-Anbieter dort, wo es ihnen ermöglicht wurde, verstärkt in Konkurrenz zu den Verkehrsunternehmen und zu bestehenden Vertriebswegen gehen. Zudem hätten die öffentlichen Verkehrsunternehmen in Deutschland dadurch einen Wettbewerbsnachteil, dass sie neben digitalen Ticketing-Lösungen auch weiterhin dazu verpflichtet seien, analogen Vertrieb an Automaten und in Kundencentern zu gewährleisten. „Da davon auszugehen ist, dass nur Monopolstellungen in der Plattformwirtschaft gewinnversprechend sind“, so Oliver Wolff, „sollte die Politik einen gemeinwohlorientierten Ansatz verfolgen.“



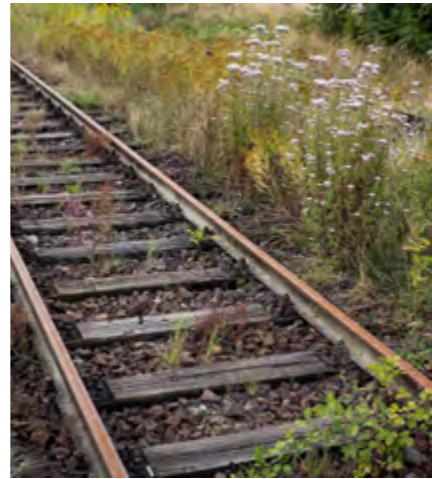
Das Positionspapier finden Sie unter:
www.vdv.de/positionen

VDV-Akademie widmet der Reaktivierung von Schienenstrecken einen eigenen Kongress

Das Interesse in Politik und Gesellschaft an der Reaktivierung von Schienenstrecken ist groß. Deshalb widmet die VDV-Akademie diesem Thema einen eintägigen Kongress. **Am 27. September geht es in Berlin** darum, wie die Fläche besser durch den Personenverkehr auf der Schiene erschlossen werden und auch im Güterverkehr von Reaktivierungen profitieren kann. Im Rahmen des **VDV-Reaktivierungskongresses** soll zunächst die Wiederinbetriebnahme von Schienenstrecken im verkehrspolitischen Kontext diskutiert werden. Neben programmatischen Ansätzen werden

Praxisprojekte vorgestellt sowie Finanzierungs- und Umsetzungsaspekte für künftige Reaktivierungen erläutert und diskutiert. Die Veranstaltung richtet sich an Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene, an Initiativen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie Mitarbeitende aus den Bereichen Verkehrs-, Raum- und Regionalplanung und an Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen. **Anmeldeschluss ist der 29. August.**

Weitere Infos: www.vdv-akademie.de



Termin

20.–23. September 2022

InnoTrans 2022, Berlin

Die weltweite Leitmesse für Verkehrstechnik steht unter dem Motto „The Future of Mobility“. Zu den Messesegmente zählen Eisenbahntechnologie, Infrastruktur, öffentlicher Verkehr, Innenausstattung und Tunnelbau.

→ www.innotrans.de



Termin

6.–7. Oktober 2022

3. BME/VDV-Gleisanschluss-Konferenz, Köln

Seit der Veröffentlichung der Gleisanschluss-Charta im Jahr 2019 wurde viel erreicht. Und es sind neue Gleisanschluss-Themen hinzugekommen. Im Sommer 2023 soll eine überarbeitete Gleisanschluss-Charta erscheinen.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Ende August 2022.

Unser Online-Magazin finden Sie unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

Die VDV VerbandsApp gibt es unter:

→ app.vdv.de

Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

twitter.com/VDV_Verband

Als berufliches Netzwerk nutzen wir LinkedIn:

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

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

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

Redaktion VDV:

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

Anzeigen:

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

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2022

Bildnachweise:

Titelmotiv: iStock/mi-viri

Ad hoc PR/Lars Haberl (14–15); AdobeStock/Frank Merfort (29); AdobeStock/lichtbildmaster (30); AdobeStock/Sergiy Nykonenko (30); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (2, 18/19); Deutsche Bahn AG/Vectorvision (4–5); Foam Institute (16); Hamburger Hochbahn/ZF (28); iStock/Vertigo3d (2, 12); Messe Berlin GmbH (30); nph/TE+TE Werbeagentur (10); picture alliance/Lennart Preiss (8); picture alliance/Hendrik Schmidt (2, 6–7/8); picture alliance/Søren Stache (17); picture alliance/Armin Weigel (26); Stadtwerke Osnabrück/Jessica Fischer (2, 20–21); Stadtwerke Osnabrück/Uwe Lewandowski (22); VDV (3, 7, 8, 12, 29); VDV-Akademie (2, 24/25)

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



PRÄSENZVERANSTALTUNG



13. VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse ElekBu

Mobilität der Zukunft nachhaltig · klimafreundlich · emissionsfrei

12./13. Juli 2022 · Estrel Hotel Berlin

- Politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen
- Sektorenkopplung, Energieversorgung und Lademanagement
- Antriebskonzepte: von Trolley über Batterietechnik bis zu Wasserstoff
- Erfahrungsberichte aus den Verkehrsunternehmen
- E-Mobilität im ländlichen Raum
- Depotgestaltung
- Innovationen und technische Entwicklungen
- Neuigkeiten aus Wissenschaft und Forschung
- Fachmesse: von Komponenten, Systemen, Fahrzeugen bis hin zu Turnkey-Konzepten
- Brandschutz



VDV Die Verkehrsunternehmen

DEVK

NOW NOW-GMBH.DE

Medienpartner

DER NAHVERKEHR

www.ebuskonferenz.de

PEOPLE AND GOODS ON THE MOVE

Discover the latest in fossil-free and digital logistics.



Join us in Hanover from September 20–25, 2022.

Tickets available at iaa-transportation.com

IAA »
TRANSPORTATION