

Nana

Nr. 38+39 | 20.9.2024
69. Jahrgang | www.nana-online.de

NahverkehrsNachrichten

Informationen aus dem gesamten öffentlichen Personenverkehr

IVU TRAFFIC TECHNOLOGIES

IVU.suite
**Große Flotte,
kleiner Aufwand.**

www.ivu.de

Köln: Auch SPD für Ost-West-Tunnel

Wenige Wochen vor der Behandlung im Stadtrat haben sich laut „Kölnischer Rundschau“ bei einer Veranstaltung der Industrie- und Handelskammer Parteivertreter für oder gegen die Tunnellösung positioniert. Neben CDU und FDP habe sich auch ein Vertreter der SPD klar zum Tunnel bekannt. Betont wurden die städtebaulichen Möglichkeiten. Die Vertreter der größten Ratsfraktion (Grüne) sowie zweier kleiner Parteien lehnten den Tunnel ab und plädierten für die oberirdische Lösung, da sich diese schneller umsetzen lasse. (FM)



Der VDV strebt ein faires, wettbewerbsförderndes und zukunftsfähiges Trassenpreissystem an.

NRW weitet Förderung für Bürgerbusse aus

Fast 150 Bürgerbusvereine gibt es in Nordrhein-Westfalen. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) unterstützt die Vereine bislang mit einer jährlichen Organisationspauschale in Höhe von 6500 bis 7500 Euro sowie mit Zuwendungen für Fahrzeugbeschaffungen. Seit Anfang des Jahres 2023 fördert das Land auch die Einführung von bedarfsgesteuerten Bürgerbusverkehren. Mit einem Erlass vom 28. März 2023 wurde für Bürgerbusvereine, die weitere Linien betreiben beziehungsweise zwecks Taktverdichtung Zweitfahrzeuge einsetzen, die Fördermöglichkeit dieser Fahrzeuge einheitlich geregelt.

Da bei einem Verein mit zwei im ständigen Betrieb befindlichen Fahrzeugen in der Regel deutlich mehr ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer benötigt werden, haben Vereine mit mehreren Bürgerbusfahrzeugen oft weitaus höhere Ausgaben, etwa für ärztliche Untersuchungen, Schulungen, Gebühren für die Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung oder Kleidung der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer. Das Ministerium hat per Erlass vom 12. August 2024 festgelegt, dass sich der Festbetrag für die Organisationskostenpauschale für Vereine mit Zweitfahrzeugen ab diesem Jahr für jedes weitere notwendige Fahrzeug um 5000 Euro erhöht. Die Aufstockung in den Jahren 2024 und 2025 wird 2026 evaluiert, um gegebenenfalls eine Anpassung in der Höhe zu ermöglichen. Insoweit gilt die Erhöhung zunächst für die Haushaltsjahre 2024 bis 2026. (mab)

Zwei Modelle und 813 Vorschläge

Die permanent und überproportional steigenden Trassenpreise für die Nutzung des Bundeschiennetzes führen zu existenzieller finanzieller Belastung bei immer mehr Eisenbahnen im Personen- und Güterverkehr. Das stellt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fest.

Vor allem die jüngste Eigenkapitalerhöhung, die der Bund für die DB InfraGO beschlossen hat, habe diese Situation weiter verschärft. Der VDV hat zwei Modelle entwickelt, die Lösungswege zeigten, „wie man den Teufelskreis aus ständig und überproportional steigenden Trassenpreisen durchbrechen könnte“. „40 Prozent und mehr der Betriebskosten sind bei einigen Eisenbahnunternehmen inzwischen allein auf die Trassenentgelte zurückzuführen. Das ist wirtschaftlich nicht mehr tragbar. Wir brauchen dringend eine andere Preissystematik“, betont VDV-Vizepräsident Joachim Berends. Oberstes Ziel müsse es sein, dass die Ei-

senbahnen im Personenverkehr und die Güterbahnen wettbewerbsfähig bleiben und nicht durch immer höhere Kosten „in die Insolvenz fahren“. Bereits für das Fahrplanjahr 2025 (ab Mitte Dezember 2024) würden nach derzeitiger Beschlusslage durch die Bundesnetzagentur Steigerungen von durchschnittlich sechs Prozent anstehen, für das Fahrplanjahr 2026 (ab Mitte Dezember 2025) drohe eine weitere Steigerung von durchschnittlich etwa 19 Prozent.

Die beiden Modelle seien grundsätzlich geeignet, um das Trassenpreissystem fairer, wettbewerbsfördernder und damit zukunftsfähiger aufzustellen. Es sei jeweils noch die

notwendige haushalterische Absicherung durch den Bund zu betrachten. Das Modell I mit dem Titel „Nachjustierung“ sieht unter anderem vor, dass die Vollkostendeckung für die Bahnen des Bundes beibehalten wird und die Kosten „anders (fairer)“ auf die Verkehrsarten verteilt werden. Insbesondere entfalle die Sonderregelung für den SPNV, womit die Zusatzlast für den Schienengüter- und Personenfernverkehr nachzeitigem Stand „deutlich geringer“ werde. Für alle Verkehrsarten würden die Preissteigerungen auf ein objektiv und transparent feststellbares Maß begrenzt.

Fortsetzung auf S. 2

„Große Herausforderungen“ für die BVG

Angesichts der täglichen Ausfälle und Verspätungen bei Bussen und Bahnen der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und der damit verbundenen Probleme für viele Fahrgäste, steht die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt nach eigenen Worten im steten engen Austausch mit dem Unternehmen.

Trotz erfolgter Ausschreibung und Vergabe für neue Fahrzeuge, gebe es vonseiten der Hersteller noch keine verbindlichen Lieferpläne. Da davon ausgegangen werden müsse, dass neue Fahrzeuge erst im kommenden Jahr in den Dienst gestellt werden, laute der Auftrag an die Unternehmensführung, „möglichst schnell nachhalti-

ge Stabilität in das Angebot der BVG zu bringen“.

Verkehrssenatorin Ute Bonde: „Ganz ohne Frage stehen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BVG in diesen Tagen und Wochen vor großen Herausforderungen um das tägliche Angebot an Bussen und Bahnen, bei offensichtlichem Fahrzeugmangel und

hohen Krankenständen, zu gewährleisten.“ Dass es trotz aller Anstrengungen immer wieder zu Verzögerungen und auch zu Ausfällen komme, belaste und verärgere die Fahrgäste. Man wisse um das große Bemühen aller Beteiligten, ein weitgehend verlässliches Angebot wiederherzustellen.

Technische Probleme beim Hersteller führten zu „spürbaren Verzögerungen“ bei der Lieferung dringend benötigter neuer Fahrzeuge. Zurzeit geht die BVG davon aus, dass im kommenden Jahr neue Fahrzeuge nach Berlin kommen und die gewohnte Zuverlässigkeit des Angebots wieder aufgebaut werden könne. (mab)

Liebe Leserinnen und Leser,

die Weltleitmesse InnoTrans ruft vom 24. bis 27. September nach Berlin. Weil auch wieder viele Akteure der ÖPNV-Branche vor Ort sein dürften, legen die **Nahverkehrs-Nachrichten** in der kommenden Woche eine Pause ein. Die nächste Ausgabe erscheint am 4. Oktober. Die DVV Media Group ist bei der InnoTrans dabei und wir freuen uns auf die Gespräche mit unseren Lesern. Besuchen Sie uns gerne in Halle 4.2, Stand 115.

Personen Positionen

Uwe Becker, Hessischer Finanzstaatssekretär, wurde am 16. September vom Aufsichtsrat der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB) zum Vorsitzenden des Gremiums gewählt. Damit übernimmt er die Nachfolge von **Dr. Martin Worms**, Staatssekretär a. D. Insgesamt besteht der Aufsichtsrat der HLB aus fünf Mitgliedern. Drei Mitglieder werden vom Gesellschafter Land Hessen entsandt. Ein Mitglied wird auf Vorschlag des Landes und ein Mitglied auf Vorschlag der Beschäftigten von der Gesellschafterversammlung gewählt. Das Gremium überwacht und berät die Geschäftsleitung bei allen Entscheidungsprozessen.

Philipp Nagl bleibt für weitere fünf Jahre Vorstandsvorsitzender der DB InfraGo AG. Eine entsprechende Vertragsverlängerung hat der Aufsichtsrat der DB InfraGo AG in seiner Sitzung am 12. September beschlossen, wie die Deutsche Bahn auf Nachfrage des ebenfalls bei DVV Media erscheinenden Titels Rail Business bestätigte.

Dr. rer. pol. Thomas Schaffer (58) ist seit September 2024 neuer Vorstand für Finanzen, Kunde und Fahrzeuge bei der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft (Bogestra). Die Bestellung gilt für fünf Jahre. Er folgt in dieser Position auf **Andreas Kerber**, der aus Altersgründen im April 2024 das Unternehmen planmäßig verließ. Schaffer war vor seinem Wechsel zur Bogestra Finanz- und Marktvorstand bei der

next level

eMOBILE-ITCS
Eine integrierte Lösung für alle Anforderungen Ihrer E-Busflotte

init

www.initse.com

ATRON WE SPEAK PUBLIC TRANSPORT

Meet us
Stand 530 / Halle 2.1
24. - 27. Sept. 2024

InnoTrans

Free tickets: innotrans.atron.com

MABEG®

100 JAHRE FAHRGASTINFORMATION STÄDTMOBILIAR

Mobilstation FIS 6-N mit DFI-Anzeige

www.mabeg.de

Wenn Ideen Realität werden...

Ummio

Dynamische Fahrgastinformation

SCHIEDT&BACHMANN

Wir machen nachhaltige Mobilität einfach
mit intuitiven Fahrgeldmanagement-Systemen

We'll take you there.

Personen Positionen

Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) (NaNa 21/2024). Davor arbeitete er seit 2001 bei der Deutschen Bahn AG in unterschiedlichen Führungspositionen. Unter anderem war er in der Konzernentwicklung, als Marketingchef bei der DB Regio AG, im Vorstand der DB Netz AG und zuletzt in der Geschäftsleitung der DB Regio Bus tätig.

Thomas Kötter, Leiter Unternehmenskommunikation, verlässt nach vier Jahren die Rheinbahn AG. Er wolle zunächst „durchatmen“ und dann „ein neues Kapitel“ aufschlagen, berichtet die „Rheinische Post“. Kötters Position übernimmt interimistisch **Nadin Kirchner**. Neben Kötter würden weitere Führungskräfte das Unternehmen verlassen, darunter auch **Nanette Amfaldern**, Bereichsleiterin für Recht und Finanzen. Bei der Rheinbahn läuft laut „RP“ derzeit ein „Transformationsprozess“. Vorstandssprecherin **Annette Grabbe** habe dazu unter anderem erläutert, dass es im Ergebnis auf der ersten Führungsebene Veränderungen gebe werde. Die Ergebnisse einer Analysephase hätte sie gemeinsam mit Düsseldorfs Oberbürgermeister **Stephan Keller** gegenüber dem Blatt vorgestellt und dabei auch von „informellen Machtzentren und Seilschaften“ gesprochen.

Marc Meschenmoser (50) übernimmt zum 1. Oktober 2024 die Leitung der Unternehmenskommunikation von Stadler Rail und tritt in die erweiterte Konzernleitung ein. Damit folgt er auf **Gerd Königstorfer**, die die Leitung der Kommunikation über zwei Jahre innehatte. In seiner neuen Position wird Meschenmoser die Umsetzung der strategischen Kommunikationsziele und die Weiterentwicklung der internationalen Ziele verantworten. Meschenmoser, der 14 Jahre beim Schweizer Fernsehen SRF als Redakteur zweier Fernsehsendungen tätig war und danach für den Sender als Westschweiz- und UNO-Korrespondent aus Genf berichtete, leitet seit 2020 unter anderem die Redaktionen „K-Tipp“ und „saldo“ in Zürich. **Jürg Grob** wird ebenfalls zum 1. Oktober die Rolle des Stellvertreters von Meschenmoser übernehmen. Er wechselt von der Kommunikation der SBB, wo er die vergangenen drei Jahre als Leiter Newsroom und Chefredakteur arbeitete. In dieser Funktion war er Mitglied der Geschäftsleitung Kommunikation.



Der Kostendeckungsgrad des On-Demand-Angebots blieb deutlich unter den Erwartungen.

Neustart für TaxiBusse nach Isi-Aus

Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) haben am 16. September die TaxiBus-Linie 186 in Nippes und die TaxiBus-Linie 194 in Poll wieder eingeführt.

Die beiden Verbindungen, die im Dezember 2022 eingestellt worden waren, werden nun erneut eingesetzt, da das vom Stadtrat am 18. Juni 2020 beschlossene und auf vier Jahre angelegte Pilotprojekt des On-Demand-Services Isi am Ende des Projektzeitraums wegen der geringen Nutzung und Wirtschaftlichkeit „planmäßig“ am 14. Dezember 2024 ausläuft. Das KVB-Isi-Angebot wurde in drei Bedienungsgebieten bereitgestellt: wochentags tagsüber in den Bezirken Porz und Nippes und Teilen von Ehrenfeld sowie am Wochenende nachts in der erweiterten Innenstadt. In einem Abschlussbericht, der zur jüngsten Sitzung des Verkehrsausschusses vorlag, werden die Gründe und zugrunde liegenden Ergebnisse für die Einstellung des Angebots erläutert. Unter

anderem wird festgestellt, dass das On-Demand-Angebot insbesondere von Fahrgästen in der Stadtrandlage im Bezirk Porz angenommen wurde, wobei allerdings die Nutzerzahlen nie das prognostizierte Niveau erreichten und der Service im Vergleich zum übrigen ÖPNV so gut wie keine Bedeutung entfalten konnte.

Der Kostendeckungsgrad blieb weit unterhalb der Erwartungen und betrug aufgrund der geringen Fahrgeldeinnahmen bei relativ hohen Betriebskosten 2023 circa 4,5 Prozent. Das Defizit lag bei jeder Fahrt im Durchschnitt bei 26,35 Euro. Im Vergleich zu schwach nachgefragten Buslinien habe sich gezeigt, dass das Angebot deutlich unwirtschaftlicher ist, was insbesondere an den hohen Personalkosten bei vergleichsweise

geringer Nutzerzahl liegt. Zeitgleich erfolge zudem eine Kannibalisierung des klassischen ÖPNV, da fast alle Fahrgäste im Besitz eines gültigen Tickets sind und die meisten Kunden alternativ Bus oder Bahn hätten nutzen können. Echte Neukunden im ÖPNV konnten kaum gewonnen werden. Aufgrund der dargelegten Ergebnisse hat die KVB mit Auslaufen der Projektphase die Einstellung des Angebots empfohlen.

Für die Nutzung der nun wieder eingeführten TaxiBusse ist kein gesondertes Ticket nötig, es reicht ein Fahrschein des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS). Die TaxiBusse fahren nur auf telefonische Vorbestellung. Dafür müssen die Fahrgäste ihre Fahrt mindestens 30 Minuten vor Antritt telefonisch bestellen. (mab)

Verbändeappell zur Digitalisierung

Gegen ausschließlich digitale Vertriebsformen für Bus- und Bahntickets richtet sich ein aktueller Appell eines Verbändebündnisses an die „Bundesregierung, Deutsche Bahn AG und öffentliche Verkehrsunternehmen“.

Mitunterzeichnet haben den Aufruf Verbraucherzentralen (vzbv) und – aus dem Verkehrsbereich – der Fahrgastverband „Pro Bahn“ und der ACE. Der Wegfall von Automaten oder Schaltern schließe vulnerable Gruppen „vom Reisen mit klimaverträglichen und günstigen Verkehrsmitteln“ aus, heißt es in einem parallel vorgelegten Positionspapier. Digitalisierung dürfe „keine neuen Barrieren schaffen“, kommentierte die Vorständin des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv), Ramona Pop.

Bemängelt wird, dass meist gerade preisreduzierte und damit für Geringverdiener wichtige Tickets an digitale Kanäle beziehungsweise die Herausgabe von Daten geknüpft seien. Benachteiligt würden auch ältere Menschen,

die seltener das Internet nutzen. Nur jeder dritte über 80-Jährige sei im Internet unterwegs. Insgesamt seien rund fünf Prozent der Menschen zwischen 16 und 74 Jahren nicht online, zitieren die Verbände Statistiken.

Beispielhaft kritisieren die Verbände, dass etwa die Deutsche Bahn seit dem 9. Juni 2024 die Bahncard nur noch digital ausgibt. Auch DB-Fahrkarten zum Sparpreis oder Super-Sparpreis erhält nur, wer eine Handynummer oder E-Mail-Adresse angibt, auch beim Schalterverkauf. Per Umfrage hatte die vzbv jüngst ermittelt, dass sich 47 Prozent der Befragten „stark oder etwas eingeschränkt“ fühlen würden, wenn der Fahrkartenkau nur noch digital möglich wäre. Bei

den ab 60-Jährigen wären es 70 Prozent.

Die Verbände leiten eine besondere Verantwortung des ÖPNV und der DB daraus ab, dass „größter Finanzier“ der Angebote die Steuerzahler seien. Daraus ergebe sich die Pflicht, Inklusion zu garantieren und Angebote für alle Bevölkerungsgruppen zu schaffen. Gefordert wird dazu auch ein die Digitalisierungsstrategien begleitender „Verbraucherbeirat bei der Deutschen Bahn sowie den regionalen Verkehrsunternehmen“. Zudem sollte der Ticketverkauf im Fahrzeug sowie der telefonische Ticketverkauf „als Alternative neu bewertet und gegebenenfalls wieder eingeführt werden“. Mit öffentlichen Geldern finanzierte Verkehrsunternehmen sollten überdies bei der Entwicklung von Angeboten zu „privacy by default“ und „privacy by design“ verpflichtet werden, lauten nur einige im Papier formulierte Forderungen. (dhe)

Fortsetzung von Seite 1

Geringer Mitteleinsatz

Das Modell 2 heißt „Neukonzeption“ und beinhaltet etwa, dass die Entgelte der Bahnen des Bundes auf die unmittelbaren Kosten der Zugfahrt begrenzt werden. Damit entfalle die Ausdifferenzierung nach Markttragfähigkeiten einschließlich der Sonderregelung für den SPNV. Weiterer Punkt ist eine Verschiebung ehemals gemeinwirtschaftlicher Leistungen in die Eigenwirtschaftlichkeit beim SPNV. Der Anreiz, Mehrverkehr auf der Schiene anzubieten, steige, womit die Konkurrenz um knappe Trassen und die Herausforderung, die Regeln für die Kapazitätszuweisung weiterzuentwickeln, zunähmen.

Darüber hinaus hat der Verband die zehnte Ausgabe der „VDV-Maßnahmenliste“ veröffentlicht. Sie stellt aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der SPNV-Aufgabenträger erforderliche Investitionsmaßnahmen für das Bundesschiennetzen zusammen. Mit insgesamt 813 Maßnahmenvorschlägen, darunter mehr als 400 neue, konkretisiert der VDV den Ruf nach einer „auskömmlichen und langfristig stabilen Finanzierungslinie“ für den Ausbau und die Modernisierung des Netzes. Mehr als die Hälfte der Maßnahmen sei mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz realisierbar, erklärt Berends. „Es handelt sich hierbei um kleine und mittlere Maßnahmen, die wesentlich schneller und effizienter umgesetzt werden können als die großen Projekte des Bedarfsplans für den Ausbau der Bundesschiennetze.“ (mab)

HLB schließt 2023 mit Gewinn ab

Die Hessische Landesbahn (HLB) hat trotz Verlusten aus dem operativen Geschäft das Geschäftsjahr 2023 mit einem Gewinn von 9,7 Mio Euro abgeschlossen. Vor Steuern lag das Konzernergebnis bei 13,2 Mio Euro. Gemeinsam mit ihren Tochterunternehmen kommt die HLB auf einen Gesamtumsatz von 470 Mio Euro. Wesentliche Ursache für die negative Entwicklung im operativen Geschäft seien Umsatzrückgänge im SPNV aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur der DB InfraGO gewesen. Im Dezember 2023 wurden der Betrieb der Netze „Mittelhessenexpress“, „Lahn-Vogelsberg-Rhön“ und die Verkehre der RegioTram Gesellschaft in Kassel aufgenommen. Die Tochtergesellschaft HLB Hessenbus konnte im September 2023 die Ausschreibung im Main-Taunus-Kreis für sich entscheiden und startete zum 1. Januar 2024 mit dem Betrieb. Durch den Gewinn der Ausschreibung erhöhte das Unternehmen in der Bussparte sein Geschäftsvolumen von 30 Mio Euro in 2023 auf rund 41 Mio Euro. (jb)

NaNa Nahverkehrs Nachrichten

Die NaNa-Nahverkehrs-Nachrichten erscheinen 2024 im 69. Jahrgang

Redaktion
DVV Media Group/Redaktion ÖPNV
Zülpicher Straße 10, D-40196 Düsseldorf

Redaktionsleitung ÖPNV
Markus Büllles,
Düsseldorf, +49 211 505-26533
markus.buellles@dvvmedia.com

Redaktion NaNa
Markus Büllles (verantwortl.)
Julius G. Fiedler (Hauptstadtbüro)
Mechthild Seiler (Redaktionsassistentin)
Maren Raillon-Fiest (Redaktionsassistentin)

Verlag
DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg,
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg

Geschäftsführer
Martin Weber, Hamburg

Verlagsleitung
Manuel Bosch, Hamburg
+49 40 23714-155
manuel.bosch@dvvmedia.com

Anzeigen
Anzeigenleitung ÖPNV
Silke Härtel, Hamburg, +49 40 23714-227
silke.haertel@dvvmedia.com

Anzeigenverkauf
NaNa-Nahverkehrs-Nachrichten
Andrea Kött (verantwortl.), Düsseldorf
+49 211 505-26536 | andrea.koett@dvvmedia.com

Anzigenteknik
Juliane Schell, Hamburg, +49 40 23714-368
juliane.schell@dvvmedia.com
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 38 vom 1. Januar 2024.

Vertrieb
Leiter Marketing & Vertrieb DVV
Markus Kukuk, Hamburg, +49 40 23714-291
markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print
lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice
Tel. +49 40 23714-260
service@dvvmedia.com

Erscheinungsweise
wöchentlich freitags

Bezugsbedingungen
Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen

Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden.

Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben.

Bezugsgebühren Abonnement
Inland jährlich 484,00 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt.
Ausland mit VAT-Nr. 594,00 EUR inkl. Porto,
Ausland ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.
Einzelheft 11,15 EUR (inkl. MwSt.)
Das Abonnement-Paket enthält die jeweiligen Ausgaben als Print, Digital und E-Paper sowie den werktäglichen Nachrichten-Service per E-Mail.

Layout
SiMa Design – Michael Sieger, Laura Bartel, Lena Carstens

Druck
Albersdruck GmbH & Co. KG, Düsseldorf

Copyright
Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 0179-504X



Kommentar

Selbst ist der Verband



Markus Büllles

Die geplante deutliche Anhebung der Trassenpreise ist seit Wochen ein bestimmendes Thema in der Branche. Der VDV spricht von einer existenziellen finanziellen Belastung bei immer mehr Eisenverkehrsunternehmen. Allerdings belässt es der Verband nicht bei der Kritik an überproportional steigenden Trassenentgelten, sondern hat zwei „grundsätzlich“ geeignete Modelle erarbeitet, die das Trassenpreissystem fairer und zukunftsfähiger machen sollen. Bei beiden sei zwar noch die haushalterische Absicherung durch den Bund zu betrachten, aber unter anderem dazu will der Verband zeitnah auf das Bundesverkehrsministerium zugehen. Der Dialog über ein neues Trassenpreissystem solle schnell beginnen. Der Verband gibt damit die Richtung für seine Mitglieder vor: Nicht in der Kritik verharren und sich auf andere verlassen, sondern selbst Lösungsansätze kreieren und deren zeitnahe Umsetzung angehen.



Stadtverkehr Friedrichshafen

Der Stadtverkehr verzeichnet nach Inkrafttreten der Neuerungen zu Jahresbeginn nun steigende Fahrgastzahlen.

Neuer Stadtverkehr: Erste Bilanz

Beim Friedrichshafener Stadtverkehr begann am 1. Januar 2024 „eine neue Zeitrechnung“: mehr Fahrten, dichtere Takte, längerer Abendverkehr, neue Fahrgastinformationssysteme und moderne Busse.

Nach Startschwierigkeiten besetzte der Stadtverkehr rasch nach, verzeichnet steigende Fahrgastzahlen und kündigt weitere Neuerungen für das zweite Halbjahr an. „Die Umstellungen zum Jahreswechsel waren extrem weitreichend: neue Busse, neue Software, neues Fahrpersonal unseres Dienstleisters, neue Linien, neue Fahrpläne. Damit gingen auch ein paar Schwierigkeiten – leider auch im Schülerverkehr – einher, die sich erst im Praxisbetrieb zeigten“, blickt Stadtverkehrs-Chefin Magdalena Linnig zurück. Der Stadtverkehr hat von den Fahrgästen sowohl positive als auch negative Rückmeldungen erhalten. Insgesamt sei das Feedback in weiten Teilen sehr konstruktiv gewesen. „Dafür sind wir sehr dankbar. Das hilft uns bei der Bewertung unseres Angebots und auch bei der Nachsteuerung. Wir freuen uns, dass die Menschen unser Angebot immer mehr annehmen und unsere Fahrgastzahlen stetig steigen“, unterstreicht Linnig.

Gehakt hat es anfänglich bei der Pünktlichkeit der Busse. Als Reaktion wurde bei der Technik nachgebessert, damit die Fahrzeuge schneller mit den Ampeln kommunizieren und so auf der grünen Welle „reiten“ können. Auch die Echtzeitanzeigen oder die Check-in-Terminals funktionieren inzwischen. Mit den neuen Fahrgastinformationssystemen an den Haltestellen habe man „sehr positive“ Erfahrungen gemacht. Die Fahrgäste können an diesen die Echtzeitdaten

der Verbindungen ablesen und sehen, wann der nächste Bus kommt und ob er pünktlich ist. In den kommenden Jahren sollen mehr und mehr Haltestellen damit ausgerüstet werden. Die beiden Express-Linien nach Markdorf und Oberteuringen sind ein wesentlicher Bestandteil des neuen Stadtverkehr-Konzepts. Allerdings fehlte zum Betriebsstart noch die Finanzierungszusage des Landkreises, sodass sie nicht, wie geplant, Anfang Januar, sondern erst Ende April starten konnten.

Verbessert haben sich die Rückmeldungen zum Fahrpersonal, auch wenn es weiterhin Handlungsbedarf gebe. „Die Navigationssysteme an Bord sind stets aktuell, wir haben frühzeitig und wiederholt das Fahrpersonal sensibilisieren und nachschulen lassen. Unser Handlungsspielraum ist hier jedoch begrenzt. Das Fahrpersonal stellt unser Subunternehmer RAB, welcher unsere Busse im Auftrag betreibt“, erläutert Linnig. Man sei permanent in Gesprächen und erwarte geeignete Maßnahmen des Dienstleisters, um einen zuverlässigeren Service bieten zu können.

Die Stadtverkehrs-Chefin erklärt weiter: „Dank der neuen Fahrgastzählensysteme können wir noch besser als in der Vergangenheit die Nachfrage-Strukturen verfolgen.“ Man lasse zudem derzeit seinen Fahrplan von einem Fahrplanexperten prüfen. „Auf Grundlage dieser unabhängigen Untersuchung, der

Entwicklung der Fahrgastströme und dem Feedback aus der Bevölkerung werden wir unseren Fahrplan im Rahmen unserer Möglichkeiten weiter optimieren. Dieser angepasste Fahrplan wird dann zum neuen Schuljahr an den Start gehen.“ Das Hauptaugenmerk liege auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Busse. Zudem soll es „kleinere Änderungen“ beim Busangebot geben. (mab)

Schenefeld: Kein Geld für S-Bahn-Anschluss

Bei den hamburgischen Planungen für eine U-Bahn beziehungsweise nunmehr eine S-Bahn bis zur Großsiedlung Osdorfer Born spielte die Verlängerungsmöglichkeit in das benachbarte Schenefeld mit seinen 18.200 Einwohnern stets eine wichtige Rolle. Doch nun bekräftigte die SPD-Bürgermeisterin der schleswig-holsteinischen Stadt, Christiane Küchenhof, laut dem Medienportal „shz“ erneut, dass eine solche Verlängerung an den hohen Kosten scheitere. Außerdem wohne ein Großteil der Bürger abseits der diskutierten Strecke und es müssten dann Einpendler mit großen P&R-Plätzen erst angeockt werden. Die Anbindung nach Hamburg sei laut Küchenhof ohnehin ausreichend. „Die Stadt habe das Geld für die S-Bahn-Verlängerung nicht und für das Land habe ein solcher Anschluss auch keine Priorität. (FM)

Millionster Fahrgast für den kvGOF Hopper

Das On-Demand-Shuttle Hopper der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvGOF) hat im August einen Rekord erreicht: den millionsten Fahrgast. Der kvGOF Hopper gehört mit neun anderen Verkehren dem Projekt „On-Demand-Mobilität für die Region Frankfurt/RheinMain“ des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) an, das etwa zeitgleich den zweimillionsten Fahrgast über alle zehn Gebiete hinweg verzeichnete. „Diese beeindruckende Fahrgastzahl unterstreicht die wachsende Beliebtheit und den hohen Nutzen des On-Demand-Shuttle für die Bürgerinnen und Bürger im Kreis Offenbach“, betont Landrat und Aufsichtsratsvorsitzender der kvGOF, Oliver Quilling. „Die anhaltende Erfolgsgeschichte des Hopper sowie die des Gesamtprojekts, in dem ganz frisch die 2-Millionen-Marke bei der Fahrgastzahl geknackt wurde, beweist, wie beliebt flexible Mobilitätsformen im ÖPNV sind“, fügte RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat hinzu.

Das On-Demand-Shuttle startete 2019 in den Kommunen Seligenstadt, Hainburg und Mainhausen. Seit Sommer 2023 ist der ÖPNV-Service für die Feinerschließung im gesamten Kreis Offenbach unterwegs. Damit stieg die Passagierzahl im Juli auf fast 60.000 monatlich. Als einziger Landkreis in Hessen verfügt der Kreis Offenbach über einen flächendeckenden On-Demand-Verkehr. Der Aufsichtsrat der kvGOF hat die Fortführung des Hopper über das Jahr 2025 beschlossen und zudem die Kapazitäten entsprechend der nachfragestarken Zeiten angepasst. Ende 2024 sollen die Vorbereitungen für die Fortführung und Ausschreibung ab dem Jahr 2026 starten. (mab)

Frontkameras in Bussen im Einsatz



ESWE Verkehr

Die Wiesbadener ESWE Verkehr setzt nun Frontkameras in einem Teil ihrer Linienbusse ein. Die Kameras sollen falsch parkende Fahrzeuge auf Bus- und Umweltpfeilen oder in Haltestellenbereichen per Fotobeweis dokumentieren. Durch Übermittlung der Bilder an Verkehrsbehörden können die Verursacher per Bußgeld zur Verantwortung gezogen werden. Ein Ziel des Projekts ist die Beschleunigung des Busverkehrs in der Stadt.

Die Kameras waren 2023 in mehreren Testphasen auf ihre Alltagstauglichkeit erprobt worden. Nach der Zustimmung des hessischen Datenschutzbeauftragten seien in den vergangenen Wochen die Prozesse für den Regelbetrieb optimiert worden.

Fahrerinnen und Fahrer müssen laut Unternehmen wegen blockierter Fahrspuren nicht selten in den fließenden Verkehr einfädeln, um ein Hindernis zu umfahren oder werden wie andere Verkehrsteilnehmende bei der Weiterfahrt gebremst. Falschparkern droht bei einem nachgewiesenen Verstoß ein Bußgeld von bis zu 70 Euro. Auf Umweltpfeilen kommt ein Punkt in Flensburg hinzu.

Mehr als zehn Fahrzeuge sind im ersten Schritt mit den Frontkameras ausgerüstet worden. Ist die Bus- oder Umweltpspur blockiert, kann die Kamera vom Fahrpersonal per Knopfdruck ausgelöst werden. Die Fotos enthalten mittels GPS-Daten Standort und Uhrzeit der Aufnahme. Der Fotobeweis wird bei ESWE Verkehr datenschutzkonform ausgewertet und an die städtischen Verkehrsbehörden weitergeleitet. (mab)

Linienbusse: Bio-LNG-Antrieb aus Bayern erhält Gütesiegel

Wie in diesem Monat mitgeteilt wurde, ist im Juli die CM Fluids AG aus Rohrbach in Bayern für ihre Entwicklung des alternativ angetriebenen „CMF Bus“ von der Solar Impulse Foundation mit dem Siegel „Solar Impulse Efficient Solution“ ausgezeichnet worden.

CM Fluids rüstet für Busbetreiber Dieselbusse auf einen – dann unmittelbar etwa im Linienverkehr einsetzbaren – Bio-LNG-Antrieb um. Zugleich holt das Unternehmen aus Rohrbach in Bayern Biogasanlagenbetreiber zur Bio-LNG-Produktion als Ersatz für den regionalen Dieselbedarf mit ins Boot. Die Solar Impulse Foundation mit Sitz in Lausanne betont, Lösungen zu stützen, die es „ermöglichen, Umweltherausforderungen zu bewältigen, ohne das Wirtschaftswachstum zu gefährden“.

Hierzulande läuft derzeit ein Umrüstprojekt beim mittelständischen Busunternehmen Bottenschein Reisen aus Ehingen in Baden-Württemberg, das über seine Beteiligung an der SVL (Südwestdeutsche Verkehrslinien) in Kürze – etwa ab Oktober – im Rahmen der sogenannten „Neobus“-Initiative (die verschiedene alternative Antriebsformen erprobt) einen ersten Linienbus mit CMF-Technologie einsetzen wird. „Der Bus wird zunächst ohne Fahrgäste intensiv erprobt und kommt anschließend

auf einer topographisch sehr anspruchsvollen Strecke auf der Schwäbischen Alb auf bis zu 750 m Höhe zum Einsatz“, erläuterte Bottenschein Reisen-Geschäftsführer Horst Bottenschein gegenüber der NaNa die nächsten Schritte. Er sehe dabei mit Blick auch auf größere Flotten die Möglichkeit, „Dieselbussen aus dem Bestand durchaus ein zweites Leben zu ermöglichen“.

Bei der CMF-Technologie verfügt der Bus über einen hybriden Antrieb, bei dem ein Elektromotor aus einer vergleichsweise kleinen Pufferbatterie gespeist wird. Ein mit Bio-LNG betriebener Gasmotor beziehungsweise ein Generator lädt die Batterie laufend nach. An Bord befindet sich ein sogenannter Kryotank für die tiefkalte Gas-Speicherung. (dhe)

ANZEIGE



Wir nutzen die Vorteile des NaNa Stellenmarktes für unsere Stellenakquise:

- Print + 4 Wochen online auf www.nana-online.de
- Attraktive Kombi-Angebote

Sprechen Sie Andrea Kött an:
andrea.koett@dvvmedia.com | ☎ 0211 505-26536

Indizes im ÖPNV: Wägung und Umbasierung

In Zusammenarbeit mit PKF IVT wird in den Nahverkehrs-Nachrichten regelmäßig eine Übersicht öffentlich verfügbarer Indizes vorgestellt, die häufig für die Fortschreibung von Abrechnungsparametern in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und allgemeinen Vorschriften im ÖPNV verwendet werden und jeweils ein Index beispielhaft erläutert.

In dieser Ausgabe stellen wir die Umstellung des Erzeugerpreisindex auf das neue Basisjahr 2021 sowie die damit zusammenhängende Aktualisierung der Wägungsanteile vor, da sich hieraus Folgen für die Interpretation und Verwendung des Erzeugerpreisindex ergeben.

Der „Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte“ ist ein Index des Statistischen Bundesamts zur Abbildung von Erzeugerpreisen in der gesamten deutschen Industrie und wird auch im ÖPNV zur Fortschreibung von Kostenbestandteilen oder als Mischindex für die Abbildung der Kostenentwicklung ganzer Verkehrsverträge verwendet. Er setzt sich, wie zum Beispiel auch der Verbraucherpreisindex, aus einem Warenkorb unterschiedlicher Komponenten zusammen. Jede dieser Komponenten hat einen Wägungsanteil, der die Gewichtung innerhalb des Warenkorbs definiert und den Anteil des Produktes an der Gesamtproduktion des Wirtschaftsbereiches reflektiert. Eine hohe Gewichtung steht somit für hohe Umsätze und eine höhere Bedeutung des Produktes innerhalb des Index.

Sowohl der Index als auch die Wägung haben ein Referenzjahr (sogenanntes „Basisjahr“), welches circa alle fünf Jahre aktualisiert wird. Dieses Basisjahr dient als Ausgangspunkt für die Berechnung des Index und hat stets den Wert 100. Die Preisentwicklung in den darauffolgenden Jahren wird in Relation zum Basisjahr gemessen.

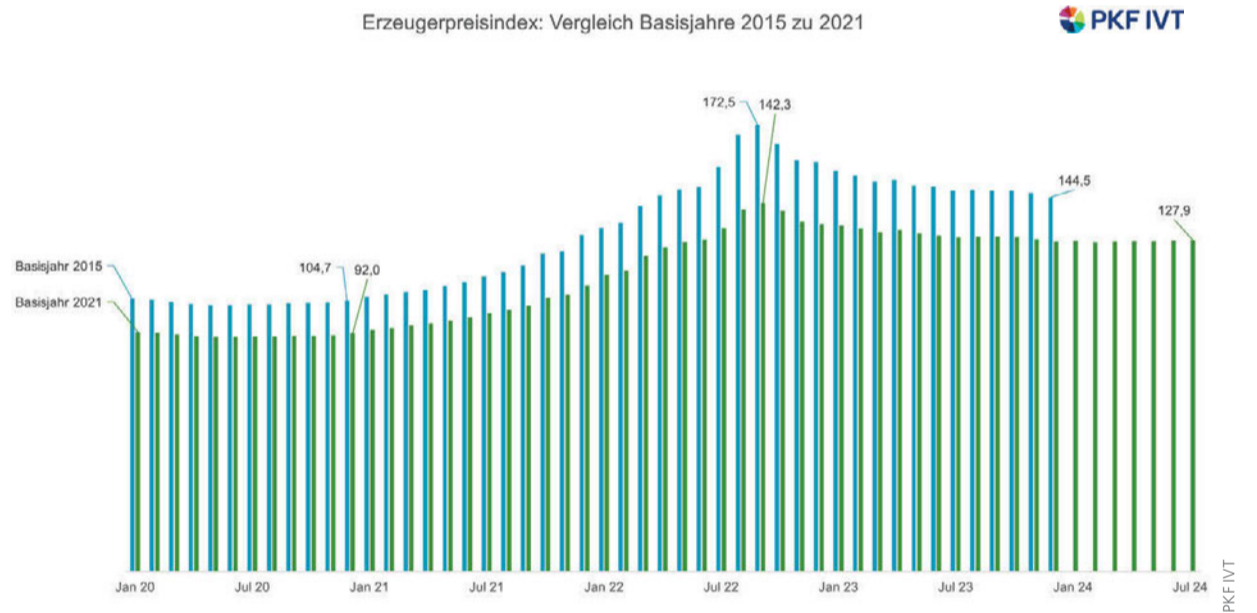
Im Jahr 2024 wurde das Basisjahr von 2015 auf 2021 angepasst („Umbasierung“). Wie der nebenstehenden Darstellung entnommen werden kann, ergeben sich nach der Umbasierung deutlich unterschiedliche Indexwerte für den gleichen Zeitraum 2020 bis 2023. Der angepasste Erzeugerpreisindex hat also als Basisjahr das Jahr 2021, welches bereits stark durch Kostensteigerungen insbesondere im Bereich Energie gezeichnet war. So liegt zwischen dem Januarwert (93,3) und dem Dezemberwert (110,5) des Jahres 2021 bereits eine unterjährige Steigerung von über 18 %. Seit September 2022 nimmt der Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte nahezu kontinuierlich ab. Verglichen mit den Jahren vor 2021 ist der gegenwärtige Index mit Stand Juli 2024 dennoch deutlich höher (z. B. Juni 2020: 90,5 Punkte, Juli 2024: 127,9 Punkte). Im obenstehenden Dashboard kann beispielsweise auch ab-

Index	Quelle	Anmerkungen	Basisjahr	Einheit/Basiswert	2020	2021	2022	2023	letzter verfügbarer Wert	Zeitraum	Mittelwert 2024 (bis letzter verfügbarer Wert)
Elektrischer Strom bei Abgabe an Sondervertragskunden in Hochspannung (Lfd. Nr. 625)	DESTATIS GP19-3511115	Strompreisbremse teilweise enthalten	2021	100	75,2	100,0	189,7	117,0	106,2	Juli 24	104,4
Elektrischer Strom, Börsennotierungen (Lfd. Nr. 626)	DESTATIS GP19-351115300	ohne Nebenkosten, ohne Strompreisbremse	2021	100	35,6	100,0	286,7	113,4	80,3	Juli 24	74,6
Bahnstrom, Schienenpersonennahverkehr (Lfd. Nr. 628)	DESTATIS GP19-3511154002	neu seit 2021 erfasst, seit 2024 veröffentlicht	2021	100		100,0	237,9	209,8	216,1	Juli 24	217,1
Strompreis EPEX SPOT DE-LU (Day Ahead)	Strombörse EPEX Spot, Paris			EUR/MWh	30,47	96,85	235,45	95,18	82,05	August 24	71,0
Dieselmotoren bei Abgabe an Großverbraucher (Lfd. Nr. 177)	DESTATIS GP19-1920260052	ohne Umsatzsteuer	2021	100	79,4	100,0	144,8	124,0	118,2	Juli 24	71,0
Erzeugerpreise gewerblicher Produkte, insgesamt (Lfd. Nr. 1)	DESTATIS 62141-002		2021	100	91,2	100,0	129,8	130,1	127,9	Juli 24	127,5
Erzeugerpreise gewerblicher Produkte, ohne Energie (Lfd. Nr. 9)	DESTATIS 61241-02		2021	100	94,5	100,0	113,6	117,8	118,6	Juli 24	118,0
Verbraucherpreise, Bahnfahrt, allgemeiner Nahverkehr	DESTATIS CC13-0731111200		2020	100	100,0	100,1	94,0	109,1	118,3	Juli 24	118,1
Personalkostenindex SPNV (BSN)	Bundesverband Schienenpersonennahverkehr		2020	100	100,0	103,0	107,0	107,2	107,2	2023	
Index der tariflichen Stundenverdienste ohne Sonderzahlungen, Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	DESTATIS WZ08-49		2020	100	100,0	101,3	103,8	106,2	113,8	Juli 24	111,6
BW-Index ÖPNV Straße	Verkehrsministerium BW	Mustergewichtung der Anteile für ein beispielhaftes Unternehmen, umgerechnet auf Basisjahr 2020	2020	100	100	105,2	116,5	116,5	119,6	2023	
LBO-Index	LBO	Gewichteter Warenkorb zur Kostenentwicklung im Omnibusgewerbe, umgerechnet auf Basisjahr 2020	2020	100	100	106,7	120,5	124,5	124,5	2023	
Safe Harbour Profit Benchmark auf Basis der EU Swap Rate Proxies, 1-year rate	ec.europa.eu		jährlich	%	-0,3	-0,5	-0,2	+3,1	+3,7	2. HJ 24	+3,9

gelesen werden, dass der Indexwert von „nur“ 83,7 für Juni 2024 des Teilindex „Elektrischer Strom, Börsennotierungen“ (Lfd. Nr. 626) bereits mehr als dem Doppelten des Werts aus 2020 entspricht.

Bei dieser Umbasierung haben sich teilweise auch Wägungsanteile im Erzeugerpreisindex verändert. Der Teilindex „Bahnstrom, Schienenpersonennahverkehr“ (Lfd. Nr. 628) hingegen ist neu hinzugekommen und wurde vor 2021 nicht erfasst. Dieser Index wird in ähnlicher Weise erhoben wie der Index „Elektrischer Strom bei Abgabe an Sondervertragskunden in Hochspannung“ (Lfd. Nr. 625), das heißt es werden Verkaufsfälle bei Energieversorgern abgefragt, jedoch im Fall des Index lfd. Nr. 628 nur für Verkaufsfälle an SPNV-Unternehmen. Der Index der lfd. Nr. 628 „Bahnstrom, Schienenpersonennahverkehr“ enthält anteilig auch Nebenkosten und Netzentgelte der gemeldeten SPNV-Verkaufsfälle. Da die einfließenden Verkaufsfälle jedoch nichtöffentlich sind, ist ein direkter Bezug zu etwa Börsenstrompreisen nicht vorhanden.

Es ist daher von Bedeutung, die Passgenauigkeit des Erzeugerpreisindex und seiner Teilindizes regelmäßig zu überprüfen. Insbesondere bei Verkehrsverträgen, die über ei-



nen Umbasierungszeitpunkt hinaus laufen, kann eine möglicherweise veränderte Wägung von ÖPNV-relevanten Indexbestandteilen eine Neubetrachtung des Verhältnisses zwischen Kostenentwicklungen von Verkehrsunternehmen und durch den Erzeugerpreisindex fortgeschriebenen Entgelten erforderlich machen. Ebenso ist bei starken Veränderungen des Basisjahres eine individuelle Betrachtung der Effekte einer Umbasierung erforderlich.

Da eine Vielzahl an Produkten den Erzeugerpreisindex bildet und somit auch branchenfremde Entwicklungen den Index beeinflussen können, ist es ratsam, auch auf den ÖPNV zugeschnittene Teilindizes zu betrachten. Teilindizes können branchenspezifische Preis- und Nachfrageänderungen genauer widerspiegeln und sind weniger anfällig für Verzerrungen, die aus dem Einbezug anderer Branchen in den Erzeugerpreisindex entstehen können.

Die Darstellung ist für rein illustrative Zwecke erstellt worden. Für die Richtigkeit, Aktualität, Vollständigkeit und laufende Verfügbarkeit der Inhalte kann keinerlei Haftung übernommen werden. Weitere Darstellungen und Veranstaltungshinweise zum Thema Indizes finden sich auf der Homepage von PKF IVT. Sollten Sie Anregungen oder Vorschläge für weitere Themen rund um Indizes im ÖPNV haben, senden Sie diese gerne an die Redaktion.

Fortschritte auf dem Weg zur autonomen Tram

Im Oktober des Jahres 2022 startete das Forschungsprojekt SmarTram unter der Leitung der Hörmann Vehicle Engineering GmbH. Partner sind die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG), die FusionSystems GmbH und die IABG mbH. Ziel ist es, technische Lösungen für autonome Straßenbahnen zu entwickeln, die sich sicher im Stadtverkehr bewegen.

Im Mittelpunkt stehen Systeme zur Erfassung der Fahrzeugumgebung und zur präzisen Positionsbestimmung. Dabei kommen hoch entwickelte Sensoren wie Farbkameras und Lidar zum Einsatz, um sowohl fahrzeugseitig als auch infrastrukturseitig Hindernisse und Lichtsignale zu erkennen. Die Navigation erfolgt mittels differenzieller GNSS-Technologie in Kombination mit Inkrementalgeber. Diese gewährleisten eine genaue Kenntnis der Ego-Position der Straßenbahn in Weltkoordinaten, was für den autonomen Betrieb als unerlässlich gilt. Die Datenfusion erfolgt über Kalman-Filter, die eine präzise Berechnung der zurückgelegten Strecke und damit eine optimierte

Verkehrssteuerung ermöglichen.

Ein zentraler Aspekt sind die Fahrstrategien, die aus verschiedenen Quellen wie Infrastruktur, Umweltbedingungen und Fahrplan abgeleitet werden. Diese Strategien bestimmen die Sollgeschwindigkeit der Straßenbahn und ermöglichen eine Anpassung an Lichtsignalanlagen, um ein rechtzeitiges Anhalten an Haltestellen zu gewährleisten. Ein innovatives Element des Projekts ist der Fuzzy-Regler, der für die Steuerung der Bremsvorgänge entwickelt wurde. Dieser berücksichtigt Eingangswerte wie Geschwindigkeit und Abstand zum Haltepunkt, um eine sanfte und sichere Verzögerung zu gewährleisten. Eine entscheidende Rolle für die

Sicherheit spielt die Hinderniserkennung. Dabei werden neuronale Netze eingesetzt, um aus Kameradaten Objekte und deren Klassifikation zu erkennen. Die Datenfusion und -verfolgung erfolgt ebenfalls über den eingangs erwähnten Kalman-Filter, um eine kontinuierliche Überwachung der Umgebung zu gewährleisten.

Zusätzlich wird ein Visionsfahrzeug entwickelt, um die Erwartungen und Anforderungen der Nutzer an eine autonome Straßenbahn zu erfassen. Basierend auf Befragungen werden Kommunikationskonzepte und HMI-Designs entwickelt, um die Interaktion zwischen Fahrzeug, Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern zu optimieren. Insgesamt zei-

ge das SmarTram-Projekt deutliche Fortschritte in der Entwicklung autonomer Straßenbahnen, die Sicherheit und Effizienz des ÖPNV nachhaltig verbessern können.

Um die Komponenten zu testen und die notwendigen Daten zu sammeln, wurde ein Straßenbahntriebwagen vom Typ Tatra T3D-M der CVAG, Baujahr 1988, als Testfahrzeug ausgerüstet. Das Fahrzeug verkehrt mit Personal der beteiligten Unternehmen, jedoch ohne Fahrgäste, auf den Gleisen des Betriebshofs sowie auf ausgewählten Linien der Chemnitzer Straßenbahn. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse soll es am Ende des Forschungsprojekts möglich sein, das Testfahrzeug auf einem



Das SmarTram-Testfahrzeug vom Typ Tatra T3D-M der CVAG wurde am Tag der offenen Tür am 7. September vorgestellt.

speziell ausgewählten kurzen Streckenabschnitt der CVAG unter Aufsicht von begleitendem Fahrpersonal autonom fahren zu lassen. (iw)



Uwe Krahorst von der Power Innovation Stromversorgungstechnik GmbH präsentiert die gegeneinander brandsicher isolierten Speicherblöcke im High Power Charging Cube.

„Powerbank“ für Elektrobusse

Mit dem auf der IAA Mobility in Hannover präsentierten High Power Charging Cube (HPC Cube) haben die Unternehmen Prokot, Commeo und Power Innovation eine Art „Powerbank“ für Elektrobusse und -Lkw vorgestellt.

In einem unauffällig gestalteten Quader mit den Abmessungen eines Standardcontainers sind Speicherzellen und Steuerelektronik untergebracht. So lässt sich am Ladepunkt Energie puffern, was Überlastungen, Verzögerungen und auch teure Leistungsspitzen vermeidet. Die Batterien geben ihre Energie dann trotz netzseitig begrenzten Ladestromes mit hoher

Leistung in kurzer Zeit an das Fahrzeug ab. Auch das Zwischenspeichern von Solar- und Windenergie ist möglich. Das System ist dank Modulbauweise skalierbar. Besonderer Wert wurde auf Brandschutz gelegt, nicht nur beim Container. Die Speicherelemente sind so konstruiert, dass selbst im Fall eines Zellbrandes dieser nicht auf andere Komponenten übergreifen kann.

Der vorgestellte HPC-Cube erbringt 350 kW Ladeleistung an zwei Ladepunkten (nominell 600 kW, bis zu vier Ladepunkte möglich) und verfügt über eine Batteriekapazität von 560 kWh. Abgedeckt werden Ladenspannungen von 200 bis 900 Volt via Kabel oder auch per Lademast. Die „Powerbox“ eignet sich für die Ausrüstung von Lade-Linieneinstellen ebenso wie für Unternehmensneustarts mit ersten E-Bussen – ein leistungsgesteigerter Netzanschluss ist damit entbehrlich. Sinnvoll sei ferner die Nutzung als Backup-Lösung, zur Netzstabilisierung oder zur Kappung von Lastspitzen. Die Cubes werden in Achim bei Bremen gefertigt. (ht.)

Umweltfreundliche Züge: Europa liegt zurück

Während in Europa erste Betriebsaufnahmen mit alternativ angetriebenen Zügen erfolgt sind, gehen andere Länder den Weg über die Elektrifizierung ihrer Netze.

Mit Tempo verfolgen asiatische Staaten das Ziel, den Regional- und Vorortverkehr auszubauen und rein elektrisch zu betreiben. Deutlich höhere Wachstumsraten für Auslieferungen von E-Triebzügen wurden in den vergangenen Jahren besonders in Indien und China beobachtet. In Europa wiederum zeigte sich der Gesamtmarkt nach den Corona-Jahren stabil und resistent, bleibe aber in der Geschwindigkeit vor allem bei der Dekarbonisierung der Flotte hinter den Erwartungen zurück. Zu diesen Ergebnissen kommt die Marktstudie „Multiple Units – Global Market Trends“ von SCI Verkehr.

Trotz der anhaltenden Unsicherheiten in der Weltwirtschaft werde der Markt für Triebzüge im Regional- und Vorortverkehr in den kommenden Jahren deutlich wachsen. Mit einer jährlichen Steigerungsrate von 7,1 Prozent überschreite der Neufahrzeugmarkt 2028 voraussichtlich 16 Mrd Euro. Das derzeitige OEM-Niveau von etwa 12 Mrd Euro für neue Fahrzeuge wird laut Studie weitgehend von einstöckigen Regional- und Vorortzügen bestimmt, die etwa 70 Prozent des Gesamtvolumens ausmachen. Künftig würden doppelstöckige Einheiten und alternativ angetriebene Triebzüge (XMU) einen bedeutenderen Anteil einnehmen.

Die Substitution von Dieseltriebzügen durch XMUs hat in einigen Ländern jüngst bereits begonnen, allerdings langsamer als erwartet und gewünscht – Anlaufschwierigkeiten auf technischer, betrieblicher und finanzieller Seite prägten (noch) das Bild. Europa ist Vorreiter in der Entwicklung und Markteinführung der XMUs mit Batterie- oder Wasser-

stoffantrieb. Ein Anfang ist mit ersten Betriebsaufnahmen in Deutschland gemacht. Außereuropäisch sind vor allem die USA mit mehreren Bestellungen aktiv. Ostasiatische Länder sind mit eigener Entwicklung und Produktion bestrebt, die teils großen Flotten an Dieselmotoren (etwa Japan) umweltfreundlich zu ersetzen.

In der Studie heißt es weiter, dass batteriebetriebene Züge (BEMU) die Dieselmotoren in den kommenden Jahrzehnten weitgehend ersetzen werden – Wasserstofftriebzüge (HMU) hätten einen schweren Stand. Dennoch seien HMUs unter gewissen Voraussetzungen die bevorzugte Lösung, wie aktuelle Bestellungen zeigten. Aufgrund der hohen Beschaffungs- und Energiekosten gegenüber BEMUs seien Subventionsprogramme aber unerlässlich, um einen HMU-Betrieb wirtschaftlich umzusetzen. BEMUs seien aufgrund der geringeren Komplexität vorteilhaft, kämen aber häufig nicht ohne zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen aus, etwa den Bau von Oberleitungsabschnitten oder Ladestationen.

Bei den Triebzügen habe Alstom seinen Marktanteil gestärkt und liege gemessen an den Auslieferungen der vergangenen fünf Jahre an der Spitze. Die Großserienproduktion von Regionaltriebzügen hat CRRC zur Nummer zwei bei den Auslieferungen von E-Triebwagen weltweit gemacht. Stadler holte mit mehr als 200 ausgelieferten Triebzügen pro Jahr spürbar auf, heißt es von SCI Verkehr. Neue Fahrzeugkonzepte in den verschiedenen Segmenten von Doppelstockzügen über S-Bahnen bis hin zu XMUs seien von allen relevanten Playern lanciert worden. (mab)

Holon: Werk für autonome Shuttles

Holon wird das erste Werk für die Produktion seiner autonomen Shuttles in Jacksonville (Florida) eröffnen. Die Tochterfirma des Automobilzulieferers Benteler wird nach eigenen Worten der erste Fahrzeughersteller mit Produktion in Florida sein. Das rund 45.000 Quadratmeter große Werk soll 2026 fertiggestellt werden.

Der Mover von Holon ist ein vollelektrisches, autonomes Fahrzeug, das sich im Straßenverkehr durch hohe Sicherheitsstandards, Fahrkomfort und Produktionsqualität auszeichnen soll. Holon entwickelt das Fahrzeug in enger Zusammenarbeit mit den Behörden, um sicherzustellen, dass es den relevanten staatlichen Anforderungen, wie dem „Buy America Act“ und den „Federal Motor Vehicle Safety Standards“ (FMVSS), entspricht. Der Mover erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und bietet Platz für bis zu 15 Fahrgäste. Er kann unter anderem für On-Demand-Dienste oder im regulären Linienverkehr eingesetzt werden. Das Werk in Jacksonville soll etwa 5000 autonome Fahrzeuge pro Jahr produzieren. Prototypen des Movers sollen noch in diesem Jahr verfügbar sein. Der erste Einsatz in Pilotprojekten ist für Anfang 2026 geplant. (mab)

IAA: Premiere für den Yaxing Asiastar C12E



Linienbusse wie auch Omnibusse allgemein, ein früherer Schwerpunkt jeder IAA Nutzfahrzeuge in Hannover, sind auf der diesjährigen IAA Transportation nur sehr vereinzelt zu finden. Eine Deutschlandpremiere ist jedoch am weitläufigen Stand des chinesischen Unternehmens Asiastar (Yangzhou Yaxing Motor Coach Co. LT in der Shandong Heavy Industries Group) der vollelektrische 12-m-Citybus C12E. Am Messestand kann auf Europa-Einsätze in Turin und in Rumänien verwiesen werden, mit Unternehmen in Deutschland liefern vielversprechende Gespräche. Im Niederflur-Dreitürer finden 29 sitzende und 83 stehende Fahrgäste Platz. Die wassergekühlten Batterien auf dem Dach fassen 422 kWh, der Synchronmotor leistet 350 kW. Das Schwesterunternehmen Sinotruk zeigt in Hannover einen vollelektrischen Reisebus H13E mit 59 Fahrgastplätzen. Einen weiteren elektrischen Reisebus präsentiert King Long, nach 2008 zum zweiten Mal auf einer IAA in Hannover vertreten. Dieser „Merry Combo“ wurde bereits mit einem reddot award für sein extravagantes Designkonzept ausgezeichnet. (ht.)

Tarifvertrag für Hacon-Beschäftigte

Das in Hannover ansässige IT-Unternehmen Hacon – bekannt unter anderem für Fahrplan- und Auskunftssoftware – gehört seit 2017 zum Siemens-Konzern. Allerdings gab es keinen entsprechenden Tarifvertrag. Das ist nun anders. Ende August war klar, dass die IG Metall Erfolg mit ihren Bestrebungen hatte: Bei Hacon gilt nun eine Entgelttabelle, die laut Medienberichten mit nur geringen

Abweichungen dem Niveau der Metall- und Elektroindustrie entspricht. Zum Jahreswechsel will das Unternehmen zudem dem Arbeitgeberverband „Niedersachsenmetall“ beitreten. Die Mitglieder der IG Metall unter den rund 500 Hacon-Beschäftigten nahmen demnach das Verhandlungsergebnis einstimmig an. Bislang sei die Bezahlung „deutlich niedriger“ als bei der Konzernmutter gewesen. (ht.)

ANZEIGE

WISSEN, WAS BAHNEN BEWEGT

BESUCHEN SIE UNS AUF
DER INNOTRANS 2024
IN HALLE 4.2 | STAND 115

Attraktive
Messeangebote
+
Gewinnspiel mit
hochwertigen
Preisen

www.nana-online.de/innotrans2024



Bei den Regionallinien fahren die Busse hauptsächlich in den Bereichen mit dem größten Kundenpotenzial.

Neues Busnetz auf der Insel Fünen

Auf der dänischen Insel Fünen hat die Verkehrsgesellschaft FynBus mit dem A-Netz ein neues Busnetz eingerichtet.

Es ist gleichzeitig mit der Einführung neuer Fahrpläne für den Lokal- und Regionalverkehr auf Fünen und Langeland in Betrieb gegangen. Das neue Netz besteht aus sechs Regionallinien mit hoher Taktfrequenz. So fährt nun beispielsweise der Bus zwischen Otterup und Odense werktags und an den Wochenenden alle halbe Stunde und während der Hauptverkehrszeiten werktags alle 15 Minuten. Derselbe Takt wird auf der neuen A-Linie zwischen Nyborg und Svendborg

gefahren. In Odense fahren die Busse auf den großen Einfallstraßen wie Otterupvej, Bogensevej, Kertemindevej und Sdr. Boulevard nun häufiger ab. Jeder Linie des A-Netzes wird eine eigene Farbe zugeordnet, damit die Fahrgäste die Busse auf der Homepage von FynBus, im Reiseplaner und an den Haltestellen entlang der Linien einfacher identifizieren können.

Bei den regionalen Linien werden die Prioritäten geändert, sodass diese Busse hauptsächlich in den Berei-

chen mit dem größten Kundenpotenzial fahren. Damit soll gewährleistet werden, dass der Busbetrieb im von der Region Syddanmark festgelegten finanziellen Rahmen erfolgen kann.

Innerhalb des A-Netzes nehmen die Fahrten gegenüber den alten, von ihm abgelösten Linien um 19 bis 75 Prozent zu. Um das neue Netz zu finanzieren, werden auf den übrigen regionalen Linien, die nicht zum A-Netz gehören, sechs bis 52 Prozent weniger Busse fahren. (hzz)

Lückenschluss bei Tren Maya steht bevor

Die rund 1550 km lange Rundstrecke des Tren Maya wurde seit 15. Dezember 2023 bereits auf drei Abschnitten in Betrieb genommen. Bislang konnte von Palenque über Escárcega, Campeche und Cancún bis Playa del Carmen gefahren werden. Im August wurde der Abzweig von Escárcega bis Chetumal eröffnet und noch im September soll der Lückenschluss zwischen Chetumal und Playa del Carmen erfolgen. Bisher bleiben die Fahrgastzahlen allerdings deutlich hinter den Erwartungen zurück, obwohl bereits die touristisch wichtigen Orte angefahren werden: Täglich nutzen derzeit rund 1200 Reisende den Zug, während 22.000 bis 37.000 tägliche Fahrgäste prognostiziert waren. Die neu gewählte mexikanische Präsidentin Claudia Sheinbaum hat bereits angekündigt, dass sie das Projekt fertigstellen und im Laufe von zwei Jahren auch um Güterverkehre ergänzen wolle. Dafür seien umgerechnet noch 1,7 Mrd Euro nötig.

Für die Fertigstellung einer ebenfalls bisher nur im Personenverkehr genutzten Schienenverbindung vom Pazifik zum Golf von Mexiko müssen weitere 2,3 Mrd Euro aufgebracht werden. Sheinbaum bekräftigte, dass sie diese Strecke um einen rund 400 km langen Zweig nach Guatemala erweitern wolle. (FM)

Madrid will E-Scooter verbannen

Die spanische Hauptstadt Madrid entzieht ab Oktober 2024 den letzten drei Anbietern von E-Scootern die Lizenzen. Dott, Line und Tier hätten es nicht geschafft, die Auflagen der Stadt zu erfüllen wie etwa Zugang zu den Daten zu gewähren oder das zuverlässige Abstellen der Vehikel auf den vorgegebenen Flächen durchzusetzen. Ebenso war es offenbar unmöglich, die Nutzer davon abzuhalten, durch Fußgängerzonen oder Parks zu fahren. Die Betreiber können noch Widerspruch einlegen. (FM)

Test für autonome Tram mit Fahrgästen

Ein für den fahrerlosen Betrieb umgerüsteter Straßenbahn-Triebwagen hat auf Moskaus Linie 10 den Testbetrieb mit Fahrgästen aufgenommen. Die Software wurde von der Stadt Moskau selbst entwickelt. In der ersten Testphase zwischen Mai und August wurden mehr als 800 km auf der Linie 10 absolviert. Nachdem keine Probleme aufgetreten waren, wurde Anfang September die zweite Phase begonnen, in der der Fahrer nur noch eine überwachende Funktion hat und Passagiere befördert werden. Ab Ende 2025 soll die Straßenbahn ohne Fahrer, aber noch mit Begleitperson an Bord verkehren. (FM)

Tschechien: Tests mit HVO-Kraftstoffen



Die Tschechischen Bahnen testen in Zusammenarbeit mit dem tschechischen Kraftstoffhersteller Orlen Unipetrol, der Eisenbahnversuchsanstalt, der Hochschule CVUT Prag und dem polnischen Fahrzeughersteller Pesa die Nutzung von Kraftstoff mit einem erhöhten Anteil an Pflanzenöl (HVO-Kraftstoff; Hydrotreated Vegetable Oil). Die Erprobungen auf dem Testring in der Nähe der tschechischen Ortschaft Velim erfolgen mit dem Regionalzug Pesa 847 (Foto), dessen Rolls-Royce-Motoren auch für die Nutzung von Bio-Kraftstoffen geeignet sind. Getestet werden Pflanzenölanteile von 15, 30, 50 und 100 Prozent. In einer weiteren Erprobungsphase soll der Pesa 847 rund um Prag im Fahrgastbetrieb zum Einsatz kommen. Die Tests sollen im Lauf des kommenden Jahres abgeschlossen werden. (mf)

ANZEIGE

NaNa Nutzerlizenzen:
**Jederzeit und
an jedem Ort**

Jetzt
anfordern
und attraktive
Rabatte
sichern!

www.nana-online.de/nana-nutzerlizenz

NaNa
NahverkehrsNachrichten

Betriebshof für E-Busse

Mit dem vorzeitigen Rückzug des privaten Busbetriebs Michalczewski aus Warschau haben die Städtischen Busbetriebe MZA schrittweise dessen Busflotte und den Betriebshof übernommen.

Mit dem neuen Standort im Nordosten der polnischen Hauptstadt werden nicht nur die übrigen vier Betriebshöfe entlastet, sondern auch viele Leerfahrten vermieden. Im Juni wurden zunächst alle 29 Gasbusse vom Typ Scania Citywide in den MZA-Wagenpark eingegliedert. Sie wurden zum Busdepot Kleszczowa im Westen der Stadt überführt, das auf Fahrzeuge mit Gasantrieb spezialisiert ist. Ursprünglich wurden die Wagen 2018 für einen Auftrag beschafft, der bis Ende 2026 hätte laufen sollen. Es ist bereits der zweite Rückzug von Michalczewski aus Warschau.

In diesem Monat folgte der Erwerb des im Nordosten der Hauptstadt gelegenen Betriebshofs für 61,1 Mio PLN (14,3 Mio Euro). Die Übernahme ist für die MZA „ein glücklicher Umstand“. Das Depot befindet sich im schnell wachsenden Bezirk Białołęka, wo die MZA bisher keine Garage hatte. Darüber hinaus ist der Betriebshof günstig gelegen und darf später um die Hälfte erweitert werden – auf insgesamt sechs Hektar Fläche. Zudem verfügt der Standort über eine relativ neue Werkstatt sowie über einen Stromanschluss mit einer Leistung von bis zu 30 Megawatt. Damit könnten Akkus von bis zu 300 E-Bussen geladen werden. Dies ebnet der MZA den Weg zum weiteren Ausbau der E-Bus-Flotte.

Noch ist das Gelände teilweise vermietet – und zwar an das Busunternehmen ReloBus, ein Nachfolger von Arrivas Bussparte in Polen. Ab

Dezember möchte die MZA jedoch ihre ersten 30 bis 50 Busse dort stationieren. Die E-Bus-Flotte soll dann rapide wachsen. Jüngst wurden 80 E-Busse (30 Solo- und 50 Gelenkwagen) ausgeschrieben. Noch vor dem Jahreswechsel soll eine weitere Ausschreibung über 160 Elektrobusse folgen: 20 Midibusse, 60 Standardbusse und 80 Gelenkwagen. Die Umsetzung der Einkaufspläne hängt aber von der Einwerbung von EU-Fördermitteln ab.

Bereits fest steht eine Lieferung von 30 Elektrobusen in Standardlänge aus einer früheren Bestellung. Diese bestand aus zwei Teilen, die sich in Ladeart und Akkukapazität unterscheiden. Zwölf Busse zum Laden per Stromabnehmer und mit Akkus von mindestens 160 kWh Kapazität (High Power) werden von Solaris gebaut. Die Reichweite dieser Busse soll bei 120 km liegen.

Die Firma Busnex dagegen, ein Vertreter der Marke Yutong, konnte sich bei einer Ausschreibung von 18 Wagen durchsetzen. Diese Serie soll per Plug-in geladen werden und über größere Akkus mit einer Kapazität von mindestens 450 kWh (High Energy) verfügen. Damit sollen die Busse 300 km und mehr mit einer Ladung zurücklegen können. Yutong hatte bereits im März bekräftigt, die Lieferung schneller als erforderlich (ein Jahr) abwickeln zu wollen. Damit könnten die ersten Wagen des Typs U12 zum Jahreswechsel eintreffen, passend zum Bezug des neuen Betriebshofs. (pd)



Auf dem Weg

zur Klimaneutralität

Expertenmedium für Energie-Verantwortliche in der Industrie

JETZT 4 WOCHEN

UNVERBINDLICH TESTEN!

energy.prime ist das Informationsangebot für Energieverantwortliche in der produzierenden Industrie. In einem Segment, in dem das Hintergrundrauschen immer lauter wird, fasst energy.prime zusammen, was wirklich wichtig ist.

energy
prime
EMPOWER NET ZERO INDUSTRY

part of **INDUSTRY.FORWARD**

Jetzt testen: www.energy-prime.de/abo-testen