

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen. Ausgabe Dezember 2016

Schneller anfangen

Wie Infrastrukturprojekte aus dem Planungstau kommen

Seite 6

Dicke Luft: Autobauer setzen in Stuttgart auf Jobtickets

Seite 12

Advent, Advent: VAG Nürnberg chauffiert das Christkind

Seite 14

Verkehrswende: Was die Politik jetzt auf den Weg bringen muss

Seite 17



Impulsgeber vernetzen sich

Den Kunden sicher und komfortabel von A nach B zu bringen – das gilt eigentlich als die Kernaufgabe jedes öffentlichen Verkehrsunternehmens. Nur: Legt der Kunde auf die gleichen Dinge Wert wie das Unternehmen? Oder tickt er doch anders als gedacht? Fahrgastbeiräte setzen hier wichtige Impulse. In Frankfurt am Main gelingt dies bislang äußerst erfolgreich. Jetzt wird die bundesweite Vernetzung angestrebt.



Die geriffelten Haltestangen am Ausstieg der Buslinie 32 fallen kaum auf – zumindest den meisten Fahrgästen nicht. Aber: „Sehbehinderte Menschen brauchen diese Markierung, um zu erkennen, dass dies die letzte Stange vor der Tür ist“, erklärt Petra Rieth. Die Rollstuhlfahrerin engagiert sich im Fahrgastbeirat der Nahverkehrsgesellschaft Traffiq seit dessen Gründung 1998. Dort vertritt sie die Frankfurter Behindertenarbeitsgemeinschaft. Und die Ausstattung mittlerweile aller Fahrzeuge des dortigen ÖPNV mit geriffelten Stangen gilt als eine der großen Errungenschaften des Beirats. Dennoch ist sie nur eine von vielen aus einer langen Liste. Die größeren Sondernutzungsflächen in den Bussen, die gelben und dadurch besonders auffälligen Haltestangen in Bussen, Trams und U-Bahnen, die mittlerweile an vielen Fahrzeuganzeigen eingesetzte, besonders gut lesbare weiße Schrift auf schwarzem Grund oder die vereinheitlichten Ticketautomaten: Der Fahrgastbeirat von Traffiq, der Aufgabenträgerin in der Mainmetropole, hat dem dortigen ÖPNV in



DER FAHRGASTBEIRAT

Der Fahrgastbeirat von Traffiq umfasst 22 Mitglieder. Elf Plätze entfallen dabei auf Frankfurter Vereine oder Interessenverbände, die je einen Vertreter ins Gremium entsenden – darunter der Verkehrsclub Deutschland (VCD), die Industrie- und Handelskammer oder der Seniorenbeirat der Stadt. Die weiteren elf Mitglieder sind nicht organisiert. Diese Plätze werden alle vier Jahre zu Beginn der neuen Amtsperiode unter interessierten Fahrgästen ausgelost. Der gesamte Beirat trifft sich einmal pro Quartal, um über ausgewählte Themen zu diskutieren. Dabei stehen mitunter Fachleute aus der Stadtverwaltung oder den Frankfurter Verkehrsunternehmen Rede und Antwort. Arbeitsgruppen kümmern sich um die Details. www.traffiq.de/fahrgastbeirat

den vergangenen Jahren einen sichtbaren Stempel aufgedrückt.

„Er ist für uns zu einem anspruchsvollen, durchaus fordernden Gremium geworden, das uns aber auch gute Impulse gibt“, beschreibt Traffiq-Pressesprecher Klaus Linek die Zusammenarbeit. Der Beirat sei gleichsam das Ohr an den Wünschen und Bedürfnissen der Kunden. „Natürlich ist das nicht immer einfach, man reibt sich bisweilen“, räumt Linek ein: „Das muss aber so sein. Sonst hätten unsere Beiräte ihre Aufgabe nicht richtig verstanden.“ Schließlich erledige ein solches Gremium seine Arbeit erst dann gut, wenn es als bisweilen unbequemer Sparringspartner des Unternehmens in den Ring steigt.

Gleichwohl: Ohne Kompromisse geht es nicht. Und ein wenig ist der Beirat auch stolz darauf, den Boden nicht unter den Füßen verloren zu haben. „Wir haben immer realistische und nicht die Maximalforderungen gestellt“, erklärt Dieter Laubrecht, seit 2004 im Beirat. Da helfe letztlich auch die Zusam-



Geriffelte Haltestangen, vereinheitlichte Ticketautomaten, besser lesbare Zielanzeigen: Der Fahrgastbeirat hat viel erreicht, finden etwa Dieter Laubrecht und Michael Schmidt (Foto o.r., v.l.)

mensetzung des Beirats, in dem viele verschiedene Interessengruppen vertreten sind (siehe Infokasten). Erst wenn diese untereinander einen Kompromiss gefunden haben, gehen die entsprechenden Vorschläge und Forderungen an Traffiq – und fließen gegebenenfalls in die Vergaberichtlinien ein.

Personalqualifikation, die Ausstattung von Fahrzeugen, Haltestellen und Stationen oder das Thema Fahrgastinformation: Das Handlungsspektrum des Fahrgastbeirates ist dabei breit gefächert und erfordert entsprechend viel Einsatz. Auf drei bis vier Stunden pro Woche schätzt etwa Beirat Michael Schmidt den zusätzlichen Arbeitsaufwand für seine ehrenamtliche Tätigkeit als Sprecher. „Wenn man sein Amt richtig wahrnehmen will, kommt das schon zusammen.“ Wie Petra Rieth ist Schmidt schon seit 1998 im Beirat aktiv, seit 2002 ebenfalls als dessen Sprecher.

Bundesweites Netzwerk

Zusätzlich zur Arbeit in und für Frankfurt ist nun auch eine bundesweite Kom-

ponente hinzugekommen: 2015 hatte der Traffiq-Fahrgastbeirat erstmals Kundenvertretungen anderer Verkehrsunternehmen aus ganz Deutschland eingeladen. In diesem Herbst folgte die zweite Auflage in Leipzig. Dies dient unter anderem dem gegenseitigen Austausch: „Es ist erstaunlich, wie unterschiedlich die verschiedenen Beiräte von der Struktur, der Aufgabenstellung und der Intensität der Arbeit her aufgestellt sind. Die Treffen sind eine Bereicherung und Chance“, betont daher Harald Wagner, neben Rieth und Schmidt der dritte Sprecher des Traffiq-Beirates und Vertreter des Deutschen Gewerkschaftsbunds in dem Gremium. Langfristiges Ziel sei jedoch vor allem der Netzwerkaufbau. „Wir wollten eine Plattform schaffen, über die Beiräte bei Bedarf fragen können, ob und wie andere dieses oder jenes Thema angehen.“ Mehr Ideen, mehr gegenseitige Impulse – davon profitieren aus seiner Sicht dann auch die Verkehrsunternehmen. „Es gibt zwar weiterhin Betriebe, die das noch nicht begriffen haben“, bedauert Wagner: „Aber das werden sukzessive weniger.“