

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe Juli 2013



Neues Bewusstsein schaffen

Infrastrukturinitiative gestartet Seite 6

Gewinnen Sie
eine Reise in der
1. Klasse mit der
Rhätischen Bahn

Sich ein Herz für die
Kunden gefasst

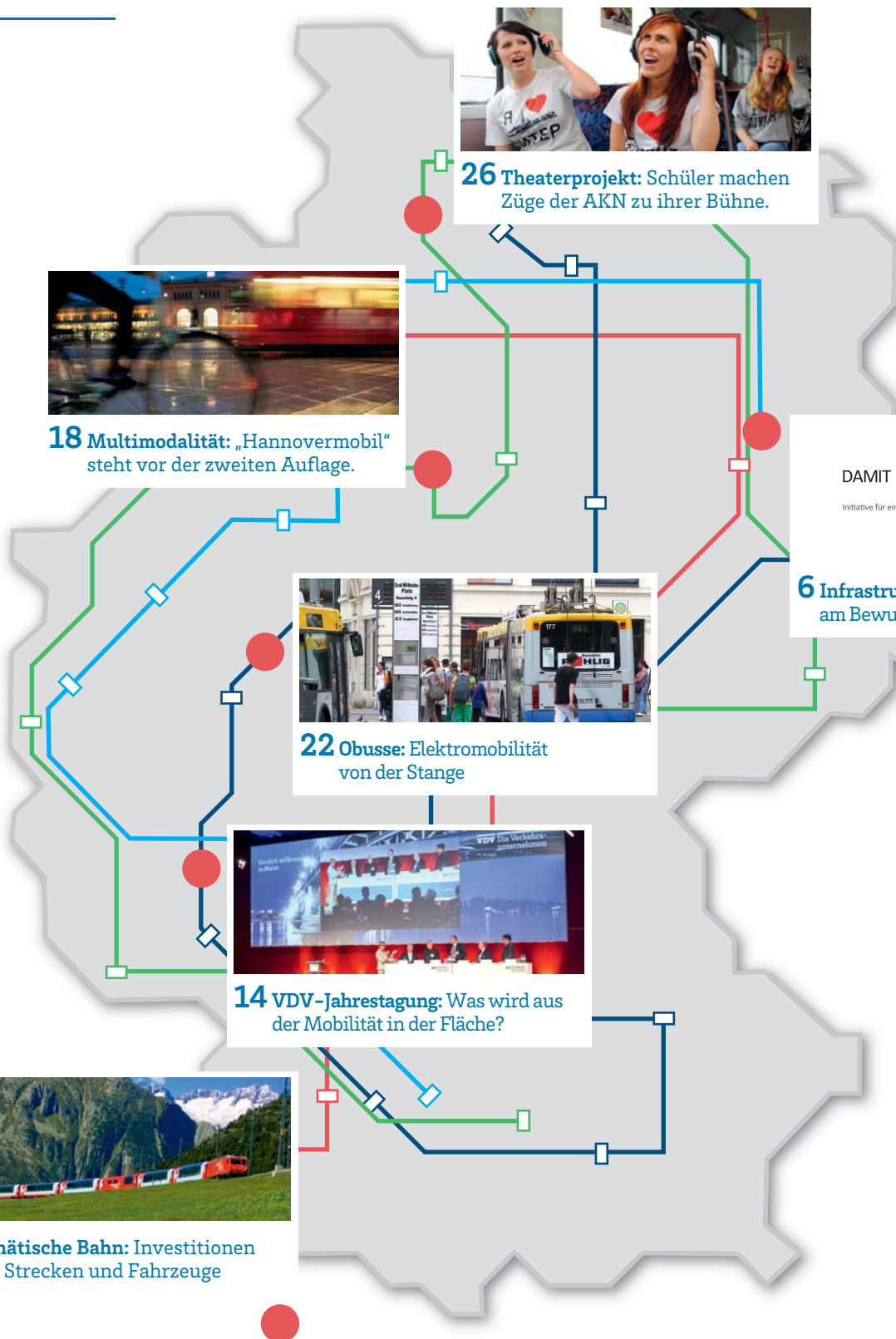
Seite 12

Ein Ticket für die ganze
Welt der Mobilität

Seite 18

Wenn aus Bahnen
Bühnen werden

Seite 26



26 Theaterprojekt: Schüler machen Züge der AKN zu ihrer Bühne.



18 Multimodalität: „Hannovermobil“ steht vor der zweiten Auflage.



22 Obusse: Elektromobilität von der Stange



14 VDV-Jahrestagung: Was wird aus der Mobilität in der Fläche?



28 Rhätische Bahn: Investitionen in Strecken und Fahrzeuge

DAMIT DEUTSCHLAND
VORNE BLEIBT.
Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur.



6 Infrastruktur: Initiative arbeitet am Bewusstseinswandel.

VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial
Infrastrukturinitiative gestartet

4 VDV im Bild
Deutschland hat den Superschleifer.

6 Titelstory
Bevölkerung für das Thema Infrastruktur wachrütteln

10 Blick von außen
Interview mit Klaus-Peter Schöppner

12 Aktuell
Sich ein Herz für die Kunden gefasst

13 Nachrichten
aus Brüssel und Berlin

Das Thema Infrastruktur muss stärker in die Köpfe



Unsere Infrastruktur ist doch ganz in Ordnung, oder? Das glauben jedenfalls viele Deutsche. Dass wir Verkehrswege schon lange auf Verschleiß fahren, geht an den Bürgern offenbar vorbei. Und das, obwohl sich der Substanzverlust an vielen Stellen längst spürbar auswirkt. Deshalb ist es wichtig, nicht nur notwendige Investitionen zu fordern, sondern für die Infrastruktur und ihre Finanzierung die Aufmerksamkeit breiter Bevölkerungsschichten zu stärken und das Thema in den Köpfen zu verankern.

Denn wir benötigen ein neues Bewusstsein, wie wertvoll intakte Verkehrswege und leistungsfähige Energienetze für unser Land sind. Immerhin geht es um Wohlstand und Wachstum in einer der größten Volkswirtschaften der Welt. Den Kampf um Köpfe und Aufmerksamkeit haben wir jetzt aufgenommen. Mit

einer Reihe starker Partner arbeitet der VDV innerhalb der Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ an diesem Bewusstseinswandel. Das Thema Infrastruktur ist komplex, und eine Einstellungsänderung ist ein langwieriger Prozess. Dazu müssen wir das Thema auf vielen Wegen an die Menschen herantragen – über die Medien oder in persönlichen Gesprächen. Daran können auch Sie als Multiplikator mitwirken, wenn wir den gesellschaftlichen Dialog demnächst in die Fläche und direkt zu den Bürgern tragen. Denn es geht beim Thema Infrastruktur immer um Akzeptanz – und dazu sind Transparenz und Beteiligung wichtige Voraussetzungen.

Herzlichst Ihr
Oliver Wolff

14 Aus dem Verband

Demografischer Wandel fordert den ÖPNV heraus.

18 Hintergrund

Mit nur einem Ticket in Bus, Bahn, Auto und Taxi

22 Unterwegs im Netz

Elektromobil mit „Stangentaxi“

26 U20

Wenn aus Bahnen Bühnen werden

28 Grenzenlos

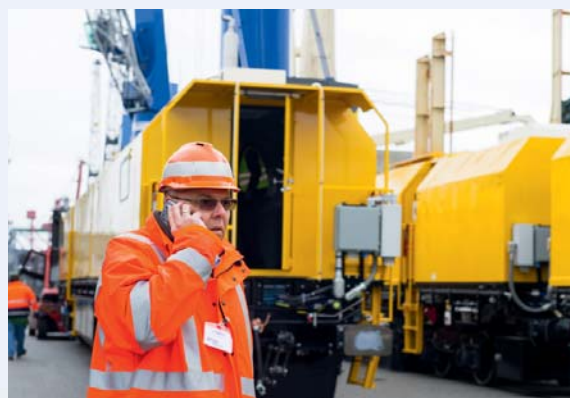
Welterbe als tägliche Herausforderung

30 Abgefahren

Hamburger Hochbahn taktet Sehenswertes ein.

„VDV Das Magazin“ finden Sie auch im Internet als E-Paper unter www.vdv.de/das-magazin





Deutschland hat den Superschleifer

Bei der Instandhaltung ihres knapp 34.000 Kilometer langen Netzes macht die Deutsche Bahn ab 2014 mit neuen eigenen Fahrzeugen mehr Tempo. Für 40 Millionen Euro hat DB Netz zwei Hochleistungsschienenschleifmaschinen beschafft. Die erste kam Mitte Mai im Hamburger Hafen an. Der gelbe Gigant besteht aus vier Einzelfahrzeugen und ist 83 Meter lang. In dieser Größe und mit ihrer Technik sucht die Maßanfertigung der Firma Loram (Minnesota, USA) ihresgleichen. Mit ihren 60 Schleifsteinen erreicht die Maschine im Einsatz zwölf Stundenkilometer und ist doppelt so schnell wie bisher eingesetzte Fahrzeuge. Das reduziert die Sperrzeiten und erhöht die Verfügbarkeit des Netzes.



7,2

Milliarden Euro

fehlen bis 2028 jährlich allein für den Erhalt der deutschen Verkehrsinfrastruktur, so die Daehre-Kommission. Hinzu kommen im Zuge der Energiewende viele Milliarden für neue Energiespeicher und Netze.

Bevölkerung *für das* Thema **Infrastruktur** *wachrütteln*

Der schleichende Verfall von Straßen, Schienen und Wasserwegen wirkt sich längst spürbar aus – aber niemandem ist das bewusst. Die groß angelegte Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ will das ändern.

Deutschland fährt seine Infrastruktur auf Verschleiß. Umleitungen und Staus wegen maroder Autobahnbrücken, Langsamfahrstellen im Schienennetz und gesperrte Schleusen gehören zum Alltag. Auch beim Erhalt der Energie- und Kommunikationsnetze muss gehandelt werden. „Trotzdem bekommen die Menschen nicht mit, dass Deutschlands Infrastruktur immer weiter verfällt“, erläutert Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen und Initiator der Infrastrukturinitiative: „Wir haben uns deshalb zum Ziel gesetzt, ein neues Bewusstsein dafür zu schaffen, wie wichtig eine gut funktionierende Infrastruktur ist.“ Die gesellschaftlich breit aufgestellte Initiative (siehe Infokasten S. 8) will zudem bewirken, dass künftig auch die Bürger stärker einbezogen werden, wenn Infrastrukturprojekte beschlossen und geplant werden. „Kurzfristig werden wir diesen Bewusstseinswandel jedoch nicht erreichen“, so Wolff. Deswegen läuft die Initiative über einen Zeitraum von

mehreren Jahren, in denen der Dialog über das Thema Infrastruktur auf vielfältigem Weg vertieft wird. Den Anfang machten im Mai Sonderseiten in führenden überregionalen Tageszeitungen und vor allem die Printmedien und Onlinekanäle des Axel-Springer-Verlags, die über eine Woche lang den Fokus auf unterschiedliche Aspekte von Infrastruktur richteten. Vorläufiger Höhepunkt war der hochkarätig besetzte Gipfel der „Welt“ in Berlin, auf dem mögliche Lösungen aufgezeigt und diskutiert wurden. VDV-Präsident Jürgen Fenske stellte klar: „Wir haben kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem.“ Fenske forderte von der Wirtschaft mehr Ehrlichkeit bei der Kostenplanung, um den Bürgern Großprojekte besser vermittelbar zu machen.

Dass ihr Land ein Problem mit seiner Infrastruktur hat, ist vielen Deutschen nicht hinreichend bewusst. TNS Emnid wollte im Auftrag der Infra Dialog Deutschland wissen: „Was ist wichtig, um Deutsch-

„Wenn wir zu Lösungen kommen wollen, setzt das voraus, dass hinreichend öffentlicher Druck auf die Politik entsteht.“

*Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU)
angesichts der jährlich fehlenden 7,2 Milliarden Euro
für den Erhalt der bestehenden Verkehrswege*



DAMIT DEUTSCHLAND VORNE BLEIBT.

Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur.



Initiative ist breit aufgestellt

Die Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ setzt sich für den Erhalt einer leistungsfähigen Infrastruktur als Grundlage einer erfolgreichen Wirtschaft sowie von Wohlstand, Sicherheit und Lebensqualität ein. In dieser Allianz arbeiten neben den Initiatoren des VDV die Gewerkschaft Verdi, der Deutsche Gewerkschaftsbund, der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, der Verband kommunaler Unternehmen, die DEVK Versicherungen sowie 50 weitere Institutionen und Unternehmen mit. Das operative Geschäft der Initiative läuft über die Infra Dialog Deutschland GmbH mit Sitz in Berlin.

→ *Umfangreiche Informationen zu wichtigen Infrastrukturthemen aus den Bereichen Verkehr, Logistik, Energie und Politik sind auch auf dem Internetportal der Initiative abrufbar: www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de*

land voranzubringen?“ Auf die Frage nach den zentralen Zukunftsthemen – darunter Fachkräfte, Bildung, Abbau der Staatsverschuldung, soziale Absicherung und wissenschaftlicher Fortschritt – fiel die Bewertung des Themas Infrastruktur ernüchternd aus: Platz 16 für den Ausbau der Energienetze und Platz 17 für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. „Infrastruktur hat in Deutschland keine Lobby“, bilanziert Klaus-Peter Schöppner. Der Geschäftsführer von TNS Emnid warnte, dass große Infrastrukturprojekte bei vielen Bürgern Protest hervorrufen (siehe Interview S. 10). Der Grund: „Der Deutsche ist veränderungsunwillig.“

Um so wichtiger ist es, die Bevölkerung bei der Initiative einzubinden. Im August startet die erste von insgesamt vier Regionalkonferenzen, auf denen Fachleute und interessierte Bürger zu Wort kommen.



Hochkarätig besetztes Podium: Zusammen mit Moderator Thomas Exner (3.v.l.) diskutierten Klaus Pöllath, Matthias Wissmann, Dr. Volker Kefer, Dr. Sigrid Evelyn Nikutta, Dieter Schweer und Bernd Heimhuber (v.l.) über die Finanzierung der Infrastruktur.



Drei Fragen an Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, zum Zustand und zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland



» Herr Dr. Grube, in welchem Zustand befindet sich derzeit die Schieneninfrastruktur in Deutschland?

Der Zustand der Bundes-schienenwege wird im jährlichen Infrastrukturzustandsbericht (IZB) umfassend und transparent dargelegt. Er dokumentiert die Erreichung der in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

zum Bestandsnetz (LuFV) zwischen Bund und DB vereinbarten Qualitätsziele, den Anlagenbestand der wesentlichen Infrastrukturelemente und deren Entwicklung. In den letzten Jahren hat sich der Zustand des Bestandsnetzes verbessert. Mit einem Rückgang um 32 Prozent im Zeitraum 2009 bis 2011 liegt beispielsweise die Zahl der Infrastrukturmängel auf historisch tiefem Niveau. Seit der Bahnreform von 1994 wurden 101 Milliarden Euro in den Erhalt sowie den Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert, hiervon 30 Milliarden Euro aus Eigenmitteln der DB.

» Die DB bekommt jährlich 2,5 Milliarden Euro Investitionszuschüsse vom Bund für das Bestandsnetz. Reicht das Geld auch künftig aus, um alle notwendigen Maßnahmen durchzuführen?

Der Bund hat dazu ein Gutachten erarbeiten lassen, das noch nicht

veröffentlicht ist. Die Experten der Daehre-Kommission kommen zum Ergebnis, dass es für den Erhalt der Bundesschienenwege zusätzlicher öffentlicher Mittel von jährlich mindestens einer Milliarde Euro bedarf. Seit Inkrafttreten der aktuellen LuFV Anfang 2010 ist der Infrastrukturbeitrag des Bundes für den Erhalt der Infrastruktur mit 2,5 Milliarden Euro gleich geblieben. Es hat bisher keinen Inflationsausgleich gegeben, während die Vorleistungen sich stetig verteuern. Weiterhin sind in Teilen der Infrastruktur die Folgen der jahrzehntelangen Vernachlässigung des Verkehrsträgers Schiene noch spürbar, es gibt also Nachholbedarf. Ein Drittel aller Eisenbahnbrücken ist inzwischen über 100 Jahre alt.

» Schon heute sind wichtige Verkehrsknoten und stark befahrene Strecken am Limit. Was muss getan werden, um angesichts der prognostizierten Zuwächse im Personen- und Güterverkehr in Zukunft den Verkehrskollaps auf der Schiene zu vermeiden?

Im IZB werden bereits 17 größere Schienennetzbereiche genannt, die spürbare Kapazitätsengpässe aufweisen beziehungsweise voraussichtlich in den nächsten Jahren aufweisen werden. Neben dem Vorrang für den Erhalt der Infrastruktur bedarf es daher einer engpass- und korridorbezogenen Bundesverkehrswegeplanung sowie einer Verstärkung auch der Mittel für Aus- und Neubau auf bedarfsgerechtem Niveau. Letzteres gilt verkehrsträgerübergreifend auch bei Straße und Wasserstraße. Das Thema ist essenziell für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und die Lebensqualität der Bürger in Deutschland.

Stimmen vom Gipfel

„Wir können mit Bauvorhaben schneller fertig werden. Und mehr Kostentransparenz bei öffentlichen Bauvorhaben ist möglich.“

Klaus Pöllath, Vizepräsident Technik des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie

„Allein mit 2,5 Milliarden Euro jährlich in den nächsten zehn Jahren müssten die größten Probleme in den Griff zu kriegen sein.“

Matthias Wissmann, Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA)

„Dass die Mittel erhöht werden müssen, ist Konsens. Die Frage ist, wo sie herkommen sollen. Diese Diskussion müssen wir jetzt beginnen.“

Dr. Volker Kefer, Vorstand der Deutschen Bahn

„Ich weiß, dass ich zum Erhalt und Ausbau unserer Infrastruktur bis 2030 drei Milliarden Euro bräuchte. Aber wie in allen deutschen Großstädten ist die Mittelherkunft völlig ungesichert. Aber wir brauchen in dieser Branche Planungssicherheit über zehn Jahre.“

Dr. Sigrid Evelyn Nikutta, Vorstandsvorsitzende der Berliner Verkehrsbetriebe

„Wir brauchen ein Investitionsbeschleunigungsgesetz. Und wir müssen Infrastrukturbauprojekten aus den laufenden Haushalten herausnehmen. Die Bürgerbeteiligung bei öffentlichen Bauvorhaben muss früher erfolgen.“

Dieter Schweer, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Industrie

„Wir müssen beim Ausbau der Energienetze genug Geld in die Hand nehmen, damit der Fortschritt für die Bürger sichtbar wird. Wir sollten jetzt nicht von einer Ankündigungsbaustelle zur nächsten laufen.“

Bernd Heimhuber, Geschäftsführer der Enercity Netzgesellschaft, Hannover

Deutschlands Zukunftsfähigkeit steht auf dem Spiel



Zahlreiche Infrastrukturprojekte in Deutschland werden von lautstarken Bürgerprotesten begleitet.

Die Botschaft des „Welt“-Infrastrukturgipfels ist deutlich: Für nachhaltige Verbesserungen ist nicht nur mehr Geld, sondern auch ein neues Bewusstsein notwendig. Aber sind die Deutschen dazu bereit? „VDV Das Magazin“ sprach mit Klaus-Peter Schöppner (Foto, r.), Geschäftsführer der TNS Emnid Medien- und Sozialforschung GmbH.



Klaus-Peter Schöppner

Klaus-Peter Schöppner, geboren 1949, studierte bis 1973 Psychologie, BWL und Publizistik an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster. Nach einem zweijährigen Stipendium als „Qualifizierter Marktforscher“ am RKW, Frankfurt, war er von 1975 bis 1990 Studienleiter, Bereichsleiter Politik- und Sozialforschung und schließlich stellvertretender Geschäftsführer am Emnid-Institut. Seit 1991 ist Klaus-Peter Schöppner Geschäftsführer von Emnid. In dieser Eigenschaft moderierte und gestaltete er von 1995 bis 2004 die wöchentliche Sendung „n-tv Emnid“. Seit 2005 moderiert er wöchentliche Talks auf N24.

» *Herr Schöppner, Sie bezeichnen Deutschland als „Ich-will-so-bleiben-wie-ich-bin-Land“. Warum?*

Weil die Bereitschaft zur Veränderung fehlt – zumindest zeigen dies die aktuellen Umfragen und lautstarken Proteste, die inzwischen alle Arten von Strukturverbesserungsprojekten begleiten. Ob Stuttgart 21, neue Landebahnen, geplante Auto- oder Stromtrassen, neue Flugrouten: Entweder treibt die Besänftigung von Bürgerprotesten die Kosten in kaum mehr finanzierbare Höhen, oder notwendige Projekte dauern Generationen beziehungsweise werden gleich ganz gecancelt.

» *Wo liegen die Gründe für diese Entwicklung?*

Ich sehe zwei wichtige Faktoren: Wo andernorts in kürzester Zeit große Ideen zu funktionsfähigen Zukunftsprojekten werden, herrscht bei uns ein Klima totaler Verunsicherung, übertriebener Absichtvermeidung. Entscheidungen werden

moderiert, nicht mehr getroffen. Auch das demokratische Bewusstsein der Deutschen hat sich grundlegend geändert: Aus der repräsentativen Demokratie ist eine „Trillerpfeifen-Demokratie“ geworden. Die Nimbys („not-in-my-own-back-yard“) sind anscheinend in der Mehrheit. Statt Ratio entscheiden Emotionen.

» *Steht die Zukunftsfähigkeit Deutschlands auf dem Spiel?*

Leider ja. Der Grund für den Standortnachteil ist auch demoskopisch belegbar: Zunehmende Zukunftsverunsicherung, Angst vor wirtschaftlichem Abschwung, nicht-vertrauenswürdige Entscheidungen und Visionslosigkeit produzieren eine Anti-Haltung. Das wachsende Empfinden, Politik und Wirtschaft aufgrund ungeheurer Komplexitätszuwächse nicht mehr zu verstehen, hat zu grundlegenden Einstellungsveränderungen in der Bevölkerung geführt: Kompetenz und Entscheidungsqualität sind kaum mehr zu beurteilen. Stattdessen bestimmen

„Ziel ist die Gewinnung unterstützender Mehrheiten, die im Projekt einen Mehrwert sehen.“

Authentizität, Glaubwürdigkeit und Vertrauen das Meinungsbild in der Öffentlichkeit – und damit über Bauvorhaben und Strukturverbesserungen.

» *Was fordert die „öffentliche Meinung“?*

Vordergründig wird Heimeligkeit und Überschaubarkeit gewünscht. So ist zumindest der öffentliche Eindruck. Tatsache ist jedoch, dass oft eine laut schreiende Minderheit auf eine große zustimmende Mehrheit trifft, die zumeist jedoch – falsch angesprochen – zu tragen „Ohnemichels“ statt flammenden Unterstützern wird.

» *Wie wird aus der schweigenden eine unterstützende Mehrheit?*

Ganz einfach: Ein Klima des Vertrauens muss geschaffen werden – also die Bürger offen informieren, ihre Meinungen Gehör finden lassen, aus empfundenen Befehlsempfängern Mitgestalter machen. TNS Emnid hat ein entsprechendes Modell entwickelt und bereits erprobt: eine auf Demoskopie basierende strategische Kommunikation, die „schweigende Mehrheiten“ aktiviert und zugleich Auseinandersetzungen mit „schreienden Minderheiten“ transparent und aktiv managt. Ziel ist die Gewinnung unterstützender Mehrheiten, die im Projekt einen Mehrwert sehen. Das aber geht nur, wenn die Bürger durch die vier Prozessphasen inhaltlich und kommunikativ begleitet werden. (siehe auch Infokasten rechts)

» *Ist das Modell bereits im Einsatz?*

TNS Emnid hat dieses Modell erfolgreich beim Neubau der Rhein-Main-Hallen in Wiesbaden umgesetzt. Die Befragungen lieferten den Entscheidungsträgern nicht nur wertvolle Entscheidungsgrundlagen, sondern auch die Argumentationshoheit. Experten sprechen schon vom „Wiesbadener Modell“. Außergewöhnlich war vor allem die Zustimmung der Öffentlichkeit zum Verfahren selbst. Diese erreichte im



Fall der Rhein-Main-Hallen mit 93 Prozent einen Spitzenwert.

» *Was empfehlen Sie den Verantwortlichen von Infrastrukturprojekten?*

Schaffen Sie Kooperation durch Aktivierung, Vertrauen durch Ernstnehmen, Akzeptanz durch Transparenz, Planungssicherheit und bessere Kosten-Nutzen-Effizienz durch Einbeziehung des Bürger-

wissens sowie einen allgemeingültigen Konsens: Diese Zielfaktoren gilt es zu erreichen. Nirgendwo in Europa ist das Verhältnis zwischen dem, was „eigentlich“ zu tun ist, und dem, was freiwillig akzeptiert wird, größer als in Deutschland. Das muss nicht so bleiben. Strukturfairbesserungen statt Trillerpfeifen-Demokratie: Diese neue Zukunftsfähigkeit müsste uns einigen Aufwand wert sein.



Von der schweigenden zur unterstützenden Mehrheit

- **Phase 1: Erstinformation und Beteiligungsaktivierung**

Probleme und individueller Nutzen werden verdeutlicht, Bürgerbeteiligung angefordert; sämtliche Informationen kommen ungefiltert ins Internet.

- **Phase 2: Beteiligungsmöglichkeiten**

Repräsentative Umfrageergebnisse, kombiniert mit qualitativen Expertenurteilen, bringen Meinungsführerschaft; Gegenargumente werden zu Minderheitenvoten; alle Bürger erhalten Anhörungsmöglichkeiten und haben Mitspracherecht; in Bürgerforen, Zukunftswerkstätten und Social-Network-Optionen werden weitere Bürgerbeteiligungen offeriert.

- **Phase 3: Objektivierung**

Ein Gesamtkonzept integriert die Meinungsflut, juristische und technische Faktenchecks werden objektiviert und reduzieren die Gefahr einer Gegenkampagne; Pressekonferenzen, Präsentationen und ständiges Feedback auf Bürgerfragen verstärken Ernsthaftigkeit des „Planning for real“.

- **Phase 4: Aktualisierung und Integrierte Kommunikation**

Kommunikation begleitet alle Phasen mit dem Fokus: Gegenargumente ernst nehmen, mögliche Optimierungen durchführen, Voten von Meinungsführern und Betroffenen einholen, „Nutzen-Infos“ aktualisieren; Freude auf Fertigstellung wird durch Events aufgebaut, das „Danke“ für Entbehrungen wird betont.

1. Platz

*Daniela Kumbernuß
überzeugte durch
ihr Krisenmanagement.*



2. Platz

*Die Fahrgäste von Frank Lehmann verlie-
ßen trotz 4,5-stündiger Verspätung zufrie-
den den ICE. Außerdem kümmerte er sich
um liegengelassene Tickets zum Bundes-
presseball und einen vergessenen iPod.*



3. Platz

*Metronom-Zugbegleiter
Rainer Grundmann aus Uelzen
reparierte unterwegs einem
Kunden das Fahrrad.*



Sonderpreis

*Das TGV-Team Nicole Jurk und Thierry Boivin rettete
dem Sinfonieorchester des Hessischen Rundfunks den
abendlichen Auftritt in Paris.*

Sich ein Herz für die Kunden gefasst

Wenn es um das Wohl ihrer Fahr-
gäste geht, laufen viele Eisenbahner
zur Hochform auf. Fünf von ihnen
zeichnete die Allianz pro Schiene
aus. „VDV Das Magazin“ traf die
Gewinnerin des Wettbewerbs
„Eisenbahner mit Herz“.

„In Fulda erreichen Sie alle vorgesehenen Anschlusszüge.“ Routi-
niert verabschiedet sich Daniela Kumbernuß von den aussteigen-
den Fahrgästen, bedankt sich für die Reise mit der Deutschen Bahn
und wünscht einen schönen Tag. Ende der Durchsage. „Schön,
wenn alles klappt“, freut sich die Zugchefin des ICE 586 Richtung
Hamburg, den sie mit ihrer Kollegin Kathrin Bauer in Würzburg
übernommen hat. Am Abend des 8. Juni 2012 klappte nicht alles
so reibungslos. Daniela Kumbernuß erinnert sich noch genau: Ihr
ICE, der letzte von Köln nach Hannover, stand im Hauptbahnhof
von Solingen. Im Zugteam ausschließlich Frauen. Eine Kollegin
kam verängstigt zu Daniela Kumbernuß, weil im Bordbistro ein

Betrunkener randalierte. Die Zugchefin machte sich ein Bild von der Situation, erkannte sie sofort als bedrohlich und verständigte die Polizei. Warum sich die Weiterfahrt verzögerte, erklärte Daniela Kumbernuß den Reisenden nicht – vorerst. „Ich habe mit mir gehadert, ob ich die Durchsage machen soll.“ Schließlich verlangen die Ansageregeln von ihr, die Reisenden innerhalb von fünf Minuten über den Grund einer Verzögerung zu informieren. „Aber wenn ich gesagt hätte, dass wir auf die Polizei warten, hätte das den Mann nur noch aggressiver gemacht.“ Mit ihren Kolleginnen hielt sie den gewalttätigen Fahrgast in Schach. 30 lange Minuten dauerte es, bis zwei Beamtinnen nach einem anderen Einsatz eintrafen und den Randalierer aus dem Zug bugsiierten.

Anschließend schilderte Daniela Kumbernuß über das Bordmikro, was passiert war – und bat um Verständnis, warum sie die Fahrgäste nicht vorher informiert hatte. „Ich habe gesagt, dass ich die Verantwortung für die Sicherheit der Reisenden und des Personals trage.“ Offene und ehrliche Worte, die Laura Gandyra – eine Reisende aus Brüssel – beeindruckten. Sie schlug Daniela Kumbernuß beim Wettbewerb „Eisenbahner mit Herz“ vor, und die Zugchefin aus dem Hannoverschen Team von DB Fernverkehr belegte Platz eins. Kumbernuß: „Ich habe mich sehr gefreut, denn diese Anerkennung kam von den Kunden.“



100 Kandidaten standen zur Auswahl

Sie stellen Anschlüsse sicher, helfen Reisenden, spenden Trost: „Eisenbahner mit Herz“ wurden nun schon zum dritten Mal von der Allianz pro Schiene gesucht. 250 Reisende hatten Vorschläge eingereicht, 100 Mitarbeiter konnten die Verkehrsunternehmen zur entsprechenden Geschichte recherchieren. Alle Kandidaten und ihre Geschichten stehen auf der Internetseite des Wettbewerbs. In der Jury saßen neben der Allianz pro Schiene die beiden Eisenbahngewerkschaften EVG und GdL, der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Fahrgastverband Pro Bahn, der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) und der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF). Schon jetzt können „Eisenbahner mit Herz“ für 2014 vorgeschlagen werden.

→ www.eisenbahner-mit-herz.de



Nachrichten aus Brüssel und Berlin

E-Autos fördern – aber nicht auf der Busspur

Der VDV lehnt den Vorschlag von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer ab, Busspuren in den Innenstädten für Elektroautos freizugeben. VDV-Präsident Jürgen Fenske warnte davor, die separaten Fahrbahnen, die den innerstädtischen ÖPNV beschleunigen und auch in der Rushhour die Pünktlichkeit der Busse gewährleisten sollen, mit weiteren Autos zu verstopfen: „Dann stehen dort künftig alle im Stau – egal ob Elektroautos, Taxis oder ÖPNV-Busse.“ Das sei, so Fenske, „verkehrlich unsinnig und kontraproduktiv“.

→ www.vdv.de/pressemitteilungen.aspx

EU plant Maßnahmen gegen Schienenlärm

Die Europäische Kommission will bei Güterwagen den Lärm mindern. Sie schlägt vor, die Umrüstung von Bestandswagen auf lärmarme Bremssohlen stärker finanziell zu unterstützen, ein lärmabhängiges Trassenpreissystem einzuführen und die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Lärm auf Bestandswagen anzuwenden. Ferner sollen Lärmobergrenzen an TEN-Strecken sowie eine kumulative Verkehrslärm-Obergrenze eingeführt werden. Eine Studie soll bis Januar 2014 einzelne Maßnahmen bewerten.

Entflechtungsmittel: Einigung erreicht

Bund und Länder wollen die Entflechtungsmittel bis 2019 in unveränderter Höhe belassen. Für den Ausbau kommunaler Verkehrsinfrastruktur zahlt der Bund den Ländern jährlich 1,33 Milliarden Euro. Rund die Hälfte davon fließt in den ÖPNV. Der VDV weist allerdings darauf hin, dass eine Verstärkung dieser Mittel alleine nicht reiche, um den angefallenen Sanierungsstau im ÖPNV aufzulösen – der Bedarf für die kommunale Verkehrsinfrastruktur liege bei jährlich 1,9 Milliarden Euro.

→ www.vdv.de/pressemitteilungen.aspx



Festabend: Ein Galadinner mit Tombola für die Flutopfer und Kleinkunst von Lars Reichow (im Hintergrund) waren die emotionalen Höhepunkte der Jahrestagung.

Aus **weniger** **mehr** *machen*

Die Schülerzahlen gehen zurück, und Freizeit wird im Leben der Menschen immer wichtiger. Welche Auswirkungen der demografische Wandel und geänderte Lebensstile auf die Mobilität im ländlichen Raum haben, stand im Mittelpunkt der VDV-Jahrestagung.



Expertenrunde (Foto, o. l.): Judith Schulte-Loh moderierte die Diskussion mit Prof. Peter Zellmann, Prof. Georg Rudinger, André Pieperjohanns, Jörgen Boße und Oliver Wolff (v. l.). Illustrator Markus Frey fasste die Beiträge auf seine Art zusammen (Foto, r.). Zuvor hatte Jürgen Fenske (l.) die Jahrestagung eröffnet.

„Wir erleben einerseits Wachstumsstädte und Unternehmen mit zweistelligen Wachstumsraten, und auf der anderen Seite den regionalen ÖPNV vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung.“

VDV-Präsident Jürgen Fenske

In den Ballungsräumen nutzen immer mehr Menschen Busse und Bahnen, aber schon an den Rändern dieser einwohnerstarken Gebiete und erst recht in strukturschwachen Regionen wirken sich Überalterung und Rückgang der Bevölkerung auf die Fahrgastzahlen des ÖPNV negativ aus. VDV-Präsident Jürgen Fenske fasst diese Entwicklung wie folgt zusammen: „Wir leben in einer geteilten Welt: Auf der einen Seite unsere Wachstumsstädte, unsere Unternehmen mit zweistelligen Wachstumsraten in den letzten zehn Jahren, und auf der anderen Seite der regionale ÖPNV vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung.“ Beispiel Rheinland-Pfalz: Hier sinkt die Zahl der Schüler seit Jahren um durchschnittlich 1,2 Prozent, in der Fläche sogar noch deutlicher. Unabhängig davon müssen Fahrzeuge und Personal vorgehalten werden. „Egal ob mit 40 oder 20 Schülern: Der Bus oder die Bahn muss fahren“, verdeutlicht Gunter Rebahl, Vorsitzender des VDV Südwest und Geschäftsführer der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG), die Gastgeber der Jahrestagung war. Weniger Fahrgäste – im Regionalverkehr haben Schüler einen Anteil von bis zu 80 Prozent – erhöhen

den Bedarf an öffentlichen Zuschüssen. Um die Rabatte für die Schülertickets auszugleichen, und vor dem Hintergrund gestiegener Betriebs- und Personalkosten werden allein in Rheinland-Pfalz jedes Jahr 50 Millionen Euro als Ausgleichszahlungen benötigt. Nach neuen Berechnungen braucht der ÖPNV bundesweit statt bislang 900 Millionen Euro bis 2025 jährlich 1,3 Milliarden Euro, um das heutige Nahverkehrsangebot in ländlichen Gegenden und die Mobilität ihrer Bewohner sicherzustellen.

Ländliche Räume zu erhalten und zu gestalten, ist eine Aufgabe der Politik. Das unterstrich auch Prof. Peter Zellmann vom Wiener Institut für Freizeit- und Tourismusforschung auf der VDV-Jahrestagung: „Zwar liegt die Zukunft in den Städten, aber umso mehr brauchen wir den ländlichen Raum – nicht zuletzt als Naherholungsgebiet.“ Der demografische Wandel biete auch Chancen, besonders wenn sich die Politik an den Bedürfnissen der Menschen ausrichte. Die Zukunft der Mobilität werde von den sich ändernden Lebensstilen – weniger Arbeit, mehr Freizeit – geprägt. Pendler wollen, so Zellmann, verlässliche

Lösungen und einen Mix aus Straße und Schiene: „Es kommt auf das Management der Schnittstellen und auf optimale Kundeninformationen vor und während der Fahrt an.“

Möglichst viele Verkehre miteinander zu verknüpfen, sah André Pieperjohanns als Antwort der Verkehrsunternehmen: „Wir müssen uns aber auch fragen, wie wir Siedlungs- und Schulachsen hinbekommen“, so der Geschäftsführer der Westfälischen Verkehrsgesellschaft. Dabei die Kommunen und ihre Spitzenverbände stärker in die Pflicht zu nehmen, forderte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. „Natürlich müssen die Verkehrsunternehmen ihre Managementaufgaben wahrnehmen und Angebote bereitstellen, aber es geht auch um Raumordnungs- und Finanzierungsfragen.“

Wie Schüler auch in ihrer Freizeit zu ÖPNV-Kunden werden, zeigt die Usedomer Bäderbahn: Auf der Ostseeinsel sind die Schülertickets in Jahreskarten umgewandelt worden. „Das hat zu einem Run geführt“, berichtete Geschäftsführer Jörgen Boße: „Die Schüler gehen teilweise zwei Kilometer zu Fuß zur Bahn, nur um mit diesem Ticket in ihrer Freizeit mobil zu sein.“ Gute Beispiele wie dieses zusammenzutragen und als „Toolbox“ zur Verfügung zu stellen, regte Oliver Wolff an: „Wir werden in eine Phase des Ausprobierens kommen.“ Wichtig sei jedoch eine grundlegende Finanzstrukturreform für den ÖPNV in der Fläche: „Wir müssen uns in allen Facetten zu neuen Ufern aufmachen.“

In drei Fachforen wurde weiterdiskutiert. Zu der Frage, ob es sich bei der EG-Verordnung 1370/2007 um ein Zukunfts- oder Auslaufmodell handelt, erläuterten Vertreter von EU, Bund, Ländern sowie Verkehrsunternehmen und Wissenschaft ihre Sichtweise. Im Fachforum Technik ging es um mobile Kundeninformation und moderne Vertriebskonzepte. Wie es mit der Finanzierung nichtbundeseigener Infrastruktur weitergeht und wie die Mittel abgerufen werden können, erörterten die Teilnehmer des Fachforums Eisenbahnverkehr.

Geld spielte auch auf dem Galaabend mit Ministerpräsidentin Malu Dreyer eine Rolle. Zugunsten von Hochwassergeschädigten kamen bei einer Tombola, für die unter anderem die Deutsche Bahn, die MVG und das Mainzer Hotel Hilton Preise gestiftet hatten, rund 9.500 Euro zusammen. Wie das Geld konkret eingesetzt wird, berichtet „VDV Das Magazin“ in seiner nächsten Ausgabe.



Zum Thema „Demografischer Wandel und ländlicher Raum“ hat der VDV ein Positionspapier veröffentlicht, das im Internet abrufbar ist. [>> Positionen](http://www.vdv.de)



Drei Fragen zur Mobilität in der Fläche an VDV-Vizepräsident Ingo Wortmann



» Herr Wortmann, warum ist es so wichtig, dass der ÖPNV auch in der Fläche attraktive Mobilitätsangebote macht?

Außerhalb der Metropolregionen leben über 50 Millionen Menschen. Damit liegt Deutschlands Schwerpunkt nach wie vor in der Fläche, auch wenn die Bevölkerungszahlen dort sinken. Mit schlechten Verkehrsanbindungen wird das Leben auf dem Land unattraktiver – nicht nur für den wachsenden Teil der älteren

Bevölkerung. Denn immer mehr Menschen wollen ohne Auto mobil sein. Für sie spielt die Qualität des ÖPNV bei der Wahl ihres Wohnorts und des Arbeitsplatzes eine wichtige Rolle. Öffentlicher Nahverkehr ist zudem im ländlichen Raum nicht nur ein Standort-, sondern auch ein Wirtschaftsfaktor. Die Verkehrsunternehmen, die die Fläche bedienen, sind dort mit ihren 100.000 Beschäftigten bedeutende Arbeitgeber.

» Wie kann der Mehrbedarf an öffentlichen Mitteln für den ÖPNV im ländlichen Raum finanziert werden?

Das ist zum heutigen Zeitpunkt leider noch völlig unklar. Klar ist dagegen: Politik, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen müssen in einer gemeinsamen Kraftanstrengung verhindern, dass das Angebot in der Fläche abgebaut wird. ÖPNV im ländlichen Raum muss ein politisches Schwerpunktthema werden.

» Wie kann eine Mobilitätslösung für den ländlichen Raum aussehen?

Wir benötigen ein Gesamtkonzept, in das die Erfahrungen aus allen Bundesländern einfließen. Ziel muss es sein, auf ein landesweit vernetztes System aus Bussen und Bahnen hinzuwirken, das durch lokale Busverkehre und flexible Bedienungsformen ergänzt werden kann. Eingebunden werden müssen multimodale Konzepte. Die Mobilitätsdienstleister müssen ihre Angebote stärker verknüpfen und attraktiver vermarkten – unabhängig davon, wer diese Leistung gerade erbringt.



Besuch aus der Staatskanzlei: Die rheinland-pfälzische Ministerpräsidentin Malu Dreyer wurde von Gunter Rebahl (l), Vorsitzender des VDV Südwest und MVG-Geschäftsführer, sowie Jürgen Fenske willkommen geheißen.



Messeatmosphäre herrschte an den Ständen der Ausstellungspartner.

Martin Randelhoff als „Talent im ÖPNV“ ausgezeichnet



Blogger Martin Randelhoff (l.) erhielt von Oliver Wolff die Urkunde als „Talent im ÖPNV 2013“.

„Die Verkehrsbranche gehört zu den innovationsfeindlichsten Branchen in Deutschland.“ Für einen Moment war das Erstaunen unter den Teilnehmern der VDV-Jahrestagung nahezu greifbar, als Martin Randelhoff diese These formulierte. Doch der junge Mann weiß, wovon er spricht. Seit seiner Jugend beschäftigt

sich der 24-Jährige mit dem Thema „Zukunft der Mobilität“. In seinem gleichnamigen Blog setzt er sich mit aktuellen Ereignissen und Entwicklungen im Verkehrsbereich auseinander und schafft hier die Verbindung zwischen Information und Wissenschaft. „Ich möchte faktenorientiert und nicht dogmatisch diskutieren, denn nur so kann man etwas bewegen“, sagte Randelhoff, der 2012 mit dem Grimme Online Award und dem Punkt-Preis für Technikjournalismus ausgezeichnet wurde. Nun kommt die Ehrung als „Talent im ÖPNV“ hinzu, die von VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff überreicht wurde. Der hält große Stücke auf den Preisträger: „Wir brauchen Querdenker wie ihn, damit wir uns als Verband weiterentwickeln.“ Sein nächstes Projekt kündigte Randelhoff bereits an: Noch in diesem Jahr will er einen Index vorstellen, wie sich die Verkehrsunternehmen in Social Media engagieren.



Vita

Martin Randelhoff, Jahrgang 1988, studiert seit 2009 Verkehrswirtschaft an der Technischen Universität Dresden. Neben dem Studium berät er Unternehmen, Organisationen und Kommunen in den Bereichen Elektromobilität, nachhaltiger Verkehr, intermodales Verkehrsmittelwahlverhalten, Entwicklungen im ÖPNV und Trendentwicklungen der Mobilität. Zudem ist er als freier Mitarbeiter für diverse Verkehrszeitschriften und als Referent im Bildungsbereich tätig.

→ Weitere Infos unter www.zukunft-mobilitaet.net



VOLVO 7900 HYBRID ARTICULATED ERHÖHTE FAHRGAST-KAPAZITÄT



VOLVO 7900 HYBRID

Der neue Volvo 7900 Hybrid Articulated kann 154 Fahrgäste befördern.

Volvo hat eine stabile Vorreiterrolle in Hybridtechnologie, Umweltbewusstsein und Zuverlässigkeit inne, welche durch beinahe 1000 verkaufte Hybridbusse unterstrichen wird. In der Praxis ist unsere Niederflrbuspalette nun komplett in Hybridtechnologie ausgeführt und erfüllt die Euro 6 Norm. Mit dem neuen Gelenkbus bieten wir nicht nur zusätzliche Fahrgastkapazität an. Die Hybridtechnik ergibt Kraftstoffeinsparungen bis zu 30%. Mit dem Sie darin unterstützenden, Effizienz steigenden Serviceangebot können Sie diese Zahl nochmals um mindestens 5-6% steigern.

Mit seiner erwiesenen Verfügbarkeit und dem einzigartigem Parallelhybridkonzept bietet Volvo die „grünste“ und bei weitem Kraftstoff sparendste Lösung für den effizienten Öffentlichen Nahverkehr an. Das Erfolgsrezept ist recht einfach: In dem Moment, wo wir Kraftstoff sparen, reduzieren wir auch Emissionen und Ihre Betriebskosten. Willkommen in der Welt der „Green Efficiency“.

VOLVO BUSSE DEUTSCHLAND GMBH

Oskar-Messter-Str. 20 • D-85737 Ismaning • www.volvobusse.de • Telefon +49 (0) 89 800 74-0 • Fax +49 (0) 89 800 74-551





Mit nur einem Ticket **in Bus, Bahn, Auto** *und Taxi*

*„Cabriofahren wird mit
dem Mietwagen-Rabatt
für ein paar Stunden oder
Tage möglich.“*

*Martin Röhrleef, Leiter des Bereichs
Mobilitätsverbund bei der üstra*

In vielen Städten entwickeln sich Partnerschaften zwischen Verkehrs- und Carsharing-Unternehmen. üstra will mit „Hannovermobil 2.0“ Vorreiter bei der multimodalen Mobilität bleiben. Gemeinsam mit den Partnern Volkswagen und Stadtmobil/Cantamen soll das Konzept im Rahmen des „Schaufensters Elektromobilität“ zu einer universalen Mobilitätsplattform weiterentwickelt werden.

„Ich brauche keinen eigenen Wagen“, sagt Student Markus P. „Wenn ich Auto fahren will oder muss, miete ich mir eins oder gehe zur nächsten Car-sharing-Station.“ Ein Satz, wie er immer öfter fällt. Den Traum vom eigenen Auto haben längst nicht mehr alle Jugendlichen. Doch auch wer seit Jahren eins hat, denkt um. Etwa Simone R.: „Ich wollte mich nicht mehr jeden Morgen beim Blick aufs Auto ärgern, dass es seit gestern wieder 15 Euro weniger wert ist.“ Der Vorstandschef der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe, André Neiß, formuliert es so: „Die Rolle der Verkehrsmittel in der Gesellschaft hat sich gewandelt. Gerade in Städten sehen viele – besonders junge Leute – den Besitz eines Autos nicht mehr als unabdingbar an.“

2004 waren das noch Einzelmeinungen. Damals startete in Niedersachsens Hauptstadt das Pionierprojekt „Hannovermobil“. Mit Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe läuteten üstra und der Verkehrsverbund GVH den Schritt vom klassischen ÖPNV- zum umfassenden „Mobilitätsverbund“ ein. Seither können Abonnenten gegen einen Aufschlag auch andere Angebote, vor allem Carsharing, Taxi und Bahncard, günstig nutzen.

Jetzt steht „Hannovermobil 2.0“ an. Unter Leitung der üstra soll das Konzept gemeinsam mit den Partnern Volkswagen und Stadtmobil/Cantamen im Rahmen des „Schaufensters Elektromobilität“ (siehe Infokasten S. 21) zu einer universalen Mobilitätsplattform weiterentwickelt werden, die deutlich mehr Kunden anspricht als das heutige Pilotangebot. Diese bietet dann nicht nur gebündelte Informationen über die verschiedenen Verkehrsmittelangebote, sondern ermöglicht auch die flexible Nutzung und eine integrierte Abrechnung. So kann sich jeder Kunde individuell und für jeden Weg seinen optimalen Verkehrsmittelmix zusammenstellen.

Die „Hannovermobil“-Kunden Markus und Simone haben die Möglichkeit, jederzeit spontan mit dem eigenen Wagen überallhin fahren zu können, gegen die Freiheit eingetauscht, an vielen Straßen in ein Carsharing-Auto des Anbieters Stadtmobil steigen zu können oder sich einen Mietwagen mit 20 Prozent Rabatt zu holen. Genauso hoch ist das Einsparpotenzial beim Taxifahren. Sogar die Bahncard 25 im Wert von 61 Euro pro Jahr ist im Zuschlag von 7,95 Euro pro Monat aufs GVH-Abo inbegriffen.



Mobilität ist mehr als das eigene Auto



Attraktive Busse und Bahnen, bedarfsgerechte Fahrpläne, Leihfahrräder, Carsharing, Taxifahren – Mobilität beschränkt sich nicht nur aufs eigene Auto. Getrieben auch von Erfordernissen und Begleitumständen der Energiewende, nutzen die Menschen besonders in Großstädten die neuen Angebote. Die Verkehrsunternehmen sehen sich in der Rolle

des Regisseurs dieser nachhaltigen Vernetzung: Sie kennen sich vor Ort aus, Organisieren ist ihr Geschäft. Der VDV hat dazu im Mai ein Strategiepapier mit dem Titel „Der ÖPNV: Rückgrat und Motor eines zukunftsorientierten Mobilitätsverbundes“ veröffentlicht, das von der Internetseite des Verbands heruntergeladen werden kann.

→ www.vdv.de/vdv-positionspapier-mm.pdf



Öffentliche Verkehrsmittel sind das Rückgrat multimodaler Verkehrskonzepte. Fahrgäste und Verbünde profitieren davon.

Verkehrsmittelmix: In Hannover entsteht eine universale Mobilitätsplattform, die Angebotsinformationen bündelt und die flexible Nutzung ermöglicht.



Die Abrechnung für alles kommt vom Verkehrsverbund GVH.

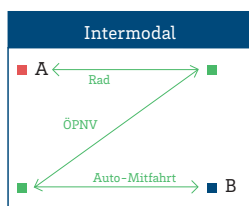
Trotz all dem ist „Hannovermobil“ kein Selbstläufer. Martin Röhrleef, bei der üstra für den Mobilitätsverbund zuständig, ist zwar stolz auf die Pionierrolle seines Unternehmens. Er räumt aber ein: „Nur ein Prozent unserer Abo-Kunden nimmt zurzeit das Angebot an.“ Möglicherweise wollten zu wenige Kunden das gesamte Angebot wahrnehmen. „Sie erhalten von uns nur ein festes Fünf-Gänge-Menü, wollen sich aber vielleicht nur drei Gänge à la carte aussuchen.“ Daher wird bei der Vorbereitung von „Hannovermobil 2.0“ ein Baustein-Angebot geprüft. Immerhin entspricht das eine Prozent gut 1.300 Kunden. Von ihnen hat ein Drittel den eigenen Pkw abgeschafft

oder auf eine Anschaffung verzichtet. „Manchmal ist ein bisschen mehr Planung nötig. Aber wer entscheidet sich schon spontan zum Möbelkauf?“, fragt Röhrleef. „Wenn ich mich am Dienstag entscheide, am Samstag einen Schrank zu kaufen, kann ich auch gleich den Kombi reservieren.“ Oder der Abend im Theater. Nach der Vorstellung mit Bus oder Bahn nach Hause zu kommen, kann langwierig werden. Da wäre es praktisch, ein Carsharing-Auto oder ein Taxi zu nehmen. Auch der Spaß am Autofahren muss nicht verloren gehen: „Mit dem Mietwagen-Rabatt wird Cabriofahren für ein paar Stunden oder Tage möglich“, so Röhrleef.

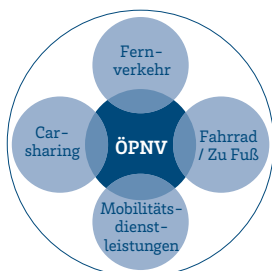
Fragen, die für die Kunden noch offen sind, zeigen die Ausbaufähigkeit der multimodalen Mobilität: „Wie ist das in anderen Städten?“, fragt Student Markus und ergänzt: „Ich hätte gerne eine App für all das.“ Röhrleef: „Stadtmobil gibt es in vielen Städten. „Hannovermobil“-Kunden können auch dort einfach einsteigen.“ Bei Bus und Bahn treffen sie dort allerdings noch auf unterschiedliche Automatenoberflächen. „Da liegt noch viel Standardisierung vor uns“, erläutert üstra-Vorstandschef André Neiß. Daher müsse im Rahmen von „Hannovermobil 2.0“ der multimodale Gedanke bei den Akteuren stärker verankert werden, sonst zögerten die Kunden. Aber nicht nur für die Kunden ist ein Verkehrskonzept



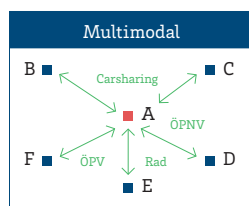
Intermodale und multimodale Vernetzung des ÖPNV



Intermodal – Verkettung verschiedener Verkehrsmittel entlang des Weges von A nach B



Mobilitätsplattform



Multimodal – Variation der Verkehrsmittel je nach Situation (jeweils unterschiedliche Verkehrsmittel für den Weg nach B, C oder D usw.)

Quelle: VDV-Positionspapier

Ziel einer multimodalen Vernetzung mit einem starken ÖPNV ist es, attraktive Komplettangebote zu schaffen und Verkehr zu verlagern.



Offenbach: eBikes und eCars tanken an Leihstation auf

Neben Hannover treiben auch andere Städte die Elektromobilität voran – beispielsweise Offenbach. An der eMobil-Station in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Station und der zentralen Bushaltestelle „Marktplatz“ können 15 Pedelecs und zwei Elektroautos ausgeliehen werden. Federführend bei dem Projekt waren der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), die Offenbacher Verkehrsbetriebe (OVB) und die Nahverkehr in Offenbach GmbH (NiO), die die Station offiziell betreiben und das operative Geschäft an Stadtmobil RheinMain übertragen haben.

→ www.emobil-rheinmain.de



Schaufenster Elektromobilität

In der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg beteiligen sich 120 Unternehmen, 30 wissenschaftliche Einrichtungen, das Land Niedersachsen und über 50 Kommunen an dem „Schaufenster Elektromobilität“. Motto: „Unsere Pferdestärken werden elektrisch. eMobilität in Niedersachsen“. Knapp 40 Einzelprojekte haben ein Finanzvolumen von etwa 130 Millionen Euro. Rund ein Drittel stammt aus einem 180 Millionen Euro umfassenden Fördertopf, den die Bundesregierung für vier nationale Schaufenster bereitgestellt hat und der einen wesentlichen Beitrag leisten soll, die Elektromobilität in Deutschland voranzubringen.



Vernetzer von Mobilität

André Neiß (Foto, l.) ist seit 2005 Vorstandsvorsitzender der üstra Hannover Verkehrsverbund AG. Er hat Betriebswirtschaft studiert und zuvor unter anderem als Finanzdirektor bei der Berliner BVG gearbeitet. Martin Röhrle (r.) leitet bei der üstra die Stabsstelle Mobilitätsverbund. Er hat sich mit „Hannovermobil“, Taxibus Hannover und Veröffentlichungen zum Thema einen Namen als Pionier der vernetzten Mobilität gemacht.

aus einer Hand eine gute Sache. Auch die Verbünde müssen ihr Angebot erweitern, denn mit herkömmlichen Geschäftsmodellen haben sie nur noch geringe Wachstumsaussichten. „Bislang war ‚Hannovermobil‘ aufgrund der geringen Kundenzahlen wirtschaftlich ziemlich unbedeutend“, sagt André Neiß. „Aber wir sehen die multimodale Verknüpfung als Riesenchance, unsere Marktposition zu stärken und Fahrgastanteile zu steigern.“

Ähnliche Sorgen treiben derzeit auch die Autohersteller um, sodass sie eine ähnliche Strategie, aber ein ganz anderes Ziel verfolgen: Sie wollen Autos absetzen. Deshalb haben sie seit einiger Zeit Carsharing selbst in die Hand genommen. So soll zu „Hannovermobil“ das „Quicar“-Modell von Volkswagen stoßen. Damit begeben sich die kommunalen Betriebe in den harten Wettbewerb der freien Wirtschaft. „Wie wir da bestehen, wird sich im Zuge der Zusammenarbeit zeigen“, sagt Neiß. Neben den Autobauern kommen Konzerne wie Telekom oder Google ins Spiel – strategische Partner von Mastercard –, die wiederum große Erfahrung in Abrechnungssystemen haben. Offen bleibt, was es kostet. Vorerst kann Hannover als Teil des „Schaufensters Elektromobilität“ von Fördermitteln profitieren.

„Wir sehen die multimodale Verknüpfung als Riesenchance, unsere Marktposition zu stärken und Fahrgastanteile zu steigern.“

üstra-Vorstandschef André Neiß

Elektromobil *mit dem* „Stangentaxi“

Das Thema Elektromobilität bewegt die Politik – und sie denkt immer nur ans Auto. In Solingen ist Elektromobilität auf Gummireifen seit Jahrzehnten im ÖPNV alltäglich – mit dem Obus. Die Klingenstadt betreibt eines der größten Trolleybus-Netze in Europa.



Obus historisch

Werner von Siemens stellte 1882 gewissermaßen den Ur-Obus vor: eine Art Pferdedroschke, die statt des tierischen Antriebs mit zwei Elektromotoren ausgestattet war. Der Strom kam schon aus einer zweipoligen Fahrleitung und wurde über einen kleinen Kontaktwagen in das Fahrzeug eingespeist. Erste Versuche mit dieser Technik setzten sich aber nicht durch.

Ein erster moderner Obusbetrieb wurde 1930 zwischen der rheinischen Kleinstadt Mettmann und dem Dorf Gruiten an der Bahnstrecke Köln – Wuppertal eingerichtet. Er überdauerte sogar den Zweiten Weltkrieg und wurde 1952 eingestellt – in dem Jahr, als im nur ein paar Kilometer entfernten Solingen die Obus-Story begann.



Die Solinger nennen ihn liebevoll „Stangentaxi“. Den Bus, der seine Antriebsenergie über die Stangen seines Stromabnehmers aus der zweipoligen Oberleitung bezieht. Seit über 60 Jahren gehört er zum Stadtbild. Zwar haben die Fahrzeuggenerationen seit den Anfängen immer wieder gewechselt, bis heute kommt jedoch noch ein robuster, liebevoll gepflegter Oldtimer aus den 50er-Jahren an einigen Sonntagen im Jahr regelmäßig zum Einsatz. Sogar zum Nulltarif, von den Fahrgästen wird lediglich eine kleine Spende an den Museumsverein erbeten, der das Fahrzeug erhält.

In den Nachkriegsjahren entdeckte die Stadt den Obus eher aus der Not heraus. Das vorhandene Straßenbahnnetz hatte im Bombenkrieg so gelitten, dass eine Erneuerung von Grund auf zu teuer erschien. Wie in vielen anderen deutschen Städten auch: Im Jahr 1959 gab es in Deutschland fast 70 Obusbetriebe. Heute fahren sie in Deutschland außer in der Klingenstadt nur noch in Esslingen und in Eberswalde, wo sie auch einen Spitznamen haben: „Strippenexpress“. Die „Strippen“, die Fahrleitung also, waren es, die als aufwändige Infrastruktur vielerorts zur Abschaffung des Obusses und zum Umsteigen auf den Dieselbus führten. Der „Oberleitungsomnibus“, wie er voll ausgeschrieben heißt, galt vielfach als Technik von gestern. Nicht so in Solingen. „Der Obus ist eigentlich immer zukunftsweisend gewesen, weil er die Abgase in den Städten reduziert“, unterstreicht Conrad Troullier, Chef der Verkehrsbetriebe im Stadtwerke-Konzern. „Die Dieselbusse haben sich über die Abgasnormen zwar verbessert, aber es kommt nach wie vor Abgas aus dem Auspuff, auch bei der Euro-6-Norm.“ Und heute, da alle Welt über die Elektromobilität rede und der Trend zu elektrischen Bussen gehe, habe der Obus allemal hohes Potenzial als umweltfreundliches Ver-



Keine Abgase, keine brummenden Motoren, stattdessen Ökostrom: umweltfreundlicher ÖPNV mit dem Obus in Solingen



Das deutsche Obus-Trio

In **Solingen** setzen die Verkehrsbetriebe der Stadtwerke auf sechs Linien 50 Fahrzeuge ein, und in **Eberswalde** fährt die Barnimer Busgesellschaft auf zwei Linien mit zwölf Gelenkobussen. Seit 1944 gibt es Obusbetrieb in **Esslingen**, derzeit auf zwei Linien mit neun Fahrzeugen.

kehrsmittel. Troullier zollt dem Bürgersinn und der Kommunalpolitik hohes Lob: „Die Solinger haben erkannt, dass sie mit dem Obus schon heute ein funktionierendes, umweltfreundliches ÖPNV-System im Sinne der Elektromobilität haben.“

Vor dem Hintergrund steigender Dieselpreise macht Peter Hanz, Werkstattleiter bei den Verkehrsbetrieben in Solingen, auch seine betriebswirtschaftliche Rechnung auf: „In den vergangenen Jahren haben sich

die Preise für Strom und Diesel so entwickelt, dass der Diesel um etwa 30 Prozent teurer ist. Zudem fahren wir mit Ökostrom, erzeugt aus Wasserkraft. Wir fahren also umweltneutral.“ 50 Obusse sind auf einem rund 100 Kilometer langen Netz im Einsatz und bewältigen auf sechs Linien die Hauptlast des ÖPNV in der 160.000-Einwohner-Stadt. Deren Topographie hat einige innerstädtische Steilstrecken zu bieten. Auf ihnen kann der elektrische Antrieb besonders seine Stärken ausspielen. Er „zieht“ gut, und er bleibt dabei leise. Und nicht erst seit der letzten Fahrzeug-Generation kann Bremsenergie zurück in den Fahrdraht gespeist werden.

Weltweit wissen sich Troullier und Hanz in guter Gesellschaft. Laut der Vereinigung „Trolley motion“, die sich für die E-Mobility im ÖPNV international stark macht, gibt es derzeit etwa 350 Städte und Metropolen in aller Welt, die auf den Obus setzen. Darunter sind beispielsweise die Olympia-Städte Vancouver, Peking und Athen. Manchmal färbt der Glanz der Großen sogar auf die Stadt der Messer und Scheren ab: Der Hersteller Vossloh Kiepe in Düsseldorf, Elektroausrüster für Busse, Straßenbahnen und Züge, testet

Fahrplanmäßige Begegnung zweier erfolgreicher ÖPNV-Exoten: In Wuppertal-Vohwinkel hat der Obus Anschluss an die Schwebebahn.



50

Obusse

verkehren auf dem 100 Kilometer langen Netz und schultern die Hauptlast des ÖPNV.



Unter dem Solinger Fahrdracht werden neue Obusse unter Alltagsbedingungen getestet.



Obusse warten im Betriebshof auf ihren nächsten Einsatz.

seine Technik in neuen Obussen gerne mal unter dem nahen Solinger Fahrdracht zu Alltagsbedingungen, zum Beispiel im Jahr 2004 mit Gelenkobussen für die griechische Hauptstadt. Und zuletzt tourten futuristisch designte Fahrzeuge durch die Stadt, die jetzt im Liniendienst in der saudi-arabischen Kapitale Riad unterwegs sind.

Gleichwohl fehle „in Deutschland die Einsicht, dass der Obus ein Teil hochmoderner Elektromobilität ist“, beklagt Troullier. Die Stromversorgung werde als „teures Hindernis“ gesehen, weil die Installation der Oberleitung als Anfangsinvestition ins Geld gehe. Natürlich beobachtet man auch in der Klingenstadt mit Interesse die Versuche, elektrische Bahnen oder Busse über innovative Stromversorgungen in der Fahrbahn zu betreiben, also ohne Masten und Stromleitungen. Für Solingen sei das derzeit kein Thema: „Wenn ein Oberleitungssystem vorhanden ist, macht es auch Sinn, es weiter zu nutzen. Zu den Kosten eines eventuell neuen Systems kämen ja auch noch die Demontagekosten hinzu.“ Im Übrigen mag Troullier die vielfach geäußerte Einschätzung, die Oberleitungen störten das Stadtbild, nur teilweise akzeptieren. „Das gilt vielleicht für wenige Straßenzüge in historischen Innenstädten, aber doch nicht für Straßen, auf denen täglich tausende Autos fahren. Das ist doch eine verzerrte Wahrnehmung, nur weil Autos so selbstverständlich sind.“

Nicht immer war es in der Vergangenheit klar, dass die Solinger ihrem Obus buchstäblich die Stange hielten. Als die erste Fahrzeuggeneration Ende der 60er-Jahre vor der Ausmusterung stand, gab es auf dem Busmarkt kein Fahrzeug, das den Anforderungen der Verkehrsbetriebe entsprach. Doch gleichwohl ent-



„Der Obus ist eigentlich immer zukunftsweisend gewesen, weil er die Abgase in den Städten reduziert.“

*Conrad Troullier, Geschäftsführer
beim Verkehrsbetrieb der
Stadtwerke Solingen (SWS)*

schied man sich gegen den Abschied vom Obus: Es entstand die Eigenkonstruktion „TS“, der „Trolleybus Solingen“. Nach Plänen der Stadtwerke-Ingenieure baute ein Karosseriebauer ein Fahrzeug, das mit der bewährten Kiepe-Elektrik ausgestattet wurde. Auch diese Fahrzeugserien sind längst aus dem Stadtbild verschwunden – zugunsten moderner Gelenkbusse aus der wieder erstandenen Kleinserienfertigung der Industrie. Die Marke Eigenbau wurde nach Mendoza in Argentinien verkauft, wo die Fahrzeuge heute noch schier unverwundlich im Einsatz sind.

In den 90er-Jahren gab es, ausgelöst durch den hohen Kostendruck bei den kommunalen ÖPNV-Unternehmen, eine erneute Diskussion, sich vom Obus zu verabschieden. Betriebswirtschaftliche Berechnungen sprachen gegen ihn. Sie kamen aber kritisch auf den Prüfstand, die Bevölkerung votierte für ihr „Stangen-taxi“, und auch das Umweltbundesamt argumentierte vor dem Hintergrund neuer Antriebstechnologien gegen die Abschaffung des elektrischen Bussystems. Am Ende stand eine von breitem Konsens getragene Entscheidung pro Obus – zu einer Zeit, als Nachhaltigkeit und Ökologie noch nicht den Stellenwert wie heute hatten und der Begriff „Feinstaub“ nur Experten alarmierte.

Für die Zukunft des Obusses haben sich die drei deutschen Obusstädte im vergangenen Jahr verbündet. In Esslingen unterzeichneten sie eine „Declaration for Electric Trolleybus Mobility“. Mit dem Ziel, dem Trolleybus die innovativen Möglichkeiten der Elektromobilität im Schulterschluss zu erschließen. Gewissermaßen als Pate fungierte dabei der Direktor der Salzburger Lokalbahnen, Gunter Mackinger. Nicht ohne Grund: In der Festspielstadt an der Salzach war



Obus-Alltag: Seit mehr als 60 Jahren gehören die Fahrzeuge in Solingen zum Stadtbild.

das komplette Autobusnetz 2006 auf Obusse umgestellt worden. Laut „Trolleymotion“ stiegen die Fahrgastzahlen danach um stolze 15 Prozent. Auch in Lyon wurde, so berichtet der Verband, eine Erfahrung gemacht, die für den elektromobilen Bus spricht: Wenn Fahrgäste dort aufgrund paralleler Linienführung die Wahl zwischen Diesel- und Obus haben, dann steigen etliche von ihnen nicht in den Autobus, sondern warten lieber auf den Obus.



Weitere Infos unter www.sobus.net
und www.obus-museum-solingen.de



Wenn aus **Bahnen** **Bühnen** werden

Eigentlich wollte die AKN Eisenbahn AG aus Kaltenkirchen bei Hamburg das Bahnfahren nur etwas interessanter machen – und hat 2011 für das Projekt „Hin & Weg“ ihre Züge in Theaterbühnen verwandelt. Mit nachhaltigem Erfolg: Von April bis Juni machten Schüler die Fahrgäste nun zum zweiten Mal spontan zum Publikum.

Die zwei Fahrgäste an der Tür schauen amüsiert. „Ist das ein Flashmob, oder was?“ Der Gedanke liegt nahe. Mitten im Waggon der AKN singen 17 Schüler auf einmal „Ich war noch niemals in New York“ von Udo Jürgens. Es ist Dienstagmittag, vor fünf Minuten hat die Linie A2 Norderstedt bei Hamburg in Richtung Ulzburg-Süd verlassen. Um einen Flashmob handelt es sich indes nicht. Die Inszenierung ist Teil des Theaterprojekts „Hin & Weg“

von AKN und Deutschem Schauspielhaus Hamburg, bei dem Jugendliche in den Zügen des Verkehrsunternehmens auftreten. Vier Schulen wurden ausgewählt – die jüngsten Darsteller sind elf, die ältesten 18 Jahre alt. „Theater auf die Schiene zu bringen, und das im regulären Zugverkehr, war schon eine Herausforderung“, blickt Initiatorin und AKN-Marketingleiterin Monika Busch auf das erste Projekt in 2011 zurück. „Wie würden die Fahrgäste reagieren? Aber wir woll-



Theaterpädagogin Constance Cauers hat die Schüler während aller Aufführungen begleitet.



Ob Singen im Gang oder fliegende Platzwechsel: Die Elftklässler vom Gymnasium Harksheide zeigten vollen Einsatz – und überzeugten die Fahrgäste durch Professionalität und Spontaneität.



Alles war ein Missverständnis

„Streng genommen“ beruhe die Grundidee zu „Hin & Weg“ auf einem Missverständnis, verrät AKN-Marketingchefin Monika Busch. Sie hatte von einem Schultheaterbus gehört und wollte so etwas auf die Schiene bringen. Im Gespräch mit den Veranstaltern stellte sich jedoch heraus, dass deren Grundkonzept ganz anders war. Egal – Buschs Idee, Theaterprojekte mit Schülern im fahrenden Zug zu realisieren, fand Anklang. Die AKN konnte sogar das Deutsche Schauspielhaus Hamburg als Partner gewinnen. Weil die ersten beiden Aktionen so gut ankamen, erwägt die AKN eine dritte Auflage.

→ Weitere Informationen finden Sie unter www.akn.de

ten die Zugfahrt beleben, interessanter machen und zum Nachdenken anregen.“

Sympathiepunkte für AKN. „Besonders Fahrgäste, die häufig fahren, machen das, was sie immer tun: Sie lesen, schauen aus dem Fenster oder hören Musik“, ergänzt Pressesprecherin Christiane Lage. „Wenn etwas Neues passiert, ist das erst einmal eine Überraschung, auf die die meisten Fahrgäste aber sehr positiv reagieren.“ Die Aktion vermittele zudem ein anderes Bild der AKN. „Für uns ist es natürlich eine Möglichkeit, unseren Bekanntheitsgrad zu steigern und zu beweisen, dass wir nicht nur ein ‚Transportunternehmen‘ sind“, so Christiane Lage: „Wir geben der AKN ein sympathisches Gesicht und zeigen, dass Bahnfahren spannend sein kann.“

Die 17 Schüler, die an diesem Dienstag ihre Premiere feiern, stammen aus dem Kurs Darstellendes Spiel vom Gymnasium Harksheide in Norderstedt und treten zum ersten Mal überhaupt im fahrenden Zug auf. Bisher hielten Stühle im Klassenzimmer als Probebühne her, später tat es ein Waggon auf dem AKN-Betriebsgelände.

Gemeinsam mit Kursleiterin Ruth Tiedemann und Theaterpädagogin Constance Cauers hatten die Elft-

klässler ihre Inszenierung „Play your favourite song – nimm mich mit auf die Reise“ entwickelt. Herausgekommen ist vor allem eine Collage von Liedschnipseln, mal gesungen, mal gesprochen, alle zum Thema Reisen. „Die Aufführung hat einen eher performativen Charakter“, erklärt Theaterpädagogin Cauers. Ein Theaterstück mit realistischen Szenen wäre nicht geeignet gewesen. Schließlich ist es in der Bahn laut, der Platz ist begrenzt.

„Ihr wart spitze!“ Und so singen und spielen die Schüler, zitieren aus Liedern wie Lotto King Karls „Hamburg, meine Perle“, philosophieren über Fernweh oder fordern sich lautstark zum Vorzeigen der Fahrkarte auf. Sechs Mal in drei Stunden führen sie ihre fast zehnminütige Performance auf. In dieser Zeit wechseln sie zwei Mal den Zug und reisen von Norderstedt über Ulzburg bis Neumünster und zurück. Es ist der erste von drei Aufführungstagen. Die Reaktionen der Fahrgäste: positiv. „Die Spontaneität und Professionalität haben mir gefallen“, sagt etwa Arno Tegen auf der Rückfahrt nach Ulzburg-Süd. Etwas später spricht eine ältere Frau die Schüler an: „Ihr wart spitze, jetzt hätte ich beinahe meine Haltestelle verpasst.“

Welterbe *als tägliche* Herausforderung

Die Rhätische Bahn investiert verstärkt in Infrastruktur und rollendes Material.

Die rote Lokomotive schleppt ihren Zug bis auf 2033 Meter: Die Oberalppasshöhe ist der höchste Punkt auf der Reise des legendären Schweizer Glacier Express'. Er ist der langsamste Schnellzug der Welt und neben dem Bernina Express der Star auf den Schienen der Rhätischen Bahn. Deren Netz verbindet den Norden mit dem Süden Europas und bietet den Reisenden spektakuläre Höhepunkte am laufenden Kilometer. Wenn etwa der Glacier Express im Zielort Zermatt einläuft, sind seit seiner Abfahrt in St. Moritz fast acht Stunden vergangen. 291 Brücken und 91 Tunnel passiert der Zug auf der Fahrt durch die Gebirgslandschaft der Kantone Graubünden, Uri und Wallis – darunter die Überführungen und Viadukte der Albulabahn auf dem Streckenabschnitt zwischen St. Moritz und Thusis. Aufgrund der herausragenden architektonischen und bautechnischen Leistungen sowie der harmonischen Einbettung in die Gebirgslandschaft wurden sowohl die Albula- als auch die Berninalinie 2008 als Gesamtkunstwerk unter dem Titel „Die Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina“ in die Liste des UNESCO-Welterbes aufgenommen. Als Bahnverbindungen erhielten nur noch die Semmeringbahn in Österreich und die „Darjeeling Himalayabahn“ in Indien das UNESCO-Label.

Neues Flottenkonzept verabschiedet. Rund zehn Millionen Fahrgäste jährlich nutzen das Angebot der Rhätischen Bahn. „80 Prozent unserer Erträge stammen aus dem Tourismusgeschäft, aber auch als leistungsstarke Güterbahn und einzige wintersichere Verbindung ins Engadin spielen wir für die Bündner Wirtschaft eine wichtige Rolle“, sagt Direktor Hans Amacker. Dementsprechend hoch ist der Verschleiß und damit der Finanzbedarf für die Instandhaltung und Erneuerung der Infrastruktur mit dem 384 Kilometer umfassenden Schienennetz samt 592 Brücken und 115 Tunneln. „Allein im vergangenen Jahr haben wir rund 116,4 Millionen Euro in den Substanzerhalt der Strecken, in Kunstbauten sowie in Stationsum- und -ausbauten investiert. Und die tägliche Herausforderung, die Infrastruktur und das Rollmaterial zu erhalten, geht weiter“, sieht Amacker Parallelen zum

Nachbarland Deutschland. Insbesondere beim Fahrzeugpark gebe es erheblichen Erneuerungsbedarf.

Vor diesem Hintergrund hat das Unternehmen Ende 2012 die neue Unternehmensstrategie „RhB 2020“ verabschiedet. In deren Mittelpunkt steht ein neues Flottenkonzept, das einerseits durch Standardisierung, Pendelverkehre und den Einsatz neuer Technologien mittelfristig wesentliche Produktivitätssteigerungen bringen, andererseits dank moderner Fahrzeuge die steigenden Erwartungen der Kunden an Komfort und Service erfüllen soll. „Effizienz und Kundenorientierung müssen Hand in Hand gehen“, so Hans Amacker: „Wir werden daher verstärkt in Leittechnik investieren und unsere Betriebsführung weiter optimieren.“



Gewinnspiel

Die Rhätische Bahn lädt Sie ein!

Sie wollen die herrliche Gebirgslandschaft des Graubündner Landes einmal selbst erleben? Nichts leichter als das. Beantworten Sie einfach folgende Frage und gewinnen Sie eine von 3 x 2 Tageskarten 1. Klasse der Rhätischen Bahn:

Wie viele Brücken überquert der Glacier Express auf seiner Fahrt von St. Moritz nach Zermatt?

Schicken Sie Ihre Antwort an: Redaktion VDV Das Magazin, AD HOC PR, Berliner Straße 107, 33330 Gütersloh



Rechtsweg und Teilnahme über gewerbliche Gewinngemeinschaften sind ausgeschlossen.

116,4

Millionen Euro

hat die Rhätische Bahn
2012 in den Erhalt ihrer
Infrastruktur investiert.



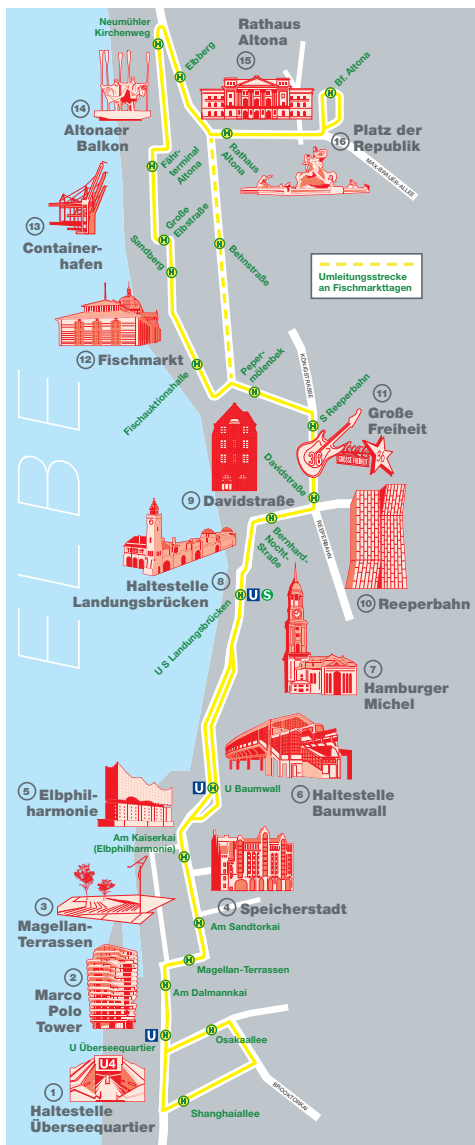
Atemberaubende Streckenführungen, einmalige Gebirgslandschaften oder einheimische Spezialitäten: Bei der Fahrt mit dem Glacier Express ist für jeden etwas dabei.



Sehenswertes eingetaktet

Was den Berlinern ihre Linie 100 ist, könnte in Hamburg die 111 werden. Die Busse der Hamburger Hochbahn AG passieren auf ihrer halbstündigen Fahrt gleich 16 „Hotspots“ der Hansestadt. Durchschnittlich alle 111 Sekunden, so verspricht es das Verkehrsunternehmen, erblickt der Fahrgast eine andere Sehenswürdigkeit – was sich im Liniennamen niederschlägt. Seit Dezember 2012 erschließt das Angebot die beliebten und die wachsenden Stadtviertel, vom Fischereihafen über St. Pauli Fischmarkt und Landungsbrücken bis zur neuen Hafen-City. Die passenden Infos liefert die Hochbahn gleich mit. Über ihre Website sowie QR-Codes an den Haltestellen erhalten Interessierte weitere Hintergrundinfos. Und im Juni wurden die Fahrgäste besonders überrascht: An vier ausgewählten Aktionstagen wiesen Reiseführer die Passagiere auf Hamburgs Höhepunkte hin.

→ www.hochbahn.de



Der „111-Stadtplan“: Die passende Karte zur Tour können sich die Fahrgäste von der Hochbahn-Website herunterladen.

Termine

25. bis 27. September 2013
6. VDV-Personalkongress in Hannover

Arbeit, Bildung, Personal
 2020: Trends und Chancen
 stehen im Mittelpunkt.

→ www.vdv.de/termine.aspx

15. bis 16. Oktober 2013
8. Internationaler Eisenbahnkongress „Frankreich“ in Strasbourg
 Thema ist der Schienengüterverkehr von und nach Frankreich mit seinem Marktpotenzial.

→ www.vdv-akademie.de/bildung/tagungen-und-seminare

21. bis 22. Januar 2014
7. BME/VDV-Forum Schienengüterverkehr in Köln

Das Forum fördert den Dialog zwischen Verladern, Speditionen und Eisenbahnen. Themen sind Kundenanforderungen und Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene.

→ www.vdv.de/veranstaltungen-schienengüterverkehr.aspx

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Ende August 2013.

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV),
 Kamekestraße 37-39, 50672 Köln,
 Tel. 0221/57979-0
 E-Mail: info@vdv.de,
 Internet: www.vdv.de

Redaktion VDV:

Lars Wagner (V.i.S.d.P.),
 Pressesprecher und Leiter Presse- und
 Öffentlichkeitsarbeit

Anschrift der Redaktion:

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

Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.), Christian Horn,
 Elena Grawe

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer, Thomas Rietig

Gesamtleitung und Anzeigen:

Christian Horn (AD HOC PR)
 Tel. 0 52 41/90 39-33
horn@adhocpr.de

Grafik-Design:

Volker Kespohl (Volker.Kespohl i Werbung Münster)

Produktion und Druck:

Druckhaus Rihn, Blomberg

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2013

Bildnachweise:

Titelmotiv: Composing aus zwei Bildern Fotolia;
 Allianz pro Schiene/FotoTaubert.de (12), Christian Beier
 (23, 25), Corbis (6), Deutsche Bahn/Marc Darchinger (9),
 Deutsche Bahn/Hauke Hass (4, 5), ddp images (6, 10),
 dpa (12), fotolia (13, 26, 27, 28, 30), Elena Grawe (2, 26,
 27), Hamburger Hochbahn (30), HHM (5), Jakob Hoff
 (7, 8, 11), MG Bahn (2, 29), Rhätische Bahn/Christof
 Sonderegger (29), RMV/Michael Hammrich (21), Stadt-
 werke Solingen (2, 22, 24, 25), üstra Archiv (2, 18, 19, 20,
 21), VDV (3, 16), VDV/Michael Fahrig (2, 14, 15, 16, 17).

„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.



ALPHA α TRAINS



We believe in the future
of European rail.



Designstudie Stadler — Kiss



Kontaktieren Sie uns für mehr Informationen:

 +49 221 91 40 90 00

 info@alphatrains.eu

Mit einem Gesamtwert von etwa € 2.1 Mrd. und Niederlassungen in Luxemburg, Antwerpen, Köln und Madrid betreut Alpha Trains Flotten von fast allen großen öffentlichen sowie privaten Betreibern in 12 europäischen Ländern. Das aktuelle Portfolio umfasst etwa 400 Lokomotiven und 300 Triebwagen.

Unsere bisherigen Erfolge lassen uns zuversichtlich vorangehen. Wir werden auch weiterhin mit großem Engagement unseren Beitrag zur Zukunft der europäischen Eisenbahnindustrie mit modernen, qualitativ hochwertigen Fahrzeugen und attraktiven Finanzlösungen für unsere Kunden leisten.

ALPHA α TRAINS

On track with Alpha Trains - Local presence, global expertise



www.alphatrains.eu

MAX, DER MOBILISATOR, DANKT ALLEN, DIE SICH STARK MACHEN FÜR EINE BESSERE INFRASTRUKTUR.

WER VORNE BLEIBEN WILL, MUSS VORAUSDENKEN UND HANDELN.

Seit vier Wochen sind wir immer auf Tour für eine bessere Infrastruktur.
Wir danken allen Partnern, die uns auf diesem Weg begleitet haben und weiter begleiten werden.
Denn es gibt noch viel zu tun! Deshalb setzen wir unsere Tour nach einer kurzen Sommerpause fort.
www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de



DAMIT DEUTSCHLAND
VORNE BLEIBT.
Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur.



Partner der Initiative:

VDV Die Verkehrs-
unternehmen

VDV Akademie

