

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe Juli 2017

Starthilfe in den Beruf

Verkehrsbranche schafft
729 Stellen für Geflüchtete
Seite 6

VDV-Jahrestagung: Initiative
stellt Digitalplattform vor

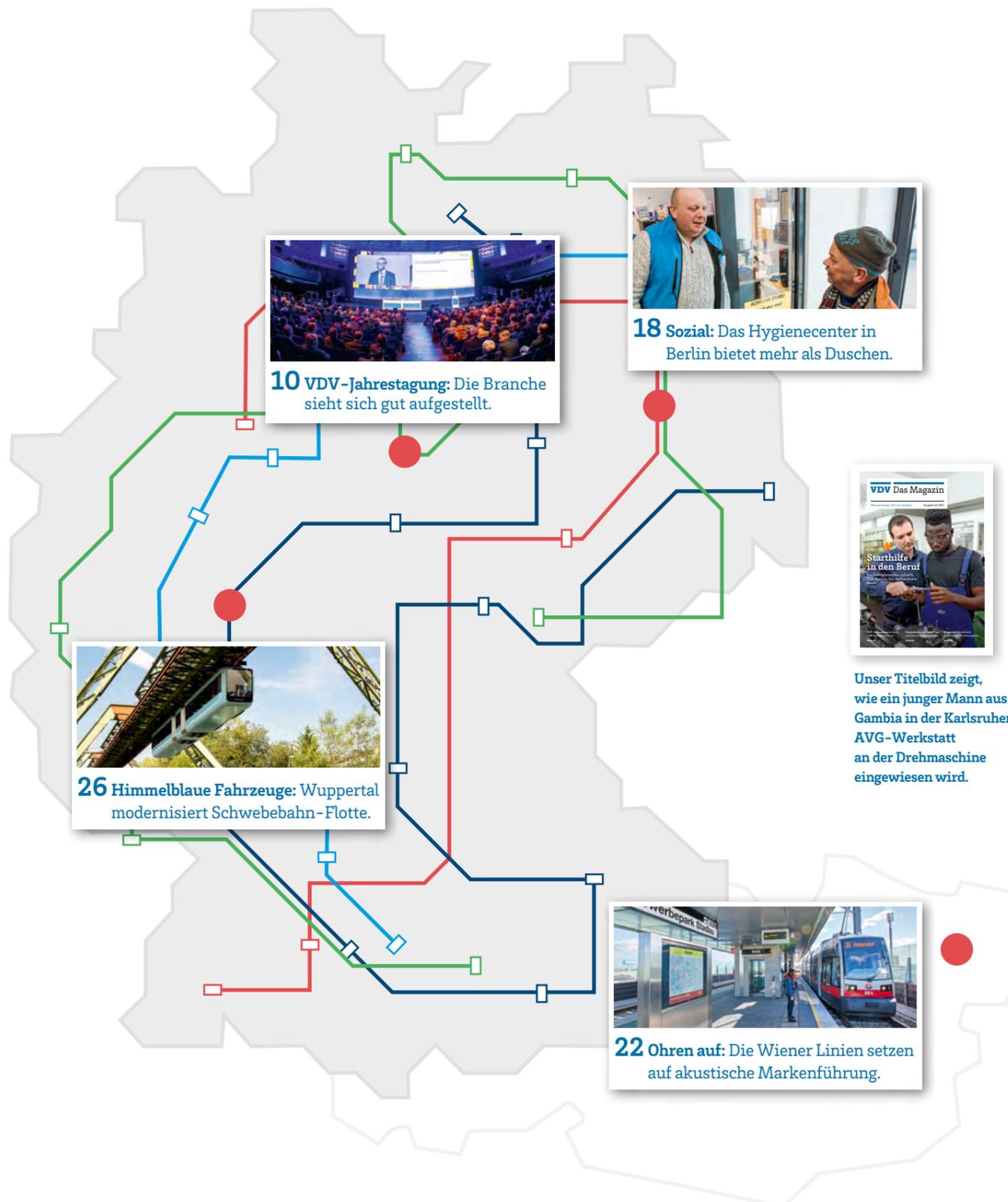
Seite 10

Trassenfinder: Interaktive Tools
erleichtern Zugang zur Schiene

Seite 24

Wuppertal: Schwebebahn
modernisiert ihre Fahrzeugflotte

Seite 26



Verkehrswende muss in den Koalitionsvertrag



Es herrscht Aufbruchsstimmung in der Verkehrsbranche. Das zeigte sich jüngst auch auf der VDV-Jahrestagung in Hannover. Angesichts der Digitalisierung und der längst überfälligen Verkehrswende steht unsere Branche vor tief greifenden Veränderungen und großen Chancen. Zweifellos gab es in der Verkehrspolitik zuletzt Fortschritte – insbesondere bei den Investitionen in die Infrastruktur. Aber nun holt uns die Vergangenheit ein. Staus auf Straßen und Schienen sind die Quittung für eine jahrelange Unterfinanzierung des Systems. Man hört zwar häufig von der Verkehrswende zugunsten des öffentlichen Personen- und des Schienengüterverkehrs. Diese ist aber bislang auf halbem Weg stecken geblieben.

Obwohl die Fahrgastzahlen beständig wachsen, stagniert der Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split bei lediglich elf Prozent. Im Schienengüterverkehr sieht es in Sachen Verlagerung noch schwieriger aus. Wie wir das Mischungsverhältnis der Verkehrsträger verändern können, schlagen wir mit unserem Programm „Deutschland mobil 2030“ vor – für weniger Stau, besseren Klimaschutz und effizientere Transportketten.

Wenn die Verkehrswende gelingen soll, muss der kommunale ÖPNV bedarfsgerecht gefördert werden. Das ist eines der Top-Themen für die neue Legislaturperiode. Zudem brauchen wir ein klares Bekenntnis der Politik zum ÖPNV im ländlichen Raum. Das kann, wie in Niedersachsen, die Rückkehr zur Busförderung sein – eines der wirksamsten Mittel, um den ÖPNV in der Fläche zu stabilisieren. Ich bin fest davon überzeugt, dass die Verkehrswende mit einem Programm wie „Deutschland mobil 2030“ zu schaffen ist.

Ein „Weiter so“ wird allein schon deshalb nicht möglich sein, weil die europäischen Grenzwerte bei Stickoxiden und Feinstaub permanent überschritten werden. Im Zentrum einer strategischen, zukunftsgerichteten Verkehrspolitik muss die Verkehrswende stehen. Für die Umsetzung muss sich die kommende Bundesregierung bereits im Koalitionsvertrag eindeutig positionieren.

Herzlichst Ihr
Jürgen Fenske

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Die Verkehrswende muss in den Koalitionsvertrag.
- 4 VDV im Bild**
Autonom und digital unterwegs
- 6 Titelstory**
VDV-Unternehmen haben 729 Stellen für Flüchtlinge geschaffen.

- 10 Aus dem Verband**
VDV-Jahrestagung: Die Zeichen stehen auf Aufbruch.
- 14 Aktuell**
Wechsel im DVWG-Präsidium: Knut Ringat im Interview
- 16 Unterwegs im Netz**
Wenn der Zug das Ziel ist: fünf Reisetipps für Verkehrsfreunde

- 18 Hintergrund**
Im Berliner Hygienecenter ist Duschen alles andere als alltäglich.
- 21 Aus dem Verband**
Meldungen aus dem VDV
- 22 Hintergrund**
Hör mal! Die Wiener Linien haben ihre akustische Marke entwickelt.

- 24 Hintergrund**
Güterverkehr: mit dem Trassenfinder schnell ins Netz
- 26 Unterwegs im Netz**
Schwebbahn ermöglicht Wupper-Blick aus luftiger Höhe.
- 30 Zu guter Letzt**
Es „babbelt“ im Frankfurter ÖPNV.



VDV Das Magazin als E-Paper unter: www.vdv-dasmagazin.de



Autonom und digital unterwegs

Platz nehmen im Nahverkehr der Zukunft konnten die Besucher der VDV-Jahrestagung. Vor dem Veranstaltungsort absolvierte der autonom fahrende Minibus „Wepod“ des französischen Herstellers Easymile seinen programmierten Parcours. Dabei hielten Sensoren, Kameras, Radar, Laser und Regelgeräte das Fahrzeug zentimetergenau in der Spur. Prominentester Fahrgast war Alexander Dobrindt (3.v.l.), Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. Er drehte zusammen mit VDV-Präsident Jürgen Fenske (3.v.r.) und den beiden Vorständen des Gastgebers Üstra, André Neiß (2.v.r.) und Wilhelm Lindenberg (2.v.l.), sowie mit den Projektbeteiligten eine Runde. Zwei dieser Busse fahren seit verganginem Jahr in einem Pilotprojekt auf den Straßen der niederländischen Provinz Gelderland.

Lesen Sie mehr über die VDV-Jahrestagung ab S. 10.

729 Chancen geschaffen

Ein Jahr nach dem Aufruf, Stellen für Geflüchtete einzurichten, zog VDV-Präsident Jürgen Fenske Bilanz.

Die Verkehrsunternehmen bewegen nicht nur Menschen und Güter, sondern übernehmen auch soziale Verantwortung. Deshalb hatte VDV-Präsident Jürgen Fenske die Mitgliedsunternehmen dazu aufgerufen, bei der beruflichen und gesellschaftlichen Integration von Geflüchteten zu helfen. Auf der VDV-Jahrestagung in Hannover zog er Bilanz. Bis Ende Mai 2017 waren 729 Stellen geschaffen worden: feste Arbeitsplätze, berufsvorbereitende Kurse, Praktika und Hospitationen. In jedem Einzelfall konnten die Verkehrsunternehmen damit eine große Unterstützung bieten und Starthilfe geben. Zwar wurde das ursprüngliche Ziel von 1.000 Stellen nicht erreicht. Der VDV-Präsident zeigte sich jedoch zufrieden: „Wir haben es nicht ganz geschafft, dennoch ist es ein gutes Ergebnis – auch, wenn man andere Branchen betrachtet.“ Jürgen Fenske dankte allen Unternehmen und Mitarbeitern „für diesen großartigen Einsatz“. Gleichzeitig forderte er sie auf, in ihrem Engagement nicht nachzulassen. „Unsere Gesellschaft und damit wir alle brauchen dieses Engagement.“

Bundesweit wurden im Laufe des vergangenen Jahres zahlreiche Projekte ins Leben gerufen, um junge Geflüchtete an die Arbeitswelt in Deutschland heranzuführen und sie bei ihrem Start in einen neuen Lebensabschnitt zu unterstützen. Stellvertretend für die ungezählten engagierten Mitarbeiter in den Verkehrsunternehmen ehrte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff auf der VDV-Jahrestagung eine Reihe von Mitarbeitern verschiedener Unternehmen als „Talente im ÖPNV“ und sprach ihnen seine besondere Anerkennung aus. „VDV Das Magazin“ stellt diese Menschen und ihre Projekte auf den folgenden Seiten kurz vor.

City-Bus Mainz will 13 Busfahrer einstellen

Bei der City-Bus Mainz GmbH, einem Tochterunternehmen der Mainzer Verkehrsgesellschaft, betreut Sylvia Pyzik neben ihrer Arbeit in der Personalabteilung das Projekt „Charta der Vielfalt“. Ziel ist es, Werte, Maßnahmen und Richtlinien zur Förderung von Vielfalt im Unternehmen umzusetzen. Aktuell widmet sie sich verstärkt der Aufgabe, Neubürger in den Beruf zu bringen. Bis Ende dieses Jahres sollen 13 Geflüchtete bei der City-Bus Mainz eine Festanstellung als Busfahrer bekommen. Dabei akquiriert Sylvia Pyzik die Teilnehmer, plant und organisiert Sprachkurse, hilft über bürokratische Hürden hinweg und betreut die Menschen in der betrieblichen Fahrtschule. In diesem Jahr startet dank ihres Engagements ein neues Vorhaben. Sylvia Pyzik: „Wir wollen damit eine berufliche Perspektive für weitere 16 Geflüchtete schaffen.“



Fahrdienstchef Manfred Reinke war zur Stelle, als es auf ihn ankam

Im August 2015 musste es in Berlin, wie in vielen anderen Städten, schnell gehen. Für die Menschen, die auf ihrer Flucht in Deutschland Schutz gefunden hatten, mussten Unterkünfte und Transportmöglichkeiten dorthin gefunden werden. Manfred Reinke, Fahrdienstchef auf einem BVG-Betriebshof, fackelte nicht lange. Er nahm sich einen freien Bus, fuhr zur Erstaufnahmestelle und brachte die Menschen bis spät in den Abend an ihre Ziele – teilweise über für ihn bis dahin unbekannte und enge Strecken und trotz Schwierigkeiten bei der Verständigung mit seinen Fahrgästen. In den Tagen danach koordinierte er den gesamten Einsatz der Busse, die die in Berlin aufgenommenen Flüchtlinge fuhren. Er war tagsüber und abends in Bereitschaft – und zur Stelle, wenn es auf ihn ankam. Auch in seiner Freizeit. Manfred Reinke: „Es war mir eine Herzensangelegenheit – für die BVG, Berlin und die Flüchtlinge.“

Drei Auszubildende sind bei der Bremer Straßenbahn AG gestartet

Mit einem jugendlichen Syrer begann im August 2015 für die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) das Engagement für Geflüchtete. Der inzwischen 17-jährige hat eine Ausbildung zum Kraftfahrzeugmechatroniker gestartet. Zudem haben zwei weitere Geflüchtete eine Ausbildung zur Fachkraft im Fahrdienst bei der BSAG begonnen. Dort durchließen insgesamt 37 Geflüchtete ein mehrwöchiges Praktikum. Wer darin überzeugte, startete eine elfmonatige Einstiegsqualifikation, die im Kern den Inhalten des ersten Lehrjahres entspricht. Danach entscheidet sich, wer einen Ausbildungsplatz erhält. Ausbildungsleiter Rolf Helms bekommt aus den Fachbereichen des Unternehmens ein positives Feedback: „Der Schritt hat sich gelohnt – für uns als Menschen und für das Unternehmen.“

Deutsche Bahn baut ihre Qualifizierungsplätze aus

In der Hauptstadt ermöglichen die S-Bahn Berlin und DB Services bereits im zweiten Jahr eine Berufsvorbereitung für Flüchtlinge. Unterstützt werden sie dabei von DB Training und dem Verein „Zukunft Plus“. Federführend betreuen Silke Klein-Jente von DB Training, Learning & Consulting und Michael Hallmann von der S-Bahn Berlin das Projekt. Insgesamt bietet die Deutsche Bahn seit dem vergangenen Jahr 120 Plätze zur Qualifizierung von Geflüchteten an. Für 2017/2018 sind derzeit 150 weitere Plätze in Vorbereitung. Ziel ist es, Flüchtlinge dahingehend zu befähigen, dass sie die etablierten und zertifizierten Qualifizierungswege der Deutschen Bahn erfolgreich beschreiten.



VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff (r.) und VDV-Präsident Jürgen Fenske (4.v.l.) ehrten Nils Wolter-von Deylen (Verdener Verkehrsgesellschaft), Werner Kircher (KVB), Stefan Glatzer (Hamburger Hochbahn), Klaus Schmitz (Stadtbad- und Verkehrsgesellschaft Dormagen), Alina Herrmann (Hamburger Hochbahn), Michael Hallmann (S-Bahn Berlin), Silke Klein-Jente (DB Training), Rolf Helms (BSAG), Sylvia Pyzik (City-Bus Mainz) und Manfred Reinke (BVG) (v.l.n.r.).



Mit der KVB-Stadtbahn Winterkleidung eingesammelt

Mehrere Monate im Dauereinsatz war Werner Kircher von den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB). Ab September 2015 arbeitete er als Leiter der örtlichen Hilfsorganisationen am Flughafen Köln/Bonn, wo mehr als 30.000 Flüchtlinge ihre Erstversorgung erhielten. Von dort ging es für die Schutzsuchenden weiter in die nordrhein-westfälischen Erstaufnahmeeinrichtungen. Die KVB managte den gesamten Bustransfer und stimmte ihn ab. Im November 2015 engagierte sich Werner Kircher für den „Kölner Spenden Express“ – einen Sonderzug der KVB, mit dem an zentralen Punkten der Domstadt Winterkleidung für Flüchtlinge gesammelt wurde. Unter der Koordination von Werner Kircher und dem Studenten Sven Neu, der die Idee zu der Aktion hatte und tatkräftig mitorganisierte, wurden die Spenden vom Arbeiter-Samariter-Bund in Lkw umgeladen und anschließend zu ihren Empfängern am Flughafen gebracht.

Zehn Stellen in Dormagen geschaffen

Als vergleichsweise kleines Unternehmen leistet die Stadtbahn- und Verkehrsgesellschaft Dormagen bei der Integration Großes: Zehn Stellen für Geflüchtete wurden geschaffen. Im ÖPNV helfen vier von ihnen mobilitätseingeschränkten Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen. Zudem bieten sie ausländischen Kunden Unterstützung an – etwa durch Übersetzungen. Außerdem empfangen Geflüchtete andere Geflüchtete in den städtischen Bädern, erledigen Hausmeisteraufgaben, gestalten Gehege und pflegen Grünanlagen, Wege und das öffentliche Erscheinungsbild der Stadt. Klaus Schmitz, Geschäftsführer der Stadtbahn- und Verkehrsgesellschaft Dormagen, nahm die Ehrung stellvertretend für das Engagement seiner Mitarbeiter entgegen.



Hamburger Hochbahn initiierte Patenschaftsmodell

Bei der Hamburger Hochbahn AG betreuen Alina Herrmann und Stefan Glatzer Projekte, die Geflüchteten dabei helfen, sich beruflich zu orientieren und Perspektiven zu erarbeiten.

In einem Kooperationsprojekt mit dem Hamburger Ausbildungszentrum, weiteren Hamburger Unternehmen und der Berufsschule wird eine Klasse mit 15 jungen Geflüchteten begleitet.

Nach einer schulischen Phase wurde die erste betriebliche Praxisphase erfolgreich absolviert. Ziel ist es, die Geflüchteten dabei zu unterstützen, die Ausbildungsreife zu erlangen und bei entsprechender Eignung eine duale Ausbildung zu beginnen.

In einem weiteren Projekt werden 16 Flüchtlinge in einer zwölfmonatigen Ausbildung zum Busfahrer qualifiziert. Parallel lernen sie in Intensivkursen Deutsch. Zur Unterstützung der Ausbildung und der Integration initiierte die Hochbahn ein Patenschaftsmodell. Allen Teilnehmern steht ein erfahrener Busfahrer zur Seite, der Fragen beantwortet sowie praktische Tipps und Orientierung gibt. Alle Paten meldeten sich nach einem internen Aufruf freiwillig.



Verdener Verkehrsgesellschaft bildet aus

Bei der Verdener Verkehrsgesellschaft beginnen im August zwei Migranten aus dem Irak und von der Elfenbeinküste ihre Ausbildungen zum Kfz-Mechatroniker und zum Berufskraftfahrer. Zuvor hatten die beiden ein Praktikum absolviert. „Für die Auszubildenden und die Ausbilder bedeutet das einen enormen täglichen Einsatz“, erläutert Nils Wolter-von Deylen, Leiter Kraftverkehr: „Vor allem, wenn es um Fachbegriffe und gesetzliche Bestimmungen geht, ist es mit der Sprache nicht so einfach.“ Im Team kümmern sich mehrere Mitarbeiter intensiv um die beiden neuen Kollegen. Nils Wolter-von Deylen

freut sich über die Verstärkung: „Es ist für uns schwierig, Berufskraftfahrer zu finden.“



LANDKREIS KARLSRUHE, AVG UND VBK UNTERSTÜTZEN BEIM BERUFSSTART



Integration durch Ausbildung ermöglichen die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) und die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG). Zwölf junge Flüchtlinge aus acht Nationen absolvieren dort ein Praktikum. Das Pilotprojekt hatten die Verkehrsunternehmen mit dem Landkreis Karlsruhe und einer berufsbildenden Schule ins Leben gerufen. Im Betriebshof West am Karlsruher Rheinhafen durchlaufen die jungen Männer verschiedene Abteilungen in der Werkstatt (Foto). Parallel dazu besuchen sie die Berufsschule in Ettlingen. Ein Praktikant hat inzwischen einen Ausbildungsvertrag bei den VBK.

BERUFSWUNSCH GEHT IN ERFÜLLUNG



Im November vergangenen Jahres hat „VDV Das Magazin“ über Fayeze Yossef (Foto) berichtet. Der junge Syrer absolvierte damals bei Mobiel ein Praktikum und durchlief verschiedene Stationen innerhalb des Bielefelder Verkehrsunternehmens. Sein Traum: nach dem Praktikum eine Ausbildung zu beginnen und eine der modernen Stadtbahnen vom Typ „Vamos“ zu fahren. Dieser Wunsch geht bald in Erfüllung. Am 1. September beginnt Fayeze Yossef eine Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb. Mobiel beschäftigt derzeit zwei Flüchtlinge.

ANZEIGE

FAREGO CLOUD
 Ticketing as Service für Sie
 Verfügbar. Vielseitig. Flexibel.

FareGo Cloud ist die nächste Evolutionsstufe für den öffentlichen Personenverkehr. Wir realisieren ID-basiertes Ticketing auch als integrierten IT-Service – vielseitig und zukunftssicher. So entfalten moderne Mobilitätskonzepte ihr volles Potential.



Die Zeichen stehen auf Aufbruch

Angesichts ehrgeiziger Klimaziele, der notwendigen Einhaltung von Luftreinhalteplänen und der digitalen Vernetzung steht die Verkehrsbranche vor tief greifenden Veränderungen. Zu schaffen sind diese nur mit einer Verkehrswende, die mehr Menschen in den Öffentlichen Personenverkehr und mehr Güter auf die Schiene bringen soll. Wie sich die Verschiebung im Modal Split erreichen lässt, war Thema auf der diesjährigen VDV-Jahrestagung im Juni. Das Motto: „Deutschland mobil 2030“.



VDV-Präsident Jürgen Fenske stellte im Rahmen seiner verkehrspolitischen Rede die Eckpunkte des Programms „Deutschland mobil 2030“ vor.



Redner im Forum Verkehrspolitik: Enak Ferlemann (l.), Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI, und Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies

„Wer die Verkehrswende will, der muss erkennen, dass der Elf-Prozent-Anteil des ÖPNV am Modal Split nicht reichen kann, um Mobilität zu gewährleisten“, betonte VDV-Präsident Jürgen Fenske auf der dreitägigen Veranstaltung in Hannover. Auch der Anteil des Schienengüterverkehrs (SGV) stagniere mit 18 Prozent gegenüber dem Güterverkehr auf der Straße. Dies müsse sich ändern. „Aber entsprechende Ziele zu formulieren, ist einfach. Wichtiger ist die Frage, wie wir solche Ziele umsetzen können.“

Ein Sechs-Punkte-Programm soll darauf erste Antworten liefern. „Deutschland mobil 2030“ heißt es – und war damit Mottogebende für die Jahrestagung, die in diesem Jahr vom VDV und der Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG im Hannover Congress Center ausgerichtet wurde. „Dieses Programm soll die Verkehrswende möglich machen“, betonte Fenske, der die sechs Punkte auf der Tagung erstmals öffentlich präsentierte.

Im Kern geht es dabei um die Stärkung des kommunalen ÖPNV, etwa durch ein Programm zur Auflösung des auf 4,6 Milliarden Euro angewachsenen Sanierungsstaus sowie durch eine Verdoppelung der Mittel aus dem Bundes-GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz). Diese waren zwar kurz vor der Jahrestagung von Bundestag und Bun-

desrat verlängert, allerdings nicht erhöht worden. Damit liegt das Volumen des GVFG weiter bei 333 Millionen Euro pro Jahr – wie schon seit 1997. Doch schon heute sei dieser Fördertopf zwanzigfach überzeichnet. „Das kann nicht aufgehen. Das kann nicht das letzte Wort sein“, kritisierte der VDV-Präsident. Er forderte zudem eine Dynamisierung der Mittel. Gleichzeitig gelte es, die Erhaltungs- und Wachstumsinvestitionen fürs Schienennetz zu erhöhen. Wettbewerbsnachteile für den SGV – etwa über eine Reduzierung der Trassenpreise – müssten beseitigt werden.

Weitere Punkte des Aktionsprogramms umfassten die Themen Smart Mobility und Digitalisierung, die Förderung von E-Mobilität bei Bussen und Ladeinfrastruktur sowie die Entwicklung einer bundesweiten Mobilitätsplattform, wie sie der VDV und 20 Verkehrsunternehmen derzeit mit „Mobility inside“ vorantreiben.

Schienengüterverkehr entlastet

Was die von Fenske geforderten finanziellen Entlastungen für den Schienengüterverkehr angeht, hielt die Bundesregierung mittlerweile Wort. Auf der Jahrestagung hatte Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, bereits auf den kurz danach vorgestellten



„Dieses Programm soll die Verkehrswende möglich machen.“

Jürgen Fenske, VDV-Präsident, zu „Deutschland mobil 2030“

Masterplan für den Schienengüterverkehr verwiesen: „An diesem wird eine deutliche Reduzierung der Schienemaut einen wesentlichen Anteil haben“, betonte Ferlemann. Zudem versprach er, dass der Bund Städte und Kommunen stärken und auch den ländlichen Raum vermehrt unterstützen wolle. Für die notwendigen Infrastrukturinvestitionen müsse spätestens in der kommenden Legislaturperiode eine Lösung gefunden werden. Mit Blick auf die Dynamisierung des GVFG äußerte sich Ferlemann hingegen zurückhaltend. Dafür sei schließlich eine Verfassungsänderung notwendig – und diese nicht leicht umzusetzen, gab er zu bedenken. Zuversichtlicher klang hier sein „Chef“: Bundesverkehrsminister Alexander →



Alexander Dobrindt informierte sich am Stand von „Mobility inside“ über die intermodale Plattform (l.) und legte anschließend eine Runde im autonomen Minibus (r.) zurück.



„Es geht darum, möglichst viele Verkehrsunternehmen über eine IT-Hintergrundarchitektur zu verbinden.“

Oliver Wolff, VDV-Hauptgeschäftsführer, zu „Mobility inside“

Branche sind, hatte zuvor schon André Neiß verdeutlicht, Vorstandsvorsitzender der Üstra und diesjähriger Gastgeber der Jahrestagung. „Die Digitalisierung wird uns in neue Wettbewerbsmodelle führen“, sagte er. Etwa mit den Autoherstellern, die realisieren, dass die reine Fahrzeugproduktion als Geschäftsmodell nicht mehr ausreicht – und die sich deswegen im Nahverkehr engagieren. „Die erste und letzte Meile wird hier eine entscheidende Rolle spielen“, so Neiß: „Die Nahverkehrsunternehmen müssen immer wieder

neue Räume für sich finden. Wir haben hier eine spannende Zukunft vor uns.“

Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies betonte: „Das Thema autonomes Fahren eröffnet eine Perspektive, die für ein Flächenland wie Niedersachsen von enormer Bedeutung ist.“

Der Gedanke, dass die Branche ebenso wie die Gesellschaft vor einem großen Umbruch steht – er zog sich wie ein roter Faden durch die Veranstaltung. Der CDU-Bundestagsabgeordnete Wolfgang Bosbach betonte in einer gesellschaftspolitischen Keynote, dass sich die Entwicklungsgeschwindigkeit im Vergleich zu früheren Epochen deutlich beschleunigt habe, und sagte: „Durch die Digitalisierung wird es einen fundamentalen Wechsel geben – politisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich.“ „Wir sind in einer Phase, die große Veränderungen für uns bereit hält – aber ich glaube, wir sind gut aufgestellt“, fasste Oliver Wolff zusammen. Diesen Eindruck scheinen die deutschen Verkehrsunternehmen auch nach außen zu vermitteln – fand zumindest Alain Flausch, UITP-Generalsekretär. „In den vergangenen Jahren wirkten Sie beim Blick in die Zukunft sehr besorgt“, sagte er. Dieser Eindruck habe sich geändert. Das Bild, das die Branche nach außen vermitteln sollte, wirke „zufriedener“. Von neuen Mitbewerbern wie Uber müsse sich niemand Bange machen lassen. Aber gerade mit Blick auf die Verkehrsströme der Zukunft müsse die Branche eine führende Rolle spielen und sie gegebenenfalls auch einfordern. Flausch: „Sie müssen das Rückgrat der städtischen Mobilität bleiben. Es sind die Öffentlichen Verkehrsunternehmen, die die Verkehre der Zukunft steuern sollten.“

Dobrindt war direkt vom EU-Ministerrat in Luxemburg zur VDV-Jahrestagung gereist. „Es ist gut, dass das GVFG weiterläuft“, sagte er: „Aber ich weiß, dass es auf diesem Niveau nicht bleiben kann.“ Deswegen gehe es nun darum, „gemeinsam die Politik davon zu überzeugen“. „Ich bitte Sie, genau diese Forderung mit mir in Zukunft an die Politik zu stellen. Und falls diese Forderung dann an mich geht, ist das auch gut“, sagte Dobrindt mit Blick auf die anstehenden Bundestagswahlen im September.

Denn wer ab Herbst das Verkehrsressort leitet, steht naturgemäß noch in den Sternen. Kein Wunder also, dass sowohl

Verband als auch Politik die Jahrestagung nutzten, um Bilanz zu ziehen. Regionalisierungsmittel, GVFG, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II, der Bundesverkehrswegeplan oder der aktuelle Investitionshochlauf des Verkehrsministeriums: „Da wurden beachtliche Fortschritte gemacht“, lobte Jürgen Fenske. Dennoch gebe es ein „Aber“, etwa bei den angesprochenen Wettbewerbsnachteilen für den SGV und den offenen Finanzierungsfragen im kommunalen Nahverkehr. Er selbst habe die Zusammenarbeit mit dem VDV als „kritische Partnerschaft empfunden, die es darauf angelegt hat, Lösungen zu finden“, bilanzierte wiederum

Alexander Dobrindt. Und sein Staatssekretär Ferlemann scherzte: „So viel Lob hören wir selten.“

Mobilität 4.0 war weiteres Thema

Weitere beherrschende Themen der Jahrestagung waren die Kommunikation von ÖV-Projekten sowie besonders Digitalisierung und Mobilität 4.0. Während auf dem HCC-Außengelände Testrunden mit dem autonomen Minibus „Wepod“ gedreht werden konnten, diskutierten die 800 Teilnehmer in den Sälen über das automatisierte Fahren oder das verkehrs- und verbundübergreifende E-Ticketing. VDV-Hauptgeschäftsführer

Wie wichtig Angebote wie „Mobility inside“ und ein digitalisierter ÖPNV für die

Weitere Informationen zur Jahrestagung: www.vdv.de/jahrestagung.aspx



Mitreibende Einlage: Das GOP-Variété-Theater präsentierte erstmalig Auszüge aus „Metropolitan“ – der Show zum 125. Üstra-Geburtstag.



UITP-Generalsekretär Alain Flausch (l.) und der CDU-Bundestagsabgeordnete Wolfgang Bosbach sprachen über Verkehrs- und Gesellschaftspolitik.

„Gute Angebote mit Mut und Kreativität schaffen“

Sie gilt in der Branche als Plattform für den Austausch von Theorie und Praxis und hat gemeinsam mit ihren Partnern mit dem Deutschen Mobilitätskongress ein zentrales Forum für interdisziplinäre Diskussionen geschaffen: die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG). Acht Jahre lang, von 2009 bis 2017, war Prof. Knut Ringat (Foto) ihr Präsident. Für ihn stelle der Kongress ein Highlight seiner Arbeit dar: Das hat der VDV-Vizepräsident und Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbundes im Interview mit „VDV Das Magazin“ betont.

Herr Prof. Ringat, Sie sind Initiator des Deutschen Mobilitätskongresses. Wie kam es dazu?

Prof. Knut Ringat: Es gibt viele spezifische Veranstaltungen, die sich nur mit einem Ausschnitt der Mobilität beschäftigen. Um aber neue Antworten auf die schon bekannten Fragen zu finden, müssen wir Mobilität als Ganzes betrachten. Eines ist klar: Die Herausforderungen der Zukunft werden wir nur gemeinsam meistern. Eine Veranstaltung, die dieses erfüllt, fehlte bislang – also entstand die Idee des Mobilitätskongresses. Ich war schon ein wenig stolz, als ich 2013 – damals als Präsident der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) – nach intensiver Vorarbeit den ersten Deutschen Mobilitätskongress in Frankfurt am Main eröffnen konnte. Wenn ich auf meine langjährige DVWG-Präsidentschaft zurückblicke, ist der Kongress sicherlich eines der Highlights meiner Arbeit. Auch wenn ich in diesem Jahr mein Amt an meinen

langjährigen Kollegen Prof. Dr. Jan Ninnemann übergeben habe, werde ich natürlich weiterhin unseren Kongress intensiv begleiten und unterstützen.

Der Kongress hat sich zu einer festen Größe im Mobilitätsbereich entwickelt. Im Oktober findet er zum vierten Mal statt. Sie rechnen mit rund 400 Teilnehmern – Tendenz steigend. Sind Sie zufrieden?

Ich freue mich sehr über diese positive Entwicklung unseres Veranstaltungsformates. Wer hätte das beim ersten Deutschen Mobilitätskongress gedacht? Wir haben eine Traditionsveranstaltung – nach dem dritten Mal darf man das sagen – etabliert. Das zeigt mir auch, dass der Bedarf da ist und wir auf dem richtigen Weg sind. Wir haben uns von Jahr zu Jahr gesteigert, und die Teilnehmerzahlen und -meinungen geben uns Recht. Doch zufrieden darf und will ich nicht sein, denn das hieße, wir würden uns nicht weiterbewegen. Wichtig ist doch, immer eng an den Bedürfnissen und Erfordernissen der Branche zu bleiben und dementsprechend das Format und die Inhalte weiterzuentwickeln. Wir wollen immer besser werden und die Plattform für den interdisziplinären und verkehrsträgerübergreifenden Austausch sein.

Sie arbeiten wie in den vergangenen Jahren wieder mit verschiedenen Partnern der Mobilitäts- und Verkehrsbranche zusammen. Wie sind Ihre Erfahrungen?

Sehr positiv. Kooperationen und Partnerschaften auf Augenhöhe sind ein Gewinn für den Deutschen Mobilitätskongress. Ganz besonders hervorheben möchte ich die Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem „House of Logistics and Mobility“ (Holm), die als Veranstalter diesen Weg nun bereits seit fünf Jahren erfolgreich beschreiten.

Mein herzlicher Dank gilt aber auch unseren wissenschaftlichen Partnern, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Technischen

Universität Dresden, die mit ihrer fachlichen Expertise einen wertvollen Beitrag zum Kongressprogramm leisten. Darüber hinaus gilt ein großes Dankeschön allen unseren Unterstützern und Sponsoren, die diese großartige Veranstaltung erst möglich machen.

Was erwartet uns beim Kongress 2017?

Das diesjährige Motto lautet: „Vernetzte Mobilität – mehr als mobile Netze“. Intermodalität und Digitalisierung werden die Stichworte der nächsten Jahrzehnte sein, doch es gibt viele offene Fragen, die wir beantworten müssen. Der Kongress behandelt beispielsweise Fragen rund um die politische und gesellschaftliche Akzeptanz von Verkehrsdrehkreuzen, beleuchtet die Entwicklung intermodaler Angebote aus verschiedenen Blickwinkeln und diskutiert Projekte aus dem Bereich intelligenter Infrastrukturen. Ein Schwerpunkt wird darüber hinaus die mit dem VDV initiierte Vernetzungsinitiative „Mobility inside“ sein, mit der die ÖPNV-Branche eine gemeinsame Antwort auf die Herausforderungen einer digitalisierten Zukunft gibt: eine gemeinsame Plattform für den öffentlichen Verkehr – ein Ticket, eine Anmeldung, alle Angebote – und das deutschlandweit.

Das ist ein recht ambitioniertes Programm.

Wie entwickeln Sie die Ideen?

Wir haben festgestellt, dass wir mit Kreativität und vor allem auch Mut gute Angebote machen können. Wir probieren eben auch neue Programmteile aus und setzen nicht nur auf Altbewährtes. So sind wir beispielsweise sehr gespannt, wie unser Sicherheitsspecial oder die neue Gestaltung der Zukunftswerkstatt von den Teilnehmern angenommen werden. An dieser Stelle möchte ich natürlich auch alle Kolleginnen und Kollegen des VDV zum Deutschen Mobilitätskongress einladen.

INTERDISZIPLINÄRE PLATTFORM FÜR DEN ERFAHRUNGSAUSTAUSCH

Die DVWG sieht sich laut Satzung als Vereinigung von Verkehrsfachleuten aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung, die sich für die Sicherung der Mobilität der Menschen im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung engagiert. Sie gilt als Plattform für den Erfahrungs- und Meinungsaustausch zwischen den Disziplinen sowie zwischen Politik, Wissenschaft und Wirtschaft. Geführt wird sie seit Mai dieses Jahres von ihrem neuen Präsidenten Prof. Dr. Jan Ninnemann. Der Hamburger ist als geschäftsführender Gesellschafter einer Beraterfirma für die Verkehrs-, Transport und Logistikbranche tätig. Zudem leitet er den Studiengang Logistics Management an der HSBA Hamburg School of Business Administration. Knut Ringat bleibt der DVWG indes erhalten: als Vorsitzender der Bezirksvereinigung Frankfurt-Rhein-Main. Der diesjährige Deutsche Mobilitätskongress der DVWG findet vom 4. bis 6. Oktober im Frankfurter „House of Logistics and Mobility“ (Holm) statt. Das Motto: „Vernetzte Mobilität – mehr als mobile Netze“.

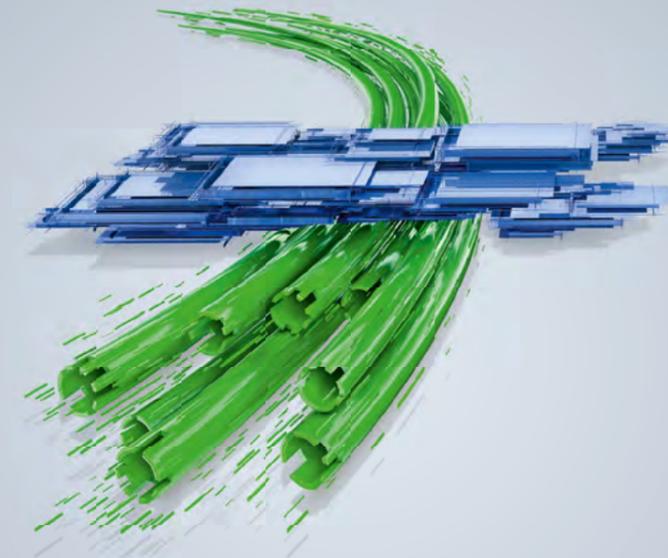
→ Mehr Infos: www.deutscher-mobilitaetskongress.de



InnoTrans 2018
18.–21. SEPTEMBER · BERLIN

Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik
Innovative Komponenten · Fahrzeuge · Systeme

innotrans.de



THE FUTURE OF
MOBILITY

Kontakt
Messe Berlin GmbH
Messedamm 22 · 14055 Berlin
T +49 30 3038 2376
F +49 30 3038 2190
innotrans@messe-berlin.de

 Messe Berlin

Wenn der Zug das Ziel ist

Mit Bus und Bahn in den Urlaub fahren: so weit, so normal. Dabei kann der Nahverkehr durchaus mehr sein als nur das (Reise-)Mittel zum Zweck – nämlich das eigentliche Ziel. „VDV Das Magazin“ hat sich auf die Suche gemacht und präsentiert seinen Lesern fünf Reise- und Ausflugstipps, bei denen der ÖPNV der heimliche Star ist.

VULKAN-EXPRESS, BROHL-LÜTZING

Ganze 400 Höhenmeter überwindet der historische Vulkan-Express der Brohltal-Eisenbahn auf seiner Strecke von Brohl am Rhein in die Eifel. Die Schmalspurbahn muss also ordentlich „ackern“, bringt ihren Fahrgästen aber gleichzeitig die wunderschöne Vulkanlandschaft der Osteifel näher. Besonders reizvoll ist die Fahrt in den offenen Sommerwagen, die bei Tempo 20 einen Rundum-Panoramablick ermöglichen. Das Programm wird regelmäßig um Sonderveranstaltungen ergänzt.



GENUSSLINIEN, ZÜRICH

Sightseeing einmal anders: Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) bieten ihren Kunden nicht nur Touren in der Oldtimer-Tram durch die City der Schweizer Großstadt an; sie verwöhnen sie auch kulinarisch. Auf der „Genusslinie“ haben Touristen wie Einheimische die Wahl zwischen verschiedenen Themenfahrten. Mal wird Sushi aufgetischt, mal Fondue – oder Leckeres aus dem Tessin, um nur einige Beispiele zu nennen. Für Vegetarier wird auf sämtlichen Fahrten ein fleischloses Alternativ-Menü serviert.



BRIENZ ROTHORN-BAHN, SCHWEIZ

Den Blick auf die Alpen direkt von der Berghütte aus genießen – das geht normalerweise nur nach schweißtreibendem Aufstieg. In Brienz hingegen verrichtet seit 1892 mit der Rothorn-Bahn die einzige Schweizer Zahnradbahn ihren Dienst. Vom Tal aus bringt sie ihre Fahrgäste mehrmals täglich auf den gleichnamigen Berg. Die Hütte mit Möglichkeit zur Einkehr liegt direkt neben der Bergstation. Obacht: In der Hochsaison kann es zu Wartezeiten kommen. Deswegen mindestens 30 Minuten vor der Wunsch-Abfahrtszeit da sein.



SCHWÄBISCHE ALB-BAHN, MÜNSINGEN

Die Schwäbische Alb ist bekannt für ihre wunderschönen Natur- und Kulturlandschaften, bietet aber auch Liebhabern des historischen Bahnverkehrs etwas Besonderes: Themen- und Eventfahrten in historischen Zügen nämlich. Angeboten werden diese von der Schwäbische Alb-Bahn (SAB). Jetzt in der Ferienzeit stehen dem „Sommer Dampf“-Fahrten auf dem Programm, unter anderem zum Schloss Lichtenstein. Dieses gilt als das „Märchenschloss Württembergs“. Im Winter bietet die SAB auch Gourmetfahrten an.



KIRNITZSCHTALBAHN, BAD SCHANDAU

Inmitten des eindrucksvollen Elbsandsteingebirges bringt die Kirnitzschaltalbahn seit 1898 ihre Fahrgäste ans Ziel. Das Besondere: Es handelt sich um die einzige Straßenbahn Deutschlands, die in einen Nationalpark einfährt: den Nationalpark Sächsische Schweiz. Betreiber ist die Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz (OVPS). Auf der nur etwa acht Kilometer langen Strecke fährt die meterspurige Bahn entlang des Flusses Kirnitzsch durch die Felsenwelt des Elbsandsteingebirges. Ein Muss für alle Wanderer.



Wo Duschen nicht alltäglich ist

Am Berliner Bahnhof Zoo treffen zwei Welten aufeinander. Luxus-hotels und hippe Läden einerseits, die Obdachlosenszene andererseits. Dieses Mit- oder besser Nebeneinander läuft nicht immer reibungslos, doch seit 2015 zumindest etwas besser. Damals eröffneten die Bahnmissionsmission sowie DB Station & Service ein Hygienecenter für obdachlose Menschen – mit Duschen und Toiletten.

Die Sonne knallt auf den Asphalt; zwischen den Häusern an der Lebensstraße steht die Luft. Einige Reisende verschwinden in die schattigen Unterquerungen vom Bahnhof Zoo, in Richtung Gleise. Ein Stück weiter – auf den ersten Blick versteckt hinter Bauzäunen – sitzen und stehen mehrere Dutzend Männer und Frauen auf den Bürgersteigen. Die meisten von ihnen sind obdachlos. Einige stehen am Eingang der Bahnmissionsmission Schlange: Eine Mitarbeiterin schenkt an diesem heißen Tag Wasser aus. Andere wiederum warten 50 Meter weiter darauf, dass Kai Schellenbeck sie zu sich ins Hygienecenter ruft. Seit gut einem Jahr vertritt der 45-Jährige hier seinen Dienst als einer der hauptamtlichen Mitarbeiter. Er organisiert den reibungslosen Ablauf, verteilt Handtücher, Einwegrasierer,

Duschgel, frische Unterhosen, Socken und T-Shirts. Wer nur auf die Toilette will, kann so durchgehen. „Siehst gut aus heute, Arthur“, begrüßt er einen Mann. Kai Schellenbeck kennt fast alle, die hierher kommen – und ihre Geschichten. An diesem Tag ist der Andrang besonders groß. Schließlich ist es heiß. Normalerweise kommen bis zu 85 Obdachlose zum Duschen, heute sind es nochmal mehr. „Bei 90, 95 ist dann aber Ende“, sagt Kai Schellenbeck. „Mehr schaffen wir nicht.“ Geöffnet hat das Hygienecenter von 10 bis 18 Uhr. Es gibt zwei Gemeinschaftsduschen – eine für bis zu vier Männer, eine für zwei Frauen. Kai Schellenbeck ruft die Wartenden in Gruppen auf, damit möglichst viele an die Reihe kommen. Eine halbe Stunde haben sie Zeit. Danach werden die Räume desinfiziert und gereinigt, bevor die nächsten dran sind. Für Menschen mit Behinderung gibt es einen separaten barrierefreien Dusch- und Toilettenraum. Zudem kommen jede Woche drei Friseurinnen ehrenamtlich vorbei und schneiden kostenlos die Haare. Zwei Podologinnen bieten einmal monatlich medizinische Fußpflege an. Das Hygienecenter sei aber mehr als eine rein medizinische oder hygienische Dienst-



69.809
GÄSTE

haben allein im vergangenen Jahr das Hygienecenter am Berliner Bahnhof Zoo besucht.

leistung, findet Anna-Sofie Gerth, die Leiterin des Centers. „Es ist ein zutiefst menschliches Angebot. Es geht nicht nur darum, die Straße urinfrei zu machen. Wir wollen den Menschen einen Impuls geben: Du bist es wert, dich zu pflegen und dein Leben zu bestimmen.“ Für die meisten mag die Frage nach einem neuen Haarschnitt banal klingen. Doch für viele Obdachlose sei es etwas Besonderes, überhaupt eine Dienstleistung in Anspruch nehmen zu können – oder sich bewusst für beziehungsweise gegen etwas entscheiden zu können, so Gerth. Die Qual der Wahl – hier stellt sie einen kleinen Schub fürs Selbstwertgefühl dar.

Gemeinsame Hauruck-Aktion

Seit Dezember 2015 bietet die Bahnmissionsmission unter Trägerschaft der Berliner Stadtmission diese Dienste im Hygienecenter an. Realisiert wurde dieses zuvor innerhalb von drei Monaten in einer regelrechten Hauruck-Aktion zusammen mit der Deutschen Bahn beziehungsweise ihrer Tochter DB Station & Service. Treibende Kraft war dort Ute Möbus, Vorstand für Finanzen und Controlling. Für sie sei das Projekt eine „Herzensangelegenheit“ gewesen, in das sie durch Zufall hineingerutscht sei, beschreibt sie. 2013 hatte sie nach einer Sammelaktion für Obdachlose am Hauptbahnhof Lebensmittel und Klei-

dungsstücke zur Bahnmissionsmission an der Lebensstraße gebracht – und ist hängen geblieben. Sie habe dort aber auch gesehen, dass es keine ausreichenden Sanitäreinrichtungen für die wohnungslosen Menschen gibt. Und erst recht keine behindertengerechten WCs. Bis 2011 stand zwar ein Toilettencontainer in der Nachbarschaft. Den hatte das Bezirksamt jedoch aus Kostengründen entfernt. Den meisten Obdachlosen blieb nur der Gang auf die Straße. Die Idee fürs Hygienecenter hatte der Leiter der Bahnmissionsmission am Bahnhof Zoo, Dieter Puhl, deswegen schon länger. Es fehlte jedoch das Geld. 2015 sprang dann auf Betreiben von →

Kai Schellenbeck (M.), hauptamtlicher Mitarbeiter im Hygienecenter, kennt fast alle seine Gäste. Die meisten haben ihm auch ihre Geschichten anvertraut.



Die Eröffnung des Centers feierten 2015 Gäste aus Politik und Verkehr – unter anderem Bundesgesundheitsminister Hermann Gröhe (2.v.l.), der damalige Bahnchef Rüdiger Grube (5.v.l.) sowie Ute Möbus und Dieter Puhl (M.).



Das Hygienecenter bietet nicht nur Gemeinschaftsduschen: Gäste mit Behinderung können den barrierefreien Waschraum nutzen (o.). Ehrenamtliche Friseurinnen wie Franziska (r.) bieten zudem kostenlose Haarschnitte an.



Ute Möbus DB Station & Service ein. Die Bahn-Tochter stellte ihre Personalräume neben der Bahnmissionsmission zur Verfügung und übernahm die Umbaukosten in Höhe von 300.000 Euro. Zudem zahlt sie die monatlichen Strom- und Wasserkosten. Bislang ist das Berliner Hygienecenter das einzige seiner Art in Deutschland. Allerdings haben auch andere Städte bereits Interesse signalisiert – gerade erst war eine Delegation aus Hamburg da, um sich einen Eindruck vom Angebot zu verschaffen. „Wir waren vom Hygienecenter sehr beeindruckt“, sagt Michael Dominidato, Leiter des Bahnmanagements Hamburg bei DB Station & Service. Es soll nun gemeinsam mit der Hansestadt Hamburg geprüft werden, inwieweit der Ansatz im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für die Umfeldentwicklung des Hauptbahnhofs integriert werden soll.

Erweiterung geplant

Das Angebot in Berlin indes soll, wenn es nach Ute Möbus und der Bahnmissionsmission geht, bald sogar noch ausgebaut werden. Sie planen derzeit eine Erweiterung der Mission um ein Begegnungszentrum. 500 Quadratmeter an Räumlichkeiten würde DB Station & Service dafür abtreten. Das Zentrum soll dann unter anderem Räume für Workshops und Vorträge zum Thema Obdachlosigkeit umfassen, aber auch weitergehende Beratungen für Wohnungslose anbieten. „Wenn Sie einem obdachlosen Menschen mit psychischen Problemen im Hygienecenter empfehlen, den psychiatrischen Dienst der Charité aufzusuchen, wird er da von selbst nicht ankommen“, beschreibt Ute Möbus. Deswegen sei es so wichtig, dass die sozialen Hilfen zu den Menschen kommen – und nicht umgekehrt.

„Es geht aber auch darum, eine Art ‚Kontakt-raum‘ zu schaffen“, ergänzt Anna-Sofie Gerth. „Obdachlosigkeit ist ein schwieriges Thema, da haben wir alle Vorurteile. Deswegen wollen wir einen Ort schaffen, in dem man diese Vorurteile ansprechen und bestenfalls auch verändern kann.“ Das Ziel: einerseits das Thema Obdachlosigkeit als „gesellschaftliche Aufgabe zu verankern“ und andererseits wohnungslose Menschen wieder zurück ins staatliche Hilffssystem und in die Gesellschaft zu holen. Einen Ort der Begegnung hat die Bahnmissionsmission zum Teil auch schon in ihrer jetzigen Form geschaffen. Immer wieder sind hier Schulklassen und Konfirmandengruppen zu Gast. Auch Firmen schicken regelmäßig Mitarbeiter vorbei, die sich erst über die Arbeit der Mission informieren und dann mit anpacken. Das neue Begegnungszentrum würde daran anknüpfen. „Es ist schon voll durchgeplant“, sagt Ute Möbus. Noch sind zwar Finanzierungsfragen offen, doch sie zeigt sich kämpferisch: „Wenn es uns nicht gelingt, das Thema im nächsten halben Jahr zum Fliegen zu bringen, dann fliegt es auch nicht mehr.“ Und die Chance wäre vertan.



„Wir müssen die Erweiterung im nächsten halben Jahr zum ‚Fliegen‘ bringen.“

Ute Möbus, Vorstand DB Station & Service

Branche sucht den besten Nachwuchs

Ohne qualifizierte Ausbildung gibt es keinen qualifizierten Nachwuchs. Das weiß auch die Verkehrsbranche – und sucht nach den besten Fachkräften von morgen. Bereits zum vierten Mal rufen der VDV und die VDV-Akademie deshalb zur Teilnahme am Wettbewerb „Unser bester Nachwuchs“ auf. Die Gewinner werden am 21. September im Rahmen des 8. VDV-Personalkongresses in Düsseldorf geehrt. Der Wettbewerb soll dabei auch den enormen Stellenwert untermauern, den die Berufsausbildung für die Branche einnimmt. Jedes Jahr stellen die Unternehmen des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs rund 2.000 Auszubildende ein. „Teilnehmen darf jeder, der 2016 oder 2017 seine Ausbildung oder ein duales Studium herausragend abgeschlossen hat“, erklärt Angela Struß. Sie ist bei der VDV-Akademie für die Organisation des Wettbewerbs verantwortlich. Die Nominierung muss dabei durch das Unternehmen erfolgen, in dem der Teilnehmer seine Ausbildung beziehungsweise sein duales Studium absolviert hat. Dieses muss zudem Mitglied im VDV sein. Preise gibt es in drei Kategorien zu gewinnen, je nach Berufsbild: kaufmännisch, gewerblich-technisch und verkehrsspezifisch. Ebenfalls geehrt wird der beste Absolvent eines dualen Studiums. Sonderpreise gehen an die jeweils beste Frau, die eine gewerblich-technische oder verkehrsspezifische Ausbildung abgeschlossen hat, sowie an den besten Absolventen einer sogenannten Lehre-Plus (Ausbildung plus Zusatzqualifikation). Teilnahmeschluss ist der 28. Juli 2017.

Mehr Infos, etwa zu den erforderlichen Unterlagen, gibt es unter: www.vdv-akademie.de/chronik/eintraege/unserbesternachwuchs20162017



EU diskutiert Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehr ist auch auf europäischer Ebene ein Thema: Die EU arbeitet derzeit an der Erstellung des sogenannten European Accessibility Acts (EAA). Jetzt wurde im zuständigen Ausschuss des Europaparlaments ein aus VDV-Sicht wichtiger Kompromiss erzielt – zwischen einer Stärkung der Belange von Menschen mit Behinderungen sowie der Berücksichtigung der realen Bedingungen im ÖPNV. Der ursprüngliche Kommissionsvorschlag zum EAA (auf deutsch: „Richtlinienvorschlag zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen“) hätte ÖV-Unternehmen zum Teil erheblich belastet, ohne die Mobilität von Menschen mit Behinderungen signifikant zu verbessern, heißt es dazu beim VDV. Der federführende Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) habe nun auf die Bedenken reagiert und unter anderem einen Bestandsschutz für Produkte und Dienstleistungen in den Richtlinienentwurf aufgenommen. Bauliche Barrierefreiheit soll zudem nur bei Neubauten und umfangreichen Renovierungen umgesetzt werden – nicht jedoch bei intakter Infrastruktur. Nach der Sommerpause soll das Plenum des Europaparlaments den IMCO-Vorschlag bestätigen.

Buchreihe über Aufsichtsräte

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen ändern sich, neue Gesetze und Urteile kommen hinzu: Die Arbeit kommunaler Aufsichtsräte wird immer komplexer. Hilfestellung kommt vom VKU-Verlag. Eine dreiteilige Buchreihe, die mit Praktikern aufgelegt wurde, will die einschlägige Gesetzesmaterie und die Rechtsprechung einordnen – ein Leitfaden, der auch Nicht-Juristen den Handlungsrahmen als Aufsichtsrat klar und verständlich darstellen will. Die Bücher beschäftigen sich mit den Themen des kommunalen Aufsichtsrates: von Rechten und Pflichten über Haftung bis zum Lesen von Bilanzen.



Hör mal!

Sanft und freundlich tönt die Frauenstimme aus den Lautsprechern in der U-Bahn. „Liebe Fahrgäste, wir haben das Ziel erreicht“, sagt sie mit leichtem Wiener Einschlag. Auf den ersten Blick – Pardon: beim ersten Hören – klingt das wie eine ganz normale Fahrgastinformation. Und doch steckt bei den Wiener Linien viel mehr dahinter. „Sound Branding“ lautet das Stichwort: akustische Markenführung. Dafür erhielt das Unternehmen den renommierten Red-Dot-Design Award.

Die neue Melodie der Telefonwarteschleife, andere Signal- und Gongtöne, die neuen Durchsagen, für die die österreichische Schauspielerin Angela Schneider verpflichtet worden ist: Vor fünf Jahren, im Herbst 2012, schlugen die Wiener Linien nach nicht einmal zwei Jahren Entwicklungszeit erstmals ihre neuen Töne an. „Wir sind eine starke visuelle Marke“, sagt dazu Nina Wach, Werbeleiterin bei dem österreichischen Verkehrsunternehmen, selbstbewusst. „Aber eine Marke besteht zu einem genauso großen Teil aus akustischen Elementen. Idealerweise bringen Kunden den Corporate Sound unbewusst mit der Marke in Verbindung.“ In Deutschland ist das beispielsweise der Deutschen Bahn gelungen – mit ihrer kurzen, prägnanten Tonfolge am Ende der Radio- und TV-Werbespots.

Die Jagd nach Tönen

Auf einen solchen Effekt setzten auch die Wiener Linien bei der Entwicklung ihres „Sounds“. Und hinter dem steckte weit mehr als etwas Kompositionsarbeit am Computer. Am Anfang stand die Suche – nach allen Klängen im Wiener Netz. „Über mehrere Monate haben wir wirklich alle Töne im Netz aufgenommen und dokumentiert, seien es willentliche oder unwillentliche“, erklärt Nina Wach. Das Quietschen der Räder, das Geräusch beim Schließen der Türen, die 4.780 verschiedenen Durchsagen, die in jeder Station anders klingen

– abhängig von der jeweiligen Lautsprecher-Qualität oder der Akustik der Haltestelle. „Diese Töne haben wir dann katalogisiert: Wo können wir eingreifen, wo nicht?“ Auch eine Kundenumfrage wurde vorgenommen. Demnach sind zum Beispiel 66 Prozent der Teilnehmer zufrieden mit den bisherigen Durchsagen. „Aber das hieß eben auch: 34 Prozent waren es nicht“, so Wach. Kritisiert wurden etwa die zu langen Ansetexte sowie die männliche Sprecherstimme. Diese sei bei Umgebungsgläuschen schwer zu verstehen. Aus all dem strickten die Wiener Linien ihren Maßnahmenkatalog. Zwei der ersten Dinge, die geändert wurden, waren die Signaltöne und Durchsagen. Das umfasste auch den Austausch veralteter Lautsprecher. Wichtig war den Marketingverantwortlichen auch der regionale Bezug – der sich nicht nur in Angela Schneiders Wiener Dialekt zeigt. Alle komponierten Melodien, Jingles oder Gongs basieren auf einem Sechs-Achtel-Takt – in Anlehnung an den Dreivierteltakt des Wiener Walzers.

Andere Maßnahmen wiederum dauern Jahre – bis zum kompletten turnusgemäßen Durchtauschen des Fuhrparks. Denn seit 2014 ist etwa das Sound-Design der Fahrzeugtüren Bestandteil der Ausschreibungen. Ein angenehmer Klang beim Öffnen und Schließen – die Autoindustrie legt darauf schon lange Wert. „Aber wir im Öffentlichen Verkehr haben das bisher nie als Differenzierungsmerkmal wahrgenommen“, erklärt Dominik Gries, Sprecher der Wiener Linien. Mit Blick auf die Gesamtkosten des Projekts spricht das Verkehrsunternehmen von einem „signifikanten Investment“. Ob es sich trotzdem lohnt? „Unbedingt“, sagt Nina Wach, ohne zu zögern. Die Kundenzufriedenheit sei gestiegen – vom „ideellen Wert“ ganz zu schweigen. Und auch international erfuhren die Wiener Linien viel Anerkennung: 2016 erhielten sie den renommierten Red-Dot-Award für Sound Branding. Nina Wach: „Darauf sind wir wirklich sehr stolz.“

i CORPORATE SOUND IM DEUTSCHEN ÖPNV

Für deutsche ÖPNV-Unternehmen spielte Sound Branding bisher kaum eine Rolle. Immer mehr haben das Thema jedoch auf der Agenda – etwa die Berliner Verkehrsbetriebe. Die BVG sammelt derzeit in einer „akustischen Inventur“ alle relevanten Klänge, so David Rollik, Leiter der Stabsabteilung Kommunikation. Wie genau es danach weitergeht, sei aber „Zukunftsmusik“. Das wachsende Bewusstsein für Klang im ÖPNV hat auch Anton Grabow von Gassenhauer TM festgestellt. Die Berliner Agentur für akustische Markenführung begleitet Unternehmen bei der Entwicklung „ihres“ Sounds – als ein elementarer Bestandteil, der am Ende eine Marke in ihrer Gesamtheit ausmacht. Grabow ist überzeugt: Wer multisensorische Markenkommunikation konsequent umsetzt, profitiere. Ein ganzheitlich gestalteter Markenauftritt wirke sich schließlich nachweislich auf den Umsatz aus. „Zudem transportiert er die eigenen Unternehmenswerte nachhaltig und emotional.“



Eduard Winter, Geschäftsführer der Wiener Linien, und Angela Schneider. Kunden haben die Schauspielerin zur neuen Stimme des Unternehmens gewählt.



„Schließt sich eine Tür, öffnet sich eine andere ...“

„Conchita sagt“: Unter diesem Motto nahm die Siegerin des Eurovision Song Contests von 2014 Ansgänge für die Wiener Linien auf.

Einfach mal ins Netz gehen

Mit neuen digitalen Anwendungen will die DB Netz AG ihren Kunden das Leben leichter machen – eine Chance, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu holen.

Das System Eisenbahn ist und bleibt komplex. 400 Verkehrsunternehmen bewegen täglich 40.000 Züge. Jeder Fahrt von A nach B gehen aufwendige technische Prüfungen voraus. Kann ein Güterzug mit seinem Gewicht und Profil alle Brücken und Tunnel passieren? Eignen sich die Strecken, gibt es Baustellen und Störungen? Welche freien Zeitfenster bietet der Jahresfahrplan? Erst wenn Fragen wie diese geklärt sind, kann bei DB Netz eine Trasse bestellt und die Route festgelegt werden. Bis vor gar nicht allzu langer Zeit mussten die Trassenplaner das manuell erledigen. Angesichts von Richtlinien und Verfahren keine einfache Aufgabe: Denn allein der Zugang zum Schienennetz ist auf 32.000 Papierseiten geregelt – eine kostenintensive Fleißarbeit. Leichter und schneller funktioniert die Trassenplanung jetzt mit neuen interaktiven Internetanwendungen von DB Netz. Seit Anfang des Jahres arbeitet das Infrastrukturunternehmen daran, die Schnittstellen zwischen seinen Kunden – also den Eisenbahnunternehmen – und dem System Schiene möglichst unkompliziert zu gestalten. Der Name der

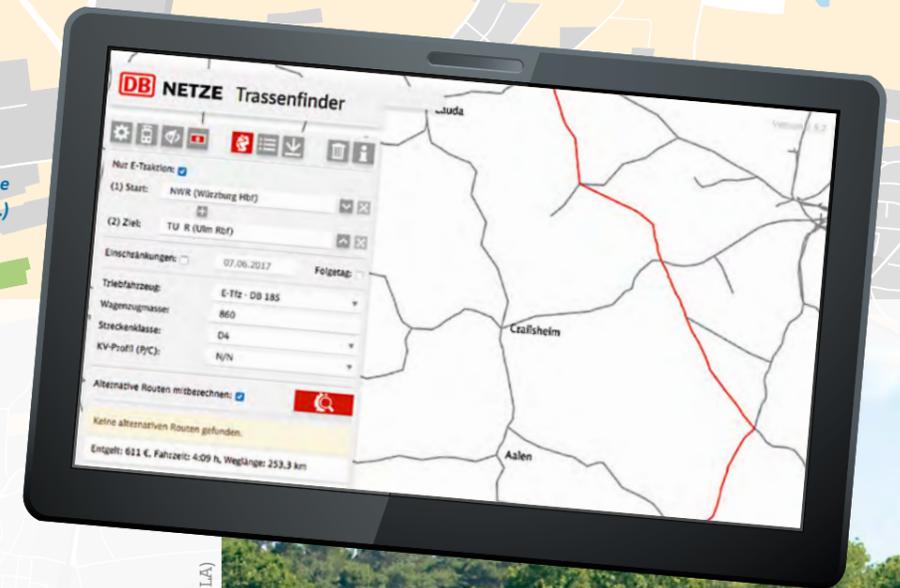
Initiative ist Programm: „Einfachbahn“. Für die Kunden soll der Aufwand möglichst gering bleiben. Diese Sichtweise wird mit den Möglichkeiten der Digitalisierung kombiniert. Digitale Denke trifft dabei auf betriebliches Fachwissen: In das Projektteam bringen interne und externe IT- und Eisenbahnxperten ihr Know-how ein. Herausgekommen ist eine ganze Reihe intelligenter Webtools, die in den vergangenen Monaten online gegangen sind und kostenlos zur Verfügung stehen.

Online-Routenplaner für Güterzüge

Zu diesen Anwendungen gehört der Trassenfinder. Auf den ersten Blick erinnert er an einen Online-Routenplaner: Der Nutzer gibt Start, Ziel, Datum, die Baureihe seines Triebfahrzeugs sowie Infos zu Zug und gewünschter Strecke ein. Das Tool ermittelt dann die jeweils optimale, technisch mögliche Streckenführung. Zudem zeigt es die Trassenkosten sowie die voraussichtliche Transportdauer an. DB Netz versteht den Trassenfinder als eine Art „Google Maps“ für die Schiene. Der nach der jeweiligen Zugkonfiguration berechnete Laufweg wird in einer Karte angezeigt und kann unter Zeit- und Kostenaspekten optimiert werden.

Hinter der übersichtlichen Benutzeroberfläche stecken viel Arbeit und komplizierte Rechenprozesse. „Wir haben riesige Datenmengen erfasst und neue Algorithmen entwickelt“, berichtet Projektleiter Matthias Blex. Einen ähnlichen Weg hatte das Team „Einfachbahn“ zuvor schon bei der Entwicklung eines anderen intuitiv bedienbaren Tools beschritten – dem Grenzlast-Anzeiger „Greta“. Innerhalb kürzester Zeit können Planer nun das zulässige Höchstgewicht ermitteln, das ein Zug auf einer gewünschten Strecke nicht überschreiten darf. In diese Anwendung flossen 7.700 PDF-Seiten des entsprechenden Regelwerks ein.

Interaktive Tools wie der Trassenfinder (r.) erleichtern den Zugang zur Schiene.



ist die Einführung eines Tools geplant, mit dem auf digitalem Weg eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte – etwa mit Lademaßüberschreitung – einfach geordert und die Beförderung dieser Güter beantragt werden kann. Derzeit wurde der Trassenfinder bereits weiterentwickelt. Seit Juni steht das Tool auch dem Personenverkehr zur Verfügung. Für das laufende Jahr ist geplant, im Güterverkehr alle Routing-Ergebnisse vergleichbar zu machen sowie das neue Trassenpreissystem einzupflegen.



Weitere Informationen zum Trassenfinder:
www.trassenfinder.de
www1.deutschebahn.com/einfachbahn-de/projekte/

Foto: Hamburger Häfen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA)





85.000

FAHRGÄSTE

So viele Menschen nutzen an Werktagen die Wuppertaler Schwebbahn. Für ihre 13 Kilometer lange Strecke mit 20 Stationen benötigt sie eine gute halbe Stunde - was am Boden und im Alltagsverkehr kaum zu schaffen ist.

Wupper-Blick aus luftiger Höhe

Einschielenbahnen – sogenannte Monorails – werden aktuell in vielen Megastädten der Welt als ideale Lösung diskutiert, den ÖPNV in eine zweite Ebene über den Straßenverkehr zu bringen. Wuppertal hat seit mehr als hundert Jahren eine ganz spezielle Variante dieser Technik: die Schwebbahn. Diese ist gerade für weitere hundert Jahre fit gemacht worden.

Die Zukunft ist himmelblau. Alle 14 Tage kommt derzeit per Tieflader eine neue Schwebbahn aus dem Werk im spanischen Valencia in der bergischen Großstadt an. Der Zug wird per Kran an die Schiene hoch oben an das stählerne Gerüst gehoben und dann eingehängt – ein Kraftakt. Als der erste hellblau lackierte Zug im Frühjahr ankam, standen mitten in der Nacht tausende Wuppertaler bereit, um diese Ankunft zu erleben. Das sagt etwas über die Bürger der Stadt, die links und rechts des Flüsschens steil die Hänge hinauf klettert. Die Schwebbahn ist ein „bisschen die Seele Wuppertals“, sagt Ulrich Jaeger, Geschäftsführer der WSW mobil GmbH, jener Tochter der Wuppertaler Stadtwerke, die das weltweit einzigartige Verkehrssystem betreibt. Ein Wahrzeichen ist sie allemal; seit 20 Jahren steht sie zudem unter Denkmalschutz. Ihre Erneuerung für ein weiteres Jahrhundert war und ist ein finanzieller Kraftakt. Alles in allem mussten die Stadtwerke für das Gesamtprojekt 635 Millionen Euro aufwenden. Zwei Drittel dafür kamen aus staatlichen Fördertöpfen wie dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Die Bürger lieben, beobachtet Jaeger, ihre Schwebbahn so sehr, dass die Stadt förmlich in eine weithin spürbare Depression fällt, wenn die Züge mal nicht verkehren. Das liegt aber auch daran, dass sich dann gut 85.000 Fahrgäste an Werktagen in Ersatz-

bussen durch das Gewühl auf der Straße ein Stockwerk tiefer quälen müssen, mit garantiertem Stau-Stillstand. Rund 13 Kilometer ist die Strecke der Schwebbahn lang, an ihren 20 Stationen vielfach verknüpft mit dem Buslinienetz, stets nicht weit entfernt vom S-Bahn- und Regionalverkehr auf der Schiene. In einer knappen halben Stunde legen die Bahnen diesen Weg zurück – was im Alltagsverkehr auf der Straße kaum zu schaffen ist. Vom östlichen Endpunkt am Bahnhof Oberbarmen schwebt die Bahn kurvenreich am stählernen Gerüst über der Wupper. Die letzte Etappe führt oberhalb einer Straße bis zur westlichen Endstation in Vohwinkel. So ganz nebenbei überquert sie dabei auch mit einer großen Brücke das vierspurige Sonnborner Autobahnkreuz. Das System auf der Talachse der Stadt ist das Rückgrat des ÖPNV in Wuppertal. Jeder dritte WSW-Kunde nutzt die Bahn.

Neue Züge bringen mehr Laufruhe

Die neuen himmelblauen Züge wirken auf den ersten Blick seltsam vertraut – kein Wunder. „Bevor wir die neue Fahrzeugserie mit 31 Zügen ausgeschrieben haben, gab es erst einmal einen Design-Wettbewerb“, erklärt Jaeger: „Natürlich sollte die nächste Generation den Stand der Technik repräsentieren und modern sein. Aber sie sollte schon rein äußerlich die vertraute Schwebbahn bleiben.“ An den Rädern hängen →



Nagelneu und doch irgendwie vertraut: Die himmelblauen Fahrzeuge sind auf dem modernsten technischen Stand, bleiben aber rein optisch unverkennbar die bekannte alte Schwebelbahn.

nun Hightech-Züge: klimatisiert, komfortabel, mit großer Laufruhe. Während die alten Bahnen ratternd und mit einem typischen Motorengeräusch für einen Lärmpegel im Tal sorgten, wird es jetzt nach und nach akustisch zurückhaltender. Einem Motorradfahrer gleich, legen sich die neuen Züge wie ihre Vorgänger in die Kurve. Und Kurven bietet der Fluss reichlich. Zum Schwebelbahn-Erlebnis gehört weiterhin: Beim Halt in der nächsten Station schaukelt sie ein bisschen.

Spitzentechnologie findet sich auch in der Betriebsleittechnik wieder: Die neue Schwebelbahn ist mit dem European Train Control System, Kennern eher unter der Abkürzung ETCS bekannt, ausgerüstet. Im „Level 2“. Das bedeutet: Es gibt künftig keine ortsfesten Signale mehr an der Strecke und in den Bahnhöfen. Die Triebfahrzeugführer erhalten alle Informationen

über den Monitor im Führerstand. ETCS gibt es auch für das älteste Schätzchen: Der „Kaiserwagen“, mit dem anno 1901 der letzte deutsche Kaiser Wilhelm II. nebst

Gattin die neue Bahntechnik der damals noch selbstständigen Städte Barmen, Elberfeld und Vohwinkel inspizierte, ist für den weiteren nostalgischen Kaffeefahrten-Einsatz ebenfalls mit

Level 2 ausgestattet – als vermutlich weltweit ältestes Schienenfahrzeug.

Zwei-Minuten-Takt in Spitzenzeiten

Die neue Leit- und Sicherungstechnik bildet die Voraussetzung für die Erhöhung der Zugfolge zu den Verkehrsspitzenzeiten: Alle zwei Minuten kann dann ein Himmelblauer auf die Fahrt gehen. Die Technik ist buchstäblich gewichtig: „In jedem Zug sind 20 Kilometer Kabel verlegt“, erläutert Jaeger. Das macht die Fahrzeuge schwer, trotz ausgeklügelter Leichtbauweise der Wagenkästen. Sie haben deshalb einen stärkeren Antrieb als die Vorgänger-Serie, die schon seit den 70er-Jahren des vorigen Jahrhunderts unterwegs ist. Die neuen Bahnen erreichen zügiger ihr Spitzentempo von 60 km/h – was die Zeit eines kompletten Umlaufs um acht Minuten auf unter eine Stunde verkürzt. Das ist unwesentlich für den Kunden, schafft aber Luft in den Betriebsabläufen. Ab Frühjahr nächsten Jahres sollen alle 31 bestellten Züge im Einsatz sein. Die Zeit der alten Fahrzeuge ist dann endgültig vorbei. Auf dem Gerüst gibt es in beiden Endbahnhöfen nur Stellplätze für 34 Fahrzeuge. Jaeger: „Mit jedem neuen Fahrzeug, das wir ins System bringen, muss ein altes herausgenommen werden.“ Die alten bleiben aber gefragt. Die WSW schenken die ersten drei gemeinnützigen Institutionen. Für den Rest, der zum Schrottpreis verkauft werden soll, gibt es eine Warteliste. Die Waggon sind nicht nur

in Wuppertal bei Privatleuten und Firmen begehrt. Sie stehen vor einer Zukunft als Gartenhäuschen, Kantine, Kneipe, Kindergarten.

Dass die Schwebelbahn, die seit dem Jahr 1901 unterwegs ist, für weitere hundert Jahre fit gemacht werden sollte, stand in den 90er-Jahren des vorigen Jahrhunderts in Wuppertal außer Frage. Damals war vor allem die Infrastruktur in die Jahre gekommen: Das Stahlgerüst, an dem die Bahn nicht schwebt, sondern hängt, wurde vom Rost zernagt. 1995 wurde ein erstes Segment des Schwebelbahngerüsts erneuert. Danach begann die komplette Erneuerung des gesamten Fahrwegs, immer wieder verbunden mit Sperrpausen für das geliebte Verkehrsmittel. Das ist nach mehr als 20 Jahren abgeschlossen – eine Jahrhundertaufgabe. Die Infrastruktur wurde mit heutiger Technik, nach aktuellen Standards und Normen massiver ausgelegt als das im ausgehenden 19. Jahrhundert entwickelte erste Fahrwegsystem. Und Rost sollte künftig kein Problem mehr sein. Sicherer gestaltet wurden auch die Arbeitsflä-

NUMMER 10 ECKT AN

Neun neue Bahnen sind seit Monaten problemlos im Einsatz, bei der zehnten geschah das Undenkbare: Ein Bauteil des Laufwerks eckte am stählernen Fahrweg an. Die Fachleute stehen vor einem Rätsel, erklärt Ulrich Jaeger: „Aus bislang unbekanntem Grund hat das Fahrzeug Nr. 10 der neuen Schwebelbahn-Generation eine Berührung mit dem Gerüst gehabt. Die Schäden sind gering, aber die WSW nehmen den Vorfall ernst. Erste Untersuchungen haben ergeben, dass der Fehler nur beim Fahrzeug liegen kann. Nun werden wir gemeinsam mit dem Hersteller, Gutachtern und unter Einbeziehung der Technischen Aufsichtsbehörde das Fahrzeug demontieren, um die Ursache ausfindig zu machen.“

chen für die Schwebelbahn-Bediensteten, die Nacht für Nacht den Fahrweg kontrollieren und instand setzen. Mit der Zeit wurden auch alle 20 Bahnhöfe von Grund auf modernisiert, alle sind barrierefrei. Drei von ihnen behielten ihren Original-Fachwerklook: „Ein, wie es so schön heißt, formidentischer Wiederaufbau“, sagt Jaeger. „Ein bisschen wie Disneyland, aber unsere Kunden lieben diese Stationen.“

Panorama-Ausblick über die Wupper

Besonders aber lieben die Wuppertaler und die Touristen in der Stadt eine Innovation der neuen Bahn-Generation: Die Rückseite besteht aus einer fast das ganze Fahrzeugprofil ausmachenden Panorama-Fensterscheibe. Ungehinderter Wupper-Blick aus zwölf Metern Höhe. Wenn man Plätze ergattern kann. Denn die sind meist schon von den ersten Stationen an voll besetzt.



„Die Schwebelbahn ist ein bisschen die Seele Wuppertals.“

Ulrich Jaeger, Geschäftsführer WSW mobil



Begehrte Plätze: Im Heck der neuen Fahrzeuge ermöglicht eine großzügige Panorama-Scheibe den ungetrübten Blick über die Wupper.



Zum Schwebelbahn-Erlebnis gehört neben der kurvenreichen Fahrt über den Fluss auch das leichte Schaukeln, wenn der Zug in der Station haltmacht.

Badesalz babbeln in Frankfurts ÖPNV

Diese Ansagen sind echte Hinhörer: „Wie Se selber grad merke, geht's net so richtig vorwärts, was jetzt allerdings nischt an uns liegt“, erklärt die Stimme aus dem Lautsprecher in breitestem Hessisch. Dem einen oder anderen mag sie sogar bekannt vorkommen: Hinter den neuen „Ansaachen“ in den Bahnen der Frankfurter Verkehrsgesellschaft (VGF) steckt das hessische Komiker-Duo Badesalz alias Henni Nachtsheim (Foto, r.) und Gerd Knebel (M.). Diese kommentieren launig das Geschehen in den U- und Straßenbahnen.

Insgesamt 40 Durchsagen haben die beiden für die VGF eingesprochen, davon 20 für (ausgewählte) Haltestellen und Stationen. Die restlichen wurden zu unterschiedlichen Betriebssituationen aufgenommen: zum Beispiel für die Behinderung auf der Strecke oder sogar für den Fahrgast, der seine Füße auf dem Sitz abgelegt hat. „He, Chef, ham wir keine Fußmadde daheim oder was? Füß runter, aber flott“, maulen Badesalz – und ringen dem so Angesprochenen vielleicht dennoch ein Lachen ab.

Hörbeispiele gibt es über den Youtube-Kanal der VGF:

→ tinyurl.com/ybe92r4s



Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

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

Redaktion VDV:

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

Anschrift der Redaktion:

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

Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.),
Elena Grawe, Ulla Rettig

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Gesamtleitung und Anzeigen:

Christian Horn (Lt.), (AD HOC PR),
Tel. 0 52 41/90 39-33 | horn@adhocpr.de
Meike Jochens (AD HOC PR),
Tel. 0 52 41/90 39-15 | jochens@adhocpr.de

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2017

Termin

17. bis 18. Oktober 2017
10. Internationaler
BME/VDV-Eisenbahn-
kongress in Hannover



Im Fokus des Kongresses steht die Frage, wie es mit dem europäischen Wagenladungsverkehr über Gleisanschlüsse und multimodale Umschlagterminals weitergeht. Kongress-Sprachen sind Deutsch und Englisch (Simultanübersetzung).

→ www.vdv.de/termine.aspx

Termin

23. bis 24. Januar 2018
11. BME/ VDV - Forum
Schienengüterverkehr
in Bonn



Das Forum will den Dialog zwischen Verladern, Speditionen und Eisenbahnen fördern. Im Vordergrund der Vorträge stehen die Kundenanforderungen und die Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene.

→ www.vdv.de/termine.aspx

Die nächste Ausgabe von
„VDV Das Magazin“
erscheint Anfang September 2017.

Bildnachweise:

Titelmotiv: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG)

AVG (2, 9); Brienz Rothorn Bahn (16); Deutsche Bahn/Oliver Lang (20); ETR/Andreas Mann (14); Michael Fahrig (2, 4/5, 6, 10-13); Fotolia/cpauschert (24/25); Fotolia/djdark-flower (25); Fotolia/dream_stock (16/17); Fotolia/Jörg Hackemann (30); Fotolia/Tim Mueller-Zitzke (6-9); Fotolia/Alexander Raths (21); Fotolia/studied (30); Fotolia/T-flex (22/23); Elena Grawe/AD HOC PR (17); Lars Haberl/AD HOC PR (9); Jonas Harraß (16); Jon Adrie Hoekstra (2, 18/19); Carmen Lenk (18, 20); picture alliance/Ina Fassbender (29); picture alliance/Herbert Neubauer (23); Schwäbische Alb-Bahn (17); VDV (3, 6-9); Verkehrsbetriebe Zürich (16); Verkehrsgesellschaft Frankfurt (30); Wiener Linien (2, 22, 23); WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH/Stefan Tesche-Hasenbach (2, 26-29)

„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.

Für Anregungen, Themenvorschläge, Lob und Kritik erreichen Sie uns unter: vdv-magazin@adhocpr.de

Vernetzte Mobilität – mehr als mobile Netze

4. bis 6. Oktober 2017

House of Logistics & Mobility (HOLM)

Frankfurt am Main

Kongressschwerpunkte

- Netze, Drehkreuze, Knoten – Ausgestaltung, Chancen, Herausforderungen
- Intelligente Infrastrukturen und Technologien
- Intermodale Mobilität
- Fahrradmobilität
- Vernetzung des Öffentlichen Verkehrs
- Visionen, Perspektiven, Chancen – Wie sind wir morgen mobil?

Specials

- Sicherheit im Verkehr
- Nachhaltigkeit und Ethik in der Mobilität
- Zukunftswerkstatt des Jungen Forums der DWVG

Abendveranstaltung: Kulinarische Schifffahrt auf dem Main

Veranstalter:



Wissenschaftliche
Partner:



Alle Informationen und Anmeldung unter
www.deutscher-mobilitaetskongress.de



*Freu dich
auf die Zukunft*

Wir gestalten die Mobilität der Zukunft

Der Klimaschutz im Verkehr wird in den kommenden Jahren eine große Herausforderung, aber auch ein Impulsgeber für Deutschland sein. Innovative und emissionsfreie Mobilität im ÖPNV trägt dazu bei, den CO₂-Ausstoß insgesamt zu reduzieren. So werden unsere Städte nicht nur sauberer, sondern auch lebenswerter.

VDV Die Verkehrsunternehmen
So geht Mobilität 2030