

TransVer 2012

BRANCHENREPORT DER INITIATIVE BAHN NORDRHEIN-WESTFALEN



MOBILITÄT 2030

VERKEHRSKONZEPTE ZUM DEMOGRAFISCHEN WANDEL

OLYMPIAERPROB ELEKTROMOBILITÄT MIT TROLLEYS
STADTBAHNSANIERUNG AUS ALT MACH NEU
2 VON 149 FRAUEN AUF DEM KARRIEREWEG BAHN
BARRIEREFREI AUSBAU VON HALTEPUNKTEN

DENKEN SIE MOBILITÄT?



Wie wollen Sie (in der Zukunft) mobil sein? Umweltfreundlich, preiswert oder energiebewusst? Finden Sie heraus, wie weit Sie gehen möchten. Mobilität schafft Ihnen viele Möglichkeiten. Vielleicht fahren Sie mit Bus und Bahn zur Arbeit. Kurze Wege gehen Sie gerne zu Fuß, und in der Freizeit fahren Sie Rad. Auf das Auto möchten Sie beim Großeinkauf nicht verzichten. Als mobiler Mensch sind Sie viel unterwegs und nutzen dabei verschiedene Verkehrsmittel – je nach Weg und Ziel. Mobilität ist immer im Wandel – und manchmal muss sie komplett neu erfunden werden.

editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

der demografische Wandel ist als Megatrend in aller Munde. Eine alternde Gesellschaft, sinkende Geburten- und Einwohnerzahlen sind in ländlichen Regionen schon Realität. Die einstige Stadtfucht hat sich längst umgekehrt zum Trend der Reurbanisierung. Die Zahlen und Prognosen der Statistischen Bundes- und Landesämter sind weithin bekannt. Weniger bekannt sind deren Folgen für die Mobilitätswirtschaft, von der Finanzierung des Schülerverkehrs vielleicht einmal abgesehen. Die Initiative Bahn NRW hat deshalb ein neues Schwerpunktthema gesetzt und betrachtet die Auswirkungen des demografischen Wandels auf den Mobilitätsstandort Nordrhein-Westfalen.

TransVer beleuchtet diesen Themenkomplex aus den unterschiedlichsten Perspektiven: Spannende Reportagen, aufschlussreiche Interviews, Expertenessays und eindrucksvolle Bilder spiegeln die Herausforderungen einer zukunftsfähigen Mobilitätswirtschaft wider. Dazu gehören eine konsensuale Fortentwicklung der Infrastruktur ebenso wie die Förderung bedarfsgerechter Verkehrskonzepte mit Bussen und Bahnen und die Umsetzung technologischer Innovationen, beispielsweise zur Elektromobilität im ÖPNV oder zur Hochgeschwindigkeit auf der Schiene. Einen wichtigen Beitrag bilden nicht zuletzt die Initiativen gegen den Fachkräftemangel bei den Unternehmen der Bahn- und Verkehrsbranche.

Das Themenspektrum Demografie und Mobilität hat viele Facetten, denen wir mit konzertierten Maßnahmen begegnen müssen. Denn als bevölkerungsreichstes Bundesland und als Transitdrehscheibe im europäischen Warenverkehr ist Nordrhein-Westfalen elementar auf nachhaltige Mobilität angewiesen. Wir bauen dabei auf eine starke Bahn- und Verkehrsbranche mit 130 Verkehrsunternehmen, 420 Industrieunternehmen und 100.000 Beschäftigten. Weltweit gefragtes Know-how und Spitzentechnologie made in NRW weisen die Wege zu einer zukünftigen Mobilitätsgestaltung, die dem demografischen Wandel Rechnung trägt: funktionell, effizient und darüber hinaus auch menschen- und umweltfreundlich.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Michael Groschek,
Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

„Mobilität wandelt sich. Die Spielräume zur Mobilitätsgestaltung nehmen zu, auch wenn das oft nicht erkannt wird. Innovative Technologien und intermodale Konzepte eröffnen neue interessante Möglichkeiten für den Transport von Gütern und die Mobilität von Menschen. Das Wissen um diese Möglichkeiten und Alternativen wird entscheidend sein für den Verkehr der Zukunft.“

inhalt



- SEITE 03
EDITORIAL
- SEITE 06
FOTOSTRECKE
- SEITE 56, 78, 90
ZAHLEN, DATEN
- SEITE 111
SHORTCUT
- SEITE 111
IMPRESSUM

INITIATIVE BAHN NRW

Seit 1996 fördert die Initiative Bahn NRW das Potenzial der nordrhein-westfälischen Bahn- und Verkehrswirtschaft. Sie ist die zentrale Anlaufstelle und Kommunikationsplattform für alle Akteure der Branche.

www.initiativebahn.nrw.de

SEITE 111

schwerpunkte

MOBILITÄT 2030

Ein Szenario mit Prof. Dirk Vallée, Verkehrsexperte an der RWTH Aachen, zum demografischen Wandel und zur Entwicklung der öffentlichen Mobilitätssysteme in Ballungszentren und ländlichen Regionen
SEITE 14

EXPERTENESSAY

NAHMOBILITÄT ALS BASIS

Ulrich Burmeister, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, zur Zukunftsaufgabe Nahmobilität
SEITE 21

ERFOLGSMODELLE MIT ZUKUNFT

Bürgerbus & Co.: Alternative Bedienformen und ehrenamtliches Engagement für den Nahverkehr machen Mobilität im ländlichen Raum möglich – und wirtschaftlich
SEITE 22

EXPERTENESSAY

ABSEITS KONVENTIONELLER LINIEN

Carolin Schäfer-Sparenberg, Wuppertal Institut, zu umwelt- und familienfreundlicher Mobilität auf dem Land
SEITE 27

FAHRZEUGDESIGN FÜR HEUTE UND MORGEN

Der demografische Wandel stellt auch neue Anforderungen an Gestaltung und Ausstattung von Bussen und Bahnen – ein Gespräch mit Zugdesigner Werner Paulussen
SEITE 28



22



28



32



64



74



80



98



104

made in nrw

SYSTEME FÜR DIE eMOBILITÄT

Wuppertaler Schwebbahnen mit Düsseldorfer Technologien – Vossloh Kiepe baut Komponenten und Komplettausrüstungen für Elektrobusse und Straßenbahnen
SEITE 32

EXPERTENESSAY

DIE POLEPOSITION BEHAUPTEN

Maria Leenen, SCI Verkehr, zu aktuellen Wirtschaftsperspektiven der Bahnindustrie
SEITE 35

EIN BISSCHEN WIE FLIEGEN

Next Generation Train: Wissenschaftler des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt forschen an einem Hochgeschwindigkeitszug, der Elemente aus Bahn und Flugzeug miteinander verbindet
SEITE 36

AUS ALT MACH NEU

Die Bonner Stadtwerke bauen bewährte Stadtbahnwagen in moderne Fahrzeuge um
SEITE 38

KONTROLLIERTE GESCHWINDIGKEIT

DEUTA entwickelt seit mehr als 100 Jahren innovative Geschwindigkeitsmesstechnik und Systemlösungen für die Zugsicherung
SEITE 44

AUTOS AUF SCHIENEN

Zweiwege-Spezialfahrzeuge aus Leichlingen werden weltweit bei vielen Arbeits- und Sondereinsätzen genutzt
SEITE 46

WEICHEN STELLEN FÜR DIE ZUKUNFT

Vom Maschinenbauer zum innovativen Systemhaus: Scheidt & Bachmann überzeugt durch gebündelte Best-of-Technologie
SEITE 48

EISFREIE BAHNSCHIENEN

Pintsch Aben geotherm in Dinslaken entwickelt geothermische Weichenheizungen
SEITE 50

SCHWALBEN FÜR DIE OLYMPISCHEN WINTERSPIELE

Siemens Rail Systems gehört zu den erfolgreichsten ausländischen Lieferanten der russischen Eisenbahn RZD
SEITE 52

perspektiven

IM GESPRÄCH DER STAR IST DIE MANNSCHAFT

Heinrich Brüggemann, Vorsitzender der Geschäftsführung von DB Regio NRW, erläutert seine Strategien zu Employer-Branding
SEITE 58

DREI FRAGEN AN

Ulrich Weber, Personalvorstand der DB, zum Fachkräfte-Recruiting im demografischen Wandel
SEITE 62

2 VON 149

Bettina Heise und Dr. Astrid Mundt – zwei von 149 Frauen beim Bielefelder Verkehrsunternehmen moBiel berichten, wie sie sich in einer männerdominierten Branche behaupten
SEITE 64

IM GESPRÄCH „IM GRUNDE IST DIE BRANCHE FÜR FRAUEN IDEAL“

Michael Schäfer, Mercuri Urval, erklärt, warum die Bahnbranche gerade für Frauen ideal ist
SEITE 69

DOPPELT QUALIFIZIERT

Mittelständische Unternehmen der Bahn- und Verkehrsbranche setzen im Wettbewerb um Nachwuchstalente auch auf das duale Studium
SEITE 70

KICK FÜR DIE KARRIERE

Mehr als 200 Studierende besuchten den KarriereCampus Rail 2012. Die Hochschulaktion begegnet erfolgreich dem Fachkräftemangel
SEITE 74

infrastruktur

ACHTUNG BAUSTELLEN!

Im Schnittpunkt nationaler und europäischer Verkehrsachsen muss Nordrhein-Westfalen eine außergewöhnliche Infrastruktur erhalten
SEITE 80

DREI FRAGEN AN

Gunther Adler, Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
SEITE 83

EXPERTENESSAY

ÖPNV IM SANIERUNGSTAU

Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, zum Sanierungstau im kommunalen ÖPNV
SEITE 89

personen

DIE SOZIALE DIMENSION VON MOBILITÄT

Ein Besuch in der Bahnhofsmission Düsseldorf gibt Einblicke in einen spannenden Arbeitsalltag
SEITE 92

FAHREN (FAST) OHNE HINDERNISSE

Die Stadt Bochum und die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen planen mit Behindertenverbänden den barrierefreien Ausbau von Haltestellen
SEITE 98

MOBILE SENIOREN

In Bielefeld entwickeln das örtliche Verkehrsunternehmen moBiel und der Seniorenrat der Stadt Lösungen für einen Nahverkehr, der den Bedürfnissen älterer Menschen entspricht
SEITE 102

fortschritt

ALLES AUF EINE KARTE

Fahrgäste der Rheinbahn sind seit März 2012 gleich dreifach beweglich: Mit dem Ticket „Mobil in Düsseldorf“ können sie Nahverkehr, Auto und Fahrrad flexibel nutzen
SEITE 104

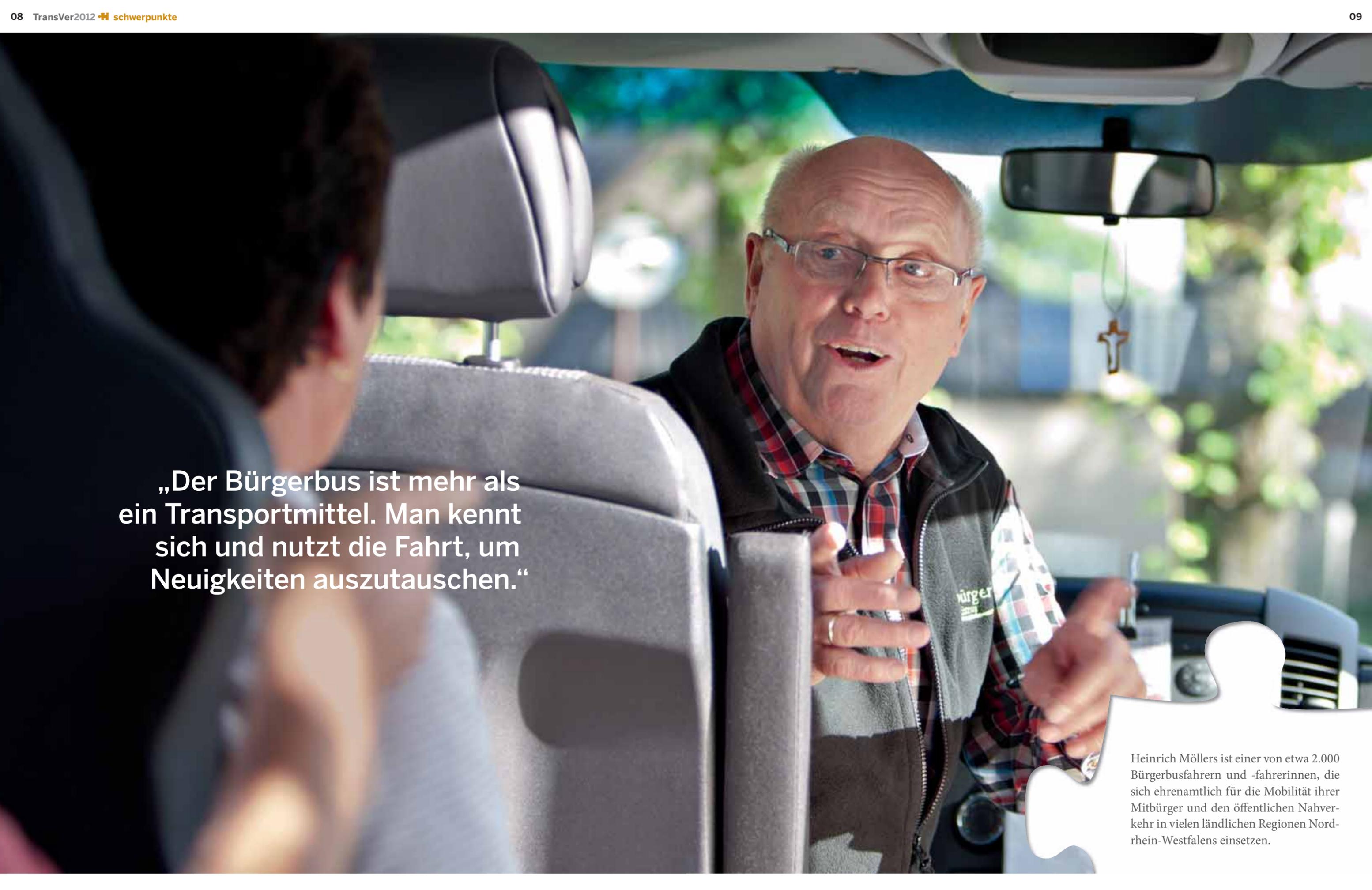
eTICKETS MIT FLEXIBLEN TARIFEN

Seit dem Netzwerktreffen Ticketing besteht ein neuer Aufgabenkatalog zur strategischen Weiterentwicklung des eTickets in NRW
SEITE 106



„Als Familie fahren wir
besser mit Bus und Bahn.
Hier haben wir auch
mehr Zeit füreinander.“

Bei steigenden Spritpreisen fahren gerade Familien immer öfter mit Bus und Bahn. Auch Simone Wilken ist gerne mit der Straßenbahn unterwegs und genießt entspannt die Wartezeit an der Haltestelle. Während der Sohn im Kinderwagen schläft, erzählt die Tochter von der Schule.



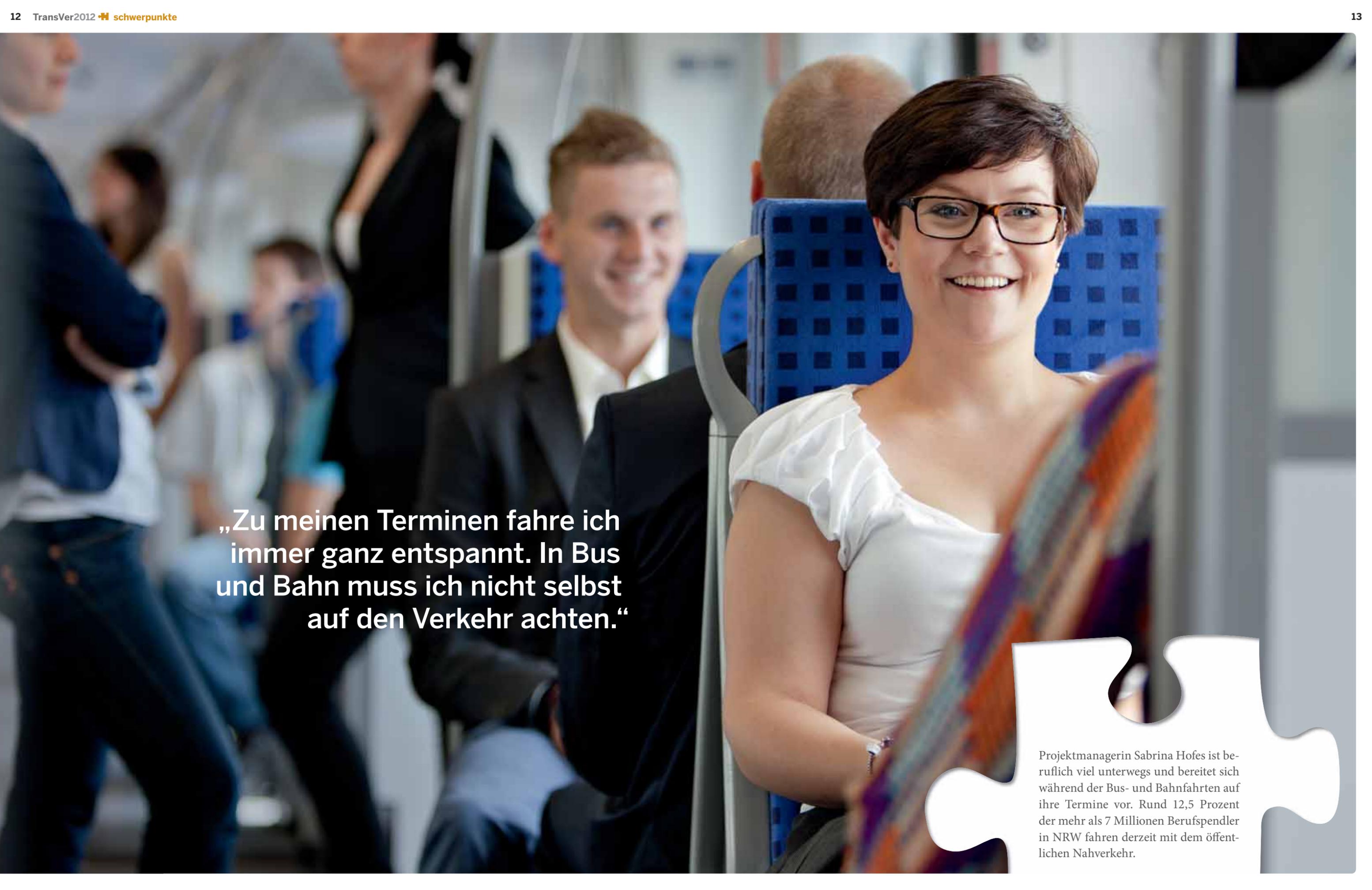
„Der Bürgerbus ist mehr als ein Transportmittel. Man kennt sich und nutzt die Fahrt, um Neuigkeiten auszutauschen.“

Heinrich Möllers ist einer von etwa 2.000 Bürgerbusfahrern und -fahrerinnen, die sich ehrenamtlich für die Mobilität ihrer Mitbürger und den öffentlichen Nahverkehr in vielen ländlichen Regionen Nordrhein-Westfalens einsetzen.



„Als Lokführer habe ich einen Beruf gefunden, der mir Sicherheit und Perspektiven für die Zukunft gibt.“

Sven Wallbaum hat seinen Job in der Auto-industrie gegen einen zukunftssicheren Beruf bei der Deutschen Bahn eingetauscht. Als Lokführer macht er die Menschen mobil – und hat Freude daran.



„Zu meinen Terminen fahre ich immer ganz entspannt. In Bus und Bahn muss ich nicht selbst auf den Verkehr achten.“

Projektmanagerin Sabrina Hofes ist beruflich viel unterwegs und bereitet sich während der Bus- und Bahnfahrten auf ihre Termine vor. Rund 12,5 Prozent der mehr als 7 Millionen Berufspendler in NRW fahren derzeit mit dem öffentlichen Nahverkehr.

VOM LAND IN DIE STADT

2007 lebten weltweit erstmals mehr Menschen in der Stadt als auf dem Land. 2030 sollen 60 % der Weltbevölkerung in Städten leben.

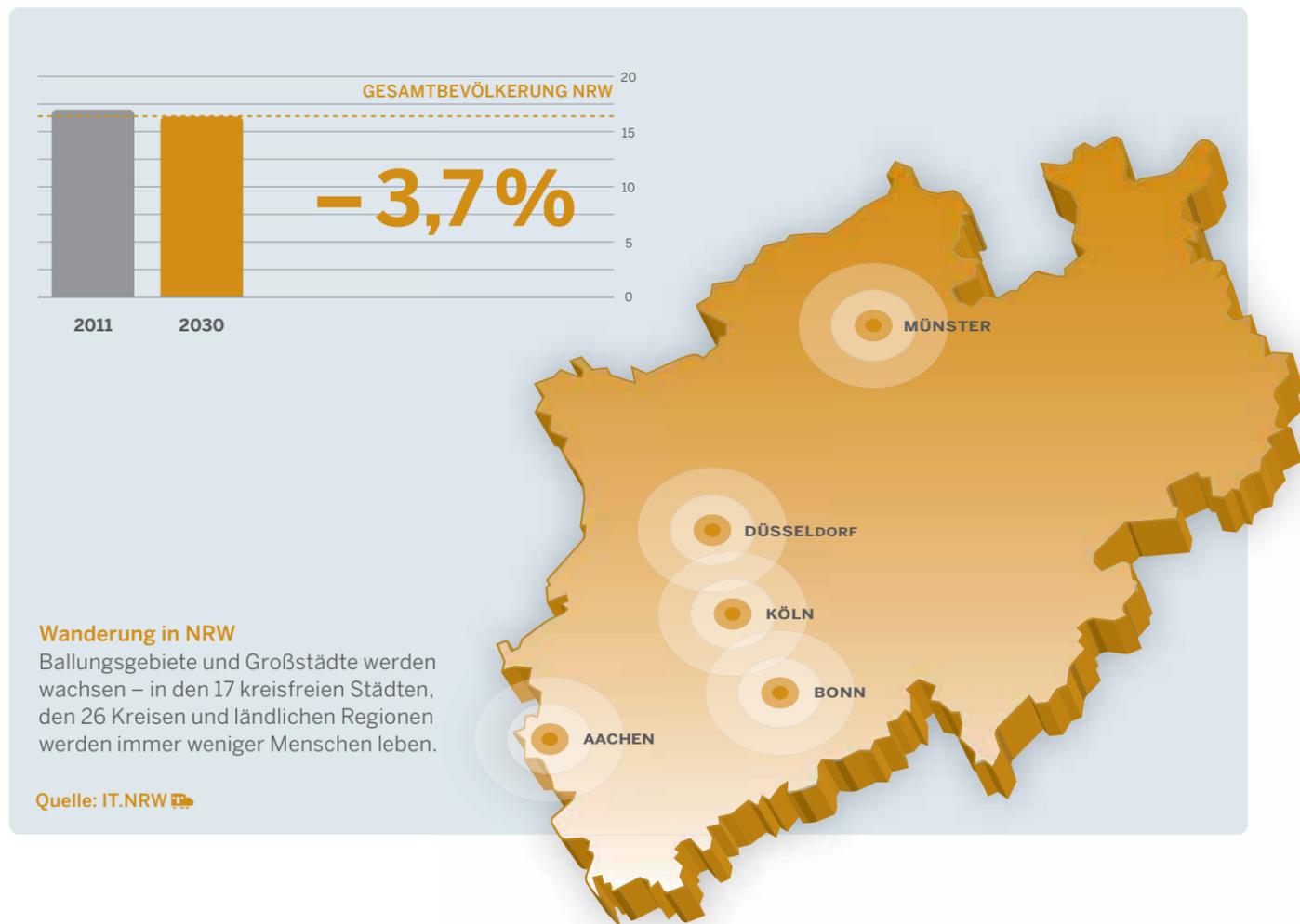
IMMER MEHR ALTE

Im Jahr 2030 wird voraussichtlich mehr als ein Drittel der gesamtdeutschen Bevölkerung über 60 Jahre alt sein.

Einfach, flexibel, nachhaltig

MOBILITÄT 2030

Eines ist klar: Der demografische Wandel hat massive Folgen für das Leben in unseren Städten und Regionen. Die Einwohnerzahlen sinken, gleichzeitig werden die Menschen immer älter. Hinzu kommen umfangreiche Wanderungsbewegungen. Auch die öffentlichen Mobilitätssysteme müssen sich dieser Entwicklung stellen. Prof. Dirk Vallée, Verkehrsexperte an der RWTH Aachen, entwirft für TransVer Szenarien, wie dies gelingen kann.



Wanderung in NRW

Ballungsgebiete und Großstädte werden wachsen – in den 17 kreisfreien Städten, den 26 Kreisen und ländlichen Regionen werden immer weniger Menschen leben.

Quelle: IT.NRW

Zunächst die Fakten: An Rhein und Ruhr leben – so eine Erhebung des Statistischen Landesamtes in NRW (IT.NRW) von Juni 2012 – im Jahr 2030 voraussichtlich rund 17 Millionen Menschen, immerhin 3,7 Prozent weniger als noch 2011. Die meisten von ihnen leben in Ballungsgebieten wie dem Ruhrgebiet und Großstädten wie Aachen, Münster, Bonn, Köln und Düsseldorf, während die übrigen Städte mit Abwanderung zu kämpfen haben. Auch die Altersstruktur verschiebt sich, Nordrhein-Westfalen wird älter: Lebten 2011 noch rund 3,5 Millionen unter 20-Jährige im Land – immerhin 19,5 Prozent, gemessen an der gesamten Einwohnerzahl – sind es 2030 nur noch 17,1 Prozent. Im Gegenzug gibt es mehr Menschen über 65 Jahre. Ihr Anteil wird von 20,3 Prozent der Bevölkerung in 2011 auf 26,9 Prozent im Jahr 2030 steigen. Was bedeutet das für den ÖPNV?

Szenario 1

Neue Ideen für die alternde Gesellschaft.

Rund 20 Prozent der Menschen in NRW sind heute schon 65 Jahre und älter. Im Jahr 2030 – so Berechnungen von IT.NRW – werden es 27,3 Prozent sein. Vor allem die Gruppe der 60- bis 75-Jährigen hat viel Freizeit und ist (noch) extrem mobil – allerdings überwiegend mit dem Auto. Sie gilt es mit einem attraktiven, flexiblen und sicheren Nahverkehrsangebot zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen. Die über 60-Jährigen sind viel unterwegs, gerne in der Gruppe. Sie wandern, fahren Rad – das birgt ein großes Potenzial für freizeitorientierte Mobilitätsangebote, die z. B. auf eine Kombination von ÖPNV und Rad setzen. „Es wird insgesamt mehr Freizeitverkehre geben“, bestätigt auch Prof. Vallée. Die über 75-Jähri-



gen, die zunehmend weniger Auto fahren und weniger mobil sind, werden verstärkt auf Mobilitätshilfen angewiesen sein, z. B. auf Mitfahrservices, Mitnehm- und Bringdienste. Nicht zuletzt spielt die Sicherheit eine große Rolle. Prof. Vallée: „Die Autoindustrie hat für ältere Menschen bereits eine Menge getan. Assistenzsysteme, Parklotsen und Navigationssysteme kommen der älteren Generation entgegen, weil sie nicht mehr so reaktionsschnell ist. Der ÖPNV ist noch nicht so weit. Beim Thema Barrierefreiheit wurde zwar mit Niederflurstraßenbahnen und abgesenkten Einstiegsmöglichkeiten viel getan. Allerdings sind die Informationssysteme schlecht – und zwar für Fahrgäste aller Altersstufen. Die Fahrpläne sind klein gedruckt, die Bedienung der Ticketautomaten ist schwer verständlich, und es gibt zu wenig Durchsagen. Ziel müsste es sein, Kunden über zwei Kanäle zu erreichen. Mehr Durchsagen und gut lesbare Fahrpläne wären schon ein großer Schritt in die richtige Richtung.“

Szenario 2

Mobilität einfacher machen.

Anfang 2012 meldete der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Rekordzahlen: 9,7 Milliarden Fahrgäste nutzten 2011 in Deutschland Bus und Bahn – so viele wie nie zuvor. Nach den Erhebungen für das erste Halbjahr 2012 ist die Tendenz weiter steigend. Dennoch ist der ÖPNV (noch) keine Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV), der derzeit einen Marktanteil von 85 Prozent hat. Will er weiter aufholen, muss er einfache Lösungen entwickeln. Prof. Vallée: „Die zentrale Frage ist doch: Wie kann es gelingen, Nicht-Autofahren so einfach zu machen wie Autofahren? Nötig ist ein Mobilitätsverbund, also >>

info

Den Auswirkungen des demografischen Wandels auf den ÖPNV widmet sich das Land Nordrhein-Westfalen derzeit intensiv: Die vom Land eingesetzte ÖPNV-Zukunftskommission stellt sich den Fragen nach der Angebotsgestaltung und Finanzierung eines langfristig stabilen Nahverkehrs. Das 18-köpfige Expertengremium besteht aus renommierten Vertreterinnen und Vertretern von Hochschulen, Zweckverbänden, Verkehrsunternehmen und -verbänden, Branchen- und Fahrgastverbänden, Gewerkschaften sowie dem Deutschen Städtetag, dem Deutschen Landkreistag und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund. Den Vorsitz haben Gisela Nacken, Dezernentin der Stadt Aachen für Planung und Umwelt, und Wolfgang Röken, ehemaliger Landtagsabgeordneter und langjähriger Verkehrsexperte. Erste Ergebnisse der Kommission werden Mitte 2013 erwartet. Zudem hat die Initiative Bahn NRW eine Studie in Auftrag gegeben, die die Auswirkungen des demografischen Wandels auf den ÖPNV in NRW detailliert analysiert und die Anfang 2013 erscheint.



>>>> ein Angebot für Bus und Bahn, Bike- und Carsharing aus einer Hand und mit einem Tarif. Man muss die Abrechnungen vereinfachen und zusammenführen. Hier müssen bei den einzelnen Anbietern auch schlicht Schwellenängste abgebaut werden. Neue Angebote werden von den Fahrgästen zwar zunächst nur zögerlich angenommen, doch langfristig werden sie durch genau diese neuen Angebote an den ÖPNV gebunden. Die Rheinbahn hat Anfang 2012 zusammen mit ihren Kooperationspartnern das Kombiticket ‚Mobil in Düsseldorf‘ vorgestellt (siehe auch Artikel „Alles auf eine Karte“, Seite 104). Dies ist zum Beispiel ein zukunftssträchtiges Konzept. Außerdem könnte der Trend zum Smartphone stärker genutzt werden: Via Smartphone könnte dann ganz leicht herausgefunden werden, wo es die nächste Mobilitätsgelegenheit gibt. Ich finde per App also nicht nur die Abfahrtszeiten für Bus und Bahn, sondern auch die nächste Fahrradverleihstation und den Mietwagen und kann beides gleichzeitig reservieren, buchen und bezahlen.“

Szenario 3 Flexible Lösungen für das Land.

Aufgrund der Wanderungsbewegungen vom Land in die Städte wird sich ein flächendeckendes Mobilitätsangebot auf dem Land nicht mehr aufrechterhalten lassen. „Zudem werden sich die Ziele ändern“, so Prof. Vallée. „Die Menschen wollen in das nächste Schulzentrum oder in die Krankenhäuser und nicht nur in den nächsten Hauptort. Hier können verstärkt flexible Bedienformen wie Bürger- oder Taxibusse eingesetzt werden, etwa als Zubringerverkehre zu den Hauptachsen (siehe auch Artikel „Erfolgsmodelle mit Zukunft“, Seite 22). Aber auch die Themen

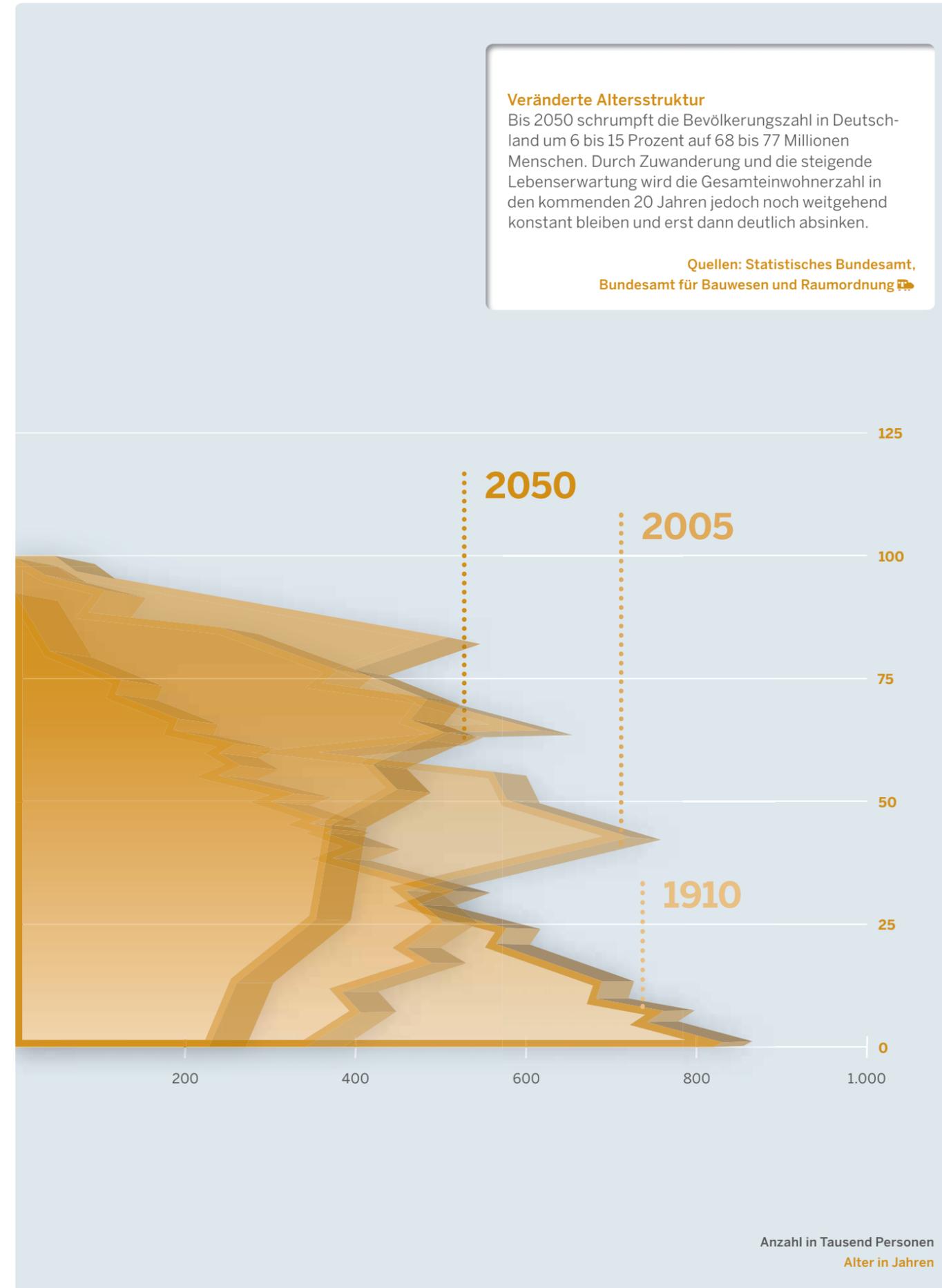
Carsharing, Mitfahrerservices, Mitnehm- und Mitbringdienste und Car2Go sind auf dem Land möglich. Dazu gehören auch Vermittlungen von Fahrgemeinschaften. Aber natürlich sind diese Konzepte aus Sicht der Wirtschaftlichkeit auf dem Land schwieriger umzusetzen.“

Szenario 4 Nachhaltigkeit für den Stadtverkehr.

Prof. Dirk Vallée: „Wir werden in der Stadt einen sehr leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verkehr brauchen. Hier stoßen wir aber auf einige Probleme. Etwa das Thema Umwelt: In bestimmten Umweltzonen dürfen zum Teil heute schon keine Autos mit gelber oder roter Plakette mehr fahren. Außerdem sind die Energieressourcen endlich. Da stellt sich die Frage, welche Autos in Zukunft unterwegs sind: Hybridautos, Elektroautos oder Autos mit Diesel- oder Benzinmotoren? Die Menschen werden in den Städten aber auch immer flexibler: ÖPNV, Pkw und Fahrrad – zunehmend auch Pedelecs – werden in Kombination genutzt.“

Szenario 5 Alternative Finanzierungsmodelle entwickeln.

Rund 90 Prozent aller Bus- und Bahnfahrten auf dem Land sind Ausbildungsverkehre. Mit ihnen kommen die Verkehrsunternehmen ihrer öffentlichen Daseinsvorsorge nach – und erhalten dafür Ausgleichsleistungen des Landes. In NRW ab 2012 eine Pauschale von 130 Millionen Euro jährlich, die zu mindestens 87,5 Prozent direkt in die Verkehrs->>





Fahrleistungen im Jahr 2010
 Die Menschen fahren nach wie vor Auto – 11.000 Kilometer im Jahr. Weit abgehängt ist der ÖPNV mit 2.000 Kilometern. Will er zum Auto aufschließen, braucht er Modelle, die Bus- und Bahnfahrten so einfach wie möglich machen.

>>>> unternehmen fließt. Damit sind die Schülerverkehre ein wichtiges Rückgrat für die Finanzierung des ÖPNV. Prof. Vallée: „Wenn jetzt deutlich weniger Schülerinnen und Schüler den ÖPNV nutzen, fehlt ganz klar das Geld. Dann stellt sich die Frage, was vom ÖPNV noch bleibt. Denn auch die Senioren, die heute noch mit dem ÖPNV unterwegs sind, werden in Zukunft zumindest zum Teil wegfallen. Sie werden zukünftig verstärkt das Auto nutzen, während heute noch viele Senioren mit dem ÖPNV unterwegs sind, weil sie keinen Führerschein besitzen. Es wäre wichtig, dass Bund, Land und Kommunen sich stärker zum ÖPNV bekennen. Die oft klammen Kommunen lassen die Bildung von Rücklagen bei ihren Verkehrsunternehmen oft nicht zu, sondern wollen die Haushalte konsolidieren. So kann man nicht für erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen oder Investitionen sparen, was aber dringend nötig ist.“ Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW) sieht in seiner Studie „Demo-

graphische Entwicklung und gesellschaftliche Trends – Konsequenzen für die Verkehrsnachfrage“ die Finanzierung des ÖPNV in NRW zudem durch sinkende Steuereinnahmen und steigende Kosten in der Alters- und Gesundheitsvorsorge gefährdet und stellt die Frage, ob künftig alternative Finanzierungsmodelle – z. B. Nutzer- vs. Steuerfinanzierung oder privatwirtschaftliche Lösungen – sinnvoll sein können. << KU

Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée ist Universitätsprofessor für das Fach **Stadtbauwesen und Stadtverkehr** an der Fakultät für Bauingenieurwesen der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (RWTH). Seine Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen **Ursachen, Wechselwirkungen und Folgen von Siedlung und Verkehr, Folgekosten von Siedlungsstrukturen, Wirkungen des demografischen Wandels sowie Konsequenzen des Klimawandels für Stadt und Verkehr.**

summary

Mobility 2030

Demographic changes are having massive consequences for life in our towns, cities and regions. The number of inhabitants is falling, while at the same time people are living longer and longer. Furthermore, extensive migration is also taking place. In North Rhine-Westphalia, for example, it is anticipated that there will be around 17 million inhabitants in 2030, which is 3.7 percent fewer than in 2011. The age structure is also shifting. North Rhine-Westphalia is becoming older: In 2011 around 3.5 million inhabitants of the state were under the age of 20—making up 19.5 percent of the entire population—with this figure falling to just 17.1 percent in 2030. In contrast, there are more people over the age of 65. Their share will rise from 20.3 percent of the population in 2011 to 26.9 percent in 2030. But what does this mean for local public transport? An ageing society needs local public transport that is attractive and safe. The 60+ generation is very active, so that more transport will be required for leisure activities. The over 75s, who drive less and are less mobile, will be increasingly reliant on mobility aids, e.g. ride sharing services, car pooling and delivery services.

In order to ensure that more people use bus and rail services, mobility also has to become easier: "What is required," according to Prof. Dirk Vallée, mobility expert at RWTH Aachen, "is a mobility network, i.e. offers for bus and rail, bike and car sharing from a single source and with one tariff. Billing has to be simplified and amalgamated." In the countryside, which is constantly struggling with falling population sizes and therefore also fewer passengers, flexible alternatives to conventional bus routes, for example citizens' or taxi buses, are what is required. In contrast, the towns and cities—which have already reached the limits of their transport capacities—require environmentally friendly and highly efficient solutions that make use of a combination of cars, local public transport and bicycles. Ultimately, local public transport has to give consideration to new financing models, since up to now it has been largely financed by so-called "student transport". As a result of falling pupil numbers, local public transport is faced with the threat of losing this financial backbone. Alternative financing concepts that have a future are what is required.

expertenessay



Ulrich Burmeister,
 Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
 und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

NAHMOBILITÄT ALS BASIS

Der demografische Wandel erfordert eine integrierte Stadt- und Mobilitätspolitik, die persönliche Lebensstile und unterschiedliche Reaktionsmuster berücksichtigen muss.

„Wir werden weniger, älter und bunter.“ Das klingt eindeutig, als es ist. Denn Stagnation und Prosperität, Schrumpfen und Wachsen finden gleichzeitig statt und liegen räumlich gesehen häufig dicht beieinander. Die Bedingungen in den Quartieren stehen deshalb auch im Mittelpunkt der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung. Hier entscheiden sich Fragen der Lebensqualität, hier sind Identifikation und soziale Sicherheit verankert. Auch die Verkehrswende nimmt ihren Ausgang im Quartier. Die Verkehrsmittelwahl findet immer vor der eigenen Haustür statt.

Die empirischen Befunde sind uneinheitlich. Biografien und persönliche Lebensstile werden individueller, sodass auch der demografische Wandel nicht zu einheitlichen Reaktionsmustern führt. Jugendliche werden immer mobiler, gleichzeitig zeigen Umfragen, dass sie – besonders Jugendliche mit einem niedrigen Sozialstatus – eine ausgeprägte Nahraumorientierung haben. Immer mehr ältere Menschen gehen mit Führerschein und Auto in den Ruhestand, betonen aber, dass eine gute Nahversorgung und fußläufige Erreichbarkeit von Grünbereichen wichtige Faktoren bei der Wahl des Wohnstandorts sind. Bei insgesamt schrumpfender Wohnbevölkerung und drohenden Leerständen gibt es dennoch einen vielfältigen Neubaubedarf, um den besonderen Anforderungen und Wünschen an Wohnstandort, Barrierefreiheit und Versorgungssicherheit nachzukommen.

Verkehrsplaner haben in der Vergangenheit Fragen der Nahmobilität, des zu-Fuß-Gehens und Radfahrens gegenüber den Anforderungen des motorisierten Verkehrs häufig vernachlässigt. Zu Unrecht, denn eine

lebenswerte und erlebnisreiche Stadt war und ist auch immer die Stadt der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie des Radverkehrs. Viele Kommunen haben dieses Defizit bereits erkannt. Mit ihrem Aktionsplan Nahmobilität will auch die Landesregierung hier zukünftig gegensteuern.

Demografischer Wandel bedeutet auch, dass die Auslastung von Infrastrukturen – insbesondere im ländlichen Raum – teilweise dramatisch zurückgehen wird. Mit der Folge, dass die spezifischen Kosten für die verbleibenden Bildungs- und Sozialeinrichtungen, Bahnen und Busse oder Straßen- und Abwassersysteme erheblich steigen können. Gleichzeitig gibt es aber einen Ergänzungs- und Ausbaubedarf in Wachstumsregionen.

Egal ob Rückbau, Umbau oder Neubau: Die Herausforderungen des demografischen Wandels bestehen darin, mit knappen öffentlichen Mitteln das Richtige zu tun. Dabei liegt die Latte der Anforderungen hoch. Jede Maßnahme muss einen Beitrag zu mehr Lebensqualität, mehr Wirtschaftlichkeit und mehr Baukultur in unseren Städten leisten. Die Erfahrungen der Praxis zeigen, dass eine integrierte und kooperative Stadt- und Verkehrsplanung helfen kann, diese anspruchsvollen Ziele zu erreichen. <<

Ulrich Burmeister ist Gruppenleiter für nachhaltige, klimagerechte Stadt-, Flächen- und Regionalentwicklung im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW.



Bürgerbus & Co.

ERFOLGSMODELLE MIT ZUKUNFT

Ehrenamtlicher Einsatz

Etwa 2.000 Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer setzen sich für die Mobilität ihrer Mitbürger und den öffentlichen Nahverkehr in vielen ländlichen Regionen Nordrhein-Westfalens ein.

Die Zukunft des ÖPNV im ländlichen Raum ist nicht nur auf verkehrspolitischen Kongressen und Fachveranstaltungen ein Dauerthema. Sinkende Schülerzahlen und die zunehmende Alterung der Gesellschaft werfen die Frage auf, wie sich in den dünn besiedelten ländlichen Regionen ein wirtschaftliches Nahverkehrsangebot aufrechterhalten lässt. Alternative Bedienformen gewinnen vor diesem Hintergrund zunehmend an Bedeutung. In Nordrhein-Westfalen hat sich insbesondere der Bürgerbus zu einem Erfolgsmodell entwickelt. Er fährt überall dort, wo ein regulärer Linienverkehr nicht mehr wirtschaftlich ist.



Lücken im örtlichen ÖPNV schließen

Morgens um 8 Uhr in Ochtrup. Pünktlich trifft Heinrich Möllers auf dem Betriebshof des örtlichen Verkehrsunternehmens ein, um den dort abgestellten Bürgerbus zu übernehmen. Schließlich beginnt in einer halben Stunde seine Schicht und es gibt vorher noch einiges zu erledigen. Gewissenhaft prüft er sämtliche Funktionen des Fahrzeugs, eines fabrikneuen Mercedes-Benz Sprinters, der für den Bürgerbuseinsatz mit automatischer Einstiegstür und elektrischer Trittsstufe ausgestattet wurde, und notiert den Kilometerstand im Fahrtenbuch. „Die Sicherheit geht vor“, sagt er, setzt sich hinter das Steuer und macht sich auf den Weg zum Ochtruper Marktplatz, der ersten Haltestelle an diesem Morgen.

Heinrich Möllers ist einer von 25 ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern, die seit dem 15. November 2010 den Betrieb des Bürgerbusses in Ochtrup ermöglichen. Und er ist einer der Ersten, die sich im Vorfeld in dem eigens gegründeten Bürgerbusverein für das Projekt stark gemacht haben. Warum? „Das hat mehrere Gründe“, erklärt der 78-jährige ehemalige Eisenbahner, der nach seinem Eintritt in den Ruhestand über Jahre einen Schulbus gesteuert hat. „Ich habe die Erfahrung, die Zeit und bin noch fit. Zudem fahre ich gerne Auto und wollte etwas für andere tun, mich für die Gemeinschaft engagieren.“

„Wir wollten eine Lücke im örtlichen ÖPNV-System schließen und die Mobilität gerade für ältere Menschen oder Mütter mit kleinen Kindern verbessern, die nicht selbst fahren können und auf andere angewiesen sind.“

Abgesehen vom ehrenamtlichen Engagement, steht natürlich der Mobilitätsaspekt an erster Stelle. „Wir wollten eine Lücke im örtlichen ÖPNV-System schließen und die Mobilität gerade für ältere Menschen oder Mütter mit kleinen Kindern verbessern, die nicht selbst fahren können und auf andere angewiesen sind“, sagt Gisela Fremann, die erste Vorsitzende des Bürgerbus Ochtrup e.V., die das Projekt maßgeblich auf den Weg gebracht hat. Gab es bislang lediglich eine Nord-Süd- und eine Ost-West-Verbindung, die von den Verkehrsunternehmen Veelker und Westfalen Bus abgedeckt wurden, blieben die Wohngebiete dazwischen unversorgt. Der Bedarf war also vorhanden und die Idee, eine Bürgerbusinitiative zu starten, schnell geboren.

Wie in Ochtrup gibt es nahezu überall in ländlichen Regionen Versorgungslücken im öffentlichen Verkehrsangebot. Die Problematik sowie die Hintergründe sind bekannt. Erst kürzlich hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) vor einer zunehmend unterschiedlichen Nachfrageentwicklung des ÖPNV in Deutschland gewarnt. Während immer mehr Menschen in den Ballungsräumen und Großstädten auf Bus und Bahn zurückgreifen, gehen die Fahrgastzahlen in ländlichen Regionen und Kleinstädten zurück. Als Grund nennt der VDV vor allem den demografischen Wandel und die

dadurch bedingten rückläufigen Schülerzahlen. Das belegen auch die Erhebungen des Statistischen Landesamtes. Danach nimmt die Zahl der Schüler in Nordrhein-Westfalen bis 2019 um 15,8 Prozent ab. In einzelnen Regionen wie dem Kreis Coesfeld sogar um 27,8 Prozent, im Kreis Höxter um 27,5 Prozent oder im Kreis Heinsberg um 25,1 Prozent. Dabei sind es gerade die Schüler, die in ländlich geprägten Regionen die größte Kundengruppe bilden und so die Leistungsfähigkeit des Nahverkehrs in der Fläche stützen.

Bürger fahren für Bürger

Um auch in Zukunft einen möglichst flächendeckenden ÖPNV anbieten zu können, sind daher Alternativen gefordert, die sich vor allem durch Effizienz und Kundennähe auszeichnen. Der Bürgerbus ist eine davon und inzwischen ein reguläres ÖPNV-Angebot, das nach festgelegten Fahrplänen verkehrt und festgelegte Haltestellen bedient. Die Idee stammt aus England und den Niederlanden, wo sich gegen Ende der 1970er-Jahre eine alternative Bedienungsform entwickelt hatte, die auf ehrenamtlichem Engagement basiert. Das erste Bürgerbusprojekt in Nordrhein-Westfalen startete 1985 im münsterländischen Heek. „Bürger fahren für Bürger“ lautete die Idee, die sich bis heute zu einem Erfolgsmodell entwickelt hat – mit Vorbildfunktion für andere Bundesländer. Von bundesweit >>

Heinrich Möllers ist einer von 25 Fahrerinnen und Fahrern, die seit November 2010 den Betrieb des Bürgerbusses Ochtrup ermöglichen.

Der Bürgerbus in Ochtrup ist fast immer bis auf den letzten Platz besetzt. Die Nachfrage steigt kontinuierlich.

Immer mehr Menschen, auch Kinder und Jugendliche, entdecken den Bürgerbus als preiswerte Mobilitätsalternative.

info

Taxi- ...

Der sogenannte TaxiBus zählt ebenfalls zu den alternativen Bedienformen im öffentlichen Nahverkehr. Er kommt dort zum Einsatz, wo ein regelmäßiger Linienverkehr unwirtschaftlich ist – auf wenig oder unregelmäßig genutzten Linien und zu nachfrageschwachen Zeiten. Ein Klein- oder TaxiBus fährt, ähnlich wie der herkömmliche Linienbus, nach einem festgelegten Fahrplan auf einer definierten Strecke – allerdings nur, wenn der Fahrgast seinen Fahrtwunsch zuvor rechtzeitig angemeldet hat. Auf diese Weise werden Leerfahrten vermieden. Im Rhein-Sieg-Kreis zum Beispiel wurde der TaxiBus im Dezember 2009 zunächst linksrheinisch und ein Jahr später auch rechtsrheinisch eingeführt. Die Bilanz bis Mitte Mai 2012 fiel durchweg positiv aus. Mittlerweile gibt es 29 TaxiBus-Linien im Kreisgebiet, die insgesamt über 104.000 Fahrgäste befördert haben. Allein im linksrheinischen Gebiet stieg die Fahrgastzahl gegenüber dem Jahr 2010 um rund 16 Prozent.

... und MultiBus

Was 2001 als Projekt im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung initiierten Forschungsvorhabens „Personennahverkehr für die Region“ in einzelnen Gemeinden des Kreises Heinsberg begann, hat sich mittlerweile zu einem konstanten Ergänzungsangebot des ÖPNV entwickelt: Der MultiBus verkehrt heute im gesamten Kreisgebiet und wird rege nachgefragt. 85.880 Fahrgäste nutzten den MultiBus 2010. Zum Vergleich: 2009 waren es noch 49.900. Die Kleinbusse fahren nur bei Bedarf innerhalb eines vorgegebenen Zeitrahmens. Der Fahrtwunsch muss spätestens eine Stunde vor der Abfahrt angemeldet werden. Einen festen Fahrplan oder Fahrweg gibt es nicht, sodass der MultiBus einer Tür-zu-Tür-Bedienung zumindest ähnelt. Jedenfalls wurden in bestimmten Bereichen zusätzliche Haltestellen eingerichtet, um eine haustürnahe Bedienung ermöglichen zu können.



Die Bürgerbus-
idee ist ein Erfolgs-
modell mit Vorbild-
funktion für andere
Bundesländer.

>>>> rund 170 Bürgerbusvereinen finden sich allein 107 in NRW – Tendenz steigend. Erst Mitte Mai 2012 konnte Franz Heckens, Vorsitzender des Verbandes Pro Bürgerbus NRW e.V., der sich seit 1999 um die Belange der Vereine kümmert, den Start der jüngsten Bürgerbusinitiativen in Herdecke und in Lüdinghausen verkünden. „Viele weitere befinden sich darüber hinaus noch in der Vorbereitungsphase“, so Franz Heckens. Das Angebot wird besonders häufig von älteren Menschen genutzt, die auf den Nahverkehr angewiesen sind. „Für sie ist der Bürgerbus nicht nur ein Verkehrsmittel, sondern auch ein Treff- und Kommunikationspunkt. Man kennt die Fahrer oder die anderen Fahrgäste und nutzt die Fahrt, um Neuigkeiten auszutauschen“, meint Franz Heckens. Aber auch jüngere Menschen entdecken den Bürgerbus zunehmend. Nicht zuletzt die steigenden Benzinpreise sorgen für ein Umdenken.

Ortswechsel. Es ist 18 Uhr. Heinrich Möllers ist für heute mit seiner Schicht fertig. Wenn es nach ihm geht, wird er noch viele Jahre Bürgerbus in Ochtrup fahren. Die Gesundheitsprüfung hat er jedenfalls bereits bestanden. „Ich mag den Kontakt zu den Fahrgästen und das Gefühl, etwas Sinnvolles zu tun. Die Menschen freuen sich, mich zu sehen. Denn Zeit für einen kleinen Plausch habe ich immer. Der Bürgerbus ist halt mehr als ein Transportmittel.“ << TW

info

Pionierleistung aus NRW

Nordrhein-Westfalen hat für den Bürgerbus die Pionierleistung erbracht und ein erfolgreiches Organisations- und Finanzierungsmodell entwickelt. Die Landesregierung begleitet die Einführung des Bürgerbusses von Anfang an und hat die ersten Projekte im Rahmen der Erprobungsphase bis 1993 voll finanziert. Mittlerweile wird das Konzept von drei Säulen getragen:

1. dem Bürgerbusverein, in dem sich die Bürgerinnen und Bürger zusammenschließen und den Betrieb organisieren,
2. dem betreuenden Verkehrsunternehmen, das als Konzessionsinhaber der Bürgerbuslinie und auch als Fahrzeugeigentümer auftritt,
3. der Gemeinde, die sich bereit erklären muss, das Betriebsdefizit zu übernehmen.

Das Land fördert die Erstanschaffung eines Fahrzeugs mit einem Festbetrag in Höhe von 40.000 Euro und die der Folgefahrzeuge mit 35.000 Euro. Zusätzlich erhalten die Vereine jährlich eine Organisationspauschale in Höhe von 5.000 Euro.

www.pro-buergerbus-nrw.de

summary

Citizens' Bus and Co.: Successful Models with a Future

The future of local public transport in rural areas is a permanent topic not only at transport policy congresses. Falling pupil numbers and the ageing society are raising the question of how to maintain an economical range of local transport services in the sparsely populated rural areas. Here, alternative forms of service are becoming increasingly important. In North Rhine-Westphalia, the citizens' bus in particular has developed into a model of success. Over 100 citizens' bus associations provide a

range of voluntary mobility services for the public where a standard bus route is no longer economical. Other alternative forms of service are the so-called taxi-bus or the multi-bus, which are organised by a transport company: Here, small buses travel along a defined route according to a defined timetable, similar to conventional buses—but only when required, i.e. when the passenger has notified the company in advance that a bus is needed.

expertenessay



Carolin Schäfer-Sparenberg,
Wuppertal Institut

ABSEITS KONVENTIONELLER LINIEN

Eine starke Fixierung auf das Auto und Abwanderungstendenzen in die Städte: Der Nahverkehr hat es im ländlichen Raum schwer. Mit attraktiven, flexiblen Angeboten ist jedoch auch hier Mobilität ohne Auto möglich.

Die Mobilität im ländlichen Raum ist geprägt von einer deutlich höheren Fixierung auf das Auto als im städtischen Raum. So liegt der Modal-Split-Anteil des motorisierten Individualverkehrs nach der „Studie Mobilität in Deutschland“ (MiD) 2008 in Kernstädten bei durchschnittlich 49 Prozent, wohingegen im ländlichen Raum 62 Prozent aller Wege individuell motorisiert zurückgelegt werden. Gleichzeitig sind die Voraussetzungen für ein attraktives ÖPNV-Angebot – insbesondere in Form des konventionellen Linienverkehrs – deutlich schwieriger. Wesentliche Ursachen sind die allgemeine demografische Entwicklung und der Verlust von Arbeitsplätzen in diesen Regionen, wodurch gerade die jüngere erwerbstätige Bevölkerung in die Verdichtungsräume abwandert und sich insgesamt die Altersstruktur in diesen Gebieten verschiebt. Als Folge dieser Entwicklung nimmt die Siedlungsdichte in ländlichen Räumen weiter ab, die Versorgungsstrukturen dünnen aus und die Verkehrsbeziehungen entwickeln sich zunehmend disperser. Die Verkehrsnachfrage zu bündeln und ein wirtschaftlich vertretbares und gleichzeitig auf die Kundenwünsche abgestimmtes ÖPNV-Angebot anzubieten, wird immer schwieriger.

Im Rahmen des Projektes „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“, gefördert von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt und der Volkswagen Konzernforschung, wurden Lösungen abseits des konventionellen Linienbetriebs recherchiert und aufbereitet, die flexibler auf die Kundenbedürfnisse abgestimmt sind und gleichzeitig auch zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten durchgeführt werden können. Diese Beispiele gehen über Angebote des öffentlichen Verkehrs hinaus und umfassen zum einen Mobilitätsdienstleistungen, die den Menschen zu Produkten bzw. Diensten bringen, und zum anderen mobile Dienstleistungen, die Produkte und Dienste direkt zu den Menschen bringen.

So gibt es seit über 20 Jahren in Deutschland Erfahrungen mit flexiblen Bedienungsformen im ÖPNV. Die Angebotsformen variieren dabei hinsichtlich der räumlichen und zeitlichen Flexibilisierung. Während der Taxi-Bus Euskirchen dem konventionellen Linienbetrieb noch sehr ähnelt, d.h. liniengebunden von Haltestelle zu Haltestelle nach einem festen Fahrplan fährt, jedoch nur bei Bedarf, sprich vorheriger telefonischer Anmeldung, ist der MultiBus im Kreis Heinsberg räumlich und zeitlich flexibler. Der MultiBus verkehrt ohne Fahrplan, der Fahrgast meldet seinen Fahrtwunsch in der Dispositionszentrale spätestens 60 Minuten vor Abfahrt telefonisch an und daraufhin werden ihm die voraussichtliche Einstiegs- und Ausstiegszeit mitgeteilt. Der Einstieg erfolgt an der Haltestelle, der Ausstieg ist quasi auch direkt vor der Haustür möglich. Die Bei-

spiele des RufBus Angermünde bzw. des AnrufBus Ostholstein zeigen, dass Zu- und Abwege zu Haltestellen komplett entfallen können und auch eine Abfahrt direkt von der Haustür möglich ist. Den Angebotsformen im Flächenbetrieb ist gemeinsam, dass sie einen hohen Servicekomfort aufweisen – ähnlich zu dem eines Taxis – zu meist deutlich günstigeren Fahrpreisen (regulärer ÖPNV-Tarif sowie teilweise zusätzlich eines Komfortzuschlags). Der wesentliche Unterschied zum Taxi besteht neben den Fahrtkosten darin, dass sich die Fahrtzeiten gegenüber dem Taxi (und dem Linienbetrieb) aufgrund von Fahrtwunschbündelungen verlängern können. Während das Taxi den direkten Weg von A nach B fährt, sind bei flexiblen Bedienungsformen im Flächenbetrieb auch Umwege über C und D möglich.

Während bei den flexiblen Bedienungsformen die Bevölkerung ins nächste Versorgungszentrum gefahren wird, um dort Einkäufe, Arztbesuche oder sonstige Angelegenheiten zu erledigen, dreht sich dieses Prinzip bei den mobilen Dienstleistungen um. So gewinnen beispielsweise mobile Verkaufsstellen im ländlichen Raum kontinuierlich an Bedeutung. Nach einem festen Tourenplan ist der rollende Supermarkt in Regionen unterwegs, in denen die Versorgung für nicht automobile Menschen eingeschränkt ist. Nach gleichem Prinzip funktioniert die mobile Zweigstelle der Sparkasse Euskirchen, die nach einem festen Fahrplan Ortschaften in dünn besiedelten Regionen des Kreises anfährt und somit die Grundversorgung mit Bankdienstleistungen der dort lebenden Menschen ermöglicht. Andere mobile Praxisbeispiele umfassen medizinische Dienste, Bibliotheken bis hin zu Kinos u. v. m.

Insgesamt zeigen sich Wege auf, wie in ländlichen Räumen ein Mobilitätsangebot und mobile Dienstleistungen bereitgestellt werden können, durch die der dort lebenden Bevölkerung ein Zugang zu kulturellen und sportlichen Angeboten, Verwaltungseinrichtungen, Leistungen der Versorgung und des Bildungswesens sowie zur sozialen und technischen Infrastruktur ermöglicht wird – ohne auf das eigene Auto angewiesen zu sein. <<

www.wupperinst.org
www.verkehrsplanung.tu-berlin.de

Carolin Schäfer-Sparenberg ist Projektleiterin der Forschungsgruppe 2 Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.



WERNER PAULUSSEN

studierte einige Semester Kommunikationsdesign und danach Industriedesign, was er mit dem Diplom abschloss. Nach seinem Studium war er zunächst maßgeblich an der Entwicklung von Mähreschern, Fahrradschlössern, Elektronik- und Haushaltsgeräten beteiligt. Seit 1994 betreute er den Bereich Transportation Design mit dem Schwerpunkt Straßenbahnen für Siemens und war hier weltweit für mehr als 50 Projekte als verantwortlicher Designer tätig. Daneben arbeitet er für diverse andere Hersteller, unter anderem Stadler und Vossloh Kiepe.

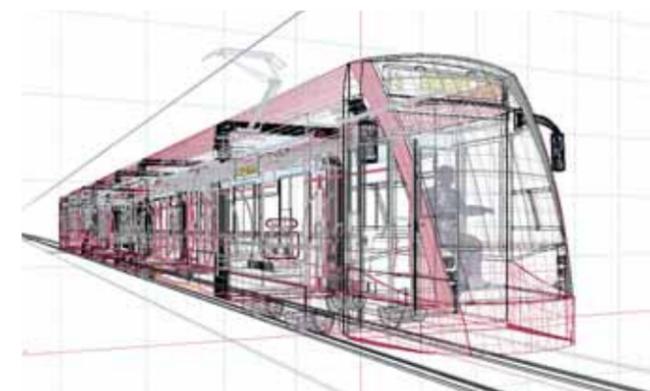
Lösungen im Sinne der Fahrgäste

FAHRZEUGDESIGN FÜR HEUTE UND MORGEN

Der demografische Wandel verändert das Mobilitätsverhalten der Menschen und stellt damit auch neue Anforderungen an Gestaltung und Ausstattung von Bussen und Bahnen. Im Interview verrät Werner Paulussen, Inhaber des Düsseldorfer Unternehmens Paulussen Design, vor welchen Herausforderungen die Branche steht und wie der ÖPNV von gutem Design profitiert.

// Herr Paulussen, wie muss ein Fahrzeug aussehen, das die Menschen für den ÖPNV begeistert?

>> **Werner Paulussen:** Ein Patentrezept gibt es dafür sicherlich nicht. Das Design muss immer zu den Bedingungen vor Ort und den Menschen selbst passen. Ich entwerfe Fahrzeuge, die in unterschiedlichsten Ländern der Welt unterwegs sind, von Australien über die Türkei bis hin zu Griechenland und Norwegen. Hier sind keine Standards gefragt, sondern die Berücksichtigung kultureller Gegebenheiten. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Variotram-Niederflurstraßenbahn, die ich für das norwegische Bergen entworfen habe – eine wunderschöne, pittoreske Stadt. Bei diesem Auftrag war schnell klar, dass ein elegantes Design her muss, das sich wie selbstverständlich in die Stadt einfügt. Ich habe mich mit der Kultur der Norweger befasst und Anregungen in den Formen der Wikingerboote gefunden, was von der Bevölkerung sehr gut angenommen wurde. Und das, obwohl das Projekt wie Stuttgart 21 im Vorfeld extrem umstritten war und es auch hier Demonstrationen gab. Das zeigt, wie wichtig Design in Zeiten zunehmender Bürgerbeteiligung für den Erfolg neuer Vorhaben im ÖPNV sein kann. Diese Variotram wurde wie auch der Siemens Combino für Bern 2011 mit dem Designpreis red dot winner ausgezeichnet.



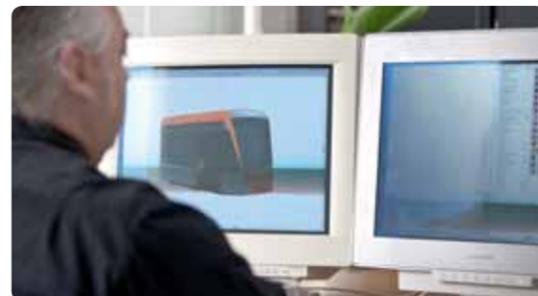
// Wie wandelt sich Ihrer Meinung nach der Stellenwert des ÖPNV und welche Rolle spielt das Fahrzeugdesign dabei?

>> **Werner Paulussen:** Der ÖPNV wird durch die demografische Entwicklung, aber auch durch den Wertewandel, die veränderten Mobilitätsgewohnheiten und die Kosten des Individualverkehrs immer wichtiger. Hier spielt das Design eine große Rolle. Beim Autokauf sucht man sich das Modell aus, das einem gefällt. Im Gegensatz dazu hat der Fahrgast keine Wahl. Er muss das nutzen, was ihm vorgesetzt wird. Darum hat man als Designer öffentlicher Verkehrsmittel eine wesentlich größere Verantwortung, aber eben auch die Chance, durch ansprechende Fahrzeuge mit zur Attraktivität von Bus und Bahn beizutragen und nachfolgende Generationen für den ÖPNV zu gewinnen.

// Ein attraktives Design ist das eine, aber wie sieht es mit der Funktionalität aus?

>> **Werner Paulussen:** Für mich geht das Hand in Hand. Entscheidend ist für mich letztlich die Frage, was das Produkt ausdrücken soll. Dabei steht die perfekte Funktion im Vordergrund, nicht ornamentale Verliebtheiten. Hier gibt es viele Punkte, in denen man Fahrzeuge >>





info

Von Düsseldorf in die Welt: ausgewählte Designs

Sky Train für den Flughafen Düsseldorf

Für Siemens entwarf Paulussen den Sky Train des Düsseldorfer Flughafens. Prägnantes Gestaltungsmerkmal des Entwurfs war ein elegantes, großzügig geschwungenes Band, das sich um das Fahrzeug zieht. Die Gestaltung des Fahrzeugs vermittelt dem Betrachter das Gefühl von Geschwindigkeit, Leichtigkeit und Sicherheit.

Fahrerarbeitsplatz für Fahrzeuge der KVB (Köln) und Bursa (Türkei)

Neue Fahrzeugkonzepte erforderten ein Pult, das als autarke Einheit in ein beliebiges Fahrzeug eingestellt werden kann. Für Siemens entwickelte Paulussen ein Pult, das einen großen Kreisbogen um den Fahrer bildet. Er befindet sich im Mittelpunkt seines Arbeitsplatzes. Die Abdeckung im Vorderbereich ist ästhetisches Element, Sonnenschutz und Griff zum Abstützen bei stärkerem Bremsen.

Variotram-Niederflurstraßenbahn für Bergen

Für den Entwurf einer Variotram-Niederflurstraßenbahn für Stadler erhielt Paulussen 2011 den red dot award. Er basiert auf der Kultur und Historie der Einwohner von Bergen. In der Gestaltung schwingt die Eleganz der Wikingerboote mit, die Bahn wirkt agil und wendig. Ihr Interieur ist an die extremen norwegischen Lichtverhältnisse mit langen dunklen Wintermonaten angepasst.

CI-CO – Check-in-/Check-out-Stele für den Bahnsteig

Für das Unternehmen Systemtechnik hat Paulussen eine Stele zum Ein- und Auschecken am Bahnsteig entwickelt, die extrem vandalismussicher ist. Ihre dreieckige Grundform bietet maximale Stabilität bei Angriffen und wirkt gleichzeitig ein ästhetisch und hochwertig. Die Stele wird seit Sommer 2012 in Heilbronn und Schwäbisch Hall eingesetzt.

Haltegriff

Für die Kölner Verkehrs-Betriebe entwickelte Paulussen einen Haltegriff, der Verletzungen des Handgelenks vermeidet. Der von den Fahrgästen als „Elefantenohr“ bezeichnete Griff besteht aus einer elliptischen Scheibe mit drei Griffbereichen, die so angeordnet sind, dass sich die Hände nicht berühren.

www.paulussen.com

Am Anfang der Entwicklung steht stets die gründliche Analyse und die Bauraumuntersuchung. Dann folgen Entwurfsskizzen – hier auf dem iPad.

Beim Design von Fahrplätzen achtet der Designer neben der ästhetischen Form auf Ergonomie und Beinfreiheit.

summary

Vehicle Design for today and tomorrow

Paulussen Design from Düsseldorf has made a name for itself with innovative vehicle design for local public transport. Owner Werner Paulussen consistently bases his designs on the requirements of passengers, adapting them to specific cultural characteristics. He sees good design as an opportunity to contribute to the attractiveness of buses and rail vehicles and take into account the increasing importance of local public transport as a result of demographic changes. With durable materials, ergonomic optimisations and new safety solutions, it is his aim to provide higher quality for passengers.



>>>> optimieren kann, etwa in puncto Ergonomie. Bereits unser erster Fahrersitz wurde auf Grundlage der Erfahrungen mit Rollstuhlentwicklungen für Meyra ergonomisch optimiert und weist bei der Raumnutzung Lösungen auf, die z.B. Fluggesellschaften jetzt erst auch so aufnehmen.

// Das Thema Klimaschutz gewinnt immer stärker an Bedeutung. Busse und Bahnen punkten hier mit klaren Umweltvorteilen. Wie kann intelligentes Fahrzeugdesign das unterstützen?

>> Werner Paulussen: Zum einen, indem auf langlebige Materialien und Ausstattungselemente gesetzt wird, die möglichst vandalismussicher sind. Zum anderen sollte intelligentes Design immer im Blick haben, ob eventuell Bauteile reduziert werden können, was ja nicht nur Kosten einspart, sondern auch Ressourcen.

// Künftig werden mehr und mehr ältere Fahrgäste unterwegs sein, die erfahrungsgemäß ein besonderes Sicherheitsbedürfnis haben. Wie können Sie als Fahrzeugentwickler dem entgegenkommen?

>> Werner Paulussen: Sicherheit ist generell ein wichtiger Anspruch von mir, schließlich zählt nicht nur die schöne Fassade, sondern auch das, was dahinter ist. So gestalte ich Fahrzeuge stets so, dass die Bughaube weit nach unten reicht, was die Verletzungsgefahr bei Unfällen verringert. Aber auch im Innern des Fahrzeugs gibt es viele Möglichkeiten, zur Sicherheit der Fahrgäste beizutragen – etwa bei einem Notfall. Hier habe ich für Vossloh Kiepe ein spezielles „Passagier Sicherheits System“ entwickelt. Es vereint Notbremse, Tür-Notentriegelung und

Notsprechstelle an einer Position im Fahrzeug, sodass der Fahrgast die Geräte im Notfall schnell findet und richtig reagieren kann. Dieses Konzept hat die Entwicklungen der Mitbewerber positiv beeinflusst und bringt somit mehr Sicherheit für alle Fahrgäste.

// Der Kostendruck im ÖPNV steigt kontinuierlich. Wird es künftig immer mehr ein Spagat, Design und Effizienz zusammenzubringen?

>> Werner Paulussen: Als Designer steht man immer zwischen dem Hersteller mit seinen Wünschen nach kostengünstiger, reibungsloser Herstellung, dem Betreiber mit seinen Wünschen nach Image, Effizienz, Wartungsfreundlichkeit, Praktikabilität, Sicherheit und Bequemlichkeit für seinen Fahrer und dem Fahrgast, der ja, wie bereits gesagt, keine Wahl hat und sich mit dem zufriedengeben muss, was der Betreiber ihm zur Verfügung stellt. Als Designer sehe ich mich hier in der Rolle desjenigen, der die Position des Benutzers einbringt, die Interessen aller Beteiligten harmonisiert und versucht, gemeinsam mehr Qualität zu erreichen.

// Was würde Ihnen helfen, diese Rolle in Zukunft noch besser wahrzunehmen?

>> Werner Paulussen: Nach den zahlreichen Projekten und Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit Herstellern würde ich gerne näher am Kunden arbeiten, also direkt Fahrzeugdesign für die Verkehrsbetriebe als Vorgabe für die Hersteller entwickeln. Das würde die ästhetische Qualität der Fahrzeuge steigern. Auch ist die Anpassung an ein urbanes Umfeld durch die intensivere Zusammenarbeit mit dem Verkehrsbetrieb und der Stadt so noch besser möglich. << MS

Wuppertaler Schwebbahnen mit Düsseldorfer Technologien –
Vossloh Kiepe baut Ausrüstungen für Elektrobusse und Straßenbahnen

SYSTEME FÜR DIE eMOBILITÄT

Neue Schwebbahn

Als Gesamtunternehmer erhielt Vossloh Kiepe im November vergangenen Jahres den Zuschlag für 31 neue Fahrzeuge der Wuppertaler Schwebbahn. Diese werden bis 2015 entwickelt, gebaut und ausgeliefert.



Deutschland ruft die Energiewende aus und fördert elektrische Mobilität. EU-weit werden im Stadtverkehr bereits seit einigen Jahren Pilotprojekte mit Straßenbahnen, Trolley-, Elektro- und Hybridbussen initiiert. Das dafür notwendige Know-how findet sich in NRW, genauer gesagt in Düsseldorf: Vossloh Kiepe hat das Wissen um zukunftsweisende Antriebstechnologien für den elektrifizierten öffentlichen Nahverkehr seit Jahrzehnten weiterentwickelt – und in vielen Städten der Welt erfolgreich umgesetzt.

Auf dem Betriebsgelände am Kiepe-Platz in Düsseldorf-Reisholz tönt pünktlich um 12 Uhr das Signal zur Mittagspause. Über 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wünschen sich „Mahlzeit“, essen gemeinsam in kleinen Gruppen und kehren nach einer halben Stunde an ihre Arbeitsplätze zurück. Vossloh Kiepe ist wie eine große Familie, ein typischer nordrhein-westfälischer Mittelstandsbetrieb, der weltweit Innovationsführer bei der elektrischen Mobilität von Bussen und Bahnen ist. Hektische Betriebsamkeit kennt man hier nicht. Auf den Arbeitsinseln und Prüffeldern der 6.000 Quadratmeter großen Fertigungshalle wird ruhig und konzentriert gearbeitet. „Wir möchten unsere Kunden wiedersehen, nicht unsere Produkte“, zitiert Thomas Milewski, Leiter Service und Komponenten, den Leitspruch, der die Halle ziert. Dieser Qualitätsgedanke gilt für jedes Werkstück, das bei Vossloh Kiepe entwickelt und hergestellt wird – vom kleinsten Stecker bis zum kompletten Antriebsstrang.

Olympiaerprobte Trolleytechnologie

Herzstück der Reisholzer Fertigung ist die Traktionsausrüstung für Straßenbahnen und Oberleitungs- bzw. Trolleybusse – obwohl sich deutsche Städte seit den 1950er-Jahren von dieser Fahrzeugtechnologie nahezu verabschiedet haben. „Vor 60 Jahren betrieben in Deutschland etwa 70 Städte Trolleybusse, heute sind es nur Eberswalde, Esslingen und Solingen“, blickt Milewski auf den ersten internationalen Großauftrag von 1957 zurück: die Ausrüstung von 700 Trolleybussen für die argentinische Hauptstadt Buenos Aires. Seitdem setzen viele südamerikanische Städte auf die Busse mit Düsseldorfer Technologie, etwa Mérida (Venezuela), Quito (Ecuador) oder Mexico City. Mit seinen

Komplettausrüstungen für Trolleybusse ist Vossloh Kiepe längst internationaler Marktführer. Aufträge aus Athen, Mailand oder Vancouver, wo das Unternehmen jeweils zu den Olympischen Spielen ganze Busflotten ausrüstete, und vor allem aus der Schweiz, Italien und Österreich stehen für Qualität made in NRW.

Urbane Lebensqualität ist sicher ein Grund, warum die Elektromobilität per Oberleitung, eine Erfindung aus dem 19. Jahrhundert, derzeit eine Renaissance erlebt. „Trolleys sind eine saubere, ökonomische und erprobte Verkehrsalternative, deren Transportkapazität noch ausbaufähig ist“, erklärt Dieter Kaup, Projektleiter Busse. So hat Vossloh Kiepe mit dem Schweizer Unternehmen Hess den Niederflur-Doppelgelenktrolleybus „LighTram“ konzipiert, ein 24 Meter langes Fahrzeug mit Platz für bis zu 200 Fahrgäste.

Serielle Hybridantriebe

„Der ÖPNV ist ein vielversprechendes Einsatzgebiet für Elektromobilität. Der Trolley ist dabei nur eine Lösung von vielen“, räumt Kaup ein. Deshalb baut Vossloh Kiepe seine Kompetenzen kontinuierlich aus. Moderne Trolleys wie in Solingen verfügen mittlerweile über ein zusätzliches Diesellaggregat, das auch Fahrten ohne Oberleitung ermöglicht. Auf dieser Basis hat das Unternehmen weitere zukunftsweisende Antriebstechnologien für dieselektrische oder Wasserstoff-Hybridbusse entwickelt. Der Brennstoffzellen-Hybridbus Phileas, den Vossloh Kiepe in deutsch-niederländischer Kooperation mit den Unternehmen APTS aus Helmond und Hoppecke Batterien aus Brilon gebaut hat, stellt ein zentrales Projekt dar. Die 18 Meter langen Busse werden von einem Dreifach-Hybridssystem an-

info

Vossloh Kiepe weltweit

Hauptproduktionsstandort von Vossloh Kiepe ist das Stammhaus in Düsseldorf-Reisholz. Hier arbeiten 540 Menschen in Verwaltung, Produktion und Fertigung. Rund 200 weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind in Tochtergesellschaften in Wien (Österreich), Niederbuchsiten (Schweiz), Mailand (Italien), Birmingham (Großbritannien), Vancouver (Kanada) und Atlanta (USA) beschäftigt. Vossloh Kiepe gehört seit 2003 zum Vossloh Konzern in Werdohl. Der mittelständische MDAX-Konzern bündelt seine Aktivitäten in den Geschäftsbereichen Rail Infrastructure und Transportation.

getrieben. „Neben den Brennstoffzellen sorgen auch Batterien und Doppelschichtkondensatoren, sogenannte SuperCaps, als Speicher für die Energieversorgung der Fahrzeuge“, erklärt Ingenieur Kaup die besondere Innovation. Die vier Prototypen sind seit anderthalb Jahren im Regionalverkehr des Rhein-Erft-Kreises und im Stadtverkehr Amsterdam im Linieneinsatz. Die Projektergebnisse werden dazu beitragen, den Brennstoffzellenantrieb weiter zur Marktreife zu bringen. Nicht zuletzt hat die Pilotierung der deutschlandweit größten Hybridbusflotte 2008 bis 2012 im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gezeigt, dass die emissionsarmen Fahrzeuge >>



Für Dieter Kaup, Projektleiter Busse, ist der Brennstoffzellen-Hybridbus ein zentrales Projekt bei der Weiterentwicklung emissionsarmer und energiesparender Busantriebe.



Produkte für Busse und Bahnen müssen langlebig sein und bis zu 40 Jahre halten. „Selbst Kleinteile haben wir jahrzehntelang selbst hergestellt“, sagen Geschäftsgebietsleiter Thomas Milewski und Produktionsleiter Karl-Heinz Dost.



»»»» technisch immer ausgereifter und damit einsatzfähig wie konventionelle Busse werden. Diese Brückentechnologie muss sich nun zu einem Busantrieb ohne den Einsatz fossiler Brennstoffe weiter bewähren. „In unserer mineralölbasierten Mobilitätsgesellschaft kann umweltfreundliche Elektromobilität nur dann noch mehr Akzeptanz gewinnen, wenn sie Lösungen für unterschiedliche Anforderungen bereitstellt“, betont Kaup.

Module zu einem kompletten, kundenspezifischen Paket und liefern aus einer Hand“, so Karl-Heinz Dost.

Effiziente Straßenbahnsysteme

Know-how und technische Module kommen sowohl in den Elektrobussen als auch in den Straßenbahnsystemen des Unternehmens zum Einsatz: Speziell in Antriebsausrüstungen, Bordnetzversorgung, Steuerungssystemen sowie vielen weiteren elektronischen und elektrischen Fahrzeugkomponenten, die alle in Düsseldorf-Reisholz entwickelt und produziert werden. Ein Verfahren, das überzeugt: Mehr als 2.000 Schienenfahrzeuge hat Vossloh Kiepe bereits mit seinen Traktionssystemen ausgestattet, am Unternehmensstandort Düsseldorf ebenso wie in Bielefeld, Kassel, Jena, Rostock, Belgrad, Manchester und vielen anderen Städten. Der jüngste Auftrag über 50 neue Hochflurstadtbahnen kam aus Hannover, für die niedersächsische Landeshauptstadt die größte Neubestellung seit der Expo 2000.

Darüber hinaus hält Vossloh Kiepe als Systemanbieter auch außergewöhnliche Projektlösungen bereit, zum Beispiel für die Zweiter-

Bahntechnik NRW

Als führender Systemanbieter für den elektrifizierten öffentlichen Verkehr ist Vossloh Kiepe fest eingebunden in die regionalen, bundesweiten und internationalen Netzwerke der Bahnindustrie und realisiert Aufträge in wechselnden Konsortien und Kooperationen. Im Verein „Bahntechnik NRW“ engagieren sich die Düsseldorfer zusammen mit zehn Mittelstandsunternehmen für den Mobilitätsstandort NRW und schaffen durch Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer eine Basis für Auftragspartnerschaften in Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus. Weitere Mitglieder des Vereins sind Hanning & Kahl, Pintsch Bamag, Pintsch Aben, Grueber Federn, Escha TSL, Norbert Ackmann, edilon sedra, Mäder AG, k + v Ingenieurgesellschaft und das Beratungsunternehmen Uventus. Weitere Informationen unter:

www.bahntechnik-nrw.de

stellung der Straßenbahnwagen in Köln und Bonn (siehe Seiten 38 – 43) – oder für die neue Wuppertaler Schwebebahn: Als Gesamtunternehmer erhielt Vossloh Kiepe im November vergangenen Jahres den Zuschlag für 31 neue Schwebebahnfahrzeuge, die bis 2015 entwickelt, gebaut und ausgeliefert werden. „Eine Herzenssache“, so Kaup, Milewski und Dost übereinstimmend: „Bei Produktzyklen von 40 Jahren und mehr, wie sie in der Bahntechnik üblich sind, erlebt jede Unternehmensgeneration so einen Auftrag nur einmal.“ << CD

info

summary

Systems for e-mobility

For several decades now, Vossloh Kiepe have been developing their knowledge of forward-looking technologies for electrified local public transport and implementing this successfully in many towns and cities all over the world. At the company's head-quarters in Düsseldorf-Reisholz, 540 employees develop and produce electric and electronic components and complete equipment for trams, trolleybuses, electric and hybrid

buses. The modular product system allows for customer-specific solutions in cities such as Mexico City, Vancouver, Manchester or Belgrade, as well as globally unique transport systems such as the suspension railway in Wuppertal. In November last year Vossloh Kiepe were awarded the contract for 31 new suspension railway vehicles to be developed, constructed and delivered by 2015.

expertenessay



Maria Leenen,
SCI Verkehr

DIE POLEPOSITION BEHAUPTEN

Unbestritten: Die Innovationszyklen technischer Lösungen werden von übergeordneten und bahnbrechenden Entwicklungen bestimmt – etwa der Halbleitertechnologie, die alle Bereiche unseres Lebens erreicht und umgekrempelt hat. Daneben wirkt der zweite Faktor, die „Produktlebensdauer“, fast nebensächlich. Doch für die Bahntechnik spielt er eine wichtige Rolle. Während ein Mobiltelefon alle zwei bis drei Jahre ausgetauscht wird, „lebt“ eine Lokomotive über 30 Jahre, ein Reisezug- oder Güterwaggon bringt es auf 40 bis 50 Jahre, und ein Stellwerk mit alter Relais-technik ist auch nach über 50 Jahren noch voll funktionstüchtig.

Die Langlebigkeit ihrer Produkte ist für die Bahnindustrie Fluch und Segen gleichermaßen: Einerseits kann sie auf Erfahrungen und Entwicklungen anderer – kurzlebiger – Industrien zurückgreifen. Andererseits müssen ihre innovativen Produkte für die nächsten Jahrzehnte „sitzen“. Dies ist eine besondere Herausforderung bei Neubau und Instandhaltung ihrer Fahrzeuge oder auch bei Infrastrukturlösungen. NRW beheimatet zahlreiche weltweit renommierte Unternehmen der Bahnindustrie, die sich mit ihren Lösungen in diesem Spannungsfeld zwischen Zuverlässigkeit, Langlebigkeit, Sparsamkeit und Innovation behaupten müssen. Schienenbefestigungen von Vossloh aus Werdohl, Zugbildungsanlagen von Pintsch Tiefenbach aus Sprockhövel oder Radsatzdrehmaschinen von Hagenscheidt aus Erkelenz sind weltweit technologie- und marktführend.

Internationale Vernetzung der Spezialisten

Die Bahnbranche ist mit rund 170 Milliarden Euro Umsatz eine eher kleinere Branche. Aber sie agiert aufgrund ihrer hohen Spezialisierung komplett global: Überall auf der Welt werden Komponenten, Systeme bzw. Subsysteme derselben Hersteller verbaut. So ist die Bahnindustrie eine weltweite Familie aus Spezialisten, die sich untereinander kennen und schätzen. Deutsche und nordrhein-westfälische Unternehmen haben in diesem Verbund mit ihrer langjährigen und vielfach mittelständischen Bahntechniktradition einen hohen Stellenwert. Ebenso aber werden in deutschen Zügen anspruchsvolle Antriebskomponenten aus Japan oder Radsätze aus der Ukraine eingesetzt. In den vergangenen fünf bis zehn Jahren hat die bahntechnische Industrie an Attraktivität gewonnen: Im Sog eines weltweiten Eisenbahnbooms mit starker Nachfrage nach eisenbahntechnischen Systemen konnte sich die Branche international aufstellen, ihre Hausaufgaben in Sachen technologischer Entwicklung und unternehmerischer Konsolidierung machen und durch spezialisiertes Know-how Alleinstellungspositionen und damit beachtliche Gewinnmargen erzielen. So wundert es nicht, dass auch die Private-Equity-Szene auf diese Branche aufmerksam wurde und einige beachtliche Transaktionen stattfanden.

Intermodale Kräfteverhältnisse

Vor dem Hintergrund angespannter öffentlicher Haushalte und fehlender Finanzmittel neigt sich der weltweite Boom für Streckenneubau und Roll-

material dem Ende zu. Neubauvorhaben werden aufgegeben oder zumindest verschoben, Altflotten nicht mehr automatisch durch neue Züge ersetzt – man behilft sich häufiger mit Reparaturen oder Teilmodernisierungen, wodurch das Flottenalter zunimmt. Die Autoindustrie hat mit der „E-Mobility“ eine Chance gewittert, der Bahn ihren Ruf als umweltfreundliches Verkehrsmittel streitig zu machen. Ungeachtet dessen, dass Straßenbahnen und Metros weltweit zu 100 Prozent und Europas Eisenbahnen zu mehr als 50 Prozent mit Strom betrieben werden und so „E-Mobility“ längst realisiert haben: Die Bahnen dürfen nicht Gefahr laufen, aufgrund ihrer Langlebigkeit als unmodern, laut, ineffizient oder gar umweltverschmutzend wahrgenommen zu werden. Es gilt, die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, aber auch Zulassungsverfahren, kommerzielle Strukturen und das Marketing der Bahnprodukte darauf auszulegen, das „grüne Image“ der Bahn nachhaltig zu verteidigen und im Kontext der veränderten Marktanforderungen mit neuem Leben zu erfüllen.

Strategische Neuaufstellung

Die deutsche und nordrhein-westfälische Bahnindustrie steht also in den kommenden Jahren vor der großen Herausforderung, sich mit ihren Produkten strategisch neu aufstellen zu müssen – in einem deutlich abgekühlten Marktumfeld und im Wettbewerb mit neuen Anbietern, vor allem aus Asien. Wer auch in Zukunft die technische und kommerzielle Poleposition in der Bahntechnik einnehmen will, muss sich heute auf seinem Gebiet den Weg ebnen, um zum Beispiel mit neuen Antriebskonzepten, moderner Leit- und Steuerungstechnik oder einer intelligenten Leichtbauweise einen Beitrag zur Reduktion von Energieverbrauch und Betriebskosten zu leisten. Jedes eingesparte Dezibel auf der Zug- wie auf der Infrastrukturseite macht die Bahn attraktiver gegenüber anderen Verkehrsträgern und bringt dem Hersteller langfristige Wettbewerbsvorteile. Allerdings müssen Innovationen, die sich nicht offensichtlich durch Einsparungen bei Investitions- oder Betriebskosten für den Bahnbetreiber rechnen, vom Besteller bahntechnischer Produkte gewollt, beauftragt und letztendlich auch finanziert werden.



Die Diplom-Volkswirtin Maria Leenen führt seit 1994 das international arbeitende Beratungsunternehmen SCI Verkehr.



Der Next Generation Train

EIN BISSCHEN WIE FLIEGEN

Spoiler wie beim Flugzeug, 400 Stundenkilometer schnell, sicher, energiesparend und leise – willkommen im Zug der Zukunft! Seit 2007 forschen Wissenschaftler des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) am Next Generation Train (NGT): einem Hochgeschwindigkeitszug, der Elemente aus Bahn und Flugzeug miteinander verbindet.

Zukunftstechnik für die Gegenwart

Einige technische Innovationen zum Next Generation Train können den Entwicklern zufolge schon kurzfristig in bestehende Züge eingebracht werden.

Eine durchgehend glatte Oberfläche zeichnet den Zug der Zukunft aus. Das reduziert den Energieverbrauch und den Lärm.



Die Fahrgäste der Zukunft sitzen in einem ruhigen, klimatisierten Doppelstock-Triebwagenzug mit acht Mittel- und zwei Endwagen. Für einen schnellen Fahrgastwechsel bietet der Zug Ein- und Ausstiege auf zwei Ebenen an. Der Fahrgast steigt an einer Tür ein und verlässt den Waggon diagonal gegenüber. Um das Gepäck der Fernreisenden kümmert sich eine gesonderte Gepäckanlage. Im mittleren Wagen befindet sich oben das Restaurant und unten sind die Sonderabteile für Eltern mit Kindern und bewegungseingeschränkte Personen untergebracht, die per Fahrstuhl das Restaurant erreichen können. Die Vision des NGT setzt auf höchsten Fahrgastkomfort. Schließlich soll der Hochgeschwindigkeitszug eine Alternative zum Kurzstreckenflug mit hoher Kapazität sein. „Für den NGT attraktiv ist im Wesentlichen das transeuropäische Streckennetz mit Vorrang für Flughafenverbindungen, wie es im Weißbuch der EU-Kommission im April 2011 veröffentlicht wurde“, sagt Dr. Joachim Winter, der das interdisziplinäre Forschungsprojekt beim DLR leitet.

Interdisziplinäres Forschungsprojekt

Neun DLR-Institute sind in die Entwicklung des NGT eingebunden – am Hauptsitz in Köln sowie in Berlin, Braunschweig, Göttingen, Oberpfaffenhofen und Stuttgart. Hier forschen Wissenschaftler und Ingenieure zu den verschiedenen Anforderungen, die an den Zukunftszug gestellt werden: Der NGT soll 400 km/h schnell sein und dabei pro Passagier 50 Prozent weniger Energie als ein ICE 3 verbrauchen. Leicht und doppelstöckig soll er die Fahrgäste befördern und dabei ebenso komfortabel wie fahrdynamisch sicher sein. Und nicht zuletzt soll der NGT nur wenig Schienenlärm verursachen. „Das innovative Fahrzeugkonzept erfordert umfangreiche Detailuntersuchungen zu Themen wie Leichtbau, Fahrdynamik, mechatronisches Einzelrad-Fahrwerk, Aerodynamik, Akustik und Energiemanagement“, erklärt Dr. Winter, „bei unseren Forschungen verknüpfen wir unser Know-how aus Bahntechnik und Luftfahrt.“ So wird der NGT auch in der Leichtbauweise eines Jumbojets gebaut, mit Verbundwerkstoffen aus der Flugzeugindustrie.

Aerodynamische Konzepte

Die DLR-Ingenieure arbeiten zudem mit den gleichen aerodynamischen Konzepten wie die Kollegen aus der Luftfahrttechnik. So könnte der NGT wie ein Flugzeug mit Spoilern, Bremsklappen und aktiven Steuerflächen ausgestattet werden, die bei starkem Seitenwind oder Böen automatisch ausgefahren werden und den Zug auch bei höchster Geschwindigkeit sicher auf den Schienen halten. „Nur wenige Züge können heute schneller als 350 km/h fahren und sind mit einem Wagenkastengewicht inklusive Fahrgästen von weniger als 32 Tonnen unterwegs. Bei einem so geringen Gewicht könnte der Steuerwagen durch Seitenwind aus dem Gleis gehoben werden, wenn wir hierfür nicht Vorkehrungen treffen. Mit einer durchgehend glatten Oberfläche senken wir den Luftwiderstand und reduzieren damit Lärm sowie den Energiebedarf“, erläutert DLR-Projektleiter Dr. Winter.

Zu den zahlreichen für den NGT geplanten Neuerungen gehört auch, dass die heute bei der Bahn noch üblichen Starrachsen durch Einzelaufhängungen ersetzt werden, um den doppelstöckigen Zug tiefer zulegen, die Durchgängigkeit im Unterdeck zu ermöglichen und den Fahrkomfort zu erhöhen. Weiterhin sollen neue Systeme den Bremsweg verkürzen, der bei einer Geschwindigkeit von 300 km/h bei drei Kilometern liegt. Ein Plus an Sicherheit also, ebenso wie die Knautschzonen an Kopf und Ende des Zuges oder das ebenfalls vorgesehene satellitengestützte Antikollisionssystem RCAS (Railway Collision Avoidance System – auch eine DLR-Entwicklung).

Ob die Vision vom NGT in naher Zukunft in die Praxis umgesetzt wird? „Wir forschen, aber wir bauen keine Züge. Das übernimmt die Bahnindustrie, mit der wir auch bei diesem Projekt eng zusammenarbeiten“, so Joachim Winter. Sicher ist er nicht dagegen, dass viele technische Entwicklungen zum NGT bereits kurzfristig in bestehende Züge eingebracht werden. „Sie machen das Bahnfahren attraktiv und rechnen sich auch betriebswirtschaftlich, nicht nur angesichts der steigenden Energiepreise.“ << CD

info

Leistungsfähig, sicher und sparsam – die Ziele des NGT-Projekts sind fest definiert.

1. Höhere Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Schienenfahrzeugs durch

- > höhere operationelle Fahrgeschwindigkeit,
- > eine hohe Fahrgastkapazität / Nutzlast,
- > erhöhten Fahrgastkomfort (Lärm, Vibration, Klima),
- > flexible, modulare Fahrzeugplattformen.

2. Mehr Sicherheit und Zuverlässigkeit durch

- > optimierte Fahrzeugkastenstrukturen für die einschlägigen Aufprallfälle,

- > optimierte mechatronische Systeme,
- > sichere Auslegung des Fahrwerks und des Fahrgastraums,
- > geringen Verschleiß im Rad-Schiene-Kontakt.

3. Niedrigerer spezifischer Energieverbrauch (50%) gegenüber dem ICE 3 bei 300 km/h durch

- > Senkung des aerodynamischen Widerstands,
- > intelligentes Energiemanagement,
- > konsequenten Leichtbau.

Stadtbahnsanierung in Bonn

AUS ALT MACH NEU

Die Verkehrsunternehmen in NRW müssen in den kommenden Jahren massiv in neue Fahrzeuge investieren. Eine aktuelle Intraplan-Studie im Auftrag der VDV-Landesgruppe NRW weist bis 2016 einen Finanzierungsbedarf von rund 630 Millionen Euro bei den U- und Straßenbahnen aus. Bis zum Jahr 2025 sind sogar 1,62 Milliarden Euro für Investitionen in den Fahrzeugpark notwendig. Vor diesem Hintergrund zeigt das Projekt „Zweiterstellung“ der Bonner Stadtbahnen (SWB) eine Alternative zur Neuanschaffung auf. In den nächsten sechs Jahren werden Techniker und Ingenieure des Unternehmens 25 Stadtbahnwagen aus den Jahren 1974 bis 1977 komplett neu aufbauen: als moderne Fahrzeuge, die durch Komfort, Sicherheit und umweltfreundliche Technologie überzeugen.

Elektronikcheck

Darüber waren sich Techniker und Planer der SWB schnell einig: Mit der Modernisierung der Stadtbahnen sollten robuste und leistungsfähige elektrische Türen eingebaut werden. Die alten Türen zum Fahrgastraum gehörten zu den wenigen Schwachpunkten der sonst so soliden Modelle. Die neuen Türen garantieren Sicherheit und Zuverlässigkeit.



Die alten grünen Stadtbahnwagen waren seit Mitte der 1970er-Jahre auf dem Bonner Stadtbahnnetz unterwegs. Jetzt werden die soliden Modelle „zweiterstellt“ zu hochmodernen Fahrzeugen.

„Das ist unser Prototyp, ein echter Hingucker“, weist Betriebsingenieur Christian Burk auf die schicke, rot-grau lackierte Stadtbahn im SWB-Betriebshof Dransdorf. „Das Comeback des Jahres“ steht selbstbewusst auf der Fahrzeugfront. Denn der moderne Stadtbahnwagen hat eigentlich schon 38 Jahre Fahrbetrieb hinter sich. Nach zweijähriger Umbauzeit ist er seit diesem Sommer wieder auf Bonner Schienen unterwegs. Zunächst noch im Testbetrieb, kehrt er zur täglichen Überprüfung in den Betriebshof Dransdorf ein und wird dort umfangreichen Funktionstests unterzogen. „Wir stehen jetzt kurz vor der Freigabe für den Fahrgastbetrieb und dann haben wir für den

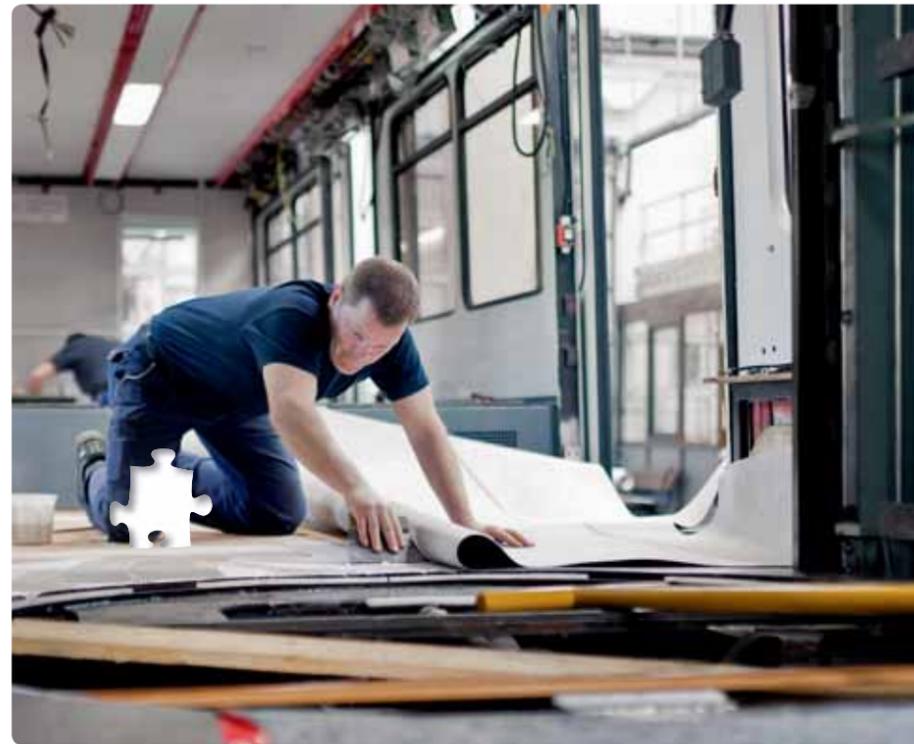
weiteren Projektverlauf einen wichtigen Meilenstein gesetzt“, erklärt Burk und greift im selben Atemzug zum stetig klingelnden Handy. Weitere Brandschutzgutachten müssen für die

„Die aufwendigen Testverfahren und die Fahrzeugzulassung sind wohl eine der größten Herausforderungen in diesem Projekt.“

Freigabe bestellt, letzte Detailfragen geklärt werden. „Für die Zweiterstellung haben wir ausschließlich modernste und brandsicher geprüfte Materialien genutzt, aber in Sicherheits-

fragen kann man nicht genau genug sein und deshalb wird alles noch einmal im Verbund getestet“, erläutert der Betriebsingenieur. So wird beispielsweise bei den neuen Sitzen überprüft, ob chemische Reaktionen unter den kombinierten Materialien von Sitzschale, Polsterung und Bezug bei Feuergefahr wirklich auszuschließen sind. Christian Burk ist der Multi-Tasker, der alle nötigen Abstimmungen und Testverfahren für den zweiterstellten Stadtbahnwagen koordiniert.

Zehn Aktenordner füllt das Projekt inzwischen. Von der ersten Machbarkeitsstudie im Jahr 2007 bis heute hat der 32-jährige stell- >>



Die Fahrerkabine ist in den zweiterstellten Stadtbahnen gemäß den heutigen Standards der Ergonomie vergrößert worden. SWB-Betriebsingenieur Christian Burk und Werkstattleiter Alexander Wingen testen den neu gestalteten Fahrerarbeitsplatz.



SWB-Betriebsingenieur Christian Burk und Werkstattleiter Alexander Wingen checken eins von zwei Antriebssteuergeräten im Prototyp der zweiterstellten Stadtbahn.

>>>> vertretende Betriebsleiter jeden einzelnen Projektschritt protokolliert, insbesondere sicherheitsrelevante Nachweisverfahren und Abstimmungsprozesse mit der technischen Zulassungsbehörde NRW genauestens dokumentiert. „Die aufwendigen Testverfahren und die Fahrzeugabnahme sind wohl eine der größten Herausforderungen in diesem Projekt“, meint Burk, „hier haben wir von Anfang an eng mit der Aufsichtsbehörde zusammengearbeitet.“ Ein fixierter Normenstand gibt jetzt die notwendige Planungssicherheit für 24 weitere Stadtbahnwagen.

Werkstattleiter Alexander Wingen steht dafür mit seinem zehnköpfigen Team bereits in den Startlöchern. Zwei weitere Stadtbahnwagen warten im SWB-Betriebshof Beuel auf ihren Umbau. Sitze und Innenverkleidungen sind schon demontiert, Stromabnehmer abgebaut, Drehgestelle demontiert, Türen, Fenster, Fahrerkabine und Fahrtzielanzeige ausgebaut. „Wir bauen die Wagen bis auf die Karosserie zurück, nutzen die alte bewährte Struktur und richten auf dieser Basis modernste Fahrzeugtechnik ein“, erklärt der Mechaniker, der bei der SWB vor mehr als sechs Jahren die Idee zur „Zweiterstellung“ ihrer ältesten Stadtbahnwagen angestoßen hat. „Die Karosserien der Bahnen sind heute noch stabiler als die vieler Neufahrzeuge“, weiß Alexander Wingen. Schließlich haben

unabhängige Gutachter die Meinung der SWB-Techniker bestätigt. „Wir kennen unsere alten Bahnen aus dem Effeff. Jahrzehntlang waren sie trotz kleiner Schwächen immer solide im Betrieb. Neue Modelle konnten uns da einfach nicht überzeugen“, so Wingen weiter. Die Stadtbahnwagen, vom einstigen Hersteller Duowag in den Jahren 1974 bis 1977 gebaut, waren auf eine Betriebszeit von 35 Jahren ausgelegt. Jetzt werden sie mit mehr als 20.000 Bauteilen – von der kleinsten Schraube bis zum rückspeisefähigen Antrieb – auf den neusten Stand der Technik gebracht: für die nächsten 25 Jahre. „Diese Laufzeit wird auch für die Finanzierungszuschüsse von Neufahrzeugen zugrunde gelegt“, erläutert Christian Burk als projektverantwortlicher Betriebsingenieur.

Einsparvolumen 47 Millionen Euro

Schließlich war – neben der Fahrzeugqualität – die Finanzierung der Neufahrzeuge ein entscheidender Grund für die Zweiterstellung. „Wie alle Verkehrsbetriebe stehen wir unter hohem Kostendruck“, bestätigt SWB-Geschäftsführer Heinz Jürgen Reining. Deshalb wurde die Wirtschaftlichkeit des Projekts in Vorplanungen und Konzeptionen eingehend geprüft. Nach einer Marktanalyse hätte die Anschaffung von 25 fabrikneuen Fahrzeugen die Stadtwerke Bonn

„Die Karosserien der Bahnen sind heute noch stabiler als die vieler Neufahrzeuge.“



Der Umbau der Stadtbahnwagen beginnt mit einer gründlichen und umfassenden Entkernung der Fahrzeuge. Die Wagen werden fast komplett zurückgebaut und die Karosserie geschliffen. Mehr als 80 Prozent der Demontearbeiten müssen per Hand ausgeführt werden.

Der Prototyp der zweiterstellten Bonner Stadtbahnen ist derzeit noch auf Probefahrt. 5.000 Kilometer muss er im Netz der SWB zurücklegen, bis die ersten Fahrgäste den neuen Komfort genießen können. Unterdessen werden die Stadtbahnfahrer in die moderne Fahrzeugtechnik eingewiesen.



info

1,12 Millionen Euro wird die „Zweiterstellung“ einer einzelnen Stadtbahn in Bonn kosten. Davon entfallen mehr als 260.000 Euro auf Lohnkosten und rund 860.000 Euro auf Materialkosten. Der rückspeisefähige Antrieb und die elektrische Ausrüstung machen mit 300.000 Euro einen Großteil der Materialkosten aus. Die umgebauten Fahrzeuge sind für die nächsten 25 Jahre ausgelegt.

www.swb-busundbahn.de





Für die „Zweiterstellung“ von 25 Stadtbahnwagen haben die SWB im Betriebshof Beuel eine spezielle Werkstatt eingerichtet. Die Werkstatt und das angrenzende Lager bieten zudem Platz für Material, das zur Modernisierung benötigt wird. Hier kann das Team parallel an zwei Fahrzeugen arbeiten.



Neu lackiert werden die modernisierten Stadtbahnwagen nicht in Beuel, sondern im SWB-Betriebshof Dransdorf, der über eine Lackierkabine verfügt.



52 Kilometer Kabel für ein komplettes Fahrzeug verlegt das SWB-Team nach der Entkernung der Stadtbahnwagen in mehreren Monaten. Die Elektroarbeiten nehmen zeitlich einen großen Raum ein. Die Elektronikkomponenten müssen nach Maßgabe komplexer Schaltpläne nicht nur exakt verkabelt, sondern dann auch nachhaltig geprüft und getestet werden.



Die modernisierten Stadtbahnwagen der SWB erhalten einen rückspeisefähigen Antrieb. Durch diesen wird Energie in einer Größenordnung von 1,8 Gigawattstunden eingespeist. Das entspricht dem Stromverbrauch von ca. 500 Haushalten in einem Jahr.



Die Entkernung bringt die solide Karosserie der alten Bonner Stadtbahnwagen zutage. Die außergewöhnlich gute Verarbeitung und auch die Luftfederung des Wagenkastens boten und bieten den Fahrgästen weiterhin – nach der „Zweiterstellung“ – hohen Komfort.



summary

New for Old

The transport companies in North Rhine-Westphalia will have to invest massively in new vehicles in the coming years. According to the latest Intranplan study commissioned on behalf of the VDV (Association of German Transport Companies) in North Rhine-Westphalia, the underground railways and trams will require a capital asset of around €630 million by 2016. By 2025 an amount of €1.62 billion will be required for investments in the vehicle fleet. Against this background, the "Zweiterstellung" (Second Construction) project of the public utility company in Bonn (SWB) has highlighted an alternative to the purchase of new vehicles. In the next six years, technicians and engineers from the company will be completely reconstructing 25 urban rail vehicles produced between 1974 and 1977: as modern vehicles with impressive levels of comfort, high safety standards and environmentally friendly technology for daily use.

>>>> Ausstattung und technischen Beschaffenheit der modernisierten Stadtbahnen.

Komfort, Sicherheit und Energiesparteknik

Die modernisierten Fahrzeuge wirken in der Front höher und dynamischer. Der Außenbereich wurde farblich neu gestaltet, eine einteilige Frontscheibe eingesetzt, die Fahrtzielanzeige vergrößert und größere Spiegel montiert, die nun auch elektrisch verstellbar sind und beheizt werden können. Die Frontseite erhielt zudem eine neue Rammbohle und Beleuchtung. Der Fahrer hat dadurch eine bessere Sicht. Außerdem wurde durch die Neugestaltung der Abstand zwischen den Stadtbahnwagen verringert, die überwiegend in Doppeltraktion das SWB-Netz befahren werden. Damit wird die Sicherheit weiter verbessert – ebenso wie durch das Videoüberwachungssystem, das in den Bahnen installiert wird. Während der Fahrerarbeitsplatz an modernen ergonomischen Standards ausgerichtet wurde, wurde der Fahrgastraum behindertengerecht gestaltet – in enger Abstimmung mit der städtischen Behindertengemeinschaft. So ist das Platzangebot für Rollstühle deutlich größer, und es gibt akustische Türtaster. Zudem werden die Schwachpunkte der alten Stadtbahnwagen beseitigt, etwa die störanfälligen Türen zum Fahrgastraum. Mo-

derne Digitaltechnik zur Kommunikation mit der Leitzentrale, GPS-Verortung oder Monitore zur Fahrgastinformation sind gesetzte technische Standards. Schließlich werden die 25 Stadtbahnwagen auch mit energiesparenden Antrieben ausgestattet, die bis zu 1,8 Gigawattstunden Energie in das Fahrleitungsnetz zurückspeisen. Das entspricht einem Stromverbrauch von ca. 500 Haushalten in einem Jahr.

Neue Arbeitsplätze und Wertschöpfung in der Region

Das Projekt „Zweiterstellung“ legt ein insgesamt hohes Richtmaß an ein ebenso fahrgastorientiertes wie umweltfreundliches Nahver-

„Unsere Fahrgäste werden die zweiterstellten Stadtbahnwagen als neue Fahrzeuge wahrnehmen – nicht nur optisch, sondern ganz besonders auch in qualitativer Hinsicht.“

kehrsangebot in Bonn. Darüber hinaus schafft es auch Arbeitsplätze und sorgt für Wertschöpfung – nicht nur in der für das Projekt eigens eingerichteten Werkstatt im Betriebshof Beuel und den weiteren Betriebshöfen in Dransdorf und Friesdorf. Zahlreiche bahntechnische Un-

ternehmen in Nordrhein-Westfalen sind in das Umbauprojekt eingebunden, zum Beispiel der Düsseldorfer Systemanbieter Vossloh Kiepe, der die Antriebstechnik für die Bahnen entwickelt hat. Direkt aus Bonn-Dottendorf kommen die Antriebswiderstände von Gino, während das Unternehmen Schmitz aus Rheinbreitbach die Haltestangen im Fahrgastraum herstellt. Aber auch in Österreich, den Niederlanden oder den USA produzieren bahntechnische Zulieferbetriebe extra für die SWB. Fast täglich liefern die Herstellerfirmen Material im Betriebshof Beuel an.

„Unsere Fahrgäste werden die zweiterstellten Stadtbahnwagen als neue Fahrzeuge wahrnehmen – nicht nur optisch, sondern ganz besonders auch in qualitativer Hinsicht“, ziehen die Projektverantwortlichen Burk und Wingen nach der Fertigstellung des Prototyp Zwischenbilanz. Bis die ersten Fahrgäste den verbesserten Fahrkomfort genießen können, muss der Prototyp allerdings noch 5.000 Kilometer im Stadtbahnnetz der SWB Probe fahren. Unterdessen werden die Stadtbahnfahrer der SWB in die neuen Wagen eingewiesen und lernen die moderne Fahrzeugtechnik kennen. Im Betriebshof Beuel beginnt bald die Serienfertigung der weiteren Stadtbahnwagen: Bis 2018 werden zunächst noch 24 Fahrzeuge „zweiterstellt“. 2013 soll noch einmal über den Umbau weiterer 15 Bahnen entschieden werden. << CD



„Das Großprojekt ‚Zweiterstellung‘ dient dem Unternehmensziel, für Bonn und die Region qualifizierte Nahverkehrsleistungen zu erbringen, die sich an Sicherheit, Kundenorientierung, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit orientieren. Wir sind dabei ganz neue Wege gegangen und haben im Team eine mutige Entscheidung getroffen, als wir uns für das

Projekt ‚Zweiterstellung‘ und damit gegen Neuan-schaffungen von Stadtbahnfahrzeugen ausgesprochen haben. Viel ist damit gewonnen: vor allem natürlich modernisierte Stadtbahnen mit hohem Fahrkomfort und anspruchsvollen Sicherheitsstandards im täglichen Einsatz für unsere Kunden. Aber es ist auch eine umweltschonende Idee erfolgreich durch eigene Mitarbeiter und in eigenen Werkstätten umgesetzt worden. Die Kreativität des eigenen Personals, Know-how und lang-jährig erworbenes Wissen sind optimal eingesetzt worden. Hohes Einsparpotenzial und eine gute Förderquote untermauern die hervorragende Zusammenarbeit mit Entscheidungsträgern im Verlauf der Modernisierung. Mit diesem Projekt wird unser Angebot an Kunden-wünsche, technische Anforderungen und Sicherheitsstandards angepasst.“

 Heinz Jürgen Reining, Geschäftsführer SWB

DEUTA entwickelt Systemlösungen zur Zugsicherung

KONTROLLIERTE GESCHWINDIGKEIT

Bergisch Gladbach, Schwarzenbach und Shanghai: In der Bahnindustrie sind diese drei Standorte fest mit dem Namen DEUTA-Werke verbunden. Seit mehr als 100 Jahren entwickelt der Mittelständler mit Stammsitz in NRW innovative Geschwindigkeitsmesstechnik. Systemlösungen für die Zugsicherung sind dabei ein Kerngeschäft.

Performance pur

Mit dem MFT 111 hat DEUTA einen AMD-Fusion-Prozessor für Führerstandterminals entwickelt – nach Unternehmensangaben das schnellste Multifunktionsterminal überhaupt. Wenige Bauteile, wenige Steckverbinder, alles auf einer Leiterkarte und geringe Verlustleistungen zeichnen die Neuentwicklung aus.



In Sachen Sicherheit richtet DEUTA den Fokus auf die Schnittstellen zwischen Mensch und Maschine. Technologische Neuentwicklungen müssen deshalb benutzerfreundlich und leicht bedienbar sein.



info

DEUTA Controls

Mit der Gründung von DEUTA Controls am 1. Januar 2012 reagiert das Unternehmen auf die Anforderungen der Industrie, schlüsselfertige Lösungen für die Steuerungstechnik anzubieten. Das Tochterunternehmen bietet applikationsgerechte Automatisierungslösungen und deckt dabei alle Geschäftsprozesse ab: von der Anforderungsanalyse über die Fertigung und Inbetriebnahme bis zum Aftersales-Service.

DEUTA Academy

DEUTA blickt heute auf über 100 Jahre Erfahrung in den Bereichen Sensorik, Fahrdatenregistrierung und Anzeigetechnik zurück. Dieses Fachwissen wird nun auch an interessierte Kunden weitergegeben. Unter dem neuen Label „Deuta Academy“ bietet das Unternehmen ein praxisnahes Schulungsprogramm mit Anwenderseminaren und Workshops – zentral in Bergisch Gladbach oder bei Kunden vor Ort. Die Inhalte orientieren sich an aktuellen Marktanforderungen.

Am Anfang war das Auto. 1905 kamen in der Großstadt Berlin erste Ideen zur Geschwindigkeitsbegrenzung für Automobile auf – und die Unternehmensgeschichte der DEUTA-Werke begann mit der Entwicklung und Produktion der ersten Wirbelstromtachometer überhaupt. Als in den 1920er-Jahren nach ersten schweren Unfällen im Schienenverkehr die Forderungen nach Geschwindigkeitsmessern für Züge immer lauter wurden, hatten die Deutschen Tachometerwerke (DEUTA) wieder eine Patentlösung parat: die „Antriebswelle für Lokomotiv-Geschwindigkeitsmesser“, mit der das Unternehmen zu einem der wichtigsten Zulieferer der Deutschen Reichsbahn wurde.

270 Mitarbeiter weltweit

Ein Jahrhundert später sind die DEUTA-Werke als führender Entwickler, Hersteller und Anbieter von Komponenten und Systemen für die moderne Schienenverkehrstechnik und andere Industriebereiche weltweit präsent. Zukunftsweisende Entwicklungen wie SelectTrust begründen den internationalen Ruf des Familienunternehmens als innovativer Entwicklungspartner. „Unsere Produkte sorgen dafür, dass Millionen Menschen überall auf der Welt sicher ihr Ziel erreichen“, sagt Dr. Rudolf Ganz, technischer Geschäftsführer der DEUTA-Werke in Bergisch Gladbach. Die Kreisstadt im Bergischen Land bei Köln ist seit 1960 Hauptproduktionsstandort und Stammsitz des Unternehmens. Von hier aus werden bahnbrechende Entwicklungen für mehr Sicherheit auf die Schiene gebracht – und mit Joint Ventures wie „Shanghai DEUTA Electronic & Electrical Equipment“ internationale Märkte erschlossen. „Das Streben der Menschen nach Mobilität verlangt Lösungen. Da gibt es weder räumliche noch zeitliche Grenzen, vor allem in puncto Sicherheit“, beschreibt Geschäftsführer Ganz die

„Was uns von der Konkurrenz abhebt, ist – neben unserer jahrzehntelangen Erfahrung und dem überdurchschnittlichen Servicekatalog – unser Qualitätsdenken.“

Strategie des Unternehmens mit 270 Mitarbeitern. „Wir stellen an uns selbst den Anspruch, Innovationsführer in Fragen der Zugsicherung zu sein“, so Ganz weiter. Dieser Anspruch kommt bei Entwicklungen wie dem patentierten IconTrust zum Tragen, einer Sicherungsschaltung für Leit- und Bedienstände, die eventuelle Datenfehler auf TFT-Displays durch eine vom PC unabhängige Schaltung überwacht und offenbart.

Das Multifunktionsterminal MFT 111, nach Unternehmensangaben das derzeit schnellste Führerstandterminal, oder das Safe+Modul, eine neue Sicherheitsoption zur Fahrdatenaufzeichnung der Redbox Rekorder, sind aktuelle Produktneheiten, mit denen DEUTA seine Marktposition untermauert. „Unsere Ideen und unser Qualitätsdenken sind unsere Wettbewerbsvorteile“, nennt Dr. Ganz die Unternehmensmaxime.

Obsolescence Management

In diesem Sinne begegnet DEUTA mit einem langfristig ausgerichteten Engineering sowie einem kontinuierlich ausgebauten „Obsolescence Management“ den immer kürzer werdenden Lebenszyklen von Baugruppen und Produkten. „Während eine Lokomotive oder ein Triebfahrzeug eine Lebensdauer von rund 30 Jahren haben, unterliegen die elektronischen Komponenten, mit denen sie ausgestattet sind, zum Teil Innovationsschritten, die bei fünf Jahren enden“, erklärt der technische Geschäftsführer. Vor diesem Hintergrund gewinnt das „Obsolescence Management“ – die ganzheitliche Planung, Entwicklung und Logistik der von Veralterung bedrohten Bauteile und Produkte – immer mehr an Bedeutung, unterstreicht Dr. Ganz: „Unsere Kunden können sicher sein, dass sie zukunftsfähige Produkte bekommen. Das schafft Planungs- und Investitionssicherheit.“ << KPI

Zweiwegefahrzeuge für Arbeits- und Sondereinsätze

AUTOS AUF SCHIENEN



Ob Unimog, Lkw, Transporter, Bagger oder Sonderfahrzeug – ZWEIWEG International stellt jedes Fahrzeug auf die Schiene. Seit mehr als 50 Jahren werden Fahrzeuge aus dem nordrhein-westfälischen Leichlingen weltweit bei vielen Arbeits- und Sondereinsätzen genutzt – in den U-Bahnen von New York und Caracas, auf den Strecken der japanischen Eisenbahn, im Eurotunnel zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland oder auch in den Erzminen von Liberia.

„**A**lles, was man sich auf der Straße vorstellen kann, sei es ein Lkw oder ein anderes Fahrzeug, lässt sich auch auf die Schiene bringen“, beschreibt Joachim Feuchter, Geschäftsführer von ZWEIWEG, das eigene Unternehmen. So werden unter anderem Rangierfahrzeuge, Montagefahrzeuge mit Bühnen für Arbeiten an der Oberleitung, Not- und Rettungsfahrzeuge zur Tunnelrettung oder als Einsatzfahrzeuge für entgleiste Waggons, Löschwagen oder Zweiwege-Rillenschienenreiniger für eingeebnete Gleise im Straßenbereich produziert. „Der funktioniert wie ein riesiger Staubsauger, eben nur auf Schienen und unterstützt durch Kratzmeißel und Hochdruckwasserstrahl“, erklärt Feuchter das Besondere am Zweiwege-Rillenschienenreiniger.

Kunden aus unterschiedlichsten Branchen

Immer dann, wenn hohe Mobilität, Flexibilität, niedrige Betriebskosten und geringer Personalaufwand auf Straße und Schiene verlangt werden, kommt die Zweiwegetechnik zum Einsatz. Dabei wird jedes Produkt genau auf die individuellen Anforderungen des Kunden abgestimmt. „Da



Das Zweiwege-Rangierfahrzeug, Baujahr 2006, ist auf den Schienen in Port Lobito/Angola im Einsatz. Es wurden insgesamt zwei Fahrzeuge von ZWEIWEG geliefert. Jedes der beiden Fahrzeuge hat eine Rangierleistung von 300 Tonnen.



So schnell wie die Feuerwehr: Bei Bränden in Tunneln kommt es auf jede Minute an. Das Zweiwege-Löschfahrzeug gelangt auf kürzestem Wege zum Einsatzort, auf Schiene oder Straße – ausgestattet mit kompletter Ausrüstung und Aufbauten für den Gefahrenfall.

kann es auch schon einmal vorkommen, dass wir das Fahrzeug nicht komplett bauen, sondern bei einem bereits vorhandenen oder beigestellten die Schienenführungstechnik anbauen“, so der Chef von 63 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. „Wir fungieren dann als Systemlieferant.“ Danach richten sich auch die Preise: Ein kleiner Pick-up kann bereits für circa 30.000 Euro mit einer Schienenführung ausgestattet werden, wohingegen ein Reinigungsfahrzeug fast eine halbe Million Euro kostet. „Absolute Königsklasse mit bis zu 1,5 Millionen Euro sind die Schweißfahrzeuge“, erklärt Feuchter. Da wird nicht nur die Schienenführung konstruiert, sondern auch die Spezialtechnik zum Schienenschweißen der Schweizer Firma Schlatter Industries integriert und eingebaut. In der Regel verlassen jährlich 30 bis 40 Fahrzeuge jeder Größenordnung das Werk in Leichlingen. Neben Kunden aus der Verkehrsbranche wie etwa den Kölner Verkehrs-Betrieben, Rheinbahn oder Essener Verkehrs-AG gehören auch Logistikunternehmen der Chemieindustrie wie Chemion Logistik – das Unternehmen hatte im Jahr 2009 einen Unimog mit Vegetationspflegeaufbau geordert – zum Kundenstamm. Aktuell laufen bei ZWEIWEG Aufträge für je einen Lkw mit Scherenturm für die Häfen und Güterverkehr Köln und die Dortmunder Stadtwerke.

Weltweit im Einsatz

Normalerweise sind die größten und technisch komplexesten Zweiwegefahrzeuge vierachsige Straßen-Lkw mit einem Gesamtgewicht von 36 Tonnen. Für eine Erzmine in Liberia haben ZWEIWEG Spezialisten einen über 60 Tonnen schweren Straßensmobilkran in Leichlingen umgebaut und dann per Schiff an seinen Bestimmungsort gebracht. „Das hat uns in jüngster Zeit wohl vor unsere größte und schwerste Herausforderung gestellt, und das meine ich wortwörtlich“, beschreibt Joachim Feuchter nicht ohne Stolz. So wie in Liberia sind die Fahrzeuge von ZWEIWEG in fast 70 Ländern

der Welt im Einsatz – von Indien, Malaysia, Angola, Japan bis hin zu China. Eben überall dort, wo moderne, sichere und vor allem wirtschaftliche Schienenführungssysteme benötigt werden. Kernmärkte sind allerdings die Metros und Verkehrsbetriebe in Deutschland und Europa.

Gut ausgebildete Mitarbeiter sind der Schlüssel zum Erfolg

ZWEIWEG beschäftigt 63 Mitarbeiter aus unterschiedlichen technischen Bereichen und mit unterschiedlichen Qualifikationen, darunter Industriemechaniker, Schweißer, Techniker, Meister und Ingenieure. Eine direkte Ausbildung für die Zweiwegetechnik gibt es nicht. Zu Spezialisten für den Sonderschienenfahrzeugbau werden die Mitarbeiter durch die Unternehmenszugehörigkeit. Deshalb setzt Joachim Feuchter auf einen konstanten und festen Mitarbeiterstamm. Und um nicht nach qualifizierten Mitarbeitern suchen zu müssen, hat das Unternehmen in diesem Jahr wieder die gewerbliche Ausbildung von Industriemechanikern aufgenommen und zieht sich so den eigenen Firmennachwuchs heran. „Gerade im Sonderbau sind gut ausgebildete Mitarbeiter der Schlüssel zum Erfolg“, so der Geschäftsführer. Ebenfalls erfolgreich war der Zusammenschluss mit vier weiteren Unternehmen aus Deutschland, die sich auf Zweiwegetechnik spezialisiert haben. In der sogenannten ZAGRO Group – der Unternehmer Wolfgang Zappel aus Bad Rappenau hatte ZWEIWEG 2006 gekauft – entwickeln, konstruieren und produzieren die Partner in enger Abstimmung. „Durch die Kombination der verschiedenen Spezialgebiete der Einzelunternehmen innerhalb der Zweiwege- und Rangiertechnik werden Kompetenzen gebündelt; Kunden können so Komplettpakete angeboten werden. Ein deutlicher Vorteil gegenüber Wettbewerbern, die meist nur einen Teil der Produktpalette abdecken. In der Gruppe sind wir stärker“, blickt Joachim Feuchter zuversichtlich in die Zukunft. << GER

Scheidt & Bachmann produziert seit 140 Jahren für den Schienenverkehr

WEICHEN STELLEN FÜR DIE ZUKUNFT

1872 gründeten der Kaufmann Friedrich Scheidt und der Ingenieur Dr. Carl Bachmann eine Gießerei in Mönchengladbach. Heute, nach 140 Jahren, ist Scheidt & Bachmann ein Global Player mit weltweit 2.000 Mitarbeitern, der sein Produktportfolio konsequent erweitert und neue Märkte erschlossen hat. Aktuell produziert das Unternehmen Systeme für Signaltechnik und Fahrgeldmanagement. Unternehmen der Bahn- und Verkehrsbranche, aber auch Parkhaus- und Tankstellenbetreiber weltweit nutzen die Technik vom Niederrhein. Neben hohen Investitionen in neue Technologien setzt Scheidt & Bachmann auf den Produktionsstandort NRW.



Signale setzen

Scheidt & Bachmann zählt in der Eisenbahnsignaltechnik mit zu den erfolgreichsten Herstellern. Auf Basis netzwerkfähiger und rechnergesteuerter Systeme bietet das Unternehmen ein gesamtes Streckenkonzept an.



Es ist eher die Regel als die Ausnahme, dass Weichenanlagen und Stellwerke 50 Jahre und länger in Betrieb sind. Jüngst erst wurden auf den Strecken Münster – Rheda-Wiedenbrück und Haller Willem (Bielefeld – Osnabrück) Stellwerke, die im Kern mehr als 75 Jahre alt waren, durch elektronische Stellwerke vom Typ ZSB 2000 von Scheidt & Bachmann ersetzt. Auch auf der 20 Kilometer langen Verbindung zwischen Wittmannsdorf und Weissenbach-Neuhaus in Österreich kommt ZSB 2000 seit Kurzem zum Einsatz. Die wartungsarme und zuverlässige Leit- und Sicherungstechnik der Mönchengladbacher bringt weltweit Züge auf die richtige Spur. Doch auch in seinen weiteren Geschäftsbereichen ist das Unternehmen Scheidt & Bachmann ein internationaler Spitzenreiter – so mit Fahrgeldmanagement-Systemen in den USA oder innovativen Parkraummanagement-Systemen für den Flughafen von Manchester. Geforscht und produziert wird größtenteils am Hauptsitz am Niederrhein. Niederlassungen und Tochtergesellschaften sind in Nordamerika, China, Australien, Afrika und ganz Europa vertreten.

Der Erfolg ist nicht zuletzt das Ergebnis von überdurchschnittlicher Kompetenz und langfristigem Innovationsdenken. Seit der Firmen-

gründung ist Scheidt & Bachmann eng mit der Entwicklung des Schienenverkehrs verbunden. Ende des 19. Jahrhunderts produzierte das Familienunternehmen Teile für Stellwerke und Weichenantriebe, dann erweiterte es seine Produktpalette und stellte Komponenten für das Verkehrswesen her. Heute ist Scheidt & Bachmann ein modernes Systemhaus, das effektive Lösungen für eine immer komplexer werdende Verkehrswirtschaft anbietet. Matthias Augustyniak, Geschäftsführer Fahrgeldmanagement, sieht im Systemgedanken eine wirtschaftliche wie zukunftsfruchtige Ausrichtung: „Wir bieten unseren Kunden Module an, die sie nach ihren Bedürfnissen kombinieren können. Dabei decken wir alle Geschäftsbereiche von der Software bis zu den Frontend-Geräten ab. So können wir unsere Produkte zu einem wettbewerbsfähigen Preis anbieten und gleichzeitig höchsten Qualitäts- und Sicherheitsansprüchen gerecht werden. Ergänzend dazu schätzen unsere Kunden die umfangreichen Service- und Beratungsleistungen.“

Neue Lösungen für das Fahrgeldmanagement

Scheidt & Bachmann schöpft bei der Entwicklung seiner Systeme aus einem reichen Wissensschatz, der über Generationen ausgebaut wurde. „Aus jahrzehntelanger Erfahrung wissen wir, was

Nachwuchsförderung

Das Thema „in die Zukunft investieren“ nehmen die Mönchengladbacher sehr ernst. Innovative Technologien spielen dabei eine ebenso wichtige Rolle wie hoch qualifizierte Mitarbeiter. Scheidt & Bachmann engagiert sich deshalb für eine qualifizierte technische Ausbildung und die akademische Nachwuchsförderung. Jedes Jahr finden rund 30 junge Menschen einen Ausbildungsplatz in Mönchengladbach. Das laut IHK Mittlerer Niederrhein zuletzt 2011 zu den besten Ausbildungsbetrieben in NRW zählende Unternehmen beschäftigt dort etwa 1.200 von insgesamt 2.000 Mitarbeitern weltweit. Aktuell bietet Scheidt & Bachmann auch zwei duale Studiengänge an: Elektrotechnik (B. E.) und Betriebswirtschaftslehre (B. A.) an der Hochschule Niederrhein, mit der die Mönchengladbacher eng kooperieren.

funktioniert und eine lange Lebensdauer hat. In unseren Systemen bündeln wir diese Best-of-Technologie für maximale Zuverlässigkeit und Effizienz. Im Signaltechnikmarkt werden Modullösungen schon lange erfolgreich eingesetzt. Jetzt setzen wir mit unserer neuen Marke FareGo Signale für innovative Fahrgeldmanagement-Systeme“, erklärt Manfred Feiter, Leiter Produktmanagement. Die neue Technologie mit einprägsamen Markennamen soll ÖPNV-Kunden den Start der Fahrt erleichtern und den öffentlichen Verkehr durch verschiedene Zusatznutzen attraktiver machen – ebenso wie das von Scheidt & Bachmann in diesem Rahmen entwickelte esprit-Ticket: ein Gerät von der Größe eines Schlüsselanhängers, das der Fahrgast während seiner Reise einfach in der Tasche trägt. Die breit ausgelegte Technologieplattform erlaubt zudem den Einsatz in Cafés, Tankstellen und überall dort, wo schnell kleine Beträge gezahlt werden. Eine Idee, die für die Zukunft wappnet. << KPI



eTickets brauchen ein System, das innovative Hardware, modulare Software und maßgeschneiderten Service beinhaltet.

Energiepotenzial

Geothermie beziehungsweise Erdwärme gilt als zukunftsweisende alternative Energieform. Es handelt sich um Energie, die in Zeiten der Erdentstehung als Restwärme gespeichert wurde. Ihr Potenzial wird noch für Jahrtausende nutzbar sein.

Pintsch Aben geotherm entwickelt geothermische Weichenheizungen

EISFREIE BAHNSCHIENEN

Mit technisch ausgereiften Weichenheizsystemen macht das Unternehmen Pintsch Aben den Bahnverkehr winterfest. Die neueste Innovation der Dinslakener ist eine geothermische Weichenheizung, die ohne externe Energiezufuhr funktioniert, völlig autark arbeitet und darüber hinaus kein CO₂ ausstößt. Nach einem Pilotprojekt mit der Hamburger Hafenbahn werden die Einsatzmöglichkeiten der neuen Technologie weiter ausgebaut.

info

Pintsch Aben geotherm

Das Projekt der geothermischen Weichenheizung mit Direktverdampfung wird gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi). Pintsch Aben geotherm beschäftigt am Standort Dinslaken zwei Mitarbeiter in Forschung und Entwicklung. Das 2007 gegründete Unternehmen ist eine Schwester der Pintsch Aben B.V. Beide sind 100-prozentige Töchter der Pintsch Bamag. Die Pintsch Gruppe wiederum fällt unter das Dach des Unternehmens Schaltbau in München.

Prototypen im Praxistest

Gemeinsam mit innovationsgetriebenen Partnern aus der Industrie, dem Forschungszentrum für Kältetechnik und Wärmepumpen (FKW) Hannover und mit finanzieller Förderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) wurde die Dinslakener Entwicklung inzwischen projektreif realisiert. Erste Praxistests sind bereits

bestanden. Seit zwei Wintern beheizen zwei Sonden eine Weiche der Hamburger Hafenbahn (HPA). Eine zweite Pilotanlage hat die Deutsche Bahn im vergangenen Winter im mittelhessischen Grünberg gebaut. Weitere Anlagen sind geplant. Darüber hinaus haben beispielsweise die Niederländische

Staatsbahn sowie verschiedene Industrie- und Privatbahnen Interesse signalisiert. „Wir suchen Standorte mit unterschiedlichen meteorologischen und geologischen Betriebsbedingungen, um sämtliche Funktionsmöglichkeiten des Systems nachzuweisen“, erklärt der Entwicklungsleiter von Pintsch Aben geotherm das weitere Verfahren. In den nächsten beiden Jahren sollen geothermische Weichenheizungen aus Dinslaken zur Serienreife gelangen.

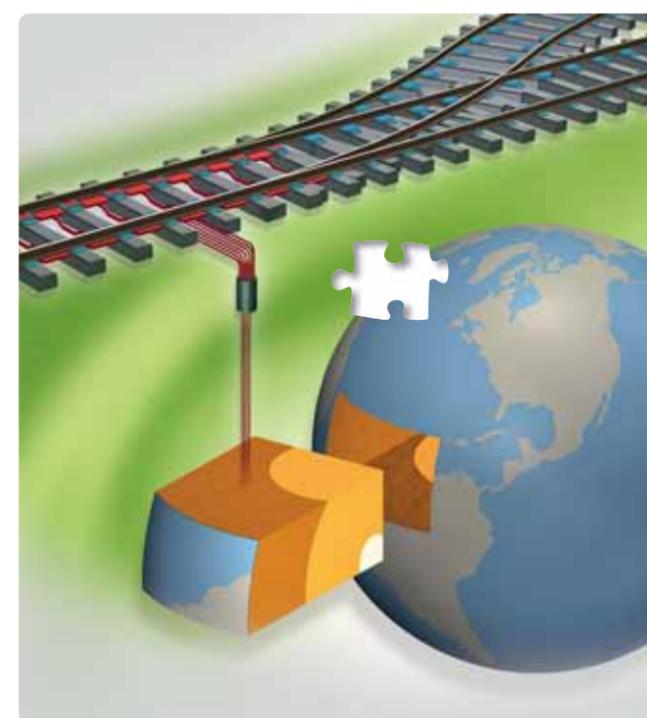
100 Prozent Energieeinsparung

„Mit Blick auf den Klimaschutz und steigende Energiepreise ist unsere Entwicklung wegweisend“, ist Damian Schink überzeugt – und die Zahlen scheinen ihm recht zu geben. Gängige elektrische oder gasbeheizte Systeme brauchen fossile Energieträger. Allein die 60.000 Weichenheizungen im Netz der Deutschen Bahn benötigen jedes Jahr fast 230 Gigawattstunden Strom und verursachen Kosten von 60 bis 80 Millionen Euro. „Bereits im Einsatz befindliche geothermische Weichenheizungen mit Wärmepumpen erreichen eine Energieeinsparung von bis zu 40 Prozent. Unser System schafft 100 Prozent“, verspricht Entwicklungsleiter Schink. << CD

Vor acht Jahren stieß Maschinenbau-Ingenieur Damian Schink auf die wegweisende Idee eines Hamburger Erfinders. Dieser hatte in einer Fachzeitschrift einen Aufsatz zum Funktionsprinzip geothermischer Weichenheizungen mit Direktverdampfung veröffentlicht. Das Dinslakener Unternehmen Pintsch Aben erkannte das Potenzial der Idee und unternahm zusammen mit dem Bayrischen Zentrum für angewandte Energieforschung (ZAE Bayern) eine Machbarkeitsstudie. „Wir konnten nachweisen, dass sich Weichen mit dem neuen Prinzip bei 6 Grad Heiztemperatur schnee- und eisfrei halten lassen – und das sogar bei Schneefällen von bis zu 60 Zentimetern in einer Nacht“, erklärt der heutige Entwicklungsleiter der 2007 gegründeten Pintsch Aben geotherm GmbH.

Die Dinslakener Innovation bietet gegenüber herkömmlichen Systemen entscheidende Vorteile: Sie arbeitet völlig unabhängig von elektrischer Energie, braucht also nicht einmal eine strombetriebene Wärmepumpe oder Umwälzanlage. „Unsere Weichenheizung wird ausschließlich mit Erdwärme betrieben. Sie funktioniert selbstregelnd und ist dabei fast wartungsfrei“, erläutert Schink. Die Entwicklung nutzt ein einfaches physikalisches Prinzip: Wärmetransport mittels Wärmerohr. Dieses reicht in Form einer Tiefensonde 30 bis 100 Meter in den Erdboden hinein. Anders als bei herkömmlichen Erdwärmesonden, durch die Wasser (Sole) gepumpt wird, ist der untere Bereich des gasdichten Rohrs mit flüssigem Kohlendioxid gefüllt. Die Erdwärme lässt das Kohlendioxid sieden und verdampfen, sodass es als Gas im Rohr nach oben zur Weiche steigt. In den kalten Innenstrukturen der Wärmeübertrager in den Gleitstühlen der Weiche kondensiert es, wird wieder flüssig und läuft zurück in die Tiefe, wo es dann erneut erwärmt wird, verdampft und zurück nach oben steigt. Geringe Temperaturen der oberflächennahen Geothermie reichen aus, um mit diesem System die Weiche schnee- und eisfrei zu halten.

„Mit Blick auf den Klimaschutz und steigende Energiepreise ist unsere Entwicklung wegweisend.“



Saubere Sache: Bei der geothermischen Weichenheizung kommt die Wärme über ein Wärmerohr aus 30 bis 100 Meter Tiefe direkt aus der Erde. Das System funktioniert ohne zusätzliche Energiezufuhr und produziert kein CO₂.



Siemens Rail Systems baut in Krefeld Regionalzüge für Sotschi

SCHWALBEN FÜR DIE OLYMPISCHEN WINTERSPIELE

Lastotschka, Schwalbe, nennen die Russischen Eisenbahnen (RZD) die modernen Regionalzüge, mit denen Athleten und Gäste der Olympischen Winterspiele 2014 in der Region um Sotschi herumreisen werden. Insgesamt 54 Züge vom Typ Desiro RUS hat die RZD bei Siemens bestellt. Sie sollen für einen sicheren und vor allem zuverlässigen Verkehr zwischen den Spielstätten in den kaukasischen Bergen und den Austragungsorten am Schwarzen Meer sorgen. Rund 1,1 Milliarden Euro sind die Aufträge über die Produktion und die Wartung insgesamt wert. Ein Großteil der Züge kommt aus Nordrhein-Westfalen, aus dem Siemens-Werk in Krefeld.

In der Region um Sotschi, das russische Urlaubsparadies am Schwarzen Meer, dreht sich derzeit alles um einen Termin: den 7. Februar 2014. Denn dann beginnen dort die 22. Olympischen Winterspiele. Tausende Arbeiter und Spezialisten sind derzeit im Einsatz, um die Spielstätten und die nötige Infrastruktur zu schaffen. Sie errichten Gebäude und Arenen, bauen Straßen, Tunnel und Eisenbahntrassen. Umgerechnet rund 24 Milliarden Euro investiert das Land in die Region. Damit ist Sotschi nicht nur Austragungsort der Winterspiele, sondern ein gigantisches Prestigeprojekt, das auch mit dem Know-how ausländischer Unternehmen realisiert wird.

Ortswechsel. Im Siemens-Werk in Krefeld wird ebenfalls mit Hochdruck gearbeitet. Dort entstehen 38 der insgesamt 54 Züge vom Typ Desiro RUS, die die Russischen Eisenbahnen (RZD) bei Siemens Rail Systems in Auftrag gegeben haben. 16 weitere sollen später in einem Werk im russischen

Jekaterinburg fertiggestellt werden. Für den Aufbau der Desiro-Produktion vor Ort investiert Siemens derzeit rund 200 Millionen Euro. Know-how made in NRW wird also künftig auch in Russland selbst umgesetzt.

In der Krefelder Halle für den Rohbau sind die Mitarbeiter damit beschäftigt, die einzelnen Komponenten für die Wagenkästen – Seitenwände, Untergestell und Dach – vorzubereiten. Meterlange Seitenwände müssen zum Beispiel verschweißt und die Öffnungen für Türen und Fenster millimetergenau herausgefräst werden. Nach und nach werden die Einzelteile schließlich zusammengefügt und es entsteht der Rohbau des Wagenkastens, ein tonnenschwerer Koloss aus blankem Aluminium, der nur eine Ahnung von dem späteren Aussehen des Wagens vermittelt. Ein ganz anderes Bild offenbart sich dann in der riesigen Endmontagehalle. Rund 220 Siemens-Mitarbeiter sorgen dort im Mehrschichtbetrieb dafür, die inzwischen lackierten Rohbauten in funktionstüchtige Fahrzeuge zu verwandeln.



Der Desiro RUS ist nur ein Zugtyp aus dem Produktportfolio des Siemens-Werkes. Die modernen Arbeitsstände in der Montagehalle sind für sämtliche Zugtypen ausgelegt, so dass parallel auch an anderen Aufträgen gearbeitet werden kann.



Markantes „Gesicht“

An den Arbeitsständen in der Montagehalle wird unter, im, auf und am Fahrzeug gearbeitet. Hier erhält der Desiro RUS die Kopfhaube, die ihm sein markantes Aussehen verleiht. Sie ist so ausgelegt, dass sie im russischen Winter unterwegs auch mit Schnee und Eis fertig wird.

Die 40 hochmodernen Arbeitsstände sind dabei für jeden von Siemens gefertigten Zugtyp einsetzbar. So kommt es, dass neben den fünf Desiro RUS-Wagen, die sich gerade in der Halle befinden, zum Beispiel parallel auch an anderen Typen wie dem Velaro D gearbeitet wird. Hier geschieht alles unter einem Dach: Während etwa an einem Stand die Unterflurkabel und elektrischen Leitungen verlegt werden, erhält der Wagenkasten am Nachbarstand die markante Kopfhaube samt Beleuchtung. Einen Stand weiter werden Fußböden verlegt oder Sitze eingebaut. Kurz: Es wird in, unter und an den Wagenkästen gearbeitet.

Faktor Zeit

Rund 50 Arbeitstage nimmt die komplette Fertigung eines Wagens des Desiro RUS – vom Rohbau bis zum finalen Stand – in Anspruch, aus fünf Wagen besteht ein Zug dieses Typs. „Eine echte Bestmarke“, versichert

Gerd Leding, Segmentleiter Montage im Siemens-Werk Krefeld. Und nennt damit einen wesentlichen Grund, warum sich die RZD seinerzeit für Siemens entschieden hat. „Der Faktor Zeit spielt bei diesem Auftrag eine ganz zentrale Rolle“, so Leding. „Wir können dem Kunden garantieren, dass die Züge pünktlich zur Verfügung stehen – und das war ausschlaggebend.“ Denn eine Bedingung für die Erteilung des Auftrages besteht darin, dass die Züge in Russland im Rahmen eines kompletten Winterbetriebes in 2013 eine Generalprobe absolvieren, bevor sie 2014 in Sotschi zum Einsatz kommen. Schon während der Produktion unterliegt jeder Arbeitsschritt einer Qualitätskontrolle. Jedes Fahrzeug wird auf Herz und Nieren überprüft – auch von den russischen Experten, die sich im Werk aufhalten und jeden Arbeitsschritt unter die Lupe nehmen können. Darüber hinaus werden die Wagen in einer Klimakammer in Wien auf ihre Wintertauglichkeit hin überprüft, doch erst der Einsatz während >>

>>>> des russischen Winters wird zeigen, ob der Desiro RUS seiner Aufgabe gewachsen ist. Gerd Leding sieht dieser letzten Prüfung gelassen entgegen: „Der Desiro RUS wurde genau entsprechend den russischen Normenforderungen entwickelt und hat bislang jeden Test mit Bravour bestanden. Davon haben sich auch die Experten der RZD überzeugt, die zu Beginn des Jahres den ersten Zug für den Transport freigegeben haben.“

Logistische Mammutaufgabe

Auch der Transport gewinnt, zeitlich gesehen, eine zentrale Bedeutung. Der logistische Aufwand ist enorm. Da die „Schwalben“ mit rund 270 Tonnen Gewicht und der größeren russischen Spurweite von 1.520 Millimetern nicht über die Schiene und nur bedingt mit Schwertransportern über die Straße bewegt werden können, bleibt nur der Seeweg. Immerhin ist jeder der fünf Wagen bis zu 60 Tonnen schwer, 26 Meter lang, dreieinhalb Meter breit und fast fünf Meter hoch. Zum Vergleich: Das ist je einen halben Meter breiter und höher als der Desiro-Schwesterzug, der in Deutschland eingesetzt wird. Vom Werk in Krefeld geht es bis ins 2.700 Kilometer entfernte Sankt Petersburg – mit diversen Zwischenstationen. Vom Rheinhafen in Krefeld bringt ein Binnenschiff die Wagen zunächst über den Amsterdam-Rhein-Kanal nach Amsterdam. Von dort transportiert ein Küstenmotorschiff den Desiro RUS zum Fährhafen in Sassnitz auf der Ostseeinsel Rügen, dem größten deutschen Eisenbahnfährhafen. Im Frachtraum der Eisenbahnfähre „Sankt Petersburg“ setzen die Züge zum russischen Seehafen Ust Luga über. Erst die letzte Etappe zum Depot der RZD in Sankt Petersburg erfolgt schließlich über die Schiene. Im Durchschnitt ist der Desiro RUS rund zwei Wochen unterwegs, bevor er seinen Bestimmungsort erreicht hat. Anfang März 2012 hat der erste Desiro RUS seine Reise in Richtung Russland angetreten. Bis August 2013 soll der letzte der 38 Züge aus dem Werk in Krefeld ausgeliefert sein.

„Wir verschiffen derzeit etwa alle zwei Wochen einen kompletten Zug“, erklärt Gerd Leding.

Breit gefächertes Know-how

Abgesehen vom Faktor Zeit war natürlich die genaue Erfüllung der Normvorgaben ausschlaggebend für den Erfolg des Desiro RUS. Ursprünglich für den westeuropäischen Markt gedacht, wurde der bewährte Desiro ML speziell für die russischen Belange weiterentwickelt. Es entstand der Desiro RUS. Die Vorgaben sind vielfältig. So müssen die Fahrzeuge zum Beispiel auch bei Temperaturen von bis zu minus 40 Grad Celsius einsatzfähig sein und für die Fahrten zu den Austragungsorten der Winterspiele in den Bergen bei Sotschi Steigungen von vier Prozent überwinden können. Zudem mussten die Wagenkästen vergrößert und breitere Drehgestelle entwickelt werden. Hier ist nicht nur das Know-how von Siemens, sondern auch das der Zulieferer gefordert. „Ein Fahrzeug besteht aus insgesamt rund 18.000 Einzelteilen“, erklärt Peter Rieder, Leiter Einkauf im Siemens-Werk Krefeld. „Da steckt natürlich auch das Wissen unserer Zulieferer drin.“ So sind zahlreiche bahntechnische Unternehmen in Nordrhein-Westfalen in das Projekt eingebunden. Die DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs Köln liefert zum Beispiel das Videoüberwachungssystem. Aus Dinslaken kommen die Außenbeleuchtungen von Pintsch Bamag Antriebs- und Verkehrstechnik und das Unternehmen Drixelius aus Finnentrop-Heggen stellt mit den Crash-Modulen wichtige Elemente der Sicherheitstechnik her. Auch diese Unternehmen müssen jeweils für ihren Bereich gewährleisten, dass die strengen Vorgaben des Kunden RZD eingehalten werden. Peter Rieder stellt zudem klar: „Wir setzen vor allem auf das Wissen und die Erfahrung mittelständischer Betriebe. Dabei ist für uns in erster Linie nicht entscheidend, dass diese aus Nordrhein-Westfalen stam-

Siemens-Werk in Krefeld

Die Anfänge des Werkes in Krefeld gehen bis auf die Gründung der Waggon-Fabrik AG im Jahr 1898 zurück. Heute gehört der Standort zur Siemens-Division Rail Systems. Zudem ist dort eine Einheit der Division Drive Technologies untergebracht. Dank der guten Auftragslage wurde die Zahl der Beschäftigten in den vergangenen zwei Jahren um rund 15 Prozent auf insgesamt 2.200 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen erhöht. Darunter befinden sich derzeit 112 Auszubildende in verschiedenen Berufszweigen. Der Desiro RUS ist nur ein Beispiel aus dem breiten Produktportfolio, das von Regional- und Nahverkehrszügen wie dem Desiro bis zu Hochgeschwindigkeitszügen vom Typ Velaro reicht. Die Kapazität liegt derzeit bei rund 450 Wagenkästen pro Jahr, soll aber künftig weiter ausgebaut werden. Aus diesem Grund wurde der Standort um eine benachbarte rund 125.000 Quadratmeter große Fläche erweitert, auf der derzeit ein neues Logistikzentrum entsteht.

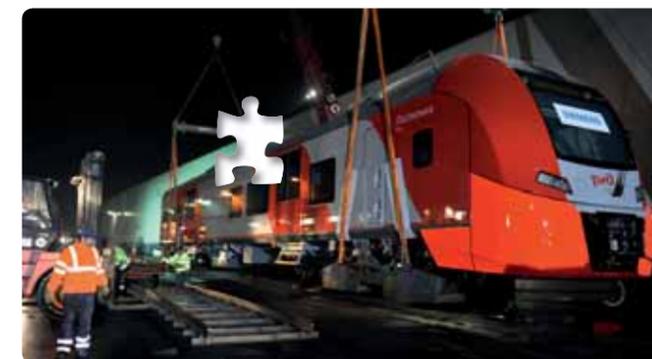
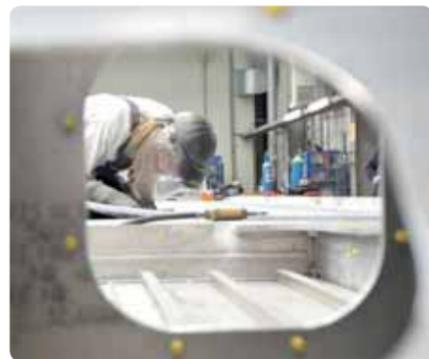
men, sondern dass sie sich im internationalen Markt bewähren. Und immerhin erfüllen diese Voraussetzung viele Unternehmen aus NRW.“

Zurück in Russland. Mittlerweile hat der sechste Desiro RUS Sankt Petersburg erreicht. Rund drei Wochen dauert die Inbetriebnahme vor Ort inklusive der ersten Test- und Zulassungsfahrten, die unter anderem zum Testzentrum Schtscherbinka bei Moskau führen. Man will nichts dem Zufall überlassen, wenn ab 2013 in den Städten Kasan und Sotschi die ersten Fahrgäste mit den neuen Desiro RUS unterwegs sein werden, und spätestens im Februar 2014 steht dann der ganz große Auftritt der Regionaltriebzüge aus NRW an. << TW

info summary

Swallows for the Winter Olympic Games

At the Siemens works in Krefeld, 38 of the 54 regional trains of type Desiro RUS commissioned by the Russian Railways (RZD) are being constructed. They will be made available for the 2014 Winter Olympic Games in Sochi and transport athletes and guests alike safely and reliably to the venues. The contract volume for the production and maintenance of the trains is around €1.1 billion. The product portfolio of the Siemens works ranges from local commuter and regional trains of the Desiro type to high-speed trains such as the Velario. The order books of the factory are well filled: as a result, the capacity of the site is being further expanded. The number of employees has risen over the past two years by about 15 percent to approximately 2,200. In addition, the works has been expanded to an area of around 125,000 m². Presently, a factory's own logistics centre is being set up there.



Bei der Vorbereitung der einzelnen Komponenten für die Montage ist mitunter Millimeterarbeit gefordert. Aussparungen für Fenster und Türen müssen so genau gearbeitet werden, dass diese später problemlos eingepasst werden können.

Ein Koloss aus Aluminium. Der Rohbau eines Wagenkastens lässt zumindest erahnen, wie der fertige Desiro RUS einmal aussehen wird. Am Bildschirm überwacht ein Siemens-Mitarbeiter einzelne Arbeitsschritte.

Um einen Wagen des Desiro RUS für den Transport vom Werk zum Rheinhafen Krefeld auf einen Kesselwagen zu heben, sind zwei Krane nötig. Immerhin wiegt jedes Fahrzeug bis zu 60 Tonnen.

Nahverkehrsland Nordrhein-Westfalen

BUSSE UND BAHNEN MACHEN MOBIL

Nordrhein-Westfalen ist das Land des öffentlichen Nahverkehrs. Busse und Bahnen sind im bevölkerungsreichsten Bundesland zentrale Eckpfeiler von Mobilität. Mehr als 2,4 Milliarden Fahrgäste nutzten im vergangenen Jahr die öffentlichen Verkehrsangebote – rund 2,8 Prozent mehr als noch im Vorjahr. Nur ein effizientes Zusammenspiel aller Verkehrsmittel wie Nahverkehrszüge, Stadt- und Straßenbahnen, Regional- und Stadtbusse in einem Gesamtnetz ermöglicht diese immense Beförderungsleistung.

2.423.690.000

Fahrgäste pro Jahr im NRW-Nahverkehr

438.000.000

Zugreisende pro Jahr im NRW-Nahverkehr

19.691.831.000

Personenkilometer mit Bussen und Bahnen

Mehr als **120**

Verkehrsunternehmen sind in NRW tätig

13

Eisenbahnunternehmen im Personenverkehr

links

Aktuelle Fahrgastzahlen und weitere Fakten zum öffentlichen Personennahverkehr finden Sie unter den folgenden Links ...

- ... Statistisches Bundesamt www.destatis.de
- ... Information und Technik Nordrhein-Westfalen www.it.nrw.de
- ... Busse und Bahnen NRW www.busse-und-bahnen.nrw.de
- ... Verband Deutscher Verkehrsunternehmen www.vdv.de
- ... Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen www.mbwsv.nrw.de
- ... Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung www.bmvbs.de

31

kommunale Verkehrsunternehmen in Großstädten

18

kommunale Verkehrsunternehmen in Mittel- und Kleinstädten

22

kommunale Regionalverkehrsunternehmen für den Busverkehr im ländlichen Raum

15

private Busunternehmen in NRW

8

Bundesbusunternehmen

1.100.000.000

Euro Sanierungsbedarf bis 2016

Sanierungsbedarf bei U- und Straßenbahnen

1.620.000.000

Euro nötige Investitionen in neue U- und Straßenbahnflotten bis 2025

Laut eines Gutachtens im Auftrag der VDV-Landesgruppe NRW müssen die Kommunen und Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen bis 2016 erheblich in die Sanierung von Tunneln, Gleisen, Bahnhöfen und Technik investieren. Nach Erhebungen bei den elf größten kommunalen Nahverkehrsunternehmen und deren Kommunen müssten diese jährlich über 180 Millionen Euro für den Infrastrukturerhalt ihrer U- und Straßenbahnsysteme aufwenden. Tatsächlich finanzieren könnten sie aber nur etwa 48 Millionen Euro pro Jahr. Die Bedarfe für den Neu- und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur sind in den genannten Summen noch nicht enthalten.

800.000.000

Euro Finanzierungslücke in den kommenden fünf Jahren

im gespräch

Heinrich Brüggemann,
Vorsitzender der Geschäftsführung
von DB Regio NRW

DER STAR IST DIE MANNSCHAFT

Öffentlicher Verkehr und Fußballteams teilen eine Gemeinsamkeit: Der Erfolg wird durch gute Einzelspieler und durch das homogene Miteinander der Mannschaft bestimmt. „Wir brauchen starke Individualisten, die in der Gesamtheit konform erscheinen und doch genug Abstand voneinander halten, um wendig zu bleiben“, sagt Heinrich Brüggemann, Vorsitzender der Geschäftsführung von DB Regio NRW. Als Chef von rund 3.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Nordrhein-Westfalen hat er sich in Zeiten des Fachkräftemangels ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: „Wir wollen Menschen für die Bahn begeistern.“ Dabei baut Brüggemann auf den Zusammenhalt der Branche und die Standortqualitäten im Bahn- und Mobilitätsland NRW. Im Gespräch mit TransVer erläutert er seine Strategien für ein zukunftsorientiertes Employer-Branding.

// In diesem Jahr waren Zugausfälle im Personenverkehr wegen fehlender Lokführer ein Medienthema. Wie sieht es da bei DB Regio NRW aus?

>> **Heinrich Brüggemann:** Sofern es Zugausfälle gab, betraf das nicht unser Unternehmen. Wir sind personell gut aufgestellt. Bei uns herrscht kein Mangel an Lokführern. Aber wir sehen die Entwicklung in der Branche mit Besorgnis. Der Imageschaden trifft nicht das einzelne Unternehmen, sondern das gesamte System des öffentlichen Verkehrs. Wenn wir mehr Menschen auf die Schiene holen wollen, dann darf so etwas nicht passieren.

// Die Deutsche Bahn will bundesweit 7.000 Stellen schaffen. DB Regio NRW möchte die eigene Personaldecke bis 2015 mit rund 550 Mitarbeitern verstärken. Ist das keine Reaktion auf einen Personalmangel?

>> **Heinrich Brüggemann:** Wir haben einen stetigen, langfristigen Bedarf an gutem Personal. Das wissen wir seit längerer Zeit und haben uns schon frühzeitig darauf vorbereitet. Allein im vergangenen Jahr haben wir zum Beispiel über 100 Triebfahrzeugführer eingestellt, im ersten Quartal dieses Jahres weitere 25. Der Bedarf ergibt sich zum einen, weil der Nahverkehr in NRW eine wachsende Branche mit steigenden Fahrgastzahlen ist. Zum anderen ist da der demografische Wandel unserer Gesellschaft: Immer mehr ältere Menschen stehen immer weniger jungen Menschen gegenüber.

// Wie wollen Sie diesen langfristigen Bedarf decken, wenn es immer weniger junge Nachwuchs- und Fachkräfte gibt?

>> **Heinrich Brüggemann:** Wir setzen zum einen traditionell auf die Erstausbildung, quasi von der Pike auf. Unseren Auszubildenden bieten wir eine fast hundertprozentige Über-



Gemeinsames Kerngeschäft

„Die Konkurrenz in der Bahnbranche muss da eine Grenze haben, wo der Personalmangel das System ÖPNV insgesamt stabilisiert“, meint Heinrich Brüggemann. Der Chef der DB Regio NRW macht sich in Recruitingfragen für eine branchenweite Zusammenarbeit stark.



„Bei der Ansprache junger Akademiker punktet die Bahn mit den Perspektiven umweltfreundlicher Mobilität und beruflichen Aufstiegsmöglichkeiten.“



„Wir wollen Aufmerksamkeit schaffen für eine Branche, die heute schon gut bezahlte, hoch flexible und sehr attraktive Arbeitsplätze bietet.“



nahmequote. Aber auch Quereinsteiger haben bei uns gute Chancen. Fünfzehn ehemalige Opelener sind bereits zu uns gewechselt. Zudem unterhalten wir eine Kooperation mit dem Bergbaukonzern RAG, der in den nächsten Jahren viele Arbeitsplätze abbauen muss. Darüber hinaus sind uns unsere älteren Mitarbeiter ganz besonders wichtig: Sie haben eine Berufs- und Lebenserfahrung, von der wir als Unternehmen außerordentlich profitieren. Sie können und sollen nicht von heute auf morgen gegen eine jüngere Generation ausgetauscht werden. Wir bieten daher Möglichkeiten wie Altersteilzeitmodelle oder eine flexiblere Einsatzplangestaltung.

// Und wie steht es um den akademischen Nachwuchs?

>> **Heinrich Brüggemann:** Die Ansprache junger Akademiker ist mit Sicherheit eine zentrale Aufgabe. Wir gehen deshalb mit verschiedenen Aktionen direkt an die Hochschulen, beteiligen uns beispielsweise auch seit Jahren am KarriereCampus Rail der Initiative Bahn NRW. Wir bieten Praktika und Themen für Diplom- und Doktorarbeiten an. Zudem haben wir eigene duale Studiengänge im Ausbildungsangebot. In sechs Semestern erlangt man dabei den Bachelor-Abschluss in den Fachrichtungen Projekt-Engineering, Maschinenbau oder Dienstleistungsmanagement.

// Die Deutsche Bahn ist nicht das einzige Unternehmen, das Fachkräfte sucht. Warum sollten sich Bewerber für die Bahn entscheiden – und beispielsweise

gegen einen vermeintlich attraktiveren Job in der Automobilbranche oder in der Luftfahrt?

>> **Heinrich Brüggemann:** Hersteller von Autos oder Flugzeugen unterliegen potenziell stärkeren Konjunkturschwankungen und sind krisenanfälliger als wir. Nehmen wir etwa die Entwicklung des Opel-Standortes in Bochum. Der Mobilitätsbedarf im Nahverkehr wächst jedoch kontinuierlich. DB Regio NRW behauptet sich am Markt und schafft mit dem Gewinn langfristiger Verkehrsverträge ein Höchstmaß an Beschäftigungssicherheit. Neben der beruflichen Sicherheit bieten wir Potenzialträgern attraktive Fortbildungsmöglichkeiten und den nötigen Freiraum, sich weiterzuentwickeln. Und nicht zuletzt ist uns die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sehr wichtig. Wir berücksichtigen individuelle Bedürfnisse – vom wohnortnahen Einsatz bis hin zu Teilzeitmodellen.

// Zurück zum Lokführermangel: Auch innerhalb der Branche gibt es Konkurrenz zwischen der DB und den Privatbahnen. Wird dieser Wettbewerb künftig intensiver, da es immer mehr auch darum gehen wird, wer die besser qualifizierten Mitarbeiter für sich gewinnt?

>> **Heinrich Brüggemann:** Nicht, wenn wir unser gemeinsames Kerngeschäft vorausschauend betrachten. Schließlich geht es hierbei um zwei zentrale Punkte: die langfristige, bedarfsgerechte Personalnachsteuerung und die Marktentwicklung, also die anteilige Vergabe von Ver-

kehrsleistungen. Im unternehmerischen Sinne sollten beide Aspekte mit der nötigen planerischen Distanz betrachtet werden. Die Frage müsste also lauten: Wie bringen wir die Branche künftig zusammen voran, statt uns jetzt gegenseitig Arbeitskräfte streitig zu machen? Der Nahverkehr ist und bleibt ein Wachstumsmarkt, aktives Recruiting kann nur im Sinne aller Beteiligten sein.

// Und wie wollen Sie die Branche zusammenbringen?

>> **Heinrich Brüggemann:** Wir sind schon dabei, zumindest hier in Nordrhein-Westfalen. Gemeinsam mit dem VDV, der BOGESTRA, der KVB und unserem Wettbewerber Abellio haben wir eine große Recruiting-Aktion gestartet und erste öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen in Ruhrgebiet und Rheinland durchgeführt. Wir wollen Aufmerksamkeit schaffen für unsere Branche, die heute schon gut bezahlte, hoch flexible und sehr attraktive Arbeitsplätze bietet. Dafür ist lokale Präsenz unerlässlich. Erfolgreiches Recruiting findet nicht im Elfenbeinturm statt, sondern im Dialog vor Ort.

// Besteht da nicht die Gefahr, dass die besten Köpfe zur Konkurrenz gehen?

>> **Heinrich Brüggemann:** Vielleicht. Aber wir gewinnen keinen Blumentopf, wenn wir uns im Kampf um Marktanteile für den öffentlichen Verkehr gegen unsere Wettbewerber auf der Schiene positionieren. Verlässliche Verkehrsleistungen kann man nur mit der entsprechenden Personaldecke erbringen. Unsere Konkurrenz muss also dort eine Grenze haben, wo der Personalmangel das System ÖPNV insgesamt destabilisiert. Der ÖPNV muss agieren wie eine erfolgreiche Fußballmannschaft. Schauen wir uns den FC Barcelona an oder auch andere starke Teams hier bei uns im Revier: Jeder Spieler ein Individualist, aber als Team nahezu unschlagbar.

// Und innerhalb des ÖPNV, auf der Schiene, wird die Bahn zum Spielführer?

>> **Heinrich Brüggemann:** Mit einem starken Team.

// Wie wirkt sich dieses Selbstverständnis unternehmensintern aus?

>> **Heinrich Brüggemann:** Die Deutsche Bahn hat sich von der Bundesbehörde zum zukunftsorientierten Unternehmen gewandelt. Bei uns sind neben Know-how und Engagement

vor allem Teamgeist und Offenheit für Neues gefragt. Diese Eigenschaften sind elementarer Bestandteil einer neuen Kultur und von zentraler Bedeutung für unsere Zukunftsfähigkeit. Dafür haben wir drei Ziele formuliert: Erstens wollen wir der weltweit führende Mobilitätsdienstleister für Güter und Personen sein. Zweitens wollen wir ökologische Maßstäbe setzen. Und drittens wollen wir zu den zehn attraktivsten Arbeitgebern in Deutschland zählen.

// Das ist ein ehrgeiziges Ziel.

>> **Heinrich Brüggemann:** Dem wir immer näher rücken. Denn ohne Mitarbeiter, die gerne bei uns arbeiten, können wir keines unserer Ziele erreichen. Am Ende des Tages kommt es nur darauf an, dass unsere Mitarbeiter mit Leib und Seele bei der Sache sind.

// Ganz zum Schluss: ein Rat für alle, die eine Karriere bei der Bahn anstreben.

Wer Engagement und Leidenschaft für seinen Beruf mitbringt – egal in welcher Position und in welchem Geschäftsbereich, der hat in unserem Unternehmen und in der gesamten Branche die besten Zukunftsperspektiven. Das ist genau der Grund, warum ich immer zur Bahn wollte. Und ich habe noch keinen einzigen Tag hier bereut. << CD



Heinrich Brüggemann ist Chef von rund 3.700 Nahverkehrsmitarbeitern in Nordrhein-Westfalen. 1997 kam der gebürtige Castrop-Rauxeler zur DB. Davor arbeitete der Jurist in verschiedenen Funktionen bei der Piepenbrock Unternehmensgruppe. Seit 2001 ist der 60-Jährige Vorsitzender der Geschäftsführung von DB Regio NRW. Brüggemann ist verheiratet und Vater von zwei erwachsenen Söhnen. Seine Hobbys sind Kochen, Politik und Sport, wobei er sich besonders für die strategische Teambildung im Fußball interessiert.

Zukunftsjob Bahner

In Nordrhein-Westfalen beschäftigt die Deutsche Bahn rund 31.000 Mitarbeiter und bildet über 1.900 junge Menschen in rund 20 Berufen aus. Die DB Regio NRW zählt davon aktuell 3.727 Angestellte und 105 Auszubildende. Zusätzlich bietet DB Regio NRW acht Studienplätze an. Nach derzeitigem Stand will das Unternehmen seine Personaldecke bis 2015 mit rund 550 neuen Mitarbeitern verstärken, davon allein 460 beim Fahrpersonal. Im Jahr 2013 gibt es zudem 54 freie Ausbildungsplätze. Die Übernahmequote liegt bei 97 Prozent.

drei fragen an

Ulrich Weber,
Personalvorstand der Deutschen Bahn



„WIR PUNKTEN MIT AUFSTIEGSCHANCEN“

Die Ansprache neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist für die Deutsche Bahn ein großes Thema. Schließlich sind 42 Prozent der Belegschaft bundesweit über 50 Jahre alt. Das heißt, dass rund 75.000 Eisenbahner in den kommenden Jahren in den Ruhestand gehen. DB Personalvorstand Ulrich Weber beschreibt den Status quo.

// Von der Sanierung hin zur Rekrutierung: Warum ist die DB plötzlich so aktiv bei der Personalgewinnung?

>> **Ulrich Weber:** Der demografische Wandel und die Folgen für den Arbeitsmarkt sind auch bei der DB spürbar. Der Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften steigt, nicht nur bei der Deutschen Bahn. Wie andere Unternehmen auch, bereiten wir uns auf die Jahrgänge der Generationen vor, die in den nächsten Jahren in Rente gehen werden. Das heißt: Wir müssen uns heute schon anstrengen, um beim Nachwuchs und den Berufserfahrenen zu punkten.

// Die Deutsche Bahn will bundesweit in den nächsten Jahren bis zu 7.000 Mitarbeiter einstellen. Gibt es genug Bewerber?

>> **Ulrich Weber:** Es geht nicht um die Zahl an Bewerbungen, sondern vielmehr um fachlich qualifizierte Bewerber mit Leidenschaft und Authentizität. Diese Bewerber müssen wir von uns überzeugen. Die wenigsten wissen, welche Vielfalt die DB zu bieten hat: Bei uns können junge Leute, aber auch erfahrene Arbeitnehmer, in rund 500 Berufsfeldern ein-, um- und aufsteigen. Über diese bunte Palette an Möglichkeiten wollen wir mehr sprechen und unser Arbeitgeberimage weiter verbessern.

// Das Durchschnittsalter bei der DB liegt bei 46 Jahren. Was bedeutet das für die Personalarbeit?

>> **Ulrich Weber:** Oberstes Ziel für uns ist, dass unsere Belegschaft möglichst lange arbeits- und beschäftigungsfähig bleibt. Dabei spielt die berufsbegleitende Weiterbildung eine entscheidende Rolle. Gerade bei körperlich anstrengenden Tätigkeiten müssen wir den Mitarbeitern Möglichkeiten bieten, sich neu zu orientieren. Zudem setzen wir uns für altersgemischte Teams sowie Gesunderhaltung durch verschiedene Programme und Coachings ein. <<

Ulrich Weber ist seit dem 1. Juli 2009 Personalvorstand der Deutschen Bahn und von DB Mobility Logistics. Der 62-Jährige ist seither für mehr als rund 295.000 Mitarbeiter verantwortlich. Vor seinem Wechsel zur Deutschen Bahn war der Jurist unter anderem als Arbeitsdirektor bei RWE Rheinbraun, RAG und Evonik, meist in Industrien tätig, die sich im Wandel befanden. So begleitete er den Umbau des Steinkohlenkonzerns RAG zum Chemiespezialisten Evonik.

statements

„Wir kooperieren mit Schulen und bieten flexible Arbeitszeitmodelle.“



„Die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen in Städten steigt seit Jahren und dementsprechend ist der Bedarf an Arbeitskräften für die Branche groß. Die BOGESTRA hat frühzeitig die Bedeutung von qualifiziertem Nachwuchs erkannt und die Anzahl der Auszubildenden sowie der Ausbildungsberufe nahezu verdoppelt. Um allen Schulabgängern eine Ausbildungsmöglichkeit anbieten zu können, kooperieren wir mit einigen Hauptschulen. Neben der beruflichen Erstausbildung zur Sicherung unseres Personalbedarfs ist der interne Arbeitsmarkt mit einer kontinuierlichen Fort- und Weiterbildungsstrategie elementarer Bestandteil unserer Personalpolitik.“

Zum Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit ist unser umfassendes Gesundheitsmanagement von zentraler Bedeutung. Ein weiteres Element ist das Thema Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Hier bieten wir diverse und sehr flexible Arbeitszeitmodelle an. Frauen – gerne auch in Teilzeit – sind für uns eine wichtige Zielgruppe im Rahmen unserer Personalrekrutierung für den kundennahen Bereich.“

Gisbert Schlotzhauer, Vorstand für Personal, Kommunikation und Infrastruktur bei der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA).

„Wir positionieren den ÖPNV als attraktiven Arbeitgeber mit hoher Jobsicherheit.“



„Die Deckung des hohen Personalbedarfs ist heute schon eine der zentralen Aufgaben im ÖPNV. Allein in Nordrhein-Westfalen werden nach Angaben des VDV bis 2015 rund 4.000 neue Mitarbeiter benötigt.“

Daher gilt nicht nur für Abellio, sondern für die gesamte Branche, potenzielle Bewerber auf den ÖPNV aufmerksam zu machen und diesen öffentlich als attraktiven Arbeitgeber mit hoher Jobsicherheit zu positionieren.

Dabei müssen wir uns in alle Richtungen orientieren und potenzielle Mitarbeiter zielgerichtet ansprechen. Junge Menschen müssen direkt in den Schulen angesprochen und in ihrer Berufsorientierung begleitet werden. Aber auch Erwerbslosen und Quereinsteigern müssen wir eine Chance geben, sich wieder in den Arbeitsmarkt zu integrieren.“

Ronald R. F. Lünser ist seit 2007 Geschäftsführer von Abellio Rail NRW. Im Juli 2010 wurde er zusätzlich zum Geschäftsführer der Abellio GmbH berufen und verantwortet dort den Geschäftsbereich Rail.

summary

Strategies against the Skills Shortage

The railway and transport industry is booming. The rapidly growing demand for mobility is making this a key future industry. Climate protection demands environmentally compatible transport solutions. Scarce infrastructure resources require sustainable mobility concepts. Public transport is becoming increasingly important in the future-oriented design of mobility, as are the producers of innovative rail and transport technology. As a result, the industry offers young people not only exciting jobs in industry, but also long-term prospects and good career opportunities. And career advancement is guaranteed because education and training in the industry is characterised by transparency and permeability.

However, the sector is currently suffering from the shortage of skilled workers. Up to 32,000 new recruitments are planned by the member companies of the Association of German Transportation Companies by 2015. Around 10,000 additional new jobs are to be created by the German

railway company Deutsche Bahn by 2013. Furthermore, 40,000 employees of Deutsche Bahn will be retiring in the next five years. These positions also have to be filled.

In their recruiting of skilled workers, the rail and transport companies in North Rhine-Westphalia place a value on strong cohesion within the industry. "Our competition has to be limited if the lack of staff destabilises the local public transport system", says Heinrich Brüggemann, Chairman of the Management Board at DB Regio NRW, who explained his strategy for forward-looking employer branding in an interview. Gisbert Schlotzhauer, Director of the Bochum-Gelsenkirchener Tramway Company and Ronald R. F. Lünser, Managing Director of Abellio Rail NRW, also base their strategies on cooperation with respect to the acquisition of new employees and are positioning local public transport as an attractive employer with a high level of job security and good further training opportunities.

Gute Aussichten

Frauen sind in der ÖPNV-Branche (noch) unterrepräsentiert – vor allem in Führungspositionen. Gerade mal acht Prozent weibliche Führungskräfte gibt es in den rund 800 deutschen Verkehrsunternehmen. Damit sich das ändert, hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im vergangenen Jahr das Projekt „Frauen gehen in Führung“ initiiert. Bis 2015 – so das erklärte Ziel des Projektes – soll der Frauenanteil in Führungspositionen auf 13 Prozent steigen.

Frauen in Verkehrsunternehmen

2 VON 149

Bettina Heise und Dr. Astrid Mundt – zwei von insgesamt 149 Frauen, die beim Bielefelder Verkehrsunternehmen moBiel ihren Weg gehen. In TransVer berichten sie, wie sie sich in einer Branche behaupten, die noch immer als männerdominiert und wenig frauenfreundlich gilt.

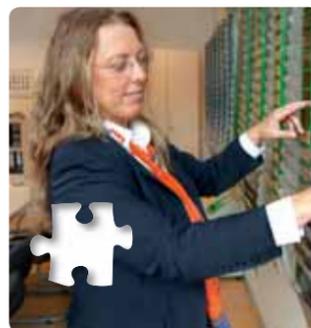
Bettina Heise ist seit 2009 als Busfahrerin bei moBiel beschäftigt. Nach einem Umzug von Lübeck nach Bielefeld und der Familienpause hat sich die gelernte Fotolaborantin beruflich neu orientiert – und für eine Umschulung zur Busfahrerin entschieden. „Ich fahre gerne Auto und ich liebe den Kontakt zu Menschen. Beides habe ich als Busfahrerin“, begründet sie ihren Schritt hinter das Lenkrad. Insgesamt 71 Frauen arbeiten im Fahrdienst bei moBiel, das entspricht einer Quote von etwa 20 Prozent. Bettina Heise sieht für sich als Frau keine Nachteile in ihrem Beruf. Sie ist im Kollegium voll akzeptiert – „und mit den kritischen Blicken mancher männlicher Fahrgäste, wenn ich mit meinem 20-Meter-Bus um enge Kurven rangiere, kann ich leben“, lacht die lebendige 42-Jährige. Auch die Vereinbarkeit von Familie und Beruf funktioniert bei ihr gut: Ihr Mann arbeitet ebenfalls bei moBiel und die beiden können ihre Dienste meist so aufeinander abstimmen, dass immer einer für die Tochter da sein kann.

Frauen gehen in Führung

Im vergangenen Jahr hat Bettina Heise eine Chance ergriffen, die moBiel engagierten Mitarbeiterinnen bietet: Sie hat sich für das Projekt „Frauen gehen in Führung – Aufstiegsorientierung von und für Mitarbeiterinnen in Verkehrsbetrieben“ beworben (siehe auch Kasten Seite 67). Mit Erfolg. >>



„In den ersten Workshops haben wir gelernt, wie wir uns realistische Ziele stecken und wie wir effektiv und motiviert arbeiten. Das hat mir viel gebracht.“



Frauen gehen in Führung

Im ÖPNV werden Führungspositionen bislang eher selten von Frauen eingenommen. Die Quote liegt für die bundesweit rund 800 Unternehmen derzeit bei etwa acht Prozent. Zugleich erwartet die Verkehrsbranche in den kommenden 15 Jahren einen wachsenden Bedarf an Fach- und Führungskräften, bedingt durch vermehrten Renteneintritt. Um dem Führungskräfteemangel entgegenzuwirken und die Gleichstellung von Frauen zu fördern, hat die VDV-Akademie 2011 das Projekt „Frauen gehen in Führung“ ins Leben gerufen. Ziel des Projektes: bis zum Jahr 2015 den Anteil weiblicher Führungskräfte um fünf auf etwa 13 Prozent zu erhöhen. Im Rahmen des Projektes absolvieren die teilnehmenden

Frauen über einen Zeitraum von etwa einem Jahr Seminare zur persönlichen Standortbestimmung, zu Gesprächsführung und Kommunikation sowie zu Führungstechniken. So werden die Frauen für Führungspositionen in ihren Unternehmen qualifiziert. Da das Projekt in der Anfangsphase steckt, lassen sich noch keine konkreten Erfolgszahlen ermitteln. Neben moBiel beteiligen sich vier weitere Pilotunternehmen an dem Projekt, zwei davon aus NRW: Bremer Straßenbahn, Stadtwerke Osnabrück, Stadtwerke Hamm Verkehrsbetrieb und die Kölner Verkehrs-Betriebe.

www.frauen-in-verkehrsunternehmen.de 



Im Bus fühlt Bettina Heise sich wohl. Sie liebt die Abwechslung und den Kontakt zu den Fahrgästen. Langweilig wird es ihr während ihrer Schicht nie.

In ihrer täglichen Arbeit – hier beim Abholen ihres Dienstplanes – erlebt Bettina Heise als Frau keine Benachteiligung. Aber sie möchte mehr erreichen und sich als Führungskraft für die Interessen der Fahrerinnen und Fahrer einsetzen.



Im Gespräch mit ihrem Vorgesetzten klärt sie Fragen und Probleme. Gerne möchte sie selbst einmal diejenige sein, die sich als Dienst-einteilerin oder Bereichsleiterin darum kümmert, dass der Fahrdienst reibungslos funktioniert. Deshalb nimmt sie an „Frauen gehen in Führung“ teil.

»»»» Als eine von insgesamt zehn moBiel-Mitarbeiterinnen nimmt sie zwei Jahre lang an verschiedenen Workshops und Seminaren teil. Die Frauen erarbeiten sich wichtige Schlüsselqualifikationen, die sie als Führungskräfte brauchen. Bettina Heise ist begeistert: „In den ersten Workshops haben wir gelernt, wie wir uns realistische Ziele stecken und wie wir effektiv und motiviert arbeiten. Das hat mir viel gebracht.“ In weiteren Workshops stehen unter anderem Teamführung und Konfliktmanagement auf dem Programm. Bettina Heise hat in ihrem früheren Beruf bereits als stellvertretende Abteilungsleiterin gearbeitet. Sie möchte auch bei moBiel ein Team führen und als Bindeglied zwischen Fahrdienst und Geschäftsleitung fungieren. Eine Tätigkeit als Dienst-einteilerin oder als Bereichsleiterin kann sie sich gut vorstellen. „Ich möchte meine Erfahrungen aus dem Bus gerne an Kolleginnen und Kollegen weitergeben und ihnen eine Hilfe sein“, begründet sie ihren Wunsch nach mehr Verantwortung.

Direkter Aufstieg

Dr. Astrid Mundt, heute Marketingleiterin bei moBiel, ist bereits dort angekommen, wohin Bettina Heise gerne möchte: in einer Führungsposition. Nach ihrem Studium der öffentlichen Wirtschaft, Verkehrswirtschaft und empirischen Forschung, nach Promotion und Tätigkeit als wissenschaftliche Assistentin stieß sie 1997 im Rahmen eines Führungskräftetrainings zu den Bielefelder Stadtwerken. „Ich wollte von Beginn an in der kommunalen Wirtschaft arbeiten, denn ich halte öffentliche Aufgaben für sehr wichtig und sinnvoll“, erklärt Astrid Mundt. Nach einem Jahr Trainingsprogramm, bei dem sie das Unternehmen in konkreter Projektarbeit kennenlernte und ihre Führungsqualitäten erproben und ausbauen konnte, startete sie direkt durch: Sie wurde Bereichsleiterin für Marketing und Vertrieb, zunächst innerhalb der Stadtwerke. „Etwa ein Jahr später“, erinnert sie sich, „bin ich zu moBiel gewechselt, das damals aus den Stadtwerken ausgegliedert und zu einer eigenständigen Tochter wurde.“ Dort erwarteten sie spannende Aufgaben: Als Marketingleiterin hat sie

den Markenbildungsprozess des neu gegründeten Unternehmens moBiel von Beginn an mit gestaltet. In ihrem achtköpfigen Team arbeiten derzeit fünf Frauen. „Drei ehemalige Mitarbeiterinnen haben im Unternehmen in Führungspositionen gewechselt“, erzählt Astrid Mundt. „Beispielsweise in den Kundenservice oder in den verkehrswirtschaftlichen Bereich.“

Es muss passen

Dr. Astrid Mundt hat sich ihre Position mit Kompetenz und strategischer Karriereplanung erarbeitet. „Es kam aber auch ein bisschen Glück hinzu“, lacht die 48-Jährige. „Ich kam einfach zum richtigen Zeitpunkt.“ Ein anstehender Generationenwechsel und die Liberalisierung des Verkehrs- und Energiemarktes Ende der 1990er-Jahre brachte Bewegung ins Unternehmen – und eröffnete viele Führungsperspektiven. Nachwuchs wurde dringend gebraucht. Nach 15 Jahren in der Unternehmensgruppe Stadtwerke Bielefeld hat Astrid Mundt immer noch große Freude an ihren Aufgaben. „Nahverkehr ist ein gutes und sinnvolles Produkt, für das ich nach wie vor gerne werbe.“ Ihre Perspektive für die nächsten Jahre:

„Von mir aus kann's gerne weiter nach oben gehen. Gerne auch wieder in der kommunalen Energiewirtschaft, die große Herausforderungen bereithält. Ich bin für alles offen“, gibt sie die Richtung vor.

Luft nach oben

Bettina Heise und Dr. Astrid Mundt fühlen sich wohl in ihrem Unternehmen und haben bisher als Frauen keine Benachteiligung erfahren. Doch sind ihre beruflichen Entwicklungen repräsentativ für das Unternehmen oder die gesamte Branche? Ein Blick auf die Zahlen rückt die Beispiele in einen Gesamtzusammenhang: „Bei moBiel arbeiten 21 Prozent Frauen und 9,7 Prozent in einer Führungsposition“, weiß Karin Schrader, seit 15 Jahren Gleichstellungsbeauftragte der Unternehmensgruppe Stadtwerke Bielefeld, zu der auch moBiel gehört. „Für ein technisch geprägtes Unternehmen ist das eine ganz gute Quote, etwas über dem bundesweiten Durchschnitt.“ Ganz zufrieden ist sie jedoch nicht mit der Entwicklung bei moBiel: „Wir tun unternehmensintern viel, um die Karrieren von Frauen zu fördern, und wir konnten bei moBiel die Quote von Frauen in Führungspositionen in den vergangenen 15 Jahren >>>



„Bereits drei Mitarbeiterinnen aus meinem Team haben im Unternehmen in Führungspositionen gewechselt.“



Dr. Astrid Mundt hat seit 1999 als Marketingleiterin bei moBiel viel erreicht – und fühlt sich nach wie vor wohl im Unternehmen.



„Wir brauchen mehr engagierte Frauen, die etwas erreichen möchten. Die Unternehmen sind nach wie vor männlich geprägt, gerade in den technischen Berufen.“

>>>> von null auf 9,7 Prozent steigern, aber wir würden uns dennoch mehr Bewerbungen von Frauen wünschen.“ Zumal die Rahmenbedingungen gut sind: Es gibt bei moBiel zahlreiche Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf, unter anderem flexible Arbeitszeitmodelle, die Vermittlung von Kitaplätzen oder ein Eltern-Kind-Zimmer zur Überbrückung von Betreuungs-Engpässen. Außerdem gibt es kurz- bis mittelfristig vakante Führungspositionen, denn wie alle Unternehmen der Branche sieht sich auch moBiel mit einer überalterten Belegschaft konfrontiert: So ergab ein Gutachten des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dass mehr als 70 Prozent der Beschäftigten in den VDV-Mitgliedsunternehmen zwischen 40 und 60 Jahre alt sind.

Traditionelle Strukturen

Frauen könnten also durchstarten, aber sie tun es nur zögerlich. Konkrete Gründe für die Zurückhaltung kann Karin Schrader nur vermuten. Ein Fragebogen, den sie gerade gemeinsam mit ihrem Team erstellt, soll Aufschluss geben und helfen, sich besser auf die Erwartungen von Frauen in Führungspositionen einzustellen. Auch das Projekt „Frauen gehen in Führung“ soll Frauen noch besser für anstehende Führungsaufgaben

qualifizieren, „denn wir brauchen mehr engagierte Frauen, die etwas erreichen möchten“, betont die Gleichstellungsbeauftragte. Eine Hürde für Frauen sieht sie in den tradierten Strukturen von Verkehrsunternehmen: „Die Unternehmen sind nach wie vor männlich geprägt, gerade in den technischen Berufen. Eine junge Ingenieurin, die im Vorstellungsgespräch mehreren älteren Herren gegenüber sitzt, hat es da einfach schwerer als ein Mann. Die ältere Generation hat bisher wenig mit Frauen zusammengearbeitet. Und gegenüber Unbekanntem sind eben viele erst mal skeptisch“, weiß die 60-Jährige, die in ihrer Funktion als Gleichstellungsbeauftragte schon viele Vorstellungsgespräche begleitet hat. Ihre Vision von einer geschlechtergerechten Arbeitswelt? „Ganz einfach“, lacht sie: „Wenn es auf der Welt ungefähr 50 Prozent Männer und 50 Prozent Frauen gibt, müsste das doch auch im Berufsleben zu schaffen sein.“ Doch bis dahin ist es noch ein langer Weg – übrigens nicht nur in der Verkehrsbranche. << **KU**

Karin Schrader weiß aus langjähriger Erfahrung als Gleichstellungsbeauftragte: Frauen in technisch geprägten Unternehmen stoßen häufig noch auf tradierte, von Männern geprägte Strukturen.



summary

Women taking the Lead

In the field of local public transport, managerial positions have so far rarely been taken up by women. At the 800 companies throughout Germany, the level is currently around 8 percent. At the same time the transport sector is expecting a growing need for skilled employees and managers in the next 15 years as a result of the increasing numbers of employees who will be retiring. In order to counteract the lack of managerial staff and promote equal opportunities for women, the VDV Academy started the "Women taking the Lead" project in 2011. The aim of the project: to increase the share of female executives from five to approximately 13 percent by the year 2015. Within the framework of the project, the

participating women complete seminars over a period of approximately one year on how they see their personal situation, conducting discussions and communication, as well as managerial techniques. In this way, women become qualified for managerial positions in their companies. Three companies from North Rhine-Westphalia are participating in the project: moBiel, the public utility company in Hamm and the Cologne public transport company. With its participation in the project, moBiel in Bielefeld wants to improve its share of women in managerial positions (currently 9.7 percent) and motivate women to strive for such positions. Ten women from moBiel are taking part in the project.

im Gespräch

Michael Schäfer,
Mercuri Urval



„IM GRUNDE IST DIE BRANCHE FÜR FRAUEN IDEAL“

Michael Schäfer, Recruitingspezialist von Mercuri Urval, berät Unternehmen der Bahnbranche bei ihrer Personalplanung. Aus seiner langjährigen Erfahrung weiß er, dass beide Seiten – Unternehmen und Frauen – (noch) Berührungängste haben. Völlig unbegründet, wie er findet, denn sowohl die Unternehmen als auch die Frauen können nur profitieren, wenn sie den beruflichen Zusammenschluss wagen.

// **Unternimmt die Verkehrsbranche genug, um Frauen zu gewinnen?**

>> **Michael Schäfer:** Die Verkehrsunternehmen haben – wie viele andere Unternehmen auch – ein Nachwuchsproblem. 2015 wird jeder Zweite in der Branche über 50 Jahre alt sein. Insofern können die Unternehmen es sich gar nicht leisten, auf gut ausgebildete Frauen zu verzichten. Diese Erkenntnis hat sich inzwischen durchgesetzt, aber vielleicht etwas später als in anderen Branchen.

// **Was hält Frauen von einer Karriere in der Branche ab?**

>> **Michael Schäfer:** Die Branche ist nach wie vor männerdominiert und eher konservativ. Das ist weder für Frauen noch für Männer attraktiv. Für Frauen kommt noch hinzu, dass sie schwerer akzeptiert werden als Männer, vor allem, wenn sie branchenfremd sind.

// **Und welche Gründe sprechen für Verkehrsunternehmen als Arbeitgeber für Frauen?**

>> **Michael Schäfer:** Da gibt es einige, denn die Schwächen der Branche sind zugleich auch ihre Stärken: Karrieren in Verkehrsunternehmen zeichnen sich aus durch Kontinuität und Stabilität. Die Arbeitsplätze sind sicher, in der Regel arbeiten die Beschäftigten viele Jahre in den Unternehmen. Das alles sind Werte, die Frauen schätzen – mehr als Männer. Außerdem legen Frauen mehr als Männer Wert auf eine sinnhafte Tätigkeit, wie es ja beispielsweise auch Frau Dr. Mundt im Artikel formuliert, die den öffentlichen Auftrag der Mobilitätssicherung für ihre Tätigkeit sehr hoch bewertet. Im Grunde ist die Branche für Frauen also ideal.

// **Inwiefern können Unternehmen von mehr Frauen profitieren?**

>> **Michael Schäfer:** Die Kommunikation in Unternehmen verbessert sich nachweislich, je mehr Frauen beschäftigt sind. Frauen besetzen häufig Schnittstellenfunktionen, wirken integrativ und vermittelnd. Das sind Qualifikationen, die jedes Unternehmen gebrauchen kann. Und natürlich bringt jede gut ausgebildete, engagierte Frau die Unternehmen auch fachlich weiter!

// **Was können Unternehmen tun, um für Frauen attraktiver zu werden?**

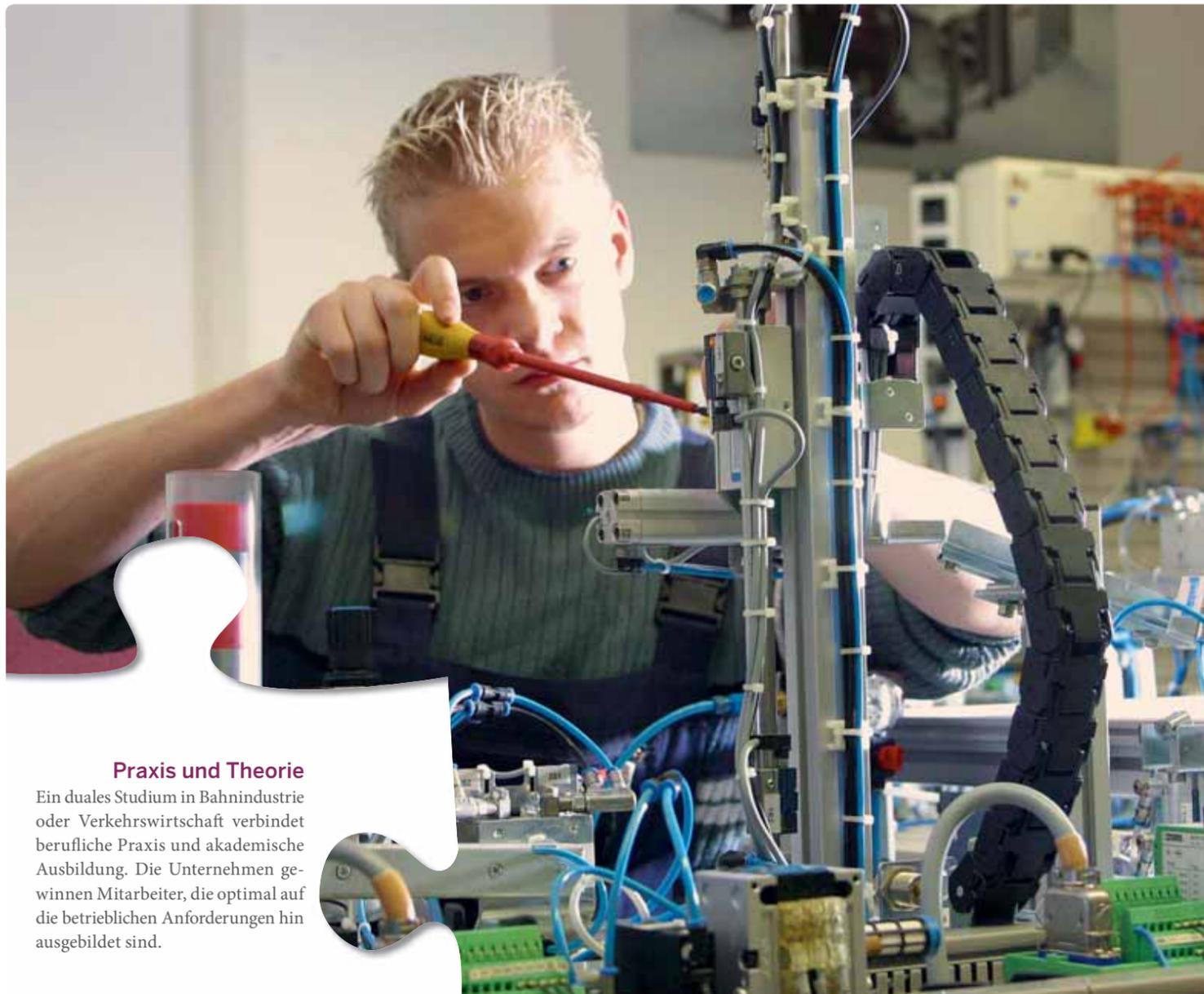
>> **Michael Schäfer:** Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf wird immer mehr zum entscheidenden Wettbewerbsvorteil für Unternehmen. Übrigens achten nicht nur Frauen darauf, dass ein Arbeitgeber entsprechende Modelle anbietet, sondern zunehmend auch Männer. Das nehme ich in unseren Auswahlgesprächen deutlich wahr. Meine Empfehlung: Die Unternehmen sollten ihre Stärken, mit denen sie bei Frauen punkten können, nämlich Sinnhaftigkeit und Stabilität, selbstbewusster und offensiver gegenüber den Frauen kommunizieren.

Michael Schäfer ist Senior Director der Personalberatung Mercuri Urval. Er ist spezialisiert auf die Rekrutierung von Fach- und Führungskräften in den Bereichen Vertrieb und Marketing, insbesondere für Unternehmen der Bahn- und Verkehrsbranche. Im Rahmen der Veranstaltung KarriereCampus Rail (siehe auch Seite 74) hat Michael Schäfer gemeinsam mit seinem Team erstmals auch Studierende über ihre beruflichen Perspektiven in der Branche beraten.

Nachwuchs für die Bahnbranche

DOPPELT QUALIFIZIERT

Mittelständische Unternehmen der Bahn- und Verkehrsbranche setzen im Wettbewerb um die Nachwuchstalente auch auf das duale Studium: Das Kompetenzzentrum für Drehgestelle von Bombardier in Siegen beispielsweise bietet bereits seit elf Jahren ein Kombi-Studium an, das Düsseldorfer Verkehrsunternehmen Rheinbahn startet damit in diesem Wintersemester.



Praxis und Theorie

Ein duales Studium in Bahnindustrie oder Verkehrswirtschaft verbindet berufliche Praxis und akademische Ausbildung. Die Unternehmen gewinnen Mitarbeiter, die optimal auf die betrieblichen Anforderungen hin ausgebildet sind.

Die Vorteile eines dualen Studiums liegen für Michael Streich, Personalleiter bei Bombardier am Standort Siegen, auf der Hand: „Durch dieses Angebot müssen wir nicht warten, bis sich Absolventen nach dem Studium bei uns bewerben, sondern ziehen uns direkt unseren eigenen Ingenieur Nachwuchs groß“, erklärt der 37-Jährige. „Außerdem haben wir nach dem Studium Leute, die wir direkt als vollständige Kraft im Betrieb einsetzen können.“ Seit 2001 können Auszubildende bei Bombardier ein duales Studium an der Universität Siegen im Bereich Maschinenbau absolvieren: anfangs noch mit dem Abschluss Diplom, seit 2006/07 – bedingt durch die 1992 beschlossene Bologna-Reform – mit dem Bachelor-Abschluss. Dabei wechseln sich Studium und Industrieausbildung ab. Während des Semesters verbringen die dual Studierenden ihre Zeit ganz normal an der Universität, in den Semesterferien arbeiten sie dann im Unternehmen. Durch das Blockstudium erhalten Auszubildende bereits Einblicke in das operative Geschäft und können die gelernte Theorie in den verschiedenen Abteilun-

gen direkt in die Praxis umsetzen. Der siebensemestrige Studiengang vermittelt Grundlagen und Anwendungswissen des Maschinenbaus in der Konstruktion und Produktion.

Derzeit absolvieren sieben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Bombardier ein duales Studium. Einer von ihnen ist Michael Krengel. Der 24-Jährige studiert bereits seit 2009 und steht derzeit kurz vor dem Abschluss. Kennengelernt hat er das Unternehmen jedoch viel früher: Nachdem ihn schon im frühen Kindesalter Modelleisenbahnen und deren „naturgroße Geschwister“ fasziniert haben, war für ihn schnell klar, dass er später in der Bahnindustrie arbeiten wollte. Und so kam es auch: 2004 begann der Siegener bei Bombardier eine Ausbildung zum Zerspanungsmechaniker. „Ich habe aber gemerkt, dass ich mein Leben lang nicht nur Maschinen bedienen will. Dass da einfach mehr sein muss“, erzählt der 24-Jährige. Er kündigte, holte sein Fachabitur nach und bewarb sich erneut bei Bombardier – diesmal für ein duales Studium, wieder mit Erfolg. >>



„Schnell habe ich aber gemerkt, dass ich mein Leben lang nicht nur Maschinen bedienen will. Dass da einfach mehr sein muss.“



Michael Krengel ist einer von sieben dual Studierenden bei Bombardier. Derzeit schreibt er an seiner Bachelor-Arbeit.

steckbriefe

Mit Doppelabschluss ans Ziel

Den Bachelor-Studiengang „KIA Mechatronik und Informationstechnologie“ bietet die Hochschule Bochum seit dem Wintersemester 2010/11 am Campus Velbert/Heiligenhaus in enger Kooperation mit Unternehmen aus der Region, u. a. mit der Düsseldorfer Rheinbahn, an. Das ausbildungsintegrierte Studium vermittelt ingenieurwissenschaftliches Basiswissen in den Bereichen Mechatronik, Maschinenbau, Informatik, Elektrotechnik und Wirtschaftsingenieurwesen, das durch Wahlmodule arbeitsmarktorientiert vertieft werden kann. Die Studierenden sind während der kooperativen Ingenieurausbildung drei Tage im Unternehmen und zwei Tage an der Hochschule. Ab dem fünften Semester geht es dann ins Vollzeitstudium. Die Studierenden schließen die KIA mit einem Doppelabschluss ab: nach zwei Jahren eine Berufsausbildung mit IHK- bzw. HWK-Abschluss und nach vier bis vierinhalb Jahren ein Bachelor-Studium.

Studium an der Uni, Ausbildung in der Industrie

Seit dem Wintersemester 2006/07 können Interessierte an der Universität Siegen ein duales Studium im Fachbereich Maschinenbau absolvieren. Dabei wechseln sich Industrieausbildung und Studium ab: Während des Semesters sind die Auszubildenden ganz normal an der Hochschule, in den Semesterferien arbeiten sie im Unternehmen.

Haben sich Interessierte für das duale Studium an der Universität Siegen entschieden, müssen sie eines der kooperierenden Unternehmen finden, dass sie unter Vertrag nimmt. Nach dem Vertragsabschluss folgt dann die Immatrikulation an der Universität. Der siebensemestrige Studiengang vermittelt vor allem Grundlagen und Anwendungswissen in der Konstruktion oder Produktion im Maschinenbau.

info

Unternehmen setzen auf kooperative Ausbildung

Siegen, das weltweite Kompetenzzentrum für Drehgestelle des Unternehmens **Bombardier**, stellt seit mehr als 100 Jahren Drehgestellösungen für den nationalen und internationalen Schienenverkehr her. Seit 1996 ist in Siegen der Hauptsitz für diesen Geschäftsbereich angesiedelt. Dort werden Drehgestelle für Stadt- und Straßenbahnen, Metros, Regionalfahrzeuge, Hochgeschwindigkeitszüge und Lokomotiven gefertigt. Am Standort sind circa 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Von denen sind rund 40 als Auszubildende, darunter sieben dual Studierende, angestellt.

Die **Rheinbahn** verzeichnete im vergangenen Jahr mehr als 200 Millionen Fahrgäste im Linienverkehr und hatte mehr als 700 Fahrzeuge auf Schienen und Straßen im Einsatz. 2.731 Mitarbeiter beschäftigt das Düsseldorfer Verkehrsunternehmen zurzeit, darunter 117 Auszubildende. Zu diesem Wintersemester startet das Düsseldorfer Verkehrsunternehmen erstmals mit zwei dual Studierenden in die kooperative Ingenieurausbildung Mechatronik und Informationstechnologie.

Duales Studium ist sehr beliebt

Eine Umfrage des Bundesinstituts für Betriebliche Bildung (BIBB) unter 1.400 Unternehmen in Deutschland hat ergeben, dass ein duales Studium sehr beliebt ist: 97 Prozent der befragten Unternehmen zeigen sich zufrieden bis sehr zufrieden mit den dualen Studiengängen. Rund zwei Drittel gaben sogar an, dass das Kombi-Studium besser sei als das klassische. Größter Pluspunkt dabei sei, dass die dual Studierenden bereits Wissen über die betrieblichen Abläufe, die Fähigkeit zum selbstständigen Arbeiten und eine hohe Eigenmotivation mitbringen.

45 Prozent der Unternehmen übernehmen alle dual Studierenden, weitere 27 Prozent bieten drei Vierteln sogar direkt eine Festanstellung an. Insgesamt sind in der Datenbank des BIBB mittlerweile gut 40.000 Unternehmen in Deutschland erfasst, die ein ausbildungsintegriertes Studium anbieten. Nach Baden-Württemberg ist Nordrhein-Westfalen das Bundesland mit den meisten Unternehmen, die ein duales Studium anbieten. Konkrete Zahlen zu den eingeschriebenen dual Studierenden gibt es allerdings nicht.

www.bibb.de

>>>> Hohe Erwartungshaltung an die Bewerber

Torsten Wied betreut seit mehreren Jahren die dual Studierenden bei Bombardier. In dieser Zeit hat er ein Gespür dafür entwickelt, in welchen Bereichen die Auszubildenden später im Unternehmen arbeiten wollen. „Während der ersten Hälfte des Studiums zeigen sich klare Tendenzen. Das fördern wir natürlich und lotsen sie in die entsprechenden Fachabteilungen“, erklärt der Betreuer. Liegt der Fokus der Studierenden beispielsweise auf Fertigungsplanung/Arbeitsvorbereitung, so wie bei Michael Krengel, werden sie in der Praxisphase in diesem Bereich eingesetzt, bekommen eigene kleine Projekte zugewiesen und lernen so bereits frühzeitig das eigenständige Arbeiten, bekommen eigene kleine Projekte zugewiesen und lernen so bereits frühzeitig das eigenständige Arbeiten. „Das reduziert natürlich die Einarbeitungszeit, wenn die Studierenden dann voll in den Betrieb einsteigen“, so Wied.

Auszubildende erwerben durch das duale Studium ein hohes Maß an Handlungs- und Sozialkompetenz, die für ein erfolgreiches Berufsleben immer wichtiger werden. Und gerade den Soft Skills kommt dabei eine bedeutende Rolle zu. „Der Andrang auf unser duales Studienangebot ist so hoch, dass wir eine Menge von den Bewerberinnen und Bewerbern erwarten“, erklärt Michael Streich. Neben guten Schulnoten in den naturwissenschaftlichen Fächern setzt Bombardier deshalb hohe Lernbereitschaft, überdurchschnittliches Engagement und Disziplin voraus. „Diesen Willen hat jeder unserer dual Studierenden gezeigt. Deswegen haben wir bislang auch alle Absolventen übernommen“, so Personalleiter Streich.

Premiere bei der Rheinbahn

Während in der Bahnindustrie das duale Studium schon länger angeboten wird, gehen nun auch Verkehrsunternehmen diesen Weg. So hat sich beispielsweise die Düsseldorfer Rheinbahn entschieden, ein Kombi-Studium anzubieten. Mit Beginn des Wintersemesters 2012/2013 starten die ersten zwei Bewerber in die kooperative Ingenieurausbildung Mechatronik und Informationstechnologie (Bachelor of Engineering). „Durch die hohe Nachfrage nach Ingenieuren ist es schwer, diese direkt nach dem Studium anzuwerben. Insbesondere für ÖPNV-Unternehmen, die nicht so einen hohen Bekanntheitsgrad genießen“, erklärt Wolfgang Böhm, bei der Rheinbahn verantwortlich für den Bereich Ausbildung. Und da die dual Studierenden in der Regel auch nach dem Studium dem Unternehmen treu bleiben, könne man so frühzeitig den Nachwuchs an sich binden.

Davon profitieren beide Seiten: Den Auszubildenden wird eine Übernahme garantiert und das Unternehmen gewinnt neue Mitarbeiter, die sowohl allgemeines wissenschaftliches Know-how als auch den nötigen speziellen Bahntechnik-Background mitbringen.

Die Rheinbahn kooperiert beim dualen Studienangebot mit der Hochschule Bochum. „Die Hochschule arbeitet sehr eng mit uns zusammen und es besteht ein regelmäßiger Austausch. So lässt sich in den Studieninhalten der Themenbezug zu ÖPNV-Betrieben herstellen“, sagt Wolfgang Böhm. Das ausbildungsintegrierte Studium vermittelt den Studierenden ein breites ingenieurwissenschaftliches Wissen in den Bereichen Mechatronik, Maschinenbau, Informatik, Elektrotechnik und Wirtschaftsingenieurwesen, das durch Wahlmodule vertieft werden kann. Die Studierenden sind während der kooperativen Ingenieurausbildung drei Tage im Unternehmen und zwei Tage an der Hochschule.

Ab dem fünften Semester geht es dann ins Vollzeitstudium. Studierende schließen die kooperative Ingenieurausbildung mit einem Doppelab-

schluss ab: nach zwei Jahren eine Berufsausbildung mit IHK- bzw. HWK-Abschluss und nach vier bis viereinhalb Jahren ein Bachelor-Abschluss.

Pluspunkt Praxisbezug

Lea Kowsky ist eine von zwei Bewerberinnen, die das Düsseldorfer Verkehrsunternehmen für seine Premiere beim dualen Studium ausgewählt hat. Aufmerksam auf die Rheinbahn wurde die Abiturientin bei der Campus-Messe der Hochschule Bochum. „Das Studienangebot war überzeugend und das Unternehmen auf Anhieb sympathisch“, erzählt die 20-Jährige. Die Bahnbranche biete zudem gute Zukunftsperspektiven. „Wir werden immer die Bahn brauchen. Gerade wenn unsere Straßen immer voller werden“, begründet sie ihren Entschluss. Dass sie nach ihrem Abitur dual studieren wollte, stand für Lea Kowsky bereits in der Oberstufe fest: „Mir gefällt der direkte Praxis- und Anwendungsbezug“, so die Abiturientin. „Studierende wissen durch diese Praxis, wo die Reise nach dem Studium hingehet. Das wirkt sich positiv auf die Motivation aus“, ergänzt Wolfgang Böhm. Doch der Aufwand darf keinesfalls unterschätzt werden: Drei Tage im Betrieb und zwei Tage an der Hochschule sind eine echte Herausforderung.

Volle Konzentration aufs Studium

Sowohl bei Bombardier als auch bei der Rheinbahn erhalten die dual Studierenden einen branchenüblichen Ausbildungsvertrag und werden danach vergütet. „Das hat den Vorteil, dass sich die jungen Menschen voll und ganz auf ihr Studium konzentrieren können und nicht noch nebenher jobben müssen“, erklärt Michael Streich von Bombardier. Das bestätigt auch Wolfgang Böhm: „Wenn unsere Studierenden nach zwei Jahren ins Vollzeitstudium starten, brauchen sie sich keine Gedanken um die Finanzierung zu machen. Das erleichtert das Lernen ungemein und wirkt sich positiv auf das Studienergebnis aus.“ Und einen guten Abschluss erwarten beide Unternehmen auch von den Absolventen. Schließlich wollen sie doppelt qualifizierten Ingenieurnachwuchs. << GER



Michael Streich, 37, ist seit 2011 beim Unternehmen Bombardier am Standort Siegen angestellt, seit 2012 als Personalleiter. Bei der Vielzahl an Bewerbern achtet er auf gute Noten, die der Einschätzung dienen. Ebenso wichtig sind jedoch auch Soft Skills wie Engagement, Lernbereitschaft und Disziplin.



Wolfgang Böhm, 60, arbeitet seit 1966 für die Rheinbahn. Zunächst viele Jahre als Personalleiter, jetzt ist er für den Bereich Ausbildung verantwortlich. Ab dem Wintersemester 2012/13 betreut er zwei dual Studierende bei ihrer kooperativen Ingenieurausbildung an der Hochschule Bochum.



„Mir gefällt der direkte Praxis- und Anwendungsbezug. Dieser geht im ‚normalen‘ Studium leider oft verloren.“



Lea Kowsky startet zum Wintersemester 2012/13 ihr duales Studium bei der Rheinbahn in Düsseldorf. Dann verbringt sie drei Tage im Unternehmen und zwei Tage an der Hochschule Bochum.

summary

Doubly qualified

In the competition to obtain young talent, small and medium-sized companies from the railway and transport industry are also offering the dual study system: The Centre of Excellence for bogeys at the firm Bombardier in Siegen, for example, has already been offering the combined course of study for the last six years, whereas the Düsseldorf public transport company Rheinbahn will start it in the coming winter semester. According to a survey conducted by the Federal Institute for Vocational Education and

Training (BIBB) of 1,400 companies in Germany, a dual study system is very popular: 97 percent of the companies surveyed are satisfied or very satisfied with the dual study courses. Around two thirds even stated that the combined course of study was better than the conventional one. The greatest advantage was that those taking part in the dual course of study brought with them knowledge of operational routines, the ability to work independently and a high level of self-motivation.

Berufliche Perspektiven

Immer mehr junge Akademiker erkennen die Bahn- und Verkehrsbranche als attraktive berufliche Perspektive. Das zeigen die Teilnehmerzahlen beim KarriereCampus Rail. Die Hochschulaktion der Initiative Bahn NRW besuchten in diesem Jahr rund 200 Studierende.

KarriereCampus Rail 2012

KICK FÜR DIE KARRIERE

Das Thema ist drängend wie selten zuvor: Der Fachkräftemangel gehört aktuell zu den größten Herausforderungen der deutschen Wirtschaft. Besonders technisch orientierte Branchen haben mit Rekrutierungsengpässen zu kämpfen und beklagen allein in NRW rund 16.000 unbesetzte Ingenieurstellen. Die Bahn- und Verkehrsbranche ist davon nicht ausgenommen. Um den Entwicklungen entgegenzuwirken, hat die Initiative Bahn NRW im Sommersemester 2009 die Veranstaltungsreihe KarriereCampus Rail ins Leben gerufen. In diesem Jahr sind bereits zum vierten Mal Unternehmen und Studierende miteinander ins Gespräch gekommen.



Überfüllte Hörsäle gibt es beim KarriereCampus Rail nicht, dafür aber handfeste Informationen über Karrierechancen in der Bahn- und Verkehrswirtschaft Nordrhein-Westfalens.



Der persönliche Kontakt war von Beginn an die wichtigste Zielsetzung des KarriereCampus Rail: Studierende verschiedener Fachrichtungen mit Unternehmen der Bahn- und Verkehrsbranche ins Gespräch zu bringen, hat sich die Initiative Bahn NRW seit nunmehr vier Jahren zu einer ihrer Aufgaben gemacht. Mit Erfolg, denn der KarriereCampus Rail hat sich zu der wichtigsten Netzwerkplattform für Bus und Bahn an den Hochschulen von Nordrhein-Westfalen entwickelt. „Diese Branche bietet jungen Absolventinnen und Absolventen attraktive berufliche Perspektiven. Leider wissen das nur zu wenige Studierende“, beschreibt Susanne Foltis vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW die Intention der Veranstaltungsreihe. „Der KarriereCampus Rail bietet gerade auch den kleinen und mittelständischen Unternehmen eine ideale Gelegenheit, für sich selbst und die Branche insgesamt zu werben.“

Im Sommersemester 2012 machte der KarriereCampus Rail an vier Hochschulen in NRW Station. An den Hochschulen in Duisburg, Bochum, Minden und Krefeld stellten sich zehn Unter-

nehmen aus ganz unterschiedlichen Sparten vor – und lockten damit rund 200 Studierende (davon 23 Frauen) verschiedenster Fachrichtungen in die Hörsäle. Neben großen Playern der Branche wie der Deutschen Bahn oder Siemens haben einmal mehr zahlreiche mittelständische Unternehmen das Format für den persönlichen Erstkontakt genutzt. Wie wichtig der KarriereCampus Rail mittlerweile für die Branche ist, betonte Sabine Losse, Leiterin Personal bei Vossloh Kiepe: „Gerade kleinere Unternehmen haben doch kaum die finanziellen Möglichkeiten, ein groß angelegtes Recruitingprogramm zu betreiben. Dabei ist die Nachwuchswerbung wichtiger denn je, um im Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte bestehen zu können.“ Zusammen mit Kollegen aus dem Projektmanagement nutzte Sabine Losse gleich zwei Hochschultermine, um Studierende für eine berufliche Karriere beim Düsseldorfer Zulieferer zu begeistern. Darüber hinaus hatte die Initiative Bahn NRW im Sommersemester 2012 auch SBB Cargo Deutschland, Pintsch Tiefenbach, Pintsch Aben, Hering Bau, DB Netz und DB Regio NRW sowie die Kölner Verkehrs-Betriebe und das Logistik Cluster NRW für eine Beteiligung gewinnen

können. Erstmals dabei war auch die Personalberatung Mercuri Urval, die den Studierenden Fragen zu Bewerbungen und Vorstellungsgesprächen beantwortete.

Großes Interesse von beiden Seiten

Im Mittelpunkt aller Veranstaltungen standen der persönliche Kontakt, die Gespräche zu Einstiegsmöglichkeiten wie Praktika, Trainee Stellen und Abschlussarbeiten im Unternehmen. Am Ende profitierten erneut beide Seiten vom KarriereCampus Rail. Oliver Fellner, Bereichsleiter Technisches Projektmanagement von Pintsch Tiefenbach, fasste es so zusammen: „Natürlich sind wir in erster Linie dabei, um qualifizierte Mitarbeiter für uns zu gewinnen. Aber das Schöne ist doch, dass wir von Tiefenbach – wie die Branche insgesamt – den Studierenden etwas zu bieten haben.“ Das schienen auch viele der jungen Akademiker erkannt zu haben: Auch wenn die Bahn- und Verkehrsbranche als Arbeitgeber für viele bisher ein unbeschriebenes Blatt gewesen ist, war das Interesse groß und die Resonanz durchweg positiv. „Ich wollte >>



An der Hochschule Bochum informierten sich Tony Tischler (l.) und Daniel Meier (r.) über die Karrierechancen in der Bahn- und Verkehrsbranche.





„>>>> mich einfach mal umsehen“, erzählte Tony Tischler, der Bauingenieurwesen im achten Semester studiert. „Ich fand es gut, dass die Unternehmensvertreter immer wieder betont haben, wie sehr man in der Branche auf langfristige Arbeitsverhältnisse setzt. Das wünsche ich mir auch von meinem späteren Arbeitgeber“, zeigte er sich begeistert. Daniel Meier, Maschinenbau-Student im vierten Semester und ebenfalls beim KarriereCampus Rail an der Hochschule Bochum dabei, kam auf Empfehlung seines Professors und nutzte die Möglichkeiten für den

direkten Kontakt: „Für eine eventuelle Bewerbung habe ich durch diese Veranstaltung einen persönlichen Ansprechpartner, auf den ich später zurückkommen kann.“

Im Anschluss an vier kontakt- und gesprächsreiche Termine zeigten sich alle Beteiligten sehr zufrieden mit der jüngsten Veranstaltungsreihe. Oliver Fellner fand ein passendes Schlusswort: „Wir hatten viel Spaß und werden auf jeden Fall wieder dabei sein.“ KarriereCampus Rail – Fortsetzung ausdrücklich gewünscht. << **AH**



Der Anfang ist gemacht

Zwei, die aus eigener Erfahrung vom Erfolg der Veranstaltungsreihe sprechen können, sind Patrick Budzynski und David Manke. Noch vor einem Jahr besuchten sie völlig unabhängig voneinander als Studenten den KarriereCampus Rail – heute haben beide eine erfolgsversprechende Karriere in der Bahnbranche eingeschlagen. Patrick Budzynski hatte sich an der Hochschule Bochum den Weg für eine Abschlussarbeit bei DB Netz geebnet und konnte in diesem Jahr an gleicher Stelle bereits von seinem ersten halben Jahr als Mitarbeiter des Unternehmens berichten – für die Studenten ein gefragter Gesprächspartner.

Ähnlich erging es auch David Manke, für den der KarriereCampus Rail am

Campus Minden der FH Bielefeld das Sprungbrett in die Bahnbranche bedeutete. Im Rahmen des zwanglosen Get-togethers suchte er 2011 das persönliche Gespräch mit Achim Finke von DB Netz aus Münster, erzählte ihm von seiner Idee für die Diplomarbeit und erlebte eine sehr positive Überraschung: „Nur eine Woche später habe ich das Angebot bekommen, meine Diplomarbeit bei DB Netz zu schreiben“, berichtete David Manke interessierten Studierenden bei der Neuauflage der Veranstaltung in diesem Sommer. „Ich habe natürlich sofort zugesagt. Dass anschließend auch noch ein Jobangebot für mich herauspringen sollte, habe ich nicht einmal zu träumen gewagt“, so der junge Bezirksleiter Oberbau bei DB Netz über seine ganz persönlichen Erfahrungen mit dem KarriereCampus Rail.



Peter Jacos, Bereichsleiter Fahrweg bei den KVB, stellte das Verkehrsunternehmen vor.



Sabine Losse, Leiterin Personal bei Vossloh Kiepe, im Gespräch mit interessierten Nachwuchskräften.



Persönliche Kontakte zwischen Studierenden und Unternehmen werden beim KarriereCampus Rail möglich.

summary

The University Campaign "Career-CampusRail" has become established as a career network of the railway and transport industry in North Rhine-Westphalia.

The skills shortage is currently one of the greatest challenges facing the German economy. Technically-oriented sectors in particular are struggling with recruitment bottlenecks and complain that there are 16,000 vacant engineering posts in North Rhine-Westphalia alone. The railway and transport industry is not excepted from this. In order to counteract these developments, the Rail Initiative in North Rhine-Westphalia initiated the CareerCampus Rail events in the summer semester of 2009. This year, companies and students have met for the fourth time for discussions. Around 200 students attended the university campaign in the last summer semester. One year before it had been attended by Patrick Budzynski and David Manke, who found sponsors for their dissertations in the shape of DB Netz. Today they are already working in managerial positions at the company.

Übersicht Unis und Fachhochschulen

Rund 18 Universitäten und Fachhochschulen in Nordrhein-Westfalen verfügen über bahnspezifische Fachbereiche von internationalem Ruf. Neben den Hochschulen gibt es zahlreiche Forschungsinstitute, die das Angebot weiter ausbauen. Nachstehend eine Übersicht:

I. UNIVERSITÄTEN

Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (RWTH)
Institut für elektrische Maschinen
www.iem.rwth-aachen.de
Institut für Regelungstechnik
www.irt.rwth-aachen.de
Institut für Stromrichter- und Elektrische Antriebe
www.isea.rwth-aachen.de
Lehrstuhl und Institut für allgemeine Konstruktionstechnik des Maschinenbaus
www.ikt.rwth-aachen.de
Verkehrswissenschaftliches Institut
Lehrstuhl und Institut für Schienenfahrzeuge und Fördertechnik
www.ifs.rwth-aachen.de
Verkehrswissenschaftliches Institut
Lehrstuhl für Schienenbahnen und Verkehrswirtschaft
www.via.rwth-aachen.de

Ruhr-Universität Bochum
Lehrstuhl für Verkehrswegebau
www.lvw.ruhr-uni-bochum.de
Lehrstuhl für Verkehrswesen
www.lvw.ruhr-uni-bochum.de

Technische Universität Dortmund
Fakultät Maschinenbau
Institut für Transportlogistik
www.itl.tu-dortmund.de
Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung
www.vpl.tu-dortmund.de

Universität Duisburg-Essen
Fakultät für Ingenieurwissenschaften
Abteilung Bauwissenschaften
Institut für Straßenbau und Verkehrswesen
www.uni-due.de/iv
Abteilung Maschinenbau und Verfahrenstechnik
Institut für Transportsysteme und -logistik
www.uni-due.de
Fakultät für Physik
Lehrstuhl Physik von Transport und Verkehr
www.ptt.uni-duisburg.de
Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre, insbesondere Logistik und Operations Research
www.msm.uni-due.de
Zentrum für Logistik & Verkehr (ZLV)
www.uni-due.de/zlv

Universität zu Köln
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät
Institut und Seminar für Verkehrswissenschaft
www.uni-koeln.de

Westfälische Wilhelms-Universität Münster
Institut für Verkehrswissenschaft
www.wiwi.uni-muenster.de/ivm

Universität Paderborn
Fakultät für Maschinenbau
Forschungsinitiative Neue Bahntechnik Paderborn (NBP)
www.mb.uni-paderborn.de

Universität Siegen
Institut für Straßenwesen
www.uni-siegen.de
Naturwissenschaftliche Fakultät
Departement Bauingenieurwesen
Lehrstuhl für Stadt- und Verkehrsplanung
www.uni-siegen.de

Bergische Universität Wuppertal
Fachbereich Bauingenieurwesen
Fachzentrum Verkehr
Lehr- und Forschungsgebiet: Straßenentwurf und Straßenbau
www.strassenbau.uni-wuppertal.de
Lehr- und Forschungsgebiet: Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik
www.svpt.de
Lehr- und Forschungsgebiet: Umweltverträgliche Infrastrukturplanung, Stadtbauwesen (LUIS)
www.luis.uni-wuppertal.de
Lehr- und Forschungsgebiet: Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme – Nahverkehr in Europa
www.oevts.uni-wuppertal.de

II. FACHHOCHSCHULEN

Fachhochschule Aachen
Fachbereich Bauingenieurwesen
Fachrichtung Verkehrswesen
Lehrgebiet Schienenanlagen, Bahnbetrieb öffentlicher Verkehr
Fachrichtung Verkehrswesen
Lehrgebiet Stadt- und Raumplanung, Verkehrsplanung und -technik
Fachrichtung Verkehrswesen
Lehrgebiet Straßenentwurf, Straßenbau, Tunnelentwurf und -betrieb
www.fh-aachen.de

Fachhochschule Bielefeld
Fachbereich Architektur und Bauingenieurwesen
Lehrgebiet Verkehrsbau und Vermessungswesen
www.fh-bielefeld.de

Hochschule Bochum
Institut für Mobilität und Verkehrssysteme
www.hochschule-bochum.de

Europäische Fachhochschule Rhein/Erft (Brühl)
Studiengang Logistikmanagement
www.eufh.de

Hochschule Ostwestfalen-Lippe (Detmold)
Fachbereich Bauingenieurwesen
Lehrgebiet Verkehrswesen
www.hs-owl.de

SRH Hochschule für Logistik und Wirtschaft Hamm
Logistikmanagement Fernstudium
Master
www.fh-hamm.de

Fachhochschule Köln
Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik
Institut für Baustoffe, Geotechnik, Verkehr und Wasser
Lehrgebiet A: Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Verkehrsplanung
Lehrgebiet B: Straßen- und Verkehrsplanung sowie Verkehrstechnik
Lehrgebiet C: Straßenbau, Geodäsie
www.f06.fh-koeln.de
Fakultät für Fahrzeugsysteme und Produktion
Labor für geführte Verkehrsmittel
www.f08.fh-koeln.de

Hochschule Neuss
Fachbereich für Logistics and Supply Management
www.hs-neuss.de

Fachhochschule Gelsenkirchen (Abteilung Recklinghausen)
Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen
Lehrgebiet: Management von Transport- und Verkehrsbetrieben
Lehrgebiet: Verkehrssysteme, -planung und -steuerung
Lehrgebiet: Volkswirtschaftslehre, insbesondere Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik
Forschungsschwerpunkt Stadtverkehr
<http://wirtschaftsingenieurwesen.w-hs.de>

III. WEITERE FORSCHUNGSEINRICHTUNGEN

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)
Schwerpunkt Verkehrsforschung
www.dlr.de

Fraunhofer-Verband Verkehr
Institut Demand Logistics der Fachhochschule Gelsenkirchen
www.verkehr.fraunhofer.de

Die Verkehrswirtschaft boomt

NACHWUCHS GESUCHT

Die Bahn- und Verkehrswirtschaft boomt. Der rasant wachsende Mobilitätsbedarf macht sie zu einer zentralen Zukunftsbranche. Der Klimaschutz verlangt nach umweltverträglichen Verkehrslösungen. Knappe Infrastrukturressourcen erfordern nachhaltige Mobilitätskonzepte. Der öffentliche Verkehr wird bei der zukunftsorientierten Gestaltung von Mobilität immer bedeutsamer, ebenso wie die Produzenten innovativer Bahn- und Verkehrstechnik. Somit bietet die Branche jungen Menschen nicht nur spannende Arbeitsplätze, sondern auch langfristige Perspektiven und gute Karrierechancen.

200.000

Beschäftigte zählen die Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen

130.000

Menschen arbeiten in den deutschen ÖPNV- und SPNV-Unternehmen

9.000

Auszubildende werden bundesweit bis 2015 im ÖPNV gesucht

7.000

zusätzliche Stellen will die Deutsche Bahn bis 2013 schaffen

32.000

Neueinstellungen planen die VDV-Mitgliedsunternehmen bis 2015

40.000

Mitarbeiter der Deutschen Bahn gehen in den kommenden fünf Jahren in den Ruhestand

100.000

Beschäftigte in der Bahn- und Verkehrswirtschaft Nordrhein-Westfalens

41.000

Beschäftigte in den 130 Bus- und Bahnunternehmen in NRW

36

Prozent der Mitarbeiter in den Mitgliedsunternehmen des VDV sind älter als 50 Jahre

7

Prozent der Mitarbeiter in den Mitgliedsunternehmen des VDV sind 30 Jahre alt und jünger

40

verschiedene Ausbildungsberufe gibt es allein im ÖPNV

58

Prozent aller ÖPNV-Unternehmen sind in der Berufsausbildung aktiv – so viele wie in kaum einem anderen Wirtschaftszweig in Deutschland

links

Weitere Zahlen, Fakten und Informationen zu Berufsangeboten und Karrierechancen in Bahnindustrie und Verkehrswirtschaft finden Sie unter ...

... Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
www.vdv-karriere.de

... Verband der Bahnindustrie in Deutschland
www.karriere.bahnindustrie.info

... Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e. V.
www.vdei.de

... Initiative Bahn NRW
www.initiativebahn.nrw.de

Mobilitätsstandort Nordrhein-Westfalen

Die Bahn- und Verkehrswirtschaft in NRW sorgt nicht nur für Mobilität, sondern gehört auch zu den wichtigsten Arbeitgebern im Land. Mit ihrer Innovationskraft schaffen die technologisch hoch entwickelten Unternehmen nicht nur zukunftsfähige Arbeitsplätze, sie stärken auch die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts NRW. Der Bedarf an Fachkräften ist hoch. Nach einem Gutachten des Verbandes Deutscher

Verkehrsunternehmen (VDV) müssen allein im nordrhein-westfälischen Nahverkehr bis zum Jahr 2015 über 4.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer neu eingestellt werden. Die ÖPNV-Unternehmen bieten jungen Menschen ein breites Spektrum an Ausbildungsberufen und Jobchancen. Dabei handelt es sich einerseits um spezielle Verkehrsberufe wie Omnibusfahrer/-in, Fahrzeugführer/-in oder Kundenbetreuer/-in im Nahverkehr. Zum anderen wird aber auch Nachwuchs für Verwaltung, Werkstattbetrieb und Serviceberufe gesucht.



Nordrhein-Westfalen erneuert seine Infrastruktur

ACHTUNG BAUSTELLEN!

Nordrhein-Westfalen besitzt eine umfangreiche und ausdifferenzierte Infrastruktur. Im bevölkerungsreichsten Bundesland ermöglicht sie Mobilität für 17.841.956 Menschen. Im Transitland der europäischen Warenströme bietet sie zuverlässige Gütertransporte. Effiziente Planung sichert den Erhalt des bestehenden Straßen- und Schienennetzes.

A40: drei Monate Vollsperrung

Die A40 zwischen Dortmund und Duisburg zählt zu den meistbefahrenen Autobahnen Deutschlands. 120.000 Fahrzeuge rollen täglich über den sogenannten Ruhr Schnellweg, schätzt der Landesbetrieb Straßen.NRW. Schon mehrfach wurde die zentrale Verkehrsachse für die Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen gesperrt – meistens aber nur für wenige Tage. In diesem Sommer, vom 7. Juli bis zum 30. September, nimmt Straßen.NRW jedoch eine dreimonatige Vollsperrung im Stadtgebiet Essen vor. Grund ist die Sanierung von Straßenbrücken und die technische Modernisierung des Ruhr Schnellwegtunnels. Dieser bekommt eine hochmoderne Sicherheitsausrüstung inklusive Sperranlage, die im Notfall das Einfahren in den Tunnel verhindert.

Bewährungsprobe für das Straßennetz

Die Sperrung der A40 stellt das Straßennetz in NRW vor eine Bewährungsprobe. Mindestens 70.000 Fahrzeuge müssen täglich weiträumig umgeleitet werden. Doch die kurze Vollsperrung der wichtigsten Verkehrsader im Ruhrgebiet ist die einzige Alternative zu einer langfristig eingeschränkten Nutzbarkeit mit Dauerbaustellen über zwei oder mehrere Jahre. Auch die Belastungen für den Steuerzahler fallen durch die konzertierte Aktion deutlich geringer aus. Nach Angaben von Straßen.NRW hätten die Kosten bei einer zweijährigen Bauzeit bei 3,5 Millionen Euro gelegen. Durch die gewählte kürzere Bauzeit könnten die Kosten um zwei Millionen Euro gesenkt werden.



Viele Baumaßnahmen – eine Aktion

Nicht nur der Ruhr Schnellwegtunnel soll in den drei Monaten Vollsperrung auf der A40 modernisiert werden. Die Sanierung der Stadtwaldbrücke und der Helbingbrücken sind zwei weitere zentrale Baumaßnahmen. Zudem soll die Brücke Steubenstraße einen Korrosionsschutz bekommen. „Im Schatten der Sperrung“ wird offenerporiger Asphalt zwischen Mülheim-Heißen und Duisburg-Kaiserberg in Fahrtrichtung Venlo eingebaut.

In keinem anderen Bundesland gibt es so viel Stau wie in Nordrhein-Westfalen: 135.000 Kilometer pro Jahr – das ist mehr als dreimal um die Erde. Infrastrukturelle Maßnahmen sollen das ändern. So wurde im Bereich des Kamener Kreuzes im Januar 2012 der sechsstreifige Ausbau der A2 abgeschlossen.



Beim Ausbau der A3 zwischen Köln-Dellbrück und Köln-Mülheim wurde als Fahrbahnbelag ein offenerporiger Asphalt gewählt. Die großen Poren verschlucken den Lärm förmlich und mindern so den Verkehrslärm im Vergleich mit herkömmlichen Fahrbahnbelägen um 5 Dezibel.



Acht Fahrstreifen

Wie ein Ring umschließen die Autobahnen A1, A3 und A4 das Kölner Stadtgebiet. Auf dem Kölner Ring sind täglich bis zu 180.000 Fahrzeuge unterwegs, damit gehört dieser zu den höchstbelasteten und stauanfälligsten Verkehrsverbindungen im Bundesgebiet. Deshalb werden die Autobahnen seit 2008 im Westen teilweise auf sechs und im Osten auf bis zu acht Fahrstreifen erweitert. Erst Mitte Juli 2012 wurde die erweiterte A3 zwischen Köln-Dellbrück und Köln-Mülheim dem Verkehr übergeben. Vom Autobahndreieck Heumar bis zur Anschlussstelle Köln-Mülheim stehen jetzt vier Fahrstreifen und je ein Standstreifen pro Fahrtrichtung zur Verfügung. Der Bund hat in den nun freigegebenen, 2,3 Kilometer langen Bauabschnitt 75,6 Millionen Euro investiert. Nach Abschluss der Baustelle auf der A3 konzentrieren sich die großen Baumaßnahmen derzeit im Westen von Köln. Noch in diesem Jahr soll die A1 im Bereich Lövenich sechsstreifig ausgebaut sein. Die Gesamtfertigstellung der Lärmschutzeinhausung ist für das erste Quartal 2013 vorgesehen.



Kamener Kreuz

Die A2 ist Teil des transeuropäischen Straßennetzes. Sie beginnt in Oberhausen, durchquert vier Bundesländer und endet am Berliner Ring. In Ballungszentren wird sie täglich von bis zu 120.000 Fahrzeugen befahren. Der Lkw-Anteil liegt bei rund 20 Prozent. Der durchgängig sechsstreifige Ausbau der A2 begann unmittelbar nach der Wiedervereinigung und wurde 1992 im Bundesverkehrswegeplan als „vordringlicher Bedarf“ sowie zum Teil als „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 11“ eingestuft.

Seit Januar 2012 ist nun auch der letzte, rund neun Kilometer lange Abschnitt zwischen dem Kamener Kreuz und der Anschlussstelle Hamm sechsstreifig ausgebaut. Dabei wurden unter anderem im Bereich Bönen eine 1.235 Meter lange Lärmschutzwand errichtet und die Strecke mit offenerporigem Asphalt („Flüsterasphalt“) ausgestattet. In den letzten Bauabschnitt hat der Bund rund 90 Millionen Euro investiert, insgesamt sind 3 Milliarden Euro an Bundesmitteln für den sechsstreifigen Ausbau der A2 auf einer Gesamtlänge von 467 Kilometern verwendet worden.

3 fragen an

Gunther Adler, Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



In den letzten Monaten gab es bis zu 145 kleine und große Baustellen auf den Autobahnen in Nordrhein-Westfalen. Aber auch Bus- und Bahnfahrer mussten Geduld aufbringen, da Modernisierungen von Bahnhöfen und Gleisen zu zahlreichen Einschränkungen führten. Gunther Adler, Staatssekretär im nordrhein-westfälischen Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr erläutert den für nachhaltige Mobilität wichtigen Erhalt der Infrastruktur.

// Herr Adler, täuscht der Eindruck oder nehmen Baustellen und Staus auf unseren Autobahnen immer weiter zu?

>> **Gunther Adler:** Ein Wirtschaftsraum wie NRW muss leider mit zeitweiligen Staus leben. Aber wir arbeiten mit Hochdruck daran, die Staus zu reduzieren. Deshalb hatten und haben wir zurzeit viele Großbaustellen wie auf der A40 oder am Kölner Ring. Diese Baustellen sind der notwendige Preis unserer Politik für den Infrastrukturerhalt. NRW verfügt wie kein anderer Ballungsraum in Europa über ein leistungsstarkes und engmaschiges Autobahn-, Straßen- und Schienennetz. Ohne eine kontinuierliche Bautätigkeit würde es bei wachsenden Verkehrsmengen auf stark belasteten Strecken bald noch mehr Staus geben.

// Stichwort Schiene: Bieten sich hier noch ausreichende Kapazitäten zur Verlagerung?

>> **Gunther Adler:** Aktuell ist die Eisenbahninfrastruktur in NRW vor allem in wichtigen Personen- und Güterkorridoren unterdimensioniert und muss mit gezielten Investitionen gestärkt werden. Auch hier herrscht Stau. Der Bund kommt seiner verfassungsmäßigen Gewährleistungspflicht für das Netz nicht im notwendigen Umfang nach. Wichtige Projekte des Bundesverkehrswegeplans, zum Beispiel der Rhein-Ruhr-Express oder die Betuwe-Linie, verzögern sich. Bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans setzen wir uns deshalb weiterhin für den lärmarmen Ausbau des Schienennetzes ein. Unser Ziel wird die stärkere Verlagerung von Containern auf die Schiene und auf Binnenschiffe sein.

// Welche konkreten Maßnahmen sehen Sie für die Binnenschifffahrt vor?

>> **Gunther Adler:** Im Vordergrund stehen die Vertiefung der Fahrrinne des Rheins bis nach Köln, der Ausbau des Kanalnetzes für moderne Motorschiffe sowie ein abgestimmtes Ausbauplan für die Binnenhäfen in NRW. So können wir die Leistungsfähigkeit im nordrhein-westfälischen Güterverkehr langfristig erhalten. Wir brauchen alle Verkehrsträger und müssen sie sinnvoll miteinander verknüpfen; vor allem muss es gelingen, den Güterverkehr an den Schnittstellen besser zu verteilen. An all dem arbeiten wir konsequent. <<

 **Gunther Adler (49)** ist seit Juni 2012 Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.



Der neu entwickelte Triebzug der Baureihe 442 von Bombardier wurde erstmals im September 2008 bei der Bahntechnikmesse InnoTrans in Berlin präsentiert. Er zeichnet sich durch sein modulares Konzept, hohe Standardisierung und Fahrgastkomfort aus.



Talent 2

Seit Juni 2012 fahren die ersten neuen Talent-Züge auf der Regional-Express-Linie 9 zwischen Aachen, Köln und Siegen. Die Zulassung der Neufahrzeuge durch das Eisenbahn Bundesamt hatte sich, teilweise wegen Software-Fehlern, erheblich verzögert. Bis Mitte 2013 wird DB Regio NRW über 15 Elektrotriebfahrzeuge zum Betrieb des Rhein-Sieg-Express verfügen.

Straßenbahnstrecke gesperrt

Kurzfristig musste die Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) Anfang April 2012 die Straßenbahnstrecke der Linie 104 zwischen Hauptfriedhof und Mülheim Flughafen stilllegen. Die Schieneninfrastruktur ist so marode, dass sie nicht mehr sicher befahren werden kann. Der Finanzbedarf zur Sanierung allein dieses Abschnitts beträgt rund 3,9 Millionen Euro. Bis 2020 rechnet die MVG mit 100 Millionen Euro für notwendige Ersatzinvestitionen in die ÖPNV-Infrastruktur.



Wuppertaler Schwebbahn

Wuppertals Wahrzeichen wird fit für das 21. Jahrhundert. Stück für Stück werden bis 2013 Gerüst, Fahrtschiene und Stationen erneuert. Den Abschluss der Schwebbahnsanierung bildet die Anschaffung einer neuen Fahrzeugflotte. Mitte 2014 soll das erste von insgesamt 31 Neufahrzeugen auf die Strecke gehen. Bis Ende 2015 werden die altgedienten Fahrzeuge aus den 1970er-Jahren ersetzt.

Die neue Wuppertaler Schwebbahn fährt mit Düsseldorfer Technologie: Das dortige Unternehmen Vossloh Kiepe hat den Auftrag für 31 Neufahrzeuge des weltberühmten Verkehrsmittels erhalten. Der Auftrag hat ein Volumen von 122 Millionen Euro.

Aktuelle Informationen finden sich unter www.neue-schwebbahn.de 



Die bekannte Schwebbahn im Tal der Wupper, seit 1903 in Betrieb, ist ein Verkehrsmittel, das man in dieser Form in keiner anderen Stadt der Welt findet. 



Modernisierungsprogramm

Zur Erneuerung von Fahrtreppen und Aufzügen an den Stadtbahnstationen hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) 2011 ein eigenes Modernisierungsprogramm aufgelegt. In diesem Rahmen haben aktuell die Verkehrsunternehmen BOGESTRA, DSW21 und VIA sowie die Landeshauptstadt Düsseldorf knapp 17 Millionen Euro für die Erneuerung von 88 Fahrtreppen und 16 Aufzügen erhalten. Künftig wird der Betriebszustand der modernisierten Anlagen in die elektronische Fahrplanauskunft EFA eingespielt. Fahrgäste können dann voraussichtlich ab 2013 oder 2014 für diese Anlagen im Vorfeld der Reise die Funktionsfähigkeit abfragen und ihre Reiseroute entsprechend planen.

Durch die Modernisierung der Fahrtreppen erhalten insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen einen verbesserten Zugang zum Nahverkehr. Die Fahrtreppen neuester Bauart werden sogenannte „Langsamläufer“ besitzen und aus dem Stand mit einem sanften Anlauf beschleunigt. Ruckartige Starts werden somit verhindert. Weiterhin werden die Fahrtreppen mit einer optischen Signalanlage und einer Schaltung für eine Fahrtrichtungsänderung ausgestattet sein. So kann bei Bedarf die Fahrtrichtung der Fahrtreppen geändert werden, damit die Kunden die Stadtbahnanlagen besser erreichen oder verlassen können.

Ein neuer Bahnhof für Münster

Der Hauptbahnhof Münster ist mit rund 55.000 Reisenden einer der großen Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen. Seit 2010 werden dort Bahnsteige und Tunnel umfangreich modernisiert und Zugänge zu den Gleisen weitgehend barrierefrei ausgebaut. 37 Millionen Euro kostet das von Bund und Land geförderte Bauprojekt, das voraussichtlich 2013 abgeschlossen wird. Doch danach gehen die Bauarbeiten weiter, haben die Deutsche Bahn und die Münsteraner Stadtväter beschlossen. Der Bahnhof soll ein modernes Empfangsgebäude bekommen. Dafür werden noch einmal 32 Millionen Euro investiert. Spätestens 2016 soll der neue Bahnhof in Münster stehen.

Nach aktuellem Planungsstand wird auf der Westseite des bisherigen Bahnhofs ein nahezu komplett neues Empfangsgebäude gebaut. Der künftige Bahnhof – ein zeitgemäßes dreigeschossiges Empfangsgebäude in Stahlskelettbauweise mit transparenter Fassade – wird das Eingangstor zur Innenstadt und das Verbindungsglied zum Hafenviertel sein. Klare und direkte Wegeverbindungen zwischen Innenstadt, Ostviertel und Stadthafen sowie zum Messe- und Congresszentrum entstehen. Intermodale Verkehrsverknüpfungen werden möglich. Insbesondere der kommunale Busverkehr und der in Münster so beliebte Radverkehr werden optimiert an die Bahn angebunden.



Neues Gesicht für Rheine

Im Rahmen der Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) investieren Land, Bund und Bahn in den kommenden Jahren rund 408 Millionen Euro in die Modernisierung von 108 kleinen und mittleren Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen. Am Bahnhof Rheine etwa haben im April 2012 umfassende Modernisierungsarbeiten begonnen, die bis 2014 abgeschlossen sein sollen. Der Bahnhof wird heute von fast doppelt so vielen Menschen genutzt wie noch vor zehn Jahren – ein Grund mehr, die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Hierzu wird der Bahnsteig am Gleis 8 reaktiviert und mit einem Aufzug barrierefrei erschlossen. Die Treppenanlage wird erneuert und erhält eine neue Einhausung. Auch der Bahnsteig selbst unterzieht sich einer Generalüberholung. Die Bahnsteige der Gleise 2 + 3 sowie 4 + 5 bekommen einen anderen Belag inklusive Blindenleitsystem und neuer Treppenanlagen. Die Personenunterführung, deren Ausgang in das neue Innovationsquartier geöffnet wurde, erhält einen frischen Bodenbelag und eine neue Beleuchtung.

Die Baumaßnahmen am Bahnhof Rheine kosten knapp 5 Millionen Euro. Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Maßnahme mit rund 1,1 Millionen Euro.



Mehr als eine Verkehrsstation: Ein helles, transparentes Empfangsgebäude soll am Bahnhof Münster die gealterte Immobilie aus der Nachkriegszeit ersetzen. Bereits 1848 bekam die Stadt mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Münster – Hamm ihren ersten Bahnhof.



Im Zuge des dreigleisigen Ausbaus der Betuwe-Linie werden innovative Lärmschutzwände errichtet.



Der Bahnhof Rheine erhält bis 2014 ein neues Gesicht.



Streckenanschluss Betuwe

Die 2007 in Betrieb genommene Betuwe-Linie von Rotterdam bis zur deutsch-niederländischen Grenze bei Zevenaar/Emmerich zählt zu den modernsten Güterverkehrsstrecken der Welt. Sie ist Bestandteil des europäischen Verkehrskorridors Rotterdam – Genua. Nach der Grenze zu Deutschland braucht sie einen leistungsstarken Streckenanschluss bis Oberhausen. Die funktionierende Verbindung zwischen den niederländischen und belgischen Überseehäfen und dem Ruhrgebiet ist für die nordrhein-westfälische Wirtschaft sehr wichtig. Die 73 Kilometer lange Trasse zwischen Emmerich und Oberhausen ist stark belastet. An einem Werktag fahren im Schnitt 180 Züge zwischen Emmerich und Wesel und weitere 240 zwischen Wesel und Oberhausen.

Die Planfeststellungsverfahren für den dreigleisigen Streckenausbau sind mittlerweile gestartet. Sieben von insgesamt zwölf Planfeststellungsabschnitten hat die Deutsche Bahn bereits beim Eisenbahnbundesamt in Essen eingereicht. Die weiteren fünf folgen noch in diesem Jahr. Fester Bestandteil der Planungen sind innovative Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus. Vorgesehen sind über 74 Kilometer Schallschutzwände, verteilt auf beide Streckenrichtungen. Die Kosten für den Streckenausbau sind mit 1,3 Milliarden Euro veranschlagt.





Am Niederrhein startet mit der Hafengesellschaft Wesel eine zukunftssträchtige Kooperation.



Hafengesellschaft Wesel

In diesem Herbst geht die gemeinsame Hafengesellschaft im Kreis Wesel mit dem Hafen Emmelsum, dem Rhein-Lippe-Hafen und dem Stadthafen Wesel an den Start. Im Zuge der Kooperation werden die stark sanierungsbedürftige Kaimauer am Weseler Stadthafen und Bahnanlagen umgebaut. Kostenpunkt: rund 9 Millionen Euro.



Der Rhein-Waal-Terminal Emmerich ist traditionsreich und liegt geografisch günstig.

Hafen Emmerich

Unmittelbar an der niederländischen Grenze gelegen, ist der Rhein-Waal-Terminal Emmerich den bedeutenden Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen so nah wie kein anderer deutscher Binnenhafen. Die Fahrtzeit ab Rheinkilometer 851,6r bis Rotterdam oder Amsterdam beträgt gerade einmal 10 Stunden. Antwerpen wird in 14 Stunden erreicht.

Durch seine geografisch günstige Lage und optimierte Anbindungen an Straße und Schiene öffnet der Hafen die Tore zu den Absatzmärkten Niederrhein, Rhein-Ruhr, dem Münsterland und den angrenzenden niederländischen Gebieten Liemers und Achterhoek. Am Rhein-Waal-Terminal werden bis zu 100.000 Container pro Jahr umgeschlagen.

Die Tradition des Emmericher Rheinhafens reicht bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts zurück. Das erste Hafenbecken wurde erstmals 1640 urkundlich erwähnt. Heute umfasst die moderne Hafenanlage mehr als 35.000 Quadratmeter mit einer Uferlänge von rund 1.000 Metern zu Umschlagzwecken.



expertenessay

Oliver Wolff,
Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen (VDV)



ÖPNV IM SANIERUNGSSTAU

Rund 1,1 Milliarden Euro müssten die Kommunen und Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen bis 2016 in die Sanierung von Tunneln, Gleisen, Bahnhöfen und Technik investieren. Bundesweit liegt der Nachholbedarf für Investitionen in die Nahverkehrsinfrastruktur inzwischen bei 3 Milliarden Euro.

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist in die Jahre gekommen. Der Bedarf für die Erneuerung und den Ausbau ist enorm. 1,77 Milliarden Euro bundesweit pro Jahr benötigt allein der ÖPNV für den Aus- und Neubau seiner Haltestellen, Bahnhöfe oder Tunnelanlagen. Und je erfolgreicher der Nahverkehr ist, also je mehr Fahrgäste befördert werden, desto größer und schneller wächst dieser Bedarf. Momentan fahren in Deutschland täglich 29 Millionen Kunden mit Bussen und Bahnen und es werden immer mehr, gerade in Ballungsräumen und Großstädten. Außerdem ist der ÖPNV ein wichtiger Wirtschafts- und Standortfaktor: Die vom ÖPNV ausgelöste Bruttowertschöpfung beträgt circa 32 Milliarden Euro. Rund 400.000 Arbeitsplätze hängen direkt und indirekt am ÖPNV und dem Schienengüterverkehr.

Angesichts langer Planungs- und Realisierungszeiträume ist eine schnelle Klärung der künftigen Finanzausstattung unabdingbar. Dazu muss gerade ein Bundesland wie Nordrhein-Westfalen selbstbewusster auftreten. Immerhin leben rund ein Viertel aller Bundesbürger in NRW und nutzen täglich die Verkehrsnetze, die dadurch stark belastet werden. Gerade hier ist der Erneuerungsbedarf der ÖPNV-Infrastruktur groß: Ein aktuelles Gutachten des Beratungsunternehmens intraplan im Auftrag der VDV-Landesgruppe NRW zeigt, dass allein für die Erneuerung der Stadtbahnsysteme 1,1 Milliarden Euro bis zum Jahr 2016 fehlen, hinzu kommen 630 Millionen Euro für neue Fahrzeuge.

Und noch etwas: Die Bevölkerung in NRW schrumpft praktisch nicht. 2030 werden hier genauso viele Menschen leben wie 1970, dem Beginn des Stadtbahnbaus in NRW. Allerdings ändert sich die Siedlungsstruktur durch Zuzug in die Städte. Köln und Düsseldorf beispielsweise werden bis 2030 um über 11 Prozent wachsen, während die Einwohnerzahl

in ländlichen Regionen sinkt. Diese demografischen Entwicklungen stellen auch den ÖPNV in NRW vor Herausforderungen: Die Infrastruktur in den Ballungsräumen ist bereits an ihre Grenzen gelangt. Auf vielen Relationen sind nicht nur im Berufsverkehr die Kapazitäten ausgeschöpft. Der Erhalt dieser Infrastruktur muss Priorität vor Neubau haben, denn die meisten Systeme sind 25 Jahre und älter und haben ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer erreicht, wenn nicht schon überschritten. Die technische Betriebsausstattung wie Funk oder Fahrgastinformation ist zudem veraltet.

Eine Studie des VDV zur Finanzierung des ÖPNV hat festgestellt, dass es in Deutschland bereits im Jahr 2009 einen Nachholbedarf von 2,4 Milliarden Euro für Investitionen in die Nahverkehrsinfrastruktur gab. Jährlich kommen 330 Millionen Euro hinzu, sodass wir inzwischen bundesweit einen Sanierungsstau von über 3 Milliarden Euro haben. Die Kommunen sind vielfach nicht mehr in der Lage, ihre Anlagen auf einem adäquaten Stand zu halten, dazu fehlen die nötigen Gelder. Auch die Verkehrsunternehmen verfügen nicht über hinreichende Eigenmittel, zum Beispiel durch eingesparte Abschreibungen, weil die Anlagen weitgehend öffentlich gefördert waren. Deshalb ist ein gesonderter und gesetzlich abgesicherter Tatbestand zur Förderung dieser Erneuerungsmaßnahmen zwingend notwendig. Hier müssen Bund und Länder schnellstmöglich handeln. <<

 **Oliver Wolff ist seit 2011 Hauptgeschäftsführer des VDV. Zuvor war er Abteilungsleiter im NRW-Verkehrsministerium und gestaltete die politischen Entwicklungen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland als Leiter des Arbeitskreises Öffentlicher Personenverkehr der Verkehrsministerkonferenz aktiv mit.**

Transitland NRW

IM SCHNITTPUNKT DER VERKEHRSACHSEN

Fast alle Wege führen durch NRW, wenn es um den Transport von Waren oder Personen geht. Im Schnittpunkt nationaler und europäischer Verkehrsachsen verfügt das bevölkerungsreichste deutsche Bundesland über eine außergewöhnliche Infrastruktur: Das dichteste Straßennetz, das längste Schienennetz, zahlreiche Wasserstraßen und zwei internationale Großflughäfen sorgen für beste Verbindungen ins In- und Ausland. NRW kann enorme Verkehrsmengen abwickeln. Doch auf extrem belasteten Streckenabschnitten stößt das Land inzwischen an seine Kapazitätsgrenzen.

5.300

Züge circa pro Tag

Güterzüge durchschnittlich pro Tag

1.000

24

Streckenabschnitte im nordrhein-westfälischen Schienennetz gelten bereits heute als überlastet

6.000

Kilometer Schienenwege

4.722

Kilometer Streckennetz der DB Regio NRW

695

Bahnhöfe in NRW

50

weitere Streckenabschnitte operieren an der Kapazitätsgrenze

links

Weitere Zahlen und Fakten zu Bahn- und Straßenverkehr, Luftfahrt und Binnenschifffahrt finden Sie unter ...

... Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen www.mbwsv.nrw.de

... Logistikcluster NRW www.logit-club.de/logistikstandortnrw/zahlen-daten-fakten/

... Initiative Bahn NRW www.initiativebahn.nrw.de

... Landesbetrieb Straßenbau NRW www.strassen.nrw.de

... Verkehrsverband Westfalen www.verkehrsverband-westfalen.de/

... Verband Deutscher Verkehrsunternehmen www.vdv.de



internationale und regionale Verkehrsflughäfen

39

IC/EC/ICE-Bahnhöfe

8

2.200

Kilometer Autobahn

4.800

Kilometer Bundesstraße

12.800

Kilometer Landesstraßen

9.800

Kilometer Kreisstraßen

1.100

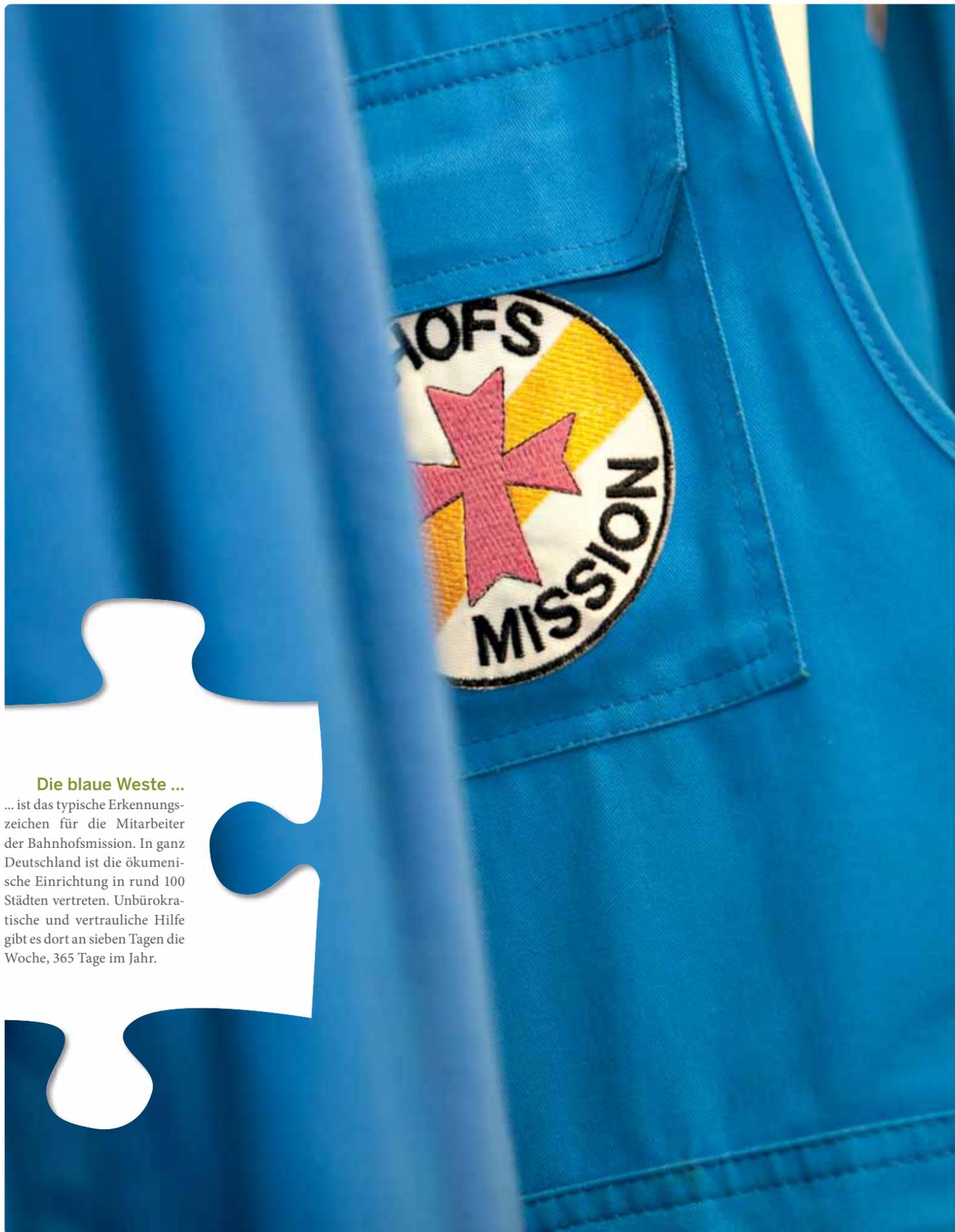
Kilometer Wasserstraßen

28

Terminals für den kombinierten Verkehr

Schienenverkehr im Wachstum

NRW verfügt über das dichteste Schienennetz Deutschlands und Europas. Hinzu kommen wichtige Verkehrsflughäfen, ein gut ausgebautes Straßennetz und bedeutsame Wasserstraßen. Deutschlands wichtigste Terminals für den kombinierten Verkehr befinden sich ebenso in Nordrhein-Westfalen wie bedeutende Knotenpunkte im europäischen Schienennetz. Ausbau und Erhalt der Infrastruktur sind ein zentrales Thema. Nahezu alle Szenarien für den Schienenverkehr bis 2025 gehen von einer deutlichen Zunahme aus. Wachstumstreiber ist der Schienengüterverkehr mit einem bundesweiten Zuwachs von durchschnittlich 65 Prozent (tkm) gegenüber 2004. Der für NRW wichtige Hinterlandverkehr der ZARA-Häfen (Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) soll im Mittel sogar um 168 Prozent (tkm) wachsen. Die Prognosen für den Schienenpersonenverkehr liegen bei einem bundesweiten Zuwachs von durchschnittlich 25,1 Prozent (Pkm), der vor allem vom Schienenpersonennahverkehr getragen wird. Prognoseschätzungen gehen auch hier für den Ballungsraum Rhein-Ruhr von einem deutlich höheren Zuwachs aus.



Die blaue Weste ...

... ist das typische Erkennungszeichen für die Mitarbeiter der Bahnhofsmision. In ganz Deutschland ist die ökumenische Einrichtung in rund 100 Städten vertreten. Unbürokratische und vertrauliche Hilfe gibt es dort an sieben Tagen die Woche, 365 Tage im Jahr.

Bahnhofsmision Düsseldorf

DIE SOZIALE DIMENSION VON MOBILITÄT

Punkt 7 Uhr schließt Barbara Kempnich die Tür der Bahnhofsmision auf. Es wartet bereits eine ältere Dame auf die 54-jährige Pädagogin. „Könnten Sie mir bitte helfen? Ich muss nach Hamburg und bin mir nicht sicher, wo mein Gleis ist.“ Kempnich beruhigt die unsicher wirkende Frau, schaut sich die Reiseunterlagen an und begleitet sie auf das richtige Gleis. Es ist noch etwas Zeit für ein kurzes Gespräch. Barbara Kempnich macht Mut, gibt Tipps, wie man sich am Hamburger Hauptbahnhof am schnellsten zurechtfindet, strahlt Zuversicht aus. Erleichtert steigt die Seniorin in den Zug. Praktische Hilfe, Orientierung, Seelsorge nach Maß – ein Tag in der Düsseldorfer Bahnhofsmision beginnt.

8:00 Uhr Anlaufstelle für Reisende 



An diesem Vormittag kommen besonders viele Menschen mit Fragen zu Zugverbindungen und zum Hauptbahnhof selbst in die Bahnhofsmision. „Vor allem ältere Menschen werden manchmal unsicher und glauben, dass sie den Umstieg von einem Zug in den anderen nicht schnell genug schaffen oder sich verlaufen. Dann helfen wir und stellen sicher, dass sie garantiert ihren Zug bekommen“, erklärt die Düsseldorferin Kempnich, die seit fünf Jahren als Leiterin der Bahnhofsmision ebenso umfangreiche wie vielseitige Aufgaben wahrnimmt. „Doch auch Familien und Menschen, die von außerhalb der Region kommen, bitten uns immer öfter um Reiseauskünfte. Da wir ja tagtäglich mit dem ÖPNV zu tun haben, können wir beispielsweise problemlos Reisepläne erstellen“, so Kempnich weiter. Anfragen wie diese begleiten die Kollegen den ganzen Tag über.

Die Mitarbeiter der Bahnhofsmision haben für jeden ein offenes Ohr – egal, ob es sich um einen Plausch oder ein ernstes Vertrauensgespräch handelt.



9:00 Uhr Soforthilfe für kleine Notfälle 

Mittlerweile ist auch der zweite Leiter, Robert Modliborski, eingetroffen. Kurz darauf späht eine junge Frau durch die Glasfront des Eingangsbereichs. Ob sie sich wohl hier umziehen könne? Ihr ist die Strumpfhose gerissen, in einer knappen Stunde hat sie einen wichtigen Termin. „Aber gern“, antwortet der Sozialpädagoge und zeigt ihr einen kleinen Raum. „Das ist sozusagen unser Notfallzimmer. Dort steht auch eine Kranken- >>



Barbara Kempnich und Robert Modliborski, die beiden Leiter der Bahnhofsmision, gehen die Architektenpläne für die Kinderlounge durch. Bald startet im Durchgangsbereich vor der Bahnhofsmision die Bauphase.



Seitdem die Bahnhofsmision ihre Räume renoviert hat, kommen mehr Frauen in den nun hellen und freundlichen Empfangsbereich. Robert Modliborski freut sich, dass sein Team nun mehr Menschen erreichen kann.



Mobilität ist für alle ein Grundrecht. Damit das auch in der Praxis klappt, hilft die Bahnhofsmision. In diesem Fall der gehbehinderten Sarah Fabri.



>>>> liege, falls es hier zum Beispiel einen kleinen Unfall gibt oder im Sommer jemand einen Hitzekollaps hat. Dann bringen wir die Person in diesen Raum und kümmern uns um sie, bis ein Arzt da ist.“ Das ist in diesem Fall natürlich nicht nötig und die Besucherin verlässt die Bahnhofsmision sichtbar erleichtert nach ein paar Minuten wieder. Einige Besucher sind Stammgäste, aber auch Menschen auf der Durchreise schauen vorbei und ruhen sich aus. Harald Hermann gehört zu den Stammgästen der Bahnhofsmision. Fast täglich, seit über fünf Jahren trinkt der Obdachlose hier seinen Kaffee, denn er schätzt die nette Gesellschaft, die Hilfsbereitschaft und die Freundlichkeit der Mitarbeiter: „Einfach mal hinsetzen und entspannen – mehr brauche ich gar nicht.“

11:00 Uhr sozialer Seismograf

Die Menschen, die die Bahnhofsmision in Düsseldorf aufsuchen, sind sehr unterschiedlich. Ganz normale Reisende, viele ältere Menschen und offenbar Hilfsbedürftige finden den Weg zu Barbara Kempnich, Robert Modliborski und ihrem Team. Meist sind die Probleme binnen weniger Minuten erledigt und die Reisenden gehen zufrieden ihrer Wege. Manchmal nimmt die Hilfe ein wenig mehr Zeit in Anspruch. „Wir spüren inzwischen den demografischen Wandel, denn es kommen viel mehr ältere Menschen zu uns als früher. Sie fragen nicht nur nach dem Weg oder ruhen sich ein wenig aus. Oft helfen wir ihnen auch bei behördlichen Schreiben oder beim Ausfüllen von Formularen“, erklärt Leiter Modliborski. Es gibt aber auch immer wieder Fälle, bei denen Flüchtlinge und Migranten in der Bahnhofsmision stranden. Dann verzahnen sich die Mitarbeiter mit den sozialen und behördlichen Anlaufstellen und vermitteln Unterkünfte sowie Ansprech-



partner. „In der letzten Zeit sind uns Menschen aus krisengeschüttelten EU-Ländern und Afrikaner aufgefallen. Letztere kommen aus Gebieten, in denen Bürgerkrieg herrscht“, sagt der 32-Jährige nachdenklich. „Unsere Arbeit spiegelt auch wider, wie es momentan sozial und wirtschaftlich in der Region und darüber hinaus bestellt ist.“ Diese Tendenzen kommuniziert die Bahnhofsmision auch an mit ihr vernetzte soziale Dienste.

Neben den hauptamtlichen Leitern arbeiten überwiegend ehrenamtliche Helfer bei der Bahnhofsmision. Regelmäßig unterstützen über einen flexiblen Zeitraum hinweg Praktikanten das Team. Heute helfen die Sozialpädagogikstudentinnen Vera Schmitz-Urban und Isabelle Kraus tatkräftig mit. „Praktikanten werden bei uns in alle Arbeitsbereiche integriert, aber die letztendlichen Inhalte orientieren sich an der Person selbst und an ihren Interessen“, betont die gelernte Pädagogin Kempnich. Das freiwillige Engagement ist so vielfältig wie die Menschen, die in der Bahnhofsmision nach Hilfe fragen.

12:30 Uhr Reisebegleitung

Sarah Fabri hat sich für eine Reisebegleitung, Bahnhofsmision mobil genannt, angemeldet. Die gehbehinderte junge Frau nimmt diesen Dienst der Bahnhofsmision schon seit drei Jahren in Anspruch. „Früher war ich nicht so mobil. Meine Betreuerin konnte mich nur kurze Wege begleiten und deshalb kam ich nicht so oft raus“, erzählt die 31-Jährige. Mittlerweile fährt sie zwei- bis dreimal pro Woche ins Uniklinikum Köln zur Reha und mehrmals im Monat zum Training für Elektrorollstuhlhockey. Auch zu Turnieren muss sie weite Strecken mit dem Zug zurücklegen und lässt sich gerne >>

Die Düsseldorfer Bahnhofsmision

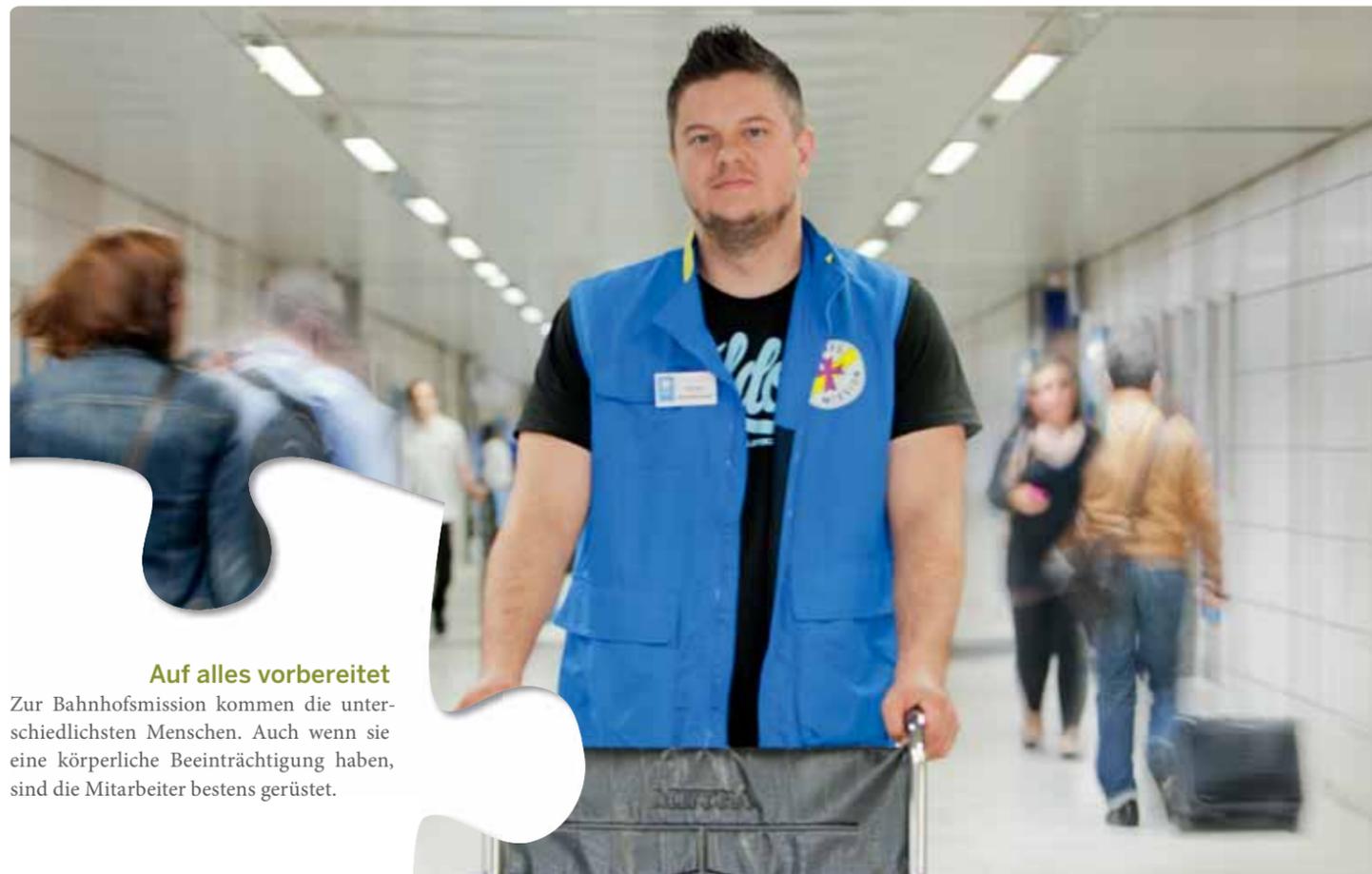
Die Düsseldorfer Bahnhofsmision ist seit 1902 ein Dreh- und Angelpunkt, wenn es um die Vermittlung von Hilfsangeboten für Reisende geht. Dort, wo heute täglich bis zu 300.000 Menschen unterwegs sind, fungiert sie als Ruhepol – meistens zumindest. Schließlich kommen jedes Jahr etwa 21.000 Besucher in den einladend wie modern gestalteten Empfangsraum am Ende des großen Bahnhofsgebäudes. Dort bieten 60 hauptberufliche und ehrenamtliche Mitarbeiter vielfältige Services an: Neben Auskünften rund ums Reisen und den Bahnhof sowie praktischer Reisebegleitung haben die Mitarbeiter immer auch ein offenes Ohr für Probleme aller Art. So vermitteln sie beispielsweise Fachberatungsstellen, Schlafstellen, Essensausgaben oder medizinische Versorgung. Die Mitarbeiter sind deshalb mit allen Servicestellen am Bahnhof und sozialen Hilfsdiensten in ganz Düsseldorf vernetzt. Ökumenische Träger der Bahnhofsmision sind die Diakonie und die katholische Einrichtung IN VIA. Barbara Kempnich hat seit fünf Jahren die evangelische Leitung inne, Robert Modliborski ist schon seit zehn Jahren in der Bahnhofsmision tätig und übernahm die katholische Leitung vor zwei Jahren.

Bahnhofsmision und Deutsche Bahn – ein eingespieltes Team

Seit jeher stellt der Bahnhofs inhaber – heute die DB Station & Service – die Räumlichkeiten für die Bahnhofsmision und bezahlt auch alle Nebenkosten. Servicemitarbeiter der Bahn tauschen sich regelmäßig mit der Bahnhofsmision aus, so dass beide Parteien stets informiert sind. Bei dem Programm „Kids on Tour“ und der Reisebegleitung arbeiten sie auch konkret zusammen: DB-Mitarbeiter müssen beispielsweise Rampen bedienen, während Mitarbeiter der Bahnhofsmision auf dem Weg zum Gleis helfen. Die Anfragen für „Kids on Tour“ werden in der DB-Zentrale angenommen und auch der Ticketkauf läuft über die DB, während bei der Begleitung die Bahnhofsmision den aktiven Part übernimmt.

Projekt Kinderlounge

Kinder haben auf Reisen ihre eigenen Bedürfnisse. Erwachsene Begleitpersonen, vor allem wenn sie mit mehreren Kindern unterwegs sind, können sich durch die Hektik und das Gedränge im Bahnhof leicht überfordert fühlen. Zum Ausruhen und Energietanken wird deshalb zurzeit vom Büro mrr Architekten eine Kinderlounge im Hauptbahnhof Düsseldorf entworfen. Sie wird im Durchgangsbereich direkt vor der Bahnhofsmision zu finden sein – ein Anlaufpunkt für Eltern und Kinder auf Reisen. Kinder werden hier stundenweise durch speziell geschultes Personal betreut, und altersgerechte Spiele verkürzen ihnen die Wartezeit auf Anschlusszüge. Das Projekt wurde in Städten wie Essen oder Nürnberg bereits erfolgreich umgesetzt. Es finanziert sich über Spenden der DB und durch die ökumenischen Träger.



Auf alles vorbereitet

Zur Bahnhofsmission kommen die unterschiedlichsten Menschen. Auch wenn sie eine körperliche Beeinträchtigung haben, sind die Mitarbeiter bestens gerüstet.

>>>> von der Bahnhofsmission begleiten. Die Mitarbeiter stimmen sich dabei eng mit der DB ab. So wird beispielsweise der Einstieg mit einer Rampe organisiert – in weniger als einer Minute. Frau Fabri weiß besonders die Flexibilität und Freundlichkeit der Mitarbeiter zu schätzen – immerhin ist Mobilität auch ein Stück Lebensqualität. Bis zum nächsten Mal!

14:30 Uhr Problemlösung und Krisenintervention

Die Bahnhofsmission hat nicht nur einen sehr vielfältigen, sondern auch einen äußerst verantwortungsvollen Job. Das wird besonders deutlich, wenn Menschen bei Barbara Kempnich und ihrem Team auftauchen, die offensichtlich in großen Nöten sind. Sei es Drogensucht, drohende Obdachlosigkeit oder familiäre Probleme. Dann reicht ein informeller Plausch an einem der Tische des Empfangsbereichs nicht – ein Gespräch unter vier Augen ist in solchen Fällen ein Muss: „Wenn wir merken, dass ein Gast wirklich Hilfe benötigt, sei es ärztliche oder sogar psychiatrische – dann versuchen wir, an entsprechende soziale Stellen zu vermitteln. Oftmals ist das nicht einfach, da manche Menschen nur schwer Vertrauen fassen. Manchmal dauert es auch mehrere Wochen, bevor sie endlich Hilfe annehmen“, so der Sozialpädagoge Modliborski. Deshalb nehmen sich die Mitarbeiter für vertrauliche Gespräche viel Zeit. Dafür kommen die meisten Menschen, die bei ihnen Hilfe gefunden haben, häufig wieder – und bedanken sich herzlich. Für diese schwierigen Situationen werden ausschließlich sozialpädagogisch ausgebildete Mitarbeiter der Bahnhofsmission eingesetzt und es kommt vor, dass weder sie noch der Sozialdienst der Stadt zu den Betroffenen durchdringen. „Diese Rückschläge zu ver-

kraften, ist manchmal gar nicht so einfach. Wir sind dann über den guten Zusammenhalt im Team sehr froh und stützen uns gegenseitig, wo es nur geht.“ Die Arbeit in der Bahnhofsmission erfordert in diesen Fällen besonders viel Hilfsbereitschaft im Kollegium – eine Eigenschaft, die alle Mitarbeiter mitbringen.

17:30 Uhr Kids on Tour

Freitags und an Sonntagen bietet die Bahnhofsmission den Service „Kids on Tour“ an, ein gemeinsamer Service, bei dem alle Bahnhofsmissionen in Deutschland mitwirken. Speziell geschulte, meist ehrenamtliche Mitarbeiter begleiten Kinder im Alter von sechs bis 14 Jahren auf der Reise von Bahnhof zu Bahnhof. Die Düsseldorfer Bahnhofsmission kümmert sich um die Strecke nach Berlin. Dabei arbeitet sie eng mit der DB zusammen, die die jeweiligen Aufträge übernimmt und an die Bahnhofsmissionen weiterleitet. Wenn die Reise dann beispielsweise nach Hamburg gehen soll, wechseln sich die Düsseldorfer Mitarbeiter mit Kollegen aus einer anderen Bahnhofsmission ab. „Diesen Service gibt es bereits seit über zehn Jahren, und rund 8.000 Kinder sind deutschlandweit bereits mit ‚Kids on Tour‘ unterwegs gewesen“, berichtet Robert Modliborski über ein offensichtlich notwendiges Angebot. „Am Anfang stand die Idee, Scheidungskinder zu ihren weit auseinander lebenden Elternteilen zu bringen. Aber es hat sich schnell herausgestellt, dass viele Kinder, die am Wochenende mit uns reisen, beispielsweise auch einfach die Großeltern besuchen.“ Auch an diesem Wochenende wird ein halbes Dutzend Kinder begleitet. Ein eigens dafür angeschaffter Spielekoffer bietet alles, was das Kinderherz be-



Speziell geschulte Mitarbeiter sind mit „Kids on Tour“. Dieses Angebot erfreut sich stetig wachsender Beliebtheit.

geht. Von Würfel- bis Videospiele ist alles dabei. „Die meisten Kinder haben kein Problem damit, ohne ihre Eltern zu reisen. Da wird schnell Freundschaft mit anderen Kindern geschlossen und die Fahrt vergeht im Nu“, so Modliborski. Viele der Kinder sieht er bei der nächsten Tour schon bald wieder.

19:00 Uhr Kulturprogramm zur Spätschicht

Heute gibt es kurz vor Schluss ein wenig Unterhaltung. Gäste der Bahnhofsmission dürfen sich Musiktitel wünschen, und alles wird gespielt. Wenn Pop auf Klassik oder Jazz trifft, sorgt das für Gesprächsstoff unter den Besuchern. Die Ehrenamtsgruppe „Kunst am Bahnhof“ organisiert darüber hinaus regelmäßig kleine Konzerte oder Theater- und Fotoaktionen. So wird die Bahnhofsmission zum Mittler von Kultur im Sozialraum Bahnhof und hilft dabei, Menschen aus unterschiedlichen Gruppen der Gesellschaft in einen Dialog miteinander treten zu lassen. „Ich begreife den Bahnhof als einen Knotenpunkt für Vielfalt und Mobilität. Hier kommen die unterschiedlichsten Menschen hin und interagieren miteinander. Diesen Eindruck möchten auch wir von der Bahnhofsmission vermitteln. Deshalb freut es uns ganz besonders, dass die Bahnhofsmission und die hier angesiedelten Unternehmen unsere Aktionen unterstützen“, erzählt Barbara Kempnich sichtlich zufrieden am Ende eines langen Tages. Gegen 21 Uhr schließt die Bahnhofsmission ihre Türen – bis zum nächsten Morgen, wenn erste Reisende wieder Hilfe benötigen. << KPI



info

Bahnhofsmissionen in NRW – zentrale Knotenpunkte der sozialen Hilfe

Von Rheine bis Düren und von Krefeld bis Paderborn: In NRW gibt es mit derzeit 24 Bahnhofsmissionen ein dichtes, historisch gewachsenes Netz, eingebunden in mehr als 100 Bahnhofsmissionen deutschlandweit. Die Anfänge reichen bis zur Gründung der ersten Einrichtung im Jahr 1894 in Berlin zurück. Aus der langen Geschichte und der engen Zusammenarbeit der Bahnhofsmissionen entstanden Strukturen, die heute eine gemeinsame, koordinierte Arbeit sicherstellen. Das Hilfsspektrum umfasst neben der praktischen Reisehilfe Leistungen in akuten Nöten, zum Beispiel bei Krankheiten, Hunger oder Durst, bis hin zu existenziellen Notlagen. Die verschiedenen, selbstständigen lokalen Bahnhofsmissionen werden personell und finanziell von den Wohlfahrtsverbänden der evangelischen und der katholischen Kirche (z. B. Caritas, Diakonie, IN VIA) und ihren regionalen und lokalen Unterorganisationen getragen. Oft arbeiten katholische und evangelische Träger ökumenisch zusammen. Bahnhofsmissionen haben einen oder zwei leitende, einige wenige festangestellte und viele ehrenamtliche Mitarbeiter – fast 500 in ganz NRW. Dazu kommen Zivildienstleistende, Absolventen eines freiwilligen sozialen Jahres, Beschäftigte des zweiten Arbeitsmarktes sowie eine Vielzahl von Praktikantinnen und Praktikanten.



Umfangreiche Informationen zur Organisation der Bahnhofsmissionen finden sich unter www.bahnhofsmission.de

Barrierefreier Haltestellenausbau in Bochum

FAHREN (FAST) OHNE HINDERNISSE

Der barrierefreie Ausbau von Bus- und Straßenbahnhaltestellen steht bei der Stadt Bochum und der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) seit Jahren ganz oben auf der Prioritätenliste. Aktuell haben Stadt und Verkehrsunternehmen gemeinsam mit Behindertenverbänden 50 Haltestellen definiert, die sukzessive ausgebaut werden. TransVer macht sich auf zum Praxistest nach Bochum.

An der Haltestelle Ruhr-Universität der U35 CampusLinie treffen wir uns zur gemeinsamen Fahrt: Danuta Kählert, ÖPNV-Koordinatorin der Stadt, Wolfgang Franke, bei der BOGESTRA zuständig für die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen, sowie Harry Baus und Kübra Sekin vom Servicezentrum für behinderte Studierende der Ruhr-Universität. Stadt, Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter arbeiten beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen eng zusammen – und das schon seit mehr als 25 Jahren. „Viele Kommunen und Verkehrsunternehmen gehen inzwischen diesen Weg der engen Zusammenarbeit. Die BOGESTRA hat schon früh angefangen, enge Gespräche über alle Probleme der mobilitätseingeschränkten Menschen mit dem ÖPNV zu führen. Ein wichtiges Ergebnis war, dass bereits seit 1994 Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden“, so Wolfgang Franke. „Das liegt daran“, ergänzt Danuta Kählert, „dass wir dem Thema Barrierefreiheit vonseiten der Stadt einen hohen Stellenwert beimessen. Qualität und Fahrgastkomfort sowie der Infrastrukturausbau sind zentrale Themen unserer Verkehrspolitik und auch im Nahverkehrsplan von 2009 festgeschrieben. Und nicht zuletzt haben wir als Kommune im Rahmen des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes die Aufgabe, barrierefreien ÖPNV anzubieten.“

Austausch unter Experten

Dass sich die Beteiligten schon lange kennen und sich regelmäßig darüber austauschen, wie optimale Barrierefreiheit in Bus und Bahn aussehen kann, merkt man auch bei unserer Fahrt deutlich. Die Türen sind kaum geschlossen, da beginnen Wolfgang Franke und Harry Baus mit dem Fachsimpeln über die technischen Lösungen der neuen Stadtbahn vom Typ Tango, mit der wir unterwegs sind. Harry Baus und Kübra Sekin kommen mit ihren Rollstühlen auch ohne Rampe problemlos in die Bahn. Die Stadtbahnstationen in Bochum sind zu 100 Prozent barrierefrei ausgebaut, sodass die beiden den kleinen, etwa acht Zentimeter breiten Spalt zwischen Bahnsteigkante und Bahn ohne Probleme meistern. Da jedoch nicht jeder Rollstuhl gleich konstruiert und nicht jeder Behinderte gleich mobil ist, gibt es beim neuen Tango zusätzliche Klapp-

rampen. „Wir haben viel Wert auf diese zusätzliche Einstiegshilfe gelegt. Denn sobald ein Rollstuhl kleinere Räder hat, kann er in der Spalte zwischen Fahrzeug und Bahnsteig hängen bleiben“, erklärt Harry Baus. „Und nicht jeder kann Spalt und Höhenunterschied aus eigener Kraft überwinden.“ In diesen Fällen muss der Fahrer die Rampe ausklappen, die den Spalt überbrückt. Die Rampen befinden sich an zwei der vier Türen der Tangobahn, vorn beim Fahrer und am Ende. Entsprechend müssen sich die Rollstuhlfahrer beim Einstieg positionieren. Für Harry Baus ein Kritikpunkt, Kübra Sekin findet das nicht schlimm. Positiv bewerten beide die Ausstattung der Fahrzeuge. Es gibt genügend Stellflächen für Rollstühle, die Durchgänge zwischen den Sitzflächen sind ausreichend breit.

Verbesserte Ausstattung in Bussen

Auch den Bus, der uns anschließend zur kürzlich ausgebauten Haltestelle BP/Aral Haus bringt, nehmen die beiden gründlich unter die Lupe. Das Solaris-Fahrzeug gehört zur neuesten Generation und ist seit November 2011 im Einsatz. Es hat, wie im Übrigen alle Busse der BOGESTRA, im Innern keine Stufen mehr, die Ausstattung ist für Sehbehinderte kontrastreich gestaltet, gelbe Kanten markieren die Übergänge vom Gang zu den Sitzen. Die Stellfläche für Rollstühle, Kinderwagen und Gepäck ist mit 2,10 Meter länger als bei Fahrzeugen älteren Typs, und sie wird bei den 2012 bestellten Bussen nochmals um einige Zentimeter vergrößert. „So haben wir mehr Platz zum Rangieren, und wenn ich mit Freunden unterwegs bin, passen auch drei Rollstühle in den Bus“, freut sich Kübra Sekin. Nicht ganz so ideal findet sie, dass die Anstellfläche gegen die Fahrtrichtung angebracht ist, was Sicherheitsgründe aber notwendig machen. „Vorschriftsgemäß müsste ich mit dem Rücken zu dieser Fläche fahren, müsste mich also nach dem Einsteigen im Bus einmal drehen, das ist natürlich kompliziert.“

Trainings und Infomaterialien

Und es erfordert Übung. Deshalb bietet die BOGESTRA Trainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste an. „Wir reservieren dafür eigens >>



Barrierefrei läuft's besser

Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) investiert viel in den barrierefreien Ausbau ihres Bus- und Bahnnetzes. Harry Baus (im Bild) begleitet diesen Prozess schon seit vielen Jahren. Er findet, dass für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste im Bochumer Nahverkehr schon viel erreicht wurde – weiß aber auch, was noch besser werden kann.



Ab Ende 2012 werden alle Busse im Betriebsgebiet der BOGESTRA mit Rampen ausgestattet sein. Es erfordert jedoch ein bisschen Übung, damit man die Rampe auch gut überwinden kann.



Für einen bequemen Einstieg senken sich alle Busse automatisch auf die Höhe der Bordsteinkante ab.

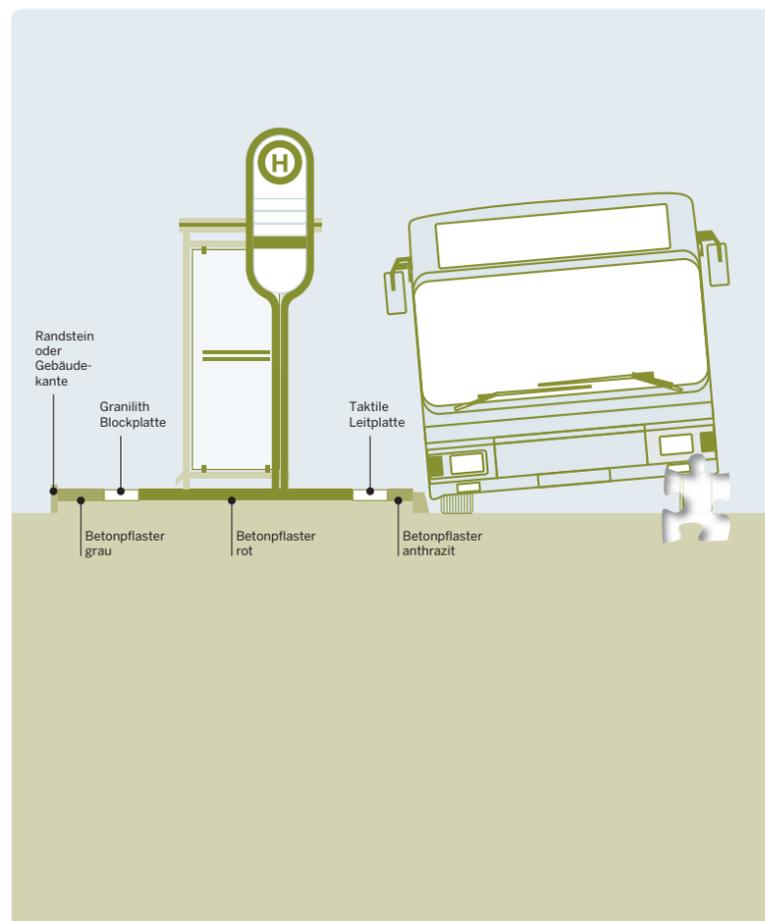
>>>> Fahrzeuge, damit Rollstuhlfahrer oder Sehbehinderte, aber auch ältere Menschen mit Rollator in Ruhe üben können“, erklärt Wolfgang Franke. Außerdem können sich die Fahrgäste auf der Internetseite oder bei der BOGESTRA-Hotline jederzeit über den aktuellen Ausbaustand oder etwaige Baustellen vor Ort informieren. Spezielle Infoblätter und Flyer geben Tipps für die Nutzung von Bus und Bahn. Zudem enthalten alle neu aufgelegten Fahrgastmedien Hinweise auf barrierefreie Haltestellen, und eine umfangreiche Broschüre „Informationen für mobilitätseingeschränkte Kunden“ ist in Arbeit.

Das Optimum für alle erreichen

Harry Baus checkt derweil die Rampe im Bus. Die kleine Erhebung, die technisch bedingt im Businnenraum vorhanden ist, findet er für Rollstuhlfahrer nicht ideal, sie sähe er gerne in einer flacheren Ausführung. „Das perfekte barrierefreie Fahrzeug kann es nicht geben, weil dazu die individuellen Anforderungen zu unterschiedlich sind“, weiß Wolfgang Franke aus seiner langjährigen Erfahrung. „Gemeinsam mit den Herstellern wollen wir sie dennoch immer weiter verbessern. Deshalb ist uns ja auch der Austausch mit Betroffenen so wichtig.“ „Und“, ergänzt er, „wir müssen für alle Fahrgäste möglichst das Optimum erreichen. Natürlich freuen sich Rollstuhlfahrer über größere Stellflächen, wenn dafür aber Sitzplätze wegfallen, beschwerten sich andere Fahrgäste, die unter Umständen Sitzplatzbedürftig sind.“

Die Mittel gezielt einsetzen

Unterm Strich ist sich die Runde aber einig: Gemeinsam haben die Beteiligten schon viel erreicht. Im November werden die letzten 28 Busse mit Rampen an die BOGESTRA ausgeliefert. Dann verfügt die gesamte Busflotte des Verkehrsunternehmens über Rampen. Die Kneeling-Technik, mit der die Busse zum bequemen Ein- und Ausstieg pneumatisch abgesenkt werden, gehört bei allen Bussen bereits seit 1989 zum Standard.



Wolfgang Franke (l.) und Danuta Kählert (r.) erfahren aus erster Hand, wie gut sich die neuen Solaris-Busse von Rollstuhlfahrern nutzen lassen.

Kübra Sekin und Harry Baus (v.l.) erklären, wie sie sich den idealen barrierefreien ÖPNV vorstellen.



Auch der Haltestellenausbaue wird kontinuierlich vorangetrieben: 1994 wurde im Rahmen eines ersten Förderprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit dem barrierefreien Ausbau begonnen. Bislang konnten 277 der insgesamt 980 Bochumer Bushaltestellen sowie 60 Straßenbahn- und 18 kombinierte Haltestellen umgestaltet werden. Die Ausstattung der Haltestellen wurde ebenfalls im Dialog mit den Behindertenverbänden festgelegt: Neben einem erhöhten Bord erhalten die Haltestellen für Sehbehinderte eine kontrastreiche Pflasterung in rotweiß, taktile Platten zur Orientierung und Aufmerksamkeitsfelder.

„Die Förderung nach GVFG/Entflechtungsgesetz läuft nach jetzigem Stand 2019 aus“, erklärt Danuta Kählert. „Diese finanzielle Lücke können wir teilweise, wenn auch nicht komplett, durch Mittel aus der ÖPNV-

Pauschale schließen.“ Aus Kostengründen haben wir uns deshalb entschieden, Haltestellen künftig nicht mehr wie bisher linienweise, sondern punktuell auszubauen.“ Hierfür wurde 2010 für Bochum eine Top-50-Liste gemeinsam mit Behindertenvertretern erarbeitet. Den Listen liegen unterschiedliche Bewertungskriterien zugrunde, neben dem Fahrgastaufkommen beispielsweise die Nähe zu Stadtteilzentren, Seniorenheimen oder Krankenhäusern. „Sechs Haltestellen unserer Top-50-Liste sind bereits fertiggestellt, fünf weitere sind in Planung bzw. direkt vor Baubeginn“, erläutert Danuta Kählert. In etwa fünf Jahren, so ihre Einschätzung, könnte die Liste komplett abgearbeitet sein. „Dann“, freut sie sich, „sind wir wieder einen großen Schritt weiter hin zu einem komfortablen und barrierefreien ÖPNV-Angebot, das im Übrigen ja nicht nur mobilitätseingeschränkten Menschen, sondern allen Fahrgästen zugutekommt.“ << KU

summary

Accessible Local Public Transport

For more than 25 years the Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) has been campaigning together with the municipalities and representatives of the disabled for accessible local public transport throughout the entire operating area. From the end of 2012 the BOGESTRA bus fleet will be fully accessible. The expansion of accessible stops is also actively and continuously being pushed forward: for instance, the stops in the area of the Bochum metropolitan railway are completely accessible, while the stops served by trams have already reached a level of 53 percent. Nearly a third of all bus stops are now fully accessible. For

Bochum there is currently a top 50 list of stops whose conversion has top priority. The lists have been drawn up together with representatives of disability organisations in accordance with criteria such as the number of passengers, proximity to suburban centres, hospitals or retirement homes. According to the current status, the funds for converting the stops will be provided until 2019 from the Community Transport Financing Act/Act on the Disentanglement of Joint Tasks and Financial Assistance (Disentanglement Act). In addition, funds will be provided from the all-inclusive local public transport package. Every year the local authorities and transport companies are investing around €150,000 in conversion to accessible stops.

Abo-Aktion „ZusammenAktiv“

MOBILE SENIOREN

Angesichts des demografischen Wandels wird ein gutes Nahverkehrsangebot für die Zielgruppe 60+ immer wichtiger. In Bielefeld entwickeln das örtliche Verkehrsunternehmen moBiel und der Seniorenrat der Stadt gemeinsam Lösungen für einen Nahverkehr, der den Bedürfnissen älterer Menschen entgegenkommt.

„Schon heute ist ein Viertel der Bielefelder Bevölkerung älter als 60 Jahre. 2030 wird es bereits ein Drittel sein“, umreißt Prof. Hilmar Peter, Vorsitzender des Bielefelder Seniorenrates, die Entwicklung. Der Seniorenrat, ein von der Bielefelder Bevölkerung gewähltes offizielles Gremium, setzt sich unter anderem für ein mobiles und selbstbestimmtes Leben bis ins Alter ein. Er initiiert viele Projekte und Aktionen für ein besseres Nahverkehrsangebot in der Stadt – und arbeitet dabei immer wieder eng mit moBiel zusammen. „Uns ist es wichtig, die Senioren in unsere Aktivitäten einzubinden“, betont auch Friedhelm Schönebeck, Mobilitäts- und Seniorenberater bei moBiel. „Deshalb suchen wir den Austausch mit dem Seniorenrat. Wir wollen schließlich nicht an den Bedürfnissen älterer Menschen vorbeiplanen.“

berater bei moBiel. „Sicherlich war die Resonanz auch deshalb so hoch, weil wir mit dem Seniorenrat einen seriösen Partner im Rücken hatten. Das wirkt quasi wie ein Gütesiegel.“

Überzeugte Neukundin

Annette Echterhoff jedenfalls hat die Aktion überzeugt. Sie hat sich nach der Probeaktion entschlossen, ein Abo 60plus zu kaufen. „Mein Mann und ich sind immer schon Bus- und Bahnfahrer. Bisher nutzten wir 4er-Tickets, aber mit dem Abo sind wir unterm Strich viel günstiger und flexibler unterwegs“, erzählt die Bielefelderin. Das Auto bleibt jetzt immer häufiger stehen. „Man muss sich zwar beim Bus- und Bahnfahren etwas besser organisieren als mit dem Auto, weil man auf Abfahrtszeiten achten muss, aber das ist für uns kein Problem“, meint Annette Echterhoff.

Maßnahmenpaket für die Zielgruppe

Die Probeabo-Aktion ist nur eine von vielen Maßnahmen, mit denen moBiel sein Nahverkehrsangebot für Senioren stetig verbessert. Vor allem Friedhelm Schönebeck ist im Unternehmen so etwas wie „der gute Geist“ für die Senioren. „Ich war selbst lange Jahre Bus- und Stadtbahnfahrer, ich weiß genau, was ältere Fahrgäste brauchen. Und mir ist es ein persönliches Anliegen, etwas für diese Zielgruppe zu tun“, erklärt Schönebeck. Seit 2005 hat moBiel etliches auf den Weg gebracht. Damals wurde beispielsweise das Abo 60plus eingeführt. Es folgten Services, die vor allem die Sicherheit in den Fahrzeugen und an

den Haltestellen verbesserten, unter anderem die Ausstiegsmöglichkeit zwischen den Haltestellen in den Abendstunden sowie der verstärkte Einsatz von Sicherheits- und Servicepersonal. Beim eigens eingerichteten Seniorentelefon können ältere Fahrgäste Fragen und Anregungen loswerden, und regelmäßig bietet moBiel Sicherheitstrainings in den Fahrzeugen an. „Wir wissen auch“, ergänzt Jürgen Pasedag, „dass ältere Fahrgäste großen Wert auf persönliche Beratung und ein gutes Beschwerdemanagement legen. In unserem moBiel Haus in der Innenstadt treffen sie jederzeit auf ein offenes Ohr, und tatsächlich kommen viele Ältere und lassen sich vor Ort beraten.“

Lücken im barrierefreien Ausbau

Annette Echterhoff lobt außerdem die neuen Vamos-Stadtbahnen des Herstellerkonsortiums Vossloh Kiepe und Heiterblick: „Sie sind sehr komfortabel und auch für ältere Menschen gut zu nutzen.“ Verbesserungsfähig ist aus ihrer Sicht noch der Infrastrukturausbau. Das kann Hilmar Peter nur bestätigen. „Vor allem auf der Stadtbahnlinie 1 gibt es noch Lücken im barrierefreien Ausbau.“ Der Grund hierfür, erläutert Friedhelm Schönebeck, sind schwierige bauliche und technische Gegebenheiten an einigen Haltestellen. Außerdem bemängelt Hilmar Peter die teilweise etwas ruppige Fahrweise der Busfahrer. Ein Hinweis, den Friedhelm Schönebeck gerne aufnimmt – und schon haben die beiden ein neues Projekt gefunden, das sie gemeinsam angehen können. << KU



Machen gemeinsame Sache für eine altersgerechte Mobilität (v. o.): Friedhelm Schönebeck, Jürgen Pasedag und Prof. Hilmar Peter.



Annette Echterhoff hat sich im Zuge einer Probeabo-Aktion von den Vorteilen des Abo 60plus überzeugt. Sie lässt jetzt immer häufiger das Auto stehen.

summary

Mobile Seniors

With a range of measures and projects, the Bielefeld public transport company mo-Biel is continually expanding its offerings for the 60+ target group. There are, for example, numerous security services available, including the collection service, the possibility of getting off the vehicle between the stops in the evening, as well as increasing numbers of security and service personnel on duty on the streets. With the senior citizens' telephone service, which has been specifically set up for this purpose, elderly passengers can ask questions or make suggestions, while moBiel regularly offers safety training in the vehicles themselves. The most recent project is the test subscription campaign "Active Together", which has been initiated by the company together with the Senior Citizens Council of the city: moBiel has invited 2,000 of its subscription 60+ customers to give their friends and acquaintances a 3-month test subscription. The only condition: they also have to be over the age of 60. Around 250 test subscriptions have been sold so far—a very good success rate of 12.5 percent.

Nur ein Ticket für Bus, Bahn, Auto und Rad

ALLES AUF EINE KARTE



Das neue Rheinbahn-Ticket

„Mobil in Düsseldorf“ verbindet Bahn-, Bus-, Auto- und Radfahren auf nur einer Chipkarte. Das ist NRW-weit einzigartig und auch bundesweit kaum zu finden.

Fahrgäste der Rheinbahn sind seit März 2012 gleich dreifach beweglich: Mit dem Ticket „Mobil in Düsseldorf“ können sie Nahverkehr, Auto und Fahrrad flexibel nutzen. Der multimodale Ansatz des Pilotprojekts steht für ein neues städtisches Mobilitätsdenken – Vorbildcharakter für andere urbane Räume nicht ausgeschlossen.

Mit ihrem Ticket können Rheinbahn-Kunden Bus und Bahn in Düsseldorf, Carsharing-Fahrzeuge des Anbieters car2go und Leihräder von nextbike nutzen – ein Ticketangebot, das es so bislang noch nicht gab in Nordrhein-Westfalen. Der besondere Clou dabei: Wie bei den anderen Abos der Rheinbahn haben Kunden auch hier nur eine einzige Chipkarte, können sie aber dreifach einsetzen. Das kostet nur rund zwölf Euro mehr im Monat, verglichen mit dem Ticket1000 in derselben Preisstufe. „So stelle ich mir die Mobilität der Zukunft vor“, sagt Rheinbahn-Vorstand Dirk Biesenbach. „Die Menschen suchen sich immer das Verkehrsmittel aus, was gerade am besten zu ihren Bedürfnissen passt. Unser Job ist es, die Übergänge von dem einen zum anderen einfach und angenehm zu gestalten.“ Möglich wird das günstige Mobilitätsangebot durch eine Kooperation zwischen der Rheinbahn, dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), car2go und nextbike. „car2go leistet gerne Pionierarbeit im Bereich neuer Mobilitätskonzepte“, sagt Marcus Spickermann, Geschäftsführer und Chief Financial Officer der Daimler-

Tochter car2go GmbH, zu der Zusammenarbeit. Ähnlich aufgeschlossen ist auch das Unternehmen nextbike, mit dem die Rheinbahn schon seit einigen Jahren eine Kooperation für Abokunden unterhält. „Wir freuen uns sehr, dass mit ‚Mobil in Düsseldorf‘ nun ein umfassendes multimodales Mobilitätsangebot geschaffen wurde“, betont Ralf Kalupner, Geschäftsführer von nextbike.

Städtische Mobilität auf dem Prüfstand

Auch bei der Stadt Düsseldorf stieß die Projektidee auf offene Ohren. Im Zuge einer vertraglichen Vereinbarung mit car2go bietet sie Abstellmöglichkeiten für die Carsharing-Fahrzeuge. Auf rund 590.000 Einwohner kommen in der Landeshauptstadt knapp 275.000 Pkw – eine enorme Zahl, die die Stadt langfristig senken möchte. Wie andere Großstädte steht auch Düsseldorf vor der Herausforderung, die Straßen zu entlasten, die Parkplatzsituation zu verbessern und die Emissionsbelastung zu reduzieren. Hier setzt das neue Ticket an und zeigt eine Alter-

native zum motorisierten Individualverkehr auf. Eine zwölfmonatige Testphase soll ermitteln, ob das multimodale Konzept bei Rheinbahn-Kunden grundsätzlich ankommt und geeignet ist, den Straßenverkehr zu entlasten. „Viele wollen nicht komplett auf das Auto als Fortbewegungsmittel verzichten, schließlich kann der ÖPNV nicht jederzeit überall sein“, sagt Chantal Kleine, Marketingleiterin bei der Rheinbahn. „Die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel ist da eine gute Alternative.“ Dass die Bereitschaft für solche Mobilitätsansätze wächst, zeigt die Studie „Mobilität im Wandel – multimodaler und weiblicher“ des Instituts für Mobilitätsforschung (ifmo) von 2011. Danach dominiert das Auto das Mobilitätsverhalten junger Deutscher heute weniger als noch vor der Jahrtausendwende. Immer mehr junge Autofahrer – gerade in den Ballungsräumen – lassen das Auto auch einmal stehen und nutzen stattdessen andere Verkehrsmittel. Dazu tragen nicht zuletzt der Ausbau öffentlicher Verkehrssysteme und die Förderung des Fahrradverkehrs bei.

Dieser allmähliche Wandel im Mobilitätsverhalten ist der ideale Nährboden, um neue Ticketangebote wie „Mobil in Düsseldorf“ zu erproben. Eine genaue Zielgruppe hatte die Rheinbahn dabei nicht vor Augen. Nutzer können sowohl junge Leute sein, die einen Führerschein, aber kein eigenes Auto haben, als auch ältere Menschen, die auf ein eigenes Auto verzichten und weiter flexibel mobil sein möchten. Und so sind die Kunden bislang ganz gemischt. Die Kundenresonanz fällt dabei durchaus positiv aus, auch wenn die Absatzzahlen noch ausbaufähig sind. Für Chantal Kleine war das aber von vorneherein klar: „Um ein solches Konzept erfolgreich umzusetzen und ein neues Ticket am Markt zu etablieren, braucht es einen langen Atem. Wir arbeiten an mittel- und langfristigen Erfolgen und setzen nicht auf kurzfristige Ergebnisse.“

Rheinbahn übernimmt Vorreiterrolle

Begleitende Evaluationen der Partner liefern während des gesamten Pilotzeitraums wichtige Erkenntnisse über Zufriedenheit und Akzep-



Praktisches kombiniert: das Ticket „Mobil in Düsseldorf“.

„Mobil in Düsseldorf“ – das Ticket auf einen Blick
Das Ticket „Mobil in Düsseldorf“ macht seine Nutzer gleich dreifach mobil. Für 74,90 Euro im Monat bietet es:

- > alle Leistungen eines Ticket1000 der Preisstufe A2 (Stadtgebiet Düsseldorf)
- > 90 Minuten pro Monat ein Auto von car2go
- > 240 Minuten pro Tag ein Fahrrad von nextbike
- > Zum Kauf des Tickets melden sich die Kunden zunächst bei car2go an – entweder online oder an einem car2go-Terminal in den KundenCentern der Rheinbahn. Anschließend füllen sie den Ticketbestellschein aus und geben ihn im Rheinbahn-KundenCenter ab. Sie sind damit auch gleichzeitig bei nextbike erfasst. Sofern über die Freiminuten hinaus Leistungen von car2go oder nextbike in Anspruch genommen werden, rechnen die Unternehmen direkt mit den Kunden ab.

www.rheinbahn.de

tanz. Erste Ergebnisse gibt es bereits. Danach wird gerade die Kombination von ÖPNV und Auto von vielen Kunden als sinnvoll angesehen, um die sogenannte letzte Meile in der eigenen Mobilität zu überbrücken. Das Fahrrad hat dagegen eher nicht oberste Priorität, weil es bei vielen Ticketinhabern bereits vorhanden ist. Wobei es natürlich auch für diese Kunden praktisch ist, unterwegs jederzeit spontan ein Fahrrad nutzen zu können. Auch wünschen sich viele Kunden einen größeren Radius für das Ticket über die Düsseldorfer Stadtgrenzen hinaus, zum Beispiel bis Meerbusch. „Hier muss man später schauen, welche Wünsche sich umsetzen lassen und ob perspektivisch noch weitere Partner gewonnen werden können“, so Chantal Kleine. „Wichtig für uns ist aber, dass wir als Mobilitätsanbieter vor Ort das Gesicht zum Kunden bleiben.“ Auf die Ergebnisse des Pilotprojekts ist nicht nur die Rheinbahn gespannt. Es gibt schon jetzt zahlreiche Anfragen aus der Branche, der Austausch ist rege. Und so könnte „Mobil in Düsseldorf“ zur Initialzündung für weitere innovative Projekte der Verkehrsunternehmen nicht nur in NRW werden. << MS

summary

Rheinbahn tests innovative Ticket Model

Since March 2012, passengers in Düsseldorf have had three methods of moving around: with the "Mobile in Düsseldorf" ticket they can use all of the bus and rail travel opportunities available within the city and have 90 minutes of car sharing a month and 240 minutes of bicycle use a day included. The particularly clever aspect: the customers require only a single chip card. This pilot project has been made possible by a cooperation between the Rheinbahn transport company, the Rhein-Ruhr

Transport Association (VRR), the car sharing provider car2go and the bicycle hire company nextbike. A 12-month test phase is intended to show whether the multimodal concept proves popular among Rheinbahn customers and is suited for reducing the road traffic in Düsseldorf. The 590,000 inhabitants of the state capital of North Rhine-Westphalia have almost 275,000 cars—an enormous number, which the city would like to reduce in the long term.

Know-how-Transfer

Rund 80 Teilnehmer trafen sich Ende Mai 2012 im Dortmunder Harenberg City-Center zum ersten Netzwerktreffen Ticketing. Initiiert wurde die Veranstaltung von der Initiative Bahn NRW in Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Elektronisches Fahrgeldmanagement NRW. Ziel war es, den Austausch unter den Akteuren zum Thema elektronisches Fahrgeldmanagement weiter voranzutreiben.

Netzwerktreffen Ticketing erschließt neue Aufgabenfelder

eTICKETS MIT FLEXIBLEN TARIFEN



Fachvorträge, Workshops und Diskussionsrunden, aber auch Gespräche außerhalb der Tagesordnung machten das erste Netzwerktreffen Ticketing zu einer erfolgreichen Veranstaltung.



Das Angebot an elektronischen Fahrgeldmanagementsystemen in Nordrhein-Westfalen wächst. Nachdem die eTickets für Abo-Kunden erfolgreich eingeführt sind, stehen jetzt Lösungen für Gelegenheitsfahrer im Blickpunkt von Verkehrsverbänden und -unternehmen. Die PlusCard in Münster kann hier ein wegweisendes Beispiel sein. Ihre Pilotphase hat mittlerweile begonnen. Das Netzwerktreffen Ticketing der Initiative Bahn NRW in Dortmund bot einen Ausblick auf das Münsteraner Modell – und auf die strategische Weiterentwicklung des eTickets in NRW insgesamt.



Die Teilnehmer des ersten Netzwerktreffens Ticketing diskutierten die Möglichkeiten für einen zukünftigen elektronischen Tarif in Nordrhein-Westfalen.



„**N**euere Mobilitätsformen brauchen neue Tickets. Früher fuhren die Menschen entweder Auto oder Fahrrad oder sie gingen zu Fuß. Heute sind immer mehr Fahrgäste intermodal mobil. Dafür müssen wir die passenden Tickets und entsprechende Tarife anbieten.“ Reinhard Schulte, Leiter Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke Münster, macht klare Vorgaben für die Zukunft des eTickets, die in Münster mit der neuen „PlusCard mit Chip“ beginnt. Schon heute nutzen mehr als 20.000 Stadtwerke-Kunden die PlusCard als Aboticket für den Nahverkehr in Stadt und Region. Jetzt werden die Service- und Tarifangebote der PlusCard flexibel erweitert und auch für Gelegenheitskunden nutzbar – praktisch auf Chipkarte, theoretisch auch per Smartphone. „Bei diesem eTicket-Modell sind wir mit etlichen Merkmalen die Ersten in Deutschland“, sagt Schulte und verweist auf die Perspektiven der PlusCard: Bus- und Bahnkunden in Münster sollen damit langfristig nicht nur das ÖPNV-Ticket zahlen können, sondern auch die Kosten für Taxi, Fahrradverleih, Parkhaus und den Eintritt ins Theater. So kommt die Karte zukünftigen Mo-

bilitätsgewohnheiten entgegen, bei denen verschiedene Angebote vernetzt genutzt werden.

90-Minuten-Ticket für Gelegenheitskunden

Zunächst bietet die PlusCard Gelegenheitskunden ein elektronisches 90-Minuten-Ticket: Die ersten beiden Fahrten kosten 1,90 Euro, die dritte Fahrt gibt es dann günstiger. Insgesamt steigt der Preis pro Tag nicht über den Tages-Bestpreis von 3,90 Euro. Nach aktuellem Zeitplan ist der 1. Januar 2013 als Starttermin für das elektronische 90-Minuten-Ticket vorgesehen. Zeitgleich werden ein Jedermann-Abo in elektronischer Form und ein sogenanntes FlexAbo anlaufen. In Verbindung mit den neuen elektronischen Tarifen sollen Nahverkehrskunden in Münster außerdem weniger zahlen, wenn sie außerhalb der Stoßzeiten einsteigen. Das neue FlexAbo zum Basispreis von 29,90 Euro soll insbesondere die hohe Auslastung des ÖPNV an Werktagen zwischen 7 und 8 Uhr – auf diese Stunde entfallen zehn Prozent der Tagesnachfrage – entzerren. Dennoch bietet es Kunden viel Flexibilität. Samstags und sonntags gibt es keine >>



Ralph Birkenstock, Marketing- und Vertriebsleiter bei WSW mobil in Wuppertal, resümierte die Diskussionen aus den Workshops und die Perspektiven zur Weiterentwicklung des eTickets.



Till Ponath (Mitte), VRR, stellte in seinem Fachvortrag die VRR-Roadmap vor und diskutierte die Strategie mit Andrea Wirth (rechts), BOGESTRA, und Hans-Peter Frittgen (links), DSW21.



info

Die VRR-Roadmap

Von der Abo-Chipkarte bis zum Check-in/Check-out führt die Roadmap, die sich der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zur Weiterentwicklung des elektronischen Fahrgeldmanagements gesetzt hat – eine Marketingstrategie, die alle Ticketsegmente umfassend elektronisiert.

„Heute heißt es noch: Ziel wählen, schauen, ob ich auch das richtige Ticket habe, und erst dann losfahren. In der Zukunft gilt: Ziel wählen, einsteigen, losfahren. Und das ist das Ziel der VRR-Roadmap“, erklärt Till Ponath, Abteilungsleiter Marketing beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Mit dem eTicket der Zukunft soll die Kundenzufriedenheit im ÖPNV weiter steigen. Dafür müssen mehr Informationen vom Kunden gewonnen werden. „Es geht nicht darum, private Daten zu ermitteln, sondern wir wollen mehr über das Verkehrsverhalten erfahren“, sagt Ponath. Heute sind 1,2 Millionen Abo-Kunden bekannt. Ein nachfrage-

orientiertes Angebot ist so allerdings noch nicht möglich. In Zukunft sollen Nachfragedaten von allen Kunden vorhanden sein und echte Mehrwerte ermöglichen. Das können zum Beispiel nutzergerechte, individuelle Tarife für Pendler oder „Ab-und-zu-Nutzer“ sein, aber auch praktische Innovationen wie „Intelligent Routing“ mit einer Navigation nach Präferenz – ähnlich wie beim Auto – sind möglich: Dem Fahrgast wird je nach Bedarf die schnellste oder bequemste Route angezeigt.

Diese Nutzerorientierung soll mit Umsetzung der dritten EFM-Stufe gemäß VDV-Kernapplikation gelingen. Während Stufe 1 und 2, also bargeldloses Zahlen und elektronischer Fahrschein, mittlerweile zum Standard gehören, wird in Stufe 3 die automatisierte Fahrpreisfindung umgesetzt. Damit kommt dann auch ein Fahrgast ohne Tarifkenntnisse zurecht. Durch aktive An- und Abmeldevorgänge (Check-in/Check-out) bei jeder Fahrt am Bahnsteig oder durch eine automatische Anwesenheitserfassung des Fahrgastes im Fahrzeug (Be-in/Be-out) werden Fahrwege festgehalten und

Fahrpreise automatisch ermittelt und abgerechnet.

Fahrgäste können die Vorteile von EFM 3 aber erst nutzen, wenn die Hintergrundsysteme fehlerfrei funktionieren. Eine einheitliche Vertriebsinfrastruktur für die 27 verschiedenen Vertriebssysteme bei den Verkehrsunternehmen im VRR soll dies gewährleisten. Im ersten Schritt ist die Einführung eines gemeinsamen Online-Vertriebssystems geplant. Das ist eine wesentliche Voraussetzung für den zweiten Schritt: die Realisierung der dritten Stufe des EFM. Zuvor werden Machbarkeitsstudien prüfen, ob sich die genannten Pläne auch so umsetzen lassen. „Die größte Herausforderung ist der Vertrieb“, bestätigt Nils Zeino-Mahmalat, der als Leiter der Stabsstelle KCEFM beim VRR die Einführung des eTickets im Verbund und in NRW maßgeblich mitgestaltet hat. In neuer Funktion als Geschäftsführer der VDV-Kernapplikations GmbH wird er künftig das deutschlandweite eTicket voranbringen. Der eTarif NRW kann dafür ein Modell bieten.



Manfred Feiter und Stefan Brings vom Mönchengladbacher Unternehmen Scheidt & Bachmann nutzten das Netzwerktreffen zum Austausch mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

Reinhard Schulte, Leiter Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke Münster, stellte die neue PlusCard mit Chip vor.

zeitliche Beschränkung, und Fahrten vor 8 Uhr sind zu einem Aufpreis von einem Euro möglich. Mehr als 43 Euro kostet das „FlexAbo“ allerdings nie. Seit August sind die ersten Testkunden mit dem neuen Ticket in Münster unterwegs.

nehmens Scheidt & Bachmann, „die Veranstaltung war geprägt von hoher Kompetenz.“ Das erzeugt Impulse für neue technische Entwicklungen, die wiederum die Tarifstrategien der Verkehrsunternehmen voranbringen.

Aufgabenkatalog zum eTarif NRW

Für die Weiterentwicklung des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) formulierte das Netzwerktreffen Ticketing klare Ziele: mehr Effizienz im Vertrieb, mehr Chancen für den Erlös und mehr Kundenzufriedenheit durch bedarfsgerechte Tarifangebote und eine hohe Nutzerorientierung. „Wir sind jetzt an einem Punkt, an dem wir die zukünftigen Strukturen eines landesweiten Angebotes abstimmen und die Grundsätze eines ‚elektronischen‘ Tarifs entwickeln können“, resümiert Hajo Kuhlisch vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW.

Die strategische Weiterentwicklung des eTickets in NRW umfasst nun einen umfangreichen Aufgabenkatalog, der in landesweiten Arbeitskreisen aus Verkehrsunternehmen, Verbänden und der Industrie bei den Kompetenzzentren EFM und Marketing/Tarif bearbeitet

wird. Dieser beinhaltet unter anderem die Erweiterung des eTicket-Angebots im landesweiten NRW-Tarif, den Ausbau des Vertriebswegs Handy oder die Evaluierung neuer technischer Systeme für den elektronisch kontrollierten Vordereinstieg und die automatisierte Fahrpreisfindung. Ein weiterer Arbeitsauftrag gilt dem Ausbau des Kundendialogs durch gezielte Services und elektronische Tarifangebote, die – wie bei der PlusCard Münster – auf die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Fahrgäste abgestimmt sind. „Wir haben landes- und bundesweit viele eTicket-Projekte, die uns wichtige Erkenntnisse für den Ausbau des Systems an die Hand geben“, sagt Hajo Kuhlisch. So wurde etwa in der Diskussion um den Rabatt-Tarif „Vorteil 25“ des Hamburger Verkehrsverbundes nochmals deutlich, wie sehr gerade ältere Menschen eine Vereinfachung des Bar-Tarifkaufs wünschen. „Wenn es uns gelingt, Marktanteile zu erhöhen, neue Kunden zu gewinnen und zufriedene Kunden langfristig an uns zu binden, dann sind wir mit dem eTicket auf dem richtigen Weg“, blickt Reinhard Schulte von den Stadtwerken Münster auf das nächste Netzwerktreffen Ticketing, das im Frühjahr 2013 vorgesehen ist. << SHO / CD

„Ich bin gespannt auf die Erfahrungen der Kollegen aus Münster“, meint Andrea Wirth von der BOGESTRA, die beim Netzwerktreffen Ticketing zusammen mit 80 Marketing- und Vertriebsspezialisten über erfolgreiche Modelle zum elektronischen Fahrgeldmanagement diskutierte. Die Initiative Bahn NRW und das Kompetenzzentrum Elektronisches Fahrgeldmanagement NRW (KCEFM) hatten die Veranstaltung Ende Mai im Harenberg City-Center Dortmund organisiert. „Das Netzwerktreffen hat uns viele wichtige Erkenntnisse mit auf den Weg gegeben“, betont Andrea Wirth: „Inhaltlich hervorheben möchte ich besonders die tarifstrategischen Möglichkeiten, die mit der Einführung der automatischen Fahrpreisfindung verbunden sein können.“ Auch die Industriepartner werten das Dortmunder Treffen als „exzellente Gelegenheit zum übergreifenden Gedankenaustausch“, so Stefan Brings, Vertriebsleiter des Mönchengladbacher Unter-

eTickets with flexible Tariffs

With its regular network meetings, the NRW Rail initiative promotes the exchange of views between the stakeholders of the railway and transport industry in North Rhine-Westphalia. The focus of these one-day events is a wide range of topics. On the occasion of the first network meeting in 2012 in Dortmund the focus was on the further development of Electronic Fare Management (EFM) in NRW. Here, specific work contracts for the further strategic development of EFM in North Rhine-Westphalia were formulated. Today there are currently 1.8 million ((eTickets in circula-

tion at the large transport associations of VRR and VRS alone. Two innovative examples of the public utility company in Münster and the Rhein-Ruhr Transport Association (VRR) represent the latest developments in Electronic Fare Management in North Rhine-Westphalia NRW. The PlusCard in Münster implements a flexible tariff model for occasional customers and those who do not travel very often in the form of the eTicket. The VRR roadmap defines the necessary measures and working steps up to EFM level 3 with automated fare collection.

summary



Vom Netzwerktreffen über das Employer-Branding bis hin zum praktischen Wissenstransfer: Mit ihrem Dienstleistungsportfolio leistet die Initiative Bahn NRW einen wichtigen Beitrag zum Erfolg der nordrhein-westfälischen Bahn- und Verkehrsbranche. Produktionsstandorte werden gestärkt und Arbeitsplätze im Land gesichert.

Mit 100.000 Arbeitsplätzen zählt die Bahn- und Verkehrswirtschaft zu den Schlüsselbranchen in NRW. Ihrer Bedeutung trägt Nordrhein-Westfalen mit der Initiative Bahn NRW Rechnung. Seit 16 Jahren ist das Netzwerkbüro der Initiative Bahn zentrale Anlaufstelle und Kommunikationsplattform für alle Akteure der Branche. Landesweit bilden Systemhäuser und Zulieferer, Verkehrsverbände und -unternehmen, aber auch Einrichtungen aus Wissenschaft und Forschung sowie Verwaltung, Politik und Aufgabenträger ein starkes Netzwerk, das kontinuierlich erweitert und gepflegt wird. Die Initiative Bahn NRW versteht sich dabei als Impulsgeber und Koordinator für effizientes Standortmarketing und Branchennetworking. Sie setzt hierzu nicht nur auf den praktischen Austausch, sondern bringt auch Studien auf den Weg, die die Entwicklung des ÖPNV im Land untersuchen und wertvolle Impulse für künftige Planungen bieten. Aktuell lässt sie eine Studie zu den Auswirkungen des demografischen Wandels auf den ÖPNV in NRW erstellen.

Wissenstransfer zwischen Industrie und Hochschulen

Vor allem für die kleinen und mittelständischen Unternehmen aus Bahnindustrie und Verkehrswirtschaft haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den vergangenen Jahren verändert. Im Zuge der Liberalisierung des europäischen Güter- und Personenverkehrs auf der Schiene sind Geschäftsbeziehungen zunehmend international ausgerichtet. Die Initiative Bahn NRW unterstützt die Unternehmen bei dieser Entwicklung. Sie fördert beispielsweise den Wissenstransfer zwischen den Industrieunternehmen und den 18 Universitäten und Hochschulen mit bahntechnischen Fachbereichen im Land (s. Seite 77), um den Innovationsvor-

sprung der Unternehmen im weltweiten Wettbewerb langfristig zu sichern.

Recruiting und Netzwerktreffen

Darüber hinaus intensiviert die Initiative ihre Aktivitäten im Bereich Recruiting, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Mit der Hochschulaktion KarriereCampus Rail fördern Land, Wirtschaft und Hochschulen den Austausch zwischen Unternehmen und potenziellen Nachwuchskräften. Ein wichtiger Eckpfeiler der Arbeit sind zudem Veranstaltungen wie zuletzt das Netzwerktreffen Ticketing im Mai 2012, die einen interdisziplinären Dialog zu den zentralen Zukunftsthemen der Branche initiieren. Gemeinsame Messe- und Kongressbesuche, zum Beispiel der InnoTrans in Berlin oder der transport logistic in München, fördern den persönlichen Austausch und tragen unmittelbar zu Geschäftskontakten bei. Schließlich bietet die Initiative Bahn NRW eine Plattform zum direkten Dialog über standortpolitische Rahmenbedingungen im Mobilitätsland NRW ebenso wie über Wettbewerbschancen in Auslandsmärkten.

www.initiativebahn.nrw.de

ANSPRECHPARTNER

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Susanne Foltis
Telefon +49 211 3843-2232
Mail: susanne.foltis@mbwsv.nrw.de

Netzwerkbüro der Initiative Bahn NRW

Dirk Dieckwisch
Telefon +49 201 1095-180
Mail: dieckwisch@cp-compartner.de

Impressum

Herausgeber:
Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
www.mbwsv.nrw.de

Verantwortlich für den Inhalt:
Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Hajo Kuhlisch
Susanne Foltis

Konzeption und Redaktionsleitung:
Netzwerkbüro der Initiative Bahn NRW
CP/COMPARTNER
Agentur für Kommunikation GmbH
Dirk Dieckwisch (Ltg.)
Nanette Ahlborn
Simone Stachelhaus
Markt 1
45127 Essen
www.initiativebahn.nrw.de

Redaktion:
Carola Dietz (Ltg./CD), Sabrina Geratz (GER), Alena Hellwig (AH), Ulrike Karn (KU), Silja Mannitz (MS), Katrin Piechotta (KPI), Sandra von der Horst (SHO), Tim Wohlfarth (TW)

Gestaltung:
Susanne Oestreich (Ltg.), Stefan Funke, Nina Heyne

Fachliche Begleitung:
SCI Verkehr GmbH

Fotonachweis:
Abellio GmbH (S. 63), Emanuel Bloedt (S. 6–13, 22–25, 28–31, 33–34, 64–68, 80–81, 84–85, 92–97, 99–101, 103), Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (S. 63), Bombardier Transportation GmbH (S. 70, 71, 73), Daimler (S. 105), DEUTA-WERKE GmbH (S. 44–45), Deutsche Bahn AG (S. 62, 84, 86–87), Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (S. 36–37), Eigenbetrieb Hafen Emmelsum (S. 88), Andreas Endermann (S. 86), fotolia (S. 74, 85), Getty Images (Titel, U3, S. 14–18), Hacky Hagemeyer (S. 59–61), Hafen Emmerich (S. 88), Lokomotiv (S. 74–76, 106–110), Mercuri Urval (S. 69), Christian Lord Otto (S. 53–55), picture-alliance (S. 82), PINTSCH ABEN B.V. (S. 50–51), Pro Bürgerbus NRW (S. 26), Rheinbahn (S. 73, 104), Sven Raprege (S. 87), Scheidt & Bachmann (S. 48–49), SCI Verkehr (S. 35), Siemens AG (S. 52), Ralph Sondermann (S. 3, 83), Stadtwerke Bonn, Martin Magunia (S. 38–43), Straßen-NRW (S. 83), WSW mobil GmbH (S. 32), Wuppertaler Stadtwerke (S. 85), ZWEIWEIG International GmbH & Co. KG (S. 46–47)

Druck:
GE • druckt, Druck und Verlag GmbH



Der Forest Stewardship Council (FSC) setzt sich für eine ökologische und sozial verantwortliche Nutzung der Wälder ein.

Stand: September 2012

HAUPTBAHNHOF

Faire Sache.

Bis zu 50 Euro Erstattung
fürs Taxi bei Verspätung
von Bus und Bahn

Die Mobilitätsgarantie 2012 für Fahrgäste in NRW

Auch wenn es mal zu Verspätungen kommt: Kunden des NRW-Nahverkehrs bleiben mobil. Mehr Informationen erhalten Sie in den Kundencentern der Verkehrsunternehmen und im Internet unter

www.busse-und-bahnen.nrw.de oder 0 18 03-50 40 30

Die Schlaue Nummer für Bus & Bahn in NRW (9 ct/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunk max. 42 ct/Min.)

**BUSSE &
BAHNEN NRW**