



IM WANDEL DER ZEIT: DIE MARKE, IDEELLES GOLD DER UNTERNEHMEN

* Autonomes Fahren - Züge sollen aufs offene Gleis * 175 Jahre Siemens * 100 Jahre ÖBB
* 49 €-Ticket * Europaportrait Luxemburg * ICE Neo * Interviews: Vizepremierminister
François Bausch Luxemburg, Müslüm Yakisan Alstom, Roland Busch Siemens AG, Carsten
Moll DB Regio, Andreas Matthä ÖBB, Dr. Bashar Khalid Al Malik CEO Saudi Arabia Rail-
ways, Staatssekretär Andrzej Bittel Polen, Prof. Dr. Ing. Birgit Milius VDEI, Carmen Schwabl
LNVG, VDV, Pro Bahn *



MIREO PLUS H

Die nächste Generation Wasserstoffzüge

Um den Klimawandel wirksam zu bekämpfen, braucht es eine klimafreundliche Verkehrswende. Der Mireo Plus H basiert auf dem bewährten, leistungsstarken Commuter-Zug Mireo und ist die nächste Generation von Wasserstoffzügen. Ausgestattet mit einem Brennstoffzellen-Antrieb und einer Lithium-Ionen-Batterie, kann der Mireo Plus H herkömmliche Dieselzüge ersetzen. Damit sorgt er für lokale, emissionsfreie Mobilität auf nicht elektrifizierten Strecken – ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einer nachhaltigen Zukunft.

siemens.de/mireo-plus-h

SIEMENS

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser!



Foto: HMV

Ware ist Silber, Marke ist Gold! Wer eine allgemein bekannte und positiv konnotierte Marke führt, kann für seine Waren und Dienstleistungen mehr Geld verlangen als Newcomer*innen oder niedriger bewertete Mitbewerber*innen. Andererseits – schnell bricht auch ein sozial-medialer Shitstorm los, sollte mal etwas nicht optimal klappen. Nicht nur Eigentum, auch Marke verpflichtet. Über verschiedene Marken-Strategien und ihre Entwicklungen berichten wir in unserem Themen-Schwerpunkt.

Fährst Du noch, oder lässt Du schon fahren? Diese Frage wird jetzt im regionalen Zugverkehr Niedersachsens akut. Der Konzern **Alstom erprobt dort einen autonom fahrenden Triebzug** – ein weltweit einmaliges Projekt, unterstreicht das Unternehmen. Wenn alles klappt, ist die Serienreife angestrebt. Das ist unser weiterer Schwerpunkt in dieser Ausgabe. Autonomes Fahren wird auch auf einer Fachkonferenz des VDV parallel zur Elektrobuss-Konferenz ElekBu behandelt werden – ein heißes Thema offenbar.

Nicht 6, sondern 9 aus 49 – mit diesem Zahlenspiel sind wir bei einem in Deutschland seit Monaten intensiv debattierten Thema. Nach dem sommerlichen Erfolgshit des landesweit gültigen Regionaltickets für nur 9 Euro monatlich soll ebenso landesweit ein Nachfolge-Ticket für 49 Euro kommen. Egal, wie die Details aussehen werden, der Öffentliche Personennahverkehr verdient jede Förderung und Promotion. Dem dient auch die **Kampagne Deutschland mobil 2030**.

Eine verstärkte Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen der baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen hat Deutschlands Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing angekündigt. Eine fabelhafte Idee. Nicht geklärt ist aber bis jetzt die Frage: Wie sollen denn Züge von Deutschland zuverlässig dorthin kommen? Die zumeist genutzte Bahnstrecke von Berlin über Frankfurt/Oder und Warschau ist schon ziemlich überlastet. Viel wird heute im Verkehrswesen von Resilienz gesprochen. Doch Ausweichstrecken wie die nördlich von Berlin nach Polen führende historische Ostbahn werden weiterhin nicht ertüchtigt. Das wurde erneut auf dem jüngsten **Deutsch-Polnischen Bahngipfel** kritisiert, wir berichten.

Mobilität hört nicht an Landesgrenzen auf. Deshalb beginnen wir in dieser Ausgabe, das Bahnsystem verschiedener europäischer Länder vorzustellen. Den Anfang macht das **Europaportrait Luxemburg**. Unser hochgeschätzter Gesprächspartner dazu ist Luxemburgs Vize-Premierminister **François Bausch**. Nicht vom Hörensagen berichten, sondern Führungskräfte etwas aus erster Hand sagen hören, so könnte man unsere Ambition umschreiben. Deshalb freuen wir uns, dass wir für diese Ausgabe wieder spannende Interviewpartner*innen gewinnen konnten. Der Alstom-D-A-CH-CEO **Müslüm Yakisan**, Siemens AG-CEO **Roland Busch**, die VDEI-Präsidentin **Prof. Birgit Milius**, ÖBB-CEO **Andreas Matthä** und LNVG-Geschäftsführerin **Carmen Schwabl** gehören dazu. Herzlichen Dank!

Eine anregende Lektüre wünscht Ihnen

Hermann Schmidtendorf, Chefredakteur und Herausgeber

EDITORIAL	4
IMPRESSUM	90
KOMMENTAR	6

SCHWERPUNKT I:	Im Wandel der Zeit: Die Marke, ideelles Gold der Unternehmen Seiten	10 – 39
	<i>Entscheidend für den Erfolg eines Unternehmens sind nicht nur gute Produkte, sondern auch Aufbau und Pflege der eigenen Marke. Dazu stellen wir Beispiele vor und lassen Experten zu Wort kommen.</i>	
	Interview mit dem CEO der ÖBB Andreas Matthä, die ihr 100-jähriges Jubiläum feiern	14 – 16
	175 Jahre Siemens: Mobilität von Berlin in die Welt	34 – 38
	Interview mit dem CEO der Siemens AG Dr. Roland Busch	39



Mercedes – über Jahrzehnte eine Goldmarke.

Foto: Hermann Schmidtendorf

SCHWERPUNKT II:	Autonomes Fahren – Züge sollen aufs offene Gleis	40 – 53
	<i>Was im Straßenverkehr noch mit großen Unsicherheiten behaftet ist, lässt sich auf der Schiene viel einfacher darstellen – und mit Erfolg. Im Schienenverkehr entwickeln deshalb Hersteller, Forscher und Betreiber vollautomatisiert und als Ziel autonom fahrende Züge.</i>	
	Interview mit dem CEO Alstom D-A-CH Müslüm Yakisan	42 – 45
	Projekt ARTE: Interview mit Prof. Dr. Ing. Birgit Milius TU Berlin/VDEI und Carmen Schwabl LNVG	48 – 50



Digitalanzeige in einer autonom fahrenden Lokomotive.

Foto: Alstom/PedroAlbino Agency

ÖPNV:	Wettbewerb Lieblings-Busfahrer*in	58 – 59
	49-Euro-Ticket, DeutschlandMobil 2030 – Interview mit dem VDV-Strategie-Direktor Lars Wagner Seiten	68 – 75
VERANSTALTUNG:	TransportLogistic München	60 – 61
	IoT & Big Data in Rail Köln	47
SCHIENE:	Interview mit dem Geschäftsführer DB Regio Nordost	54 – 56
	ICE3Neo	86 – 87

EUROPAREPORT LUXEMBURG:	Luxtram / Interview mit Vizepremier François Bausch	62 – 66
-------------------------	---	---------

FORSCHUNG & ENTWICKLUNG:	To Zero – Dieselbusse werden Elektrobusse	84 – 85
--------------------------	---	---------

WERKSTATT & DIENSTLEISTUNGEN:	Ausschreibung Berlin/Brandenburg	57
-------------------------------	----------------------------------	----

Globale Mobilität:	Interview mit dem CEO der Saudi-Arabischen Eisenbahnen SAR Dr. Bashar Khalid Al Malik	74 – 76
	Deutsch-Polnischer Bahngipfel / Unterview mit Polens Vizeminister Andrzej Bittel	80– 83
Recht & Politik:	Interview mit dem Pro Bahn-Ehrenvorsitzenden Karl-Peter Naumann	88– 89



Ware ist Silber, Marke Gold! Unser Titelbild zeigt diesen Zusammenhang symbolisch.

Grafik: Britta Ruge

STADLER

Eine äußerst erfreuliche Bilanz 2022 des Schweizer Schienenfahrzeug-Herstellers Stadler: Trotz vielfältiger externer Herausforderungen wurde mit CHF 8.6 Mia. (8,77 Mrd. Euro) gegenüber dem bisherigen Rekordwert von CHF 5.6 Mia. (5,71 Mrd. Euro) aus 2021 der höchste Auftragseingang in der Firmengeschichte verbucht.

Zum Wachstum trugen die Bündelung des Bereichs Signaltechnik und eine Akquisition bei. Erstmals gab es nach einer europaweiten Ausschreibung einen Großauftrag in diesem Bereich von der Deutschen Bahn. Stadler soll bis zu 80 Sonderfahrzeugen der DB Netz AG mit der eigen entwickelten Zugsicherungslösung GUARDIA (ETCS Baseline 3.6.0) nachrüsten, mit Option auf bis zu 72 weitere Fahrzeuge. Auch bei der Ausschreibung von sechs deutschen und österreichischen Verkehrsunternehmen für Lieferung und Instandhaltung von bis zu 504 Schienenfahrzeugen konnte sich Stadler durchsetzen. Ein weiterer Rekordauftrag betrifft die Lieferung von bis zu 510 einstöckigen Triebzügen FLIRT in die Schweiz.

LUFTHANSA – ITA AIRWAYS

Bis zum 24. April 2023 wollte die deutsche Fluggesellschaft Lufthansa den Kauf von zunächst 40 Prozent Anteilen an der italienischen Fluggesellschaft ITA Airways abschließen. Doch in den Verhandlungen mit Italiens Regierung sind offenbar noch einige Punkte zu klären – auch der Kaufpreis, der dem Vernehmen nach 200 bis 300 Millionen Euro betragen sollte.



Der Verkauf der ITA war nötig geworden, weil die Gesellschaft 2022 mit einem Verlust von fast einer halben Milliarde Euro bei einem Umsatz von gut 1,5 Milliarden Euro abgeschlossen hatte. Unklar scheint auch noch zu sein, zu welchen Bedingungen die Option gelten soll, dass Lufthansa später von Italiens Regierung weitere Anteile kaufen könne.

SCHIFFSTOURISTIK

Nach überstandener Pandemie läuft jetzt wieder der Ansturm auf Urlaubsreisen. Also muss geworben werden! Das belegt der Mediendienst meedia.de in seiner Bewertung der



Foto: Aida

„Marktdaten Marken - Branchen nach Bruttowerbeaufwendungen in Deutschland“. Grundlage ist eine Nielsen-Erhebung von Januar 2023. Der Bericht stellt fest: „Mit mehr als fünfmal so hohen Werbeaufwendungen im Vergleich zum Januar 2022 sind die Branchen Schiffflinien und Touristik die eindeutigen Gewinner im Ranking.“ Auch die verwandte Sparte Reise-Gesellschaften gab mit mehr als doppelt so hohen Werbeaufwendungen deutlich mehr als im Vorjahr aus.

Auch die Angebote selbst sollen sich von den Mitbewerbern absetzen. So bietet das Schifffahrts-Unternehmen AIDA Sommerurlaub in Nordeuropa mit einem Bordguthaben bis zu 300 Euro an. Für die Wintersaison 23/24 gibt es attraktive Frühbucher-Vorteile. Und wer Geld verdienen statt ausgeben will, kann sich für die Bord-Crew bewerben.

OSTBAHN BERLIN – KOSTRZYN

Am 13. April 2023 gab es bei einer Sitzung des Verkehrs- und Tourismusausschusses (TRAN) des Europäischen Parlaments (EP) eine Abstimmung über die Aktualisierung des TEN-T-Netzes statt – der Verkehrskorridore, die Europa verbinden. Einer der von den deutschen und polnischen Sozialdemokrat*innen stark unterstützten Änderungsanträge war die Einbeziehung der Bahnstrecke Berlin-Küstrin-Kietz-Kostrzyn in das Netz. Hilfreich war der polnische sozialdemokratische EP-Abgeordnete Bogusław Liberadzki, Mitglied des Verkehrsausschusses. Alle politischen Kräfte ließen sich für die Änderung gewinnen. Somit schlägt das EP vor, diesen Abschnitt dem TEN-V-Netz hinzuzufügen. Deutschland könnte dann bis zu 80 Prozent EU-Fördermittel für den Streckenausbau erhalten.

Jetzt folgt der Trilog - Verhandlungen über das TEN-V-Netz und alle Änderungen zwischen dem EP, der Europäischen Kommission und dem Europäischen Rat. Danach stimmt das EP endgültig ab. Wenn die deutsche Seite die Investition unterstützt, bestehen gute Chancen, dass die Novelle beibehalten wird. Die polnische Seite ist dafür und kündigt den Ausbau des weiteren Teils der Strecke von Kostrzyn tief nach Polen, einschließlich Poznań an. (siehe dazu unseren Bericht vom Deutsch-Polnischen Bahngipfel)

DB Schenker / Arriva:

STATT AUSVERKAUF BEI DER DEUTSCHEN BAHN INDUSTRIE- UND RENTEN- POLITIK GEMEINSAM DENKEN

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn hat den DB-Vorstand am 15. Dezember 2022 beauftragt, den Verkauf seiner Logistik-Tochter DB Schenker „zu prüfen und vorzubereiten“. Die geschätzten erzielbaren Einnahmen von 12 bis 20 Milliarden Euro wolle die Bundesregierung voll in das Schienensystem stecken. Angedacht ist ein möglicher Direktverkauf oder auch ein Börsengang.

Schön für die Schiene? Nicht unbedingt. Der Deutschen Bahn würden auf einen Schlag 30 Prozent des Konzernumsatzes und stabile Gewinne wegbrechen, die in 2022 die schwächelnde Bilanz des Staatskonzerns sogar wieder in schwarze Zahlen brachten. Während die Schienengüterverkehrssparte DB Cargo trotz großer Anstrengungen zur Besserung weiterhin jährlich etwa eine halbe Milliarde Euro Verlust aufweist, glänzte der in Essen ansässige Logistikdienstleister DB Schenker zuletzt mit einem bereinigten EBIT von etwa 1,2 Milliarden Euro.

So wäre der Verkauf der DB Schenker eine politische Entscheidung, keine ökonomische. Die Regierungsparteien FDP und Grüne sind sich ausnahmsweise hierin einig. Die FDP, weil sie prinzipiell so wenig Staat wie möglich in der Wirtschaft sehen will, die Grünen, weil sie meinen: Ein Bahnkonzern solle nur Bahn fahren.

DB SCHENKER soll weg – ARRIVA wird schon zerstückelt

Aber ist der Verkauf des DB-Tafelsilbers auch ein

sinnvoller Schritt? Kaum von der Öffentlichkeit beachtet und keineswegs durch die Deutsche Bahn breit kommuniziert hat bereits die Kannibalisierung der DB-Auslandstochter für regionalen Personenverkehr ARRIVA begonnen. Am 27. September 2022 verkaufte die DB die Arriva-Tochter in Dänemark mit den Assets „Bus-, Wasserbus- und Bahngeschäft, die Franchise im Carsharing-Unternehmen SHARE NOW und UCplus, ein landesweites Bildungszentrum“, hieß es in einer auf Englisch und Dänisch herausgegebenen Erklärung.

Gleichzeitig wurden auch die serbische Arriva-Tochter - der zweitgrößte private Betreiber von Bussen in Serbien – sowie die Bussparte von Arriva Polen veräußert, die durch städtische öffentliche Verkehrsverträge in Warschau und regionale Dienste in den Regionen Kujawsko-Pomorskie und Pomorskie stabile Gewinne erwirtschaftet. Käufer ist der Investmentfonds Mutares SE & Co. KGaA in München. Bereits im Juli 2022 hatte die DB zudem das Schienen- und Busgeschäft von Arriva in Schweden an die finnische VR Group verkauft.

Und am 15. Dezember 2022 wurde der Verkauf des portugiesischen Busgeschäfts von Arriva an die Dan Group abgeschlossen, das zweitgrößte Transportunternehmen in Israel. Das Unternehmen Transportes Sul do Tejo' (TST) war etwa 20 Jahre Teil der Arriva-Gruppe und „kann auf eine beachtliche Erfolgsbilanz bei der Bereitstellung hochwertiger Transportdienste in der Stadt Lissabon zurück- ►



Wurde schon verkauft: ein ARRIVA-Zug in Dänemark.

Foto: Hermann Schmidtendorf

blicken“, betont die Londoner Arriva-Zentrale. Auch hier offenbar trieben politische Wünsche der Bundesregierung den Deal voran, nicht wirtschaftliche Notwendigkeiten.

Dazu passt die Meldung des Nachrichtendienstes Bloomberg vom 17. Januar 2023. Demnach erwäge die Deutsche Bahn AG „erneut den Verkauf ihrer Arriva-Transportsparte, da sie sich im Zuge einer umfassenden Neuausrichtung auf ihr Kerngeschäft in Deutschland konzentrieren will.“ Informell prüften bereits Berater „das Interesse potenzieller Käufer, einschließlich Investmentfonds und konkurrierender Transportunternehmen“. Die DB hoffe auf einen Erlös von einer bis zwei Milliarden Euro.

Derzeit sind die Aktivitäten von Arriva in vier Geschäftsbereiche unterteilt: UK Bus, UK Trains, The Netherlands und Mainland Europe. Die Zentrale hat ihren Sitz in Großbritannien, Es gibt (noch) Niederlassungen in der Tschechischen Republik, Kroatien, Ungarn, Italien, den Niederlanden, Polen, der Slowakei, Slowenien und Spanien. 2019 hatte die Deutsche Bahn für die gesamte Arriva-Gruppe noch einen Buchwert von etwa vier Milliarden Euro angegeben. Dem sollen Schulden von über einer Milliarde Euro sowie Pensionsverpflichtungen gegenüber gestanden haben.

In der neuesten Ausgabe des bahn managers beschreibt Eurailpress-Chefredakteur Georg Kern, warum das alles in die falsche Richtung geht, wie folgt: „In der Politik hat ein Umdenken eingesetzt. Sie nimmt

Bahnpolitik inzwischen deutlich ernster. Und ausgerechnet jetzt will die Bundesregierung die Jahre alte Idee, Schenker zu verkaufen, doch noch umsetzen? Mit dem Schritt würde sie ihren eigenen neuen Kurs in Sachen Bahnpolitik konterkarieren. Der Verlust der Cash Cow Schenker wäre schon finanziell ein kaum zu verkraftender Rückschlag für den Mutterkonzern.“ Das sehen wir genauso.

Unser Vorschlag: Nationale Industriepolitik und Rentenvorsorge verbinden

Um potentiellen Schaden am Volksvermögen abzuwenden, schlagen wir vor: Deutschland sollte sich ein Beispiel nehmen an der Stringenz, mit der in Frankreich nationale Industriepolitik forciert wird – und sogar noch mit Belangen der Rentenvorsorge übereingeh. Auch in Frankreich musste die verschuldete Staatsbahn SNCF Tochterfirmen verkaufen. Doch als Käufer für die Güterwagen-Vermietfirma ERMEWA und die Lokomotiv-Leasing-Unternehmung AKIEM trat dort der kanadische Rentenfonds Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) auf. Der Fonds hält bereits Anteile an Frankreichs industriellem Leuchtturm ALSTOM, kommt aus dem französischsprachigen Teil Kanadas und gehört seit langem quasi zur industriellen Eisenbahnerfamilie Frankreichs.

Auch Bundesfinanzminister Christian Lindner will mit einer Aktienrente die gesetzliche Rentenversicherung stabilisieren und zur privaten Vorsorge einen neuen Mega-Fonds schaffen. So- ►

gar die Finanzierung über neue Schulden scheint nicht ausgeschlossen. Gewünscht ist der „Einstieg in eine Kapitaldeckung im Rentensystem“. Wäre es da nicht naheliegend, die nationalen Transportinteressen mit dem Rententhema zu koppeln?

Das könnte so gehen. Alle Verkäufe von Arriva und DB Schenker werden gestoppt, bis der nationale Rentenfonds erstellt ist. Dann kauft dieser, so politisch weiter ein Ausverkauf bei der DB gewünscht ist, Anteile an den entsprechenden Assets von der DB.

FDP und Grüne strahlen – die DB wird verschlankt. Die FDP strahlt doppelt – sie hat ihren Rentenfonds. Und sollten zukünftig wieder einmal Gas-Speicher oder HighTech-Firmen zum Verkauf anstehen, hätte der Rentenfonds per Gesetz Vorkaufsrecht. Sorry, liebe Freunde in Russland oder China, Eigennutz geht da mal vor Auslandsförderung.

Die erhofften Synergien zwischen dem Schienenverkehr der DB und Schenker wären so leichter durchzusetzen, ebenso die Klimaschutzziele – das sollte den Grünen die Zustimmung erleichtern. Vielleicht könnten diese beiden Koalitionäre dann sich

am Rande sogar über die Beschleunigung von Bahnprojekten einigen? Und über allen thront SPD-Kanzler Olaf Scholz, der zu gegebener Zeit freundlich in sich ruhend verkünden würde: Wir lassen uns nicht treiben, haben aber beharrlich hinter den Kulissen an genau dieser Konzeption gefeilt, die jetzt die progressive Schlagkraft der SPD-geführten Bundesregierung beweist!

Alle reden von Win-Win. Wäre das nicht eher eine probate Lösung?

Hermann Schmidtendorf, Chefredakteur



Werden bald verkauft? Ein ARRIVA-Bus im italienischen Triest (links), ein DB-SCHENKER-Lkw beim Verladen (rechts).



Fotos Hermann Schmidtendorf



Foto: Hermann Schmidtendorf

Der Historiker und Slawist (Westfälische Wilhelms-Universität Münster) Hermann Schmidtendorf arbeitete vor allem für die Münstersche Zeitung, dpa, Deutsche Welle, Deutschlandfunk, rbb, von 1997 bis 2000 als Polen-Korrespondenz für DIE WELT. Seit 1987 als Consultant für EVU sowie im Handel mit Eisenbahnmateriale und Werkstatt-Dienstleistungen tätig. 2006 –2010 als Assistent des Executive Technical Support Europe bei der britischen ARRIVA International Trains Leasing Ltd u.a. für die Koordinierung zwischen Dänemark, Deutschland, Tschechien und Polen und des Aufbaus des Arriva-Zugverkehrs in Polen zuständig. Seit 2016 für das B2B-Magazin bahn manager tätig, 2019 und 2020 als Chefredakteur. Seit 2022 Chefredakteur der B2B-Blogs und Magazine CARGO FREIGHT JOURNAL sowie rail & mobility.

Aquarellzeichnung – Selbstportrait Hermann Schmidtendorf von 1966 zum Schulthema „Mein Berufswunsch“. Die Mütze auf dem Kopf soll eine Eisenbahnermütze und die Kelle eine Bahnsteig-Kelle sein...

NEWS

ŠKODA FEIERT 25 JAHRE EIGENE TRAM-PRODUKTION

Für die Produktion von Straßenbahnen war die heutige tschechische Hauptstadt Prag seit Ende des 19. Jahrhunderts berühmt. Dafür sorgte die Waggonfabrik Ringhoffer, ab 1935 fusioniert zur Ringhoffer-Tatra Werke AG. Diese firmierte nach der Verstaatlichung in der kommunistischen Tschechoslowakei als ČKD Praha. Das zwischen 1961 und 1997 gebaute Tatra-Modell T3 wurde mit über 13.000 verkauften Exemplaren das am meisten verkaufte Tram-Modell weltweit.

Ab 1995 modernisierte Škoda Plzeň, heute Škoda Group, mit seiner Tochter Škoda Dopravní technika ältere T3-Fahrzeuge unter der Bezeichnung 01T und 02T. Entwickelt wurden bei Škoda moderne Traktionsmotoren für Trams in Lissabon, Kassel, Bonn, Köln und Philadelphia. 1997 ging die Tram-Produktion komplett von Prag nach Pilsen über.

2008 begann die Entwicklung der ForCity-Familie. Neu an diesen Modellen war das teilweise schwenkbare Drehgestell, mit dem die Straßenbahnen in steilen Strecken und engen Kurven ruhiger fahren konnten. Einige Parameter: Kapazität - 233 Passagiere bei 5 Personen/m², davon 64 Sitzplätze; Niederflurbereich 100 %; max. Geschwindigkeit 70 km/h. Prag be-



Foto: Hermann Schmidtendorf

Die erste Rhein-Neckar-Tram von Škoda Transportation zeigte sich auf der InnoTrans 2022.

stellte bislang 250 Garnituren. Varianten der ForCity-Generation fanden ihre Heimat in türkischen, lettischen, ungarischen, slowakischen und finnischen Städten.

Der Verkauf entwickelt sich gut: Pilsen (Option 12+10), Ost-rava (35+5); Bonn (26+12); Preßburg (30+10); rnv - Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg (80+54); Brunn (5+35); Helsinki (52+0), Tampere (8+38). Drei Städte haben insgesamt Straßenbahnen bestellt: Frankfurt (Oder), Cottbus und Brandenburg an der Havel (35+6). Insgesamt sind das bis zu 475 neue Škoda-Straßenbahnen.

hfs

TO-ZERO

TO ZERO ELECTRIC VEHICLES GMBH

UMRÜSTUNG VON DIESEL AUF ELEKTRISCH

Die Alternative zur Neuanschaffung!

Sprechen Sie uns an:
Tel.: 04154 99 8 99 99
www.to-zero.de



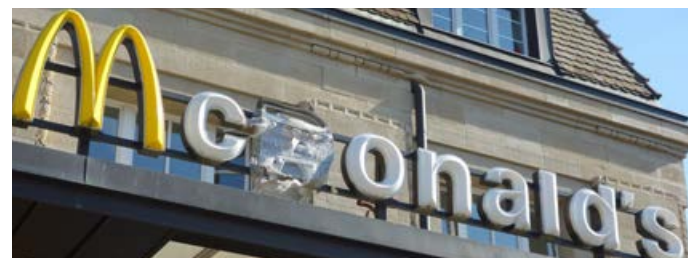


Foto: Hermann Schmidtendorf

Auch lädiert wiedererkennbar – eine starke Marke wirkt immer. Gesehen am Hauptbahnhof in Karlsruhe.

MARKEN SIND INTERPRETATIONEN DES ZEITGEISTES

Gute Marken sind Gold wert! Zumindest aber viel Geld. Wie viel, berechnet jedes Jahr die britische Beratungsfirma für Markenbewertung Brand Finance. Grundlage für die Evaluationen sind die international anerkannten Standards zur Markenbewertung ISO 10668 und zur Markeneinschätzung ISO 20671. In ihrem Rapport „EUROPE 500“ vom Juni 2022 gehören „zu den wertvollsten und stärksten europäischen Marken“ auf Platz 1 Mercedes-Benz (52,4 Mrd. €) und auf Platz 2 die Deutsche Telekom (51,9 Mrd. €).

Anfang Januar 2023 tauschten Mercedes und Telekom die Plätze. Doch das ändert nichts an der herausragenden Stellung des deutschen Autobauers in einem schwierigen Umfeld. Auf den Folgeplätzen sieht Brand Finance die deutschen Autobauer Volkswagen, BMW, Porsche und Audi. Der Industriekonzern SIEMENS mit seiner Schienenfahrzeug-Sparte Siemens Mobility wird von Brand Finance mit 19,3 Mrd. € auf Platz 10 gesetzt. Konkurrent ALSTOM aus Frankreich steht erst bei 1 Mrd. € Markenwert, wies jedoch 2022 mit 170 % den höchsten Wachstumswert in Europa auf.

Der Drang zur eigenen Marke ist in Europa ungebrochen. Beispiel Frankreich: Dort erreichte die Zahl der Markenmeldungen 2021 mit 113.070 einen Rekordwert, vermeldet das französische **Institut National de la Propriété Industrielle**, das National-Institut für industrielles Eigentum INPI. Seit fünf Jahren nimmt diese Zahl kontinuierlich zu, im Vergleich zu 2020 stieg die Zahl der Markenmeldungen um 6,5 %.

Auch in Österreich geht der Trend aufwärts, erklärt das **österreichische Patentamt**. Waren es 2015 noch 5742 Marken-Anmeldungen und 4.871 Registrierungen, stiegen diese Zahlen 2021 auf 6.458 Anmeldungen und 5.427 Registrierungen. In Deutschland gab es laut **Deutschem Patent- und Markenamt** DPMA 2020 84.623 Anmeldungen nationaler Marken, von

denen 60.428 eingetragen wurden. 2021 waren es 87.631 Anmeldungen und 68.597 Registrierungen, das ist ein Plus von 3,6 % bzw. sogar 13,5 %.

Wie wird eine erfolgreiche Marke auf- und ausgebaut, was macht ihren Kern aus? Der Markenforscher Professor Oliver Errichciello erklärte das gegenüber dem RND Redaktionsnetzwerk Deutschland so: „Produkte sind immer auch eine Interpretation des Zeitgeistes. Sie drücken aus, was den Menschen zu einem bestimmten Zeitpunkt sehr wichtig ist. Starke Marken verstehen, ihren sogenannten genetischen Code immer wieder an den Erfordernissen der Zeit auszurichten, sich aber dabei treu zu bleiben.“

Deshalb sollten Produkt-Innovationen auch schnellstmöglich ‚denoviert‘ werden, also als selbstverständliche Verbesserung des Bewährten platziert werden: „Menschen wollen nicht ständig etwas Neues. Man hängt an vertrauten Waren – sie geben ein Gefühl von Sicherheit in unsicheren Zeiten.“ Natürlich muss die Qualität stimmen und die Nachfrage gegeben sein. Anpassungen und Neuentwicklungen sind unvermeidlich und sinnvoll. Sie sollten aber „selbstähnlich“ geschehen, meint Professor Errichciello. Produkte fielen meistens aus der Zeit, „weil die Marken vergessen haben, was eigentlich das Besondere an ihnen ist, und dieses Besondere nicht in die Gegenwart bringen.“ ►

Wenn das stimmt, darf man sich zum Beispiel fragen, ob es sinnvoll ist, dass der oberste Chef der Deutschen Bahn sich für LinkedIn in einem ICE-Speisewagen vor einem Teller mit einem veganen Chili **sin** Carne fotografieren ließ. Dazu noch der Spruch: „Gekommen, um zu bleiben!“ Ist das eine Drohung?

2017 wurden in den ICE-Bordrestaurants rund 200.000 Portionen Chili **con** Carne verkauft, das ist neben Currywurst und Kaffee in jedem Jahr erneut der größte Renner. Auch der Verfasser dieser Zeilen besucht den ICE-Speisetempel vor allem wegen Chili con Carne. Und jetzt soll ich auf ein mir unbekanntes Substitut umsteigen? Wo bleibt da bei mir als Kunden das – siehe oben – „Gefühl von Sicherheit in unsicheren Zeiten“?

2022 gab es laut Allensbach/Statista 2,58 Millionen Menschen in Deutschland, die sich als vegan lebend einordneten. Das sind 1,87 Prozent der auf 84,3 Millionen geschätzten Einwohner*innen (Statistisches Bundesamt/Destatis). Also eine absolute Minderheit. Auch sie soll sich im ICE-Speisewagen wohl fühlen, keine Frage. Aber sollte nicht die Hauptbotschaft sein, dass ich als Traditionalist nicht dortselbst ab sofort vegan zwangsernährt werden soll...? Dass uns Kunden also die Traditionsspeisen ohne Experimente erhalten bleiben?

Warum dieser Hinweis auf LinkedIn fehlte, könnte eine nicht repräsentative Umfrage unter Angestellten

in der Werbebranche erklären, von der Marken-Forscher Professor Errichciello der Wirtschaftswoche berichtete. Demnach bezeichneten sich 50 Prozent der befragten Werber*innen als Wähler*innen der Grünen, die CDU würden nur sechs Prozent von ihnen wählen. 21 Prozent von ihnen bekannten sich zur vegetarischen und zwei Prozent zur veganen Ernährung. Eine 60-jährige CDU-Wählerin vom Lande, die standhaft ihre Liebe zu Fleischspeisen bekundet und werblich auslebt, dürfte man also an der Spitze von Werbeagenturen vergeblich suchen.

Waren es also womöglich hippe Grün-vegane Werbeprofis, welche DB-Chef Dr. Lutz dazu überredeten, sich mit dem veganen Chili sin Carne ablichten zu lassen? Schauen Sie sich doch das Foto einmal an. Links Dr. Lutz auf LinkedIn mit dem veganen Spitzenprodukt, rechts ein Portraitfoto, das ich selber kürzlich von ihm anfertigen durfte. Sieht der DB-Chef nicht ohne das vegane Produkt viel entspannter aus, nicht so gequält? Hat Dr. Lutz das Substrat überhaupt wirklich probiert? Was hält er auf dem Foto in der Hand? Eine Gabel?! Persönlich speise ich die fleischhaltige Variante immer mit einem Löffel! Geht das überhaupt anders...?

Bei der Markenpflege ist also allerlei zu beachten! Mehr dazu in den folgenden Beiträgen.

Hermann Schmidtendorf, Chefredakteur

DB AG-CEO Dr. Richard Lutz links mit veganer Speise und rechts „pur“.



Foto: DB/LinkedIn



Foto: Hermann Schmidtendorf

Beispiel Mercedes I:

POSITIONIERUNG ALS LUXUS-BRAND LOHNT SICH

Mercedes geht für viele Unternehmen mit gutem Beispiel voran und erzielt trotz der aktuell schwierigen Situation Rekordumsätze. Als Luxusmarke ist es ihnen nicht nur möglich, höhere Margen zu erzielen – für mehr Umsatz brauchen sie gleichzeitig weniger Material. Sie sind von Lieferengpässen sowie der Inflation weitestgehend entkoppelt und können im Gegensatz zu vielen anderen Unternehmen ein Wachstum verzeichnen.

Vorbild Mercedes: weniger Umsatz, mehr Gewinn

Lieferengpässe, steigende Materialpreise und Mitarbeitermangel bereiten vielen Unternehmen Probleme. Auf der Suche nach einem konstruktiven Ausweg ist jetzt genau der richtige Zeitpunkt, um die eigene Produktpalette ins Luxussegment zu verschieben, denn der Markt ist definitiv reif dafür. Werfen wir nur einen Blick auf die Jugend, also auf die kommende Käufergeneration: Diese jungen Konsumenten sind durch Influencer und Rapper geprägt, sie stehen also meist auf Luxus. Sich nun mit hochwertigen Markenartikeln zu positionieren, trifft also den Nerv der Zeit.

Zudem gibt es kaum Alternativen, denn die globalen Lieferengpässe werden bei der aktuellen Weltlage noch lange bestehen bleiben. Mercedes geht hier genau den richtigen Weg. Betrachten wir ein praktisches Beispiel: Ein Kabelbaum ist und bleibt ein Kabelbaum, er kostet immer gleich viel und leistet immer gleich viel. Diesen Kabelbaum in einem billigen Auto zu

verbauen, verursacht also dieselben Kosten, wie ihn in einer Luxuslimousine zu verbauen. Durch den Preis der Autos generiert Mercedes aber eine viel höhere Marge als die Hersteller günstigerer Wagen. So konnte das Unternehmen die Gewinne erhöhen, bei gleichzeitig sinkendem Umsatz.



Ob am Pkw oder als Schlüsselanhänger: Diesen Stern kennt jeder.

Foto: Hermann Schmidendorf

Mit Luxusartikeln zu einer nachhaltigen Strategie

Am Beispiel des Kabelbaums können wir erkennen, wie einfach es sein kann, auch unter schwierigen Bedingungen günstig zu produzieren. Die Kabel an sich könnten auch in einer Waschmaschine oder einem ähnlichen Produkt verbaut werden – dann aber lieber in einem hochpreisigen Modell, das hohe Gewinne verspricht. Der Gedanke lässt sich auf viele verschiedene Materialien und Produkte übertragen.

Dies spielt dem aktuellen Käuferbewusstsein in die Hände. Die Konsumenten wollen nicht nur luxuriöse Markenartikel, sie wollen auch mit gutem Gewissen einkaufen. Das neue Konsumverhalten funktioniert nach dem Motto „Weniger ist mehr“, die Menschen kaufen lieber weniger, dafür aber hochwertige Produkte mit einer langen Lebensdauer. Die Zeit ist also reif, sich mit dem eigenen Unternehmen im Luxussegment zu positionieren. *Andreas Baulig*



Andreas Baulig (Bachelor in Wirtschaftsinformatik, Uni Koblenz) ist Gründer und Geschäftsführer der Unternehmensberatung Baulig Consulting GmbH mit etwa 65 Mitarbeiter*innen. Gemeinsam mit seinen beiden Brüdern coacht er Trainer, Experten, Dienstleister und Agenturen, Spezialität: On-line-Neukundengewinnung. www.andreasbaulig.de

Foto: Baulig Consulting GmbH

CARGO FREIGHT JOURNAL

NEWS FOR THE RAIL & TRANSPORT INDUSTRY

#2/2022–1/2023
19,50 Euro

ISSN 2752-0129

cargo-journal.eu

NEU

RAILROAD SIDINGS

KEY TO THE
TRAFFIC
TURNAROUND

+++ Focus: 175 years of Siemens +++ 100 years of ÖBB +++ Country portrait Europe-Luxembourg +++ Port of Hamburg and COSCO +++ Events: acrps Rail Power Conference, Rail Freight Summit, BIG DATA IN RAIL +++ Interviews: Deputy Prime Minister François Bausch Luxembourg, Müslüm Yakisan Alstom, Roland Busch Siemens AG, Andreas Matthä ÖBB, VDV, Dr. Bashar Khalid Al Malik, Chief Executive Officer Saudi Arabia Railways,

#2/2022–1/2023

DAS MAGAZIN FÜR LOGISTIK UND GÜTERVERKEHR IN ENGLISCHER SPRACHE

www.cargo-journal.eu * editor@cargo-journal.eu

ÖBB: Vom „Pflatsch“ zur Wortmarke

Portrait
Andreas Matthä



Foto: Hermann Schmidendorf

? **rail & mobility:** Sehr geehrter Herr Matthä, Glückwunsch zu 100 Jahren Österreichische Bundesbahnen! Ihr Unternehmen hat bewegte Jahrzehnte durchlaufen. Es firmierte anfangs unter einem anderen Namen, weil die Abkürzung ÖBB schon durch eine kleine schweizerische Bahngesellschaft „belegt“ war?

Andreas Matthä: Vielen Dank für Ihre Glückwünsche. Ich selbst darf die ÖBB auch schon fast ihr „halbes Leben“ begleiten – vor über 40 Jahren habe ich hier im technischen Bereich begonnen – und ich kann sagen: Da hat sich einiges getan und wir sind voll unterwegs Richtung Zukunft.

Wie vieles andere in der Geschichte der ÖBB ist auch der Markenstreit, den Sie ansprechen, historisch sehr spannend: Wir wurden schon 1921 als „Österreichische Bundesbahnen“ bezeichnet, damals allerdings noch unter der Hoheit des Ministeriums für Handel und Verkehr. „ÖBB“ war allerdings auch die Abkürzung für die schweizerische private Oensingen-Balsthal-Bahn, deshalb mussten die österreichischen Fahrzeuge mit der Abkürzung „BBÖ“ angeschrieben werden.

Als „eigener Wirtschaftskörper“ nahmen die ÖBB dann übrigens 1923 den Betrieb auf, deshalb feiern wir heuer auch heuer, im Jahr 2023, unser 100-Jahr-Jubiläum.

? Von 1974 bis 2004 führten die ÖBB ein Markenzeichen, ein Logo, das aus zwei gebogenen Linien bestand. Sicher ein dynamisches, hübsches und auch mutiges Emblem, denn es erinnerte nicht an den Namen des Unternehmens und auch

nicht unbedingt an Eisenbahn. Welche Erfahrungen machten Sie mit diesem Markenzeichen?

Sie sprechen hier vom sogenannten „Pflatsch“, unserem alten Logo. Es wurde in Kooperation mit einer Grafik-Universität entwickelt und hat das davor verwendete Flügelrad-Logo ersetzt. Der „Pflatsch“ war optisch sicher ein starkes und einzigartiges Logo. Gerade in der Werbung haben wir aber erkannt, dass die Verwendung von Pflatsch in Kombination mit dem ÖBB-Schriftzug für einen höheren Wiedererkennungswert sorgt. ►



Foto: Hermann Schmidendorf

SCHWERPUNKT I: Die Marke

? Jetzt also firmieren Sie mit einem Logo, das aus einer ÖBB-Abkürzung besteht, aber statt des Doppelpunktes über dem Buchstaben O einen Strich trägt. Das ist auch dynamisch und modern. Hat sich dadurch der Wiedererkennungswert der Marke gesteigert?

Der hohe Wiedererkennungswert ist wichtig, weil wir zeigen wollen, dass die ÖBB ein attraktiver Dienstleister, Wirtschaftsmotor und Arbeitgeber für Österreich sind. Eine starke Marke hilft uns auch im Recruiting und Employer Branding.

? In Ihrem Statement „Heute. Für morgen. Für uns“ beziehen Sie sich auf Gemeinschaftssinn und auf die Zukunft. Was bedeutet das für Sie, und wie fördert diese Aussage die positive Wirkung der Marke ÖBB?

Mit dem aktuellen Claim „Heute. Für morgen. Für uns.“ Wollen wir als eines der größten Klimaschutzunternehmen Österreichs unsere sinnstiftende und

nachhaltige Bedeutung am Mobilitäts- und Logistikmarkt in den Vordergrund rücken. In unserem Claim steckt so viel: Klimaschutz, Generationenwandel und Verantwortung. Wir können heute, für morgen und für uns alle etwas tun. Jede und jeder kann einen Beitrag leisten – mit jeder einzelnen Zugfahrt.

Unser Ziel ist, dass Bahn und Bus die Lieblingsfortbewegungsmittel der Österreicher*innen werden. Ich bin überzeugt, Nachhaltigkeit beginnt im Kopf, aber die Begeisterung dafür kommt aus dem Herzen.

? Eine Marke kann letztendlich nur so gut sein wie die unternehmerische Praxis, die dahintersteht. Da kann man Sie loben - die Pünktlichkeitswerte der Züge sind sehr gut, dank der Anschaffung zuverlässiger Züge scheint es wenig technische Ausfälle zu geben, und die österreichische Bundesregierung hat in den letzten Jahren erfreulich hohe Budgets für Investitionen in die Bahn-Infrastruktur bewilligt. Wo sehen Sie denn die Bereiche, in denen es heute und morgen besonders vorangehen soll, um die Nutzung der umweltfreundlichen Angebote der ÖBB weiter anzukurbeln?

Innovation ist in unserer DNA fest verankert. Schon vor 100 Jahren haben wir auf Innovation gesetzt und unseren Verkehr von Kohle- auf Elektrobetrieb umgestellt. Das war die erste große Bahnrevolution! 100 Jahre danach stehen wir an der Schwelle zur digitalen Zukunft. Wir können mit digitaler Technologie die Transportkapazitäten im Personen- und Güterverkehr per Bahn signifikant steigern. Modernste Technik hilft uns dabei, in noch kürzeren Intervallen unterwegs zu sein und gleichzeitig die Sicherheit zu erhöhen.

Unser Ziel ist klar: Wir sorgen für eine schnellere, bequemere, noch pünktlichere Bahn von morgen. Und um das möglich zu machen, digitalisieren wir schon heute den Bahnbetrieb und die Infrastruktur. Unser Ziel ist eine Verdoppelung der Leistungsfähig- ►

App, App, Hurra!
Modern zeigen sich die ÖBB auf dem Wiener Hauptbahnhof.

keit des Bahnsystems bis 2040 – und das wird auch notwendig sein, um die dringend notwendigen Klimaziele zu erreichen.

? Sie wollen in diesem Jahr Ihr Jubiläum mit verschiedenen Veranstaltungen feiern, aber die Chance auch zur Nachwuchswerbung nutzen?

Wir stehen vor dem größten Generationenwandel in der Geschichte der ÖBB und suchen deshalb jährlich rund 3.000 neue Kolleg*innen. Deshalb nutzen wir unser Jubiläum natürlich ganz besonders, um neue Talente zu finden, die beruflich bei den ÖBB einsteigen wollen. Die ÖBB stehen für sinnvolle Jobs

in einer zukunftsfiten Branche. Unser Jubiläum nehmen wir zum Anlass, zu zeigen, dass die ÖBB lange Tradition und gleichzeitig viel Zukunft haben.

Das zeigt sich auch in der Vielfalt der Jobs. Bei uns kann man nämlich in 130 verschiedenen Berufsbildern arbeiten. So unterschiedlich die vielen Berufe sind, haben sie eines gemeinsam: Jeder Job bei den ÖBB ist sicher, krisenfit und gut fürs Klima.

! Herzlichen Dank für das Gespräch!

Das Gespräch führte Hermann Schmidtendorf.

ÖBB: 100 JAHRE ALT UND IMMER MODERN

Mit zahlreichen Sonderveranstaltungen feiern die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB in diesem Jahr ihren 100. Geburtstag. Denn am 1. Oktober 1923 entstand das Unternehmen als „eigenständige Wirtschaftseinheit“. Das Bundesbahngesetz des österreichischen Nationalrats vom 19. Juli 1923 schuf erstmals die Staatsbahnen als juristische Person öffentlichen Rechts und nicht mehr als Teil einer ministerialen staatlichen Struktur. Über die Jahrzehnte änderte sich die Marke. Eine Zeit lang gab es ein grafisches Symbol aus zwei zueinander geführten Bogenteilen. Der Spitzname dieses Emblems, „Pflatsch“, ist für Bahnfreund*innen außerhalb der süddeutsch-österreichischen Sprachenregionen kaum verständlich. Das Wort soll ein lautmalerisches Klatschen bedeuten, eventuell auf Wasser, auf platschen oder planschen verweisen, eine nasse Pfütze oder abstammend vom indogermanischen „plat“ auch flach, platt bedeuten, eventuell auch mit den „hingeworfenen“ Hinterlassenschaften eines Vogels verbunden sein...



GT 1976 Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International / 2 x Logo ÖBB / Collage: Britta Ruge

hfs

LTG Cargo Polska:

LTG CARGO POLSKA VERBINDET POLENS EUROTERMINAL SŁAWKÓW MIT KAUNAS



LTG Cargo Polska, die polnische Tochtergesellschaft des litauischen staatlichen Schienengüter-Beförderers **LTG Cargo**, bietet seit kurzem eine regelmäßige Verbindung mit zwei Zugpaaren pro Woche zwischen Polen und Litauen an. Am 16. Februar 2023 verließ der erste Zug das Euroterminal **Sławków** Richtung Intermodal Terminal in **Kaunas**.

Der Zug befördert 20-, 30-, 40- und 45-Fuß-Container sowie Tankcontainer. Schnell wurde der neue Service bei Kunden populär, die verschiedene Warenkategorien zwischen Polen und den baltischen Staaten aus Branchen wie der Chemie-, Lebensmittel- und Maschinenindustrie zu transportieren haben.

Warum gerade diese Start- und Endpunkte? Maciej

Cetnerowski, Direktor für intermodale Entwicklung bei LTG Cargo Polska, kommentiert das so: „Wir haben uns für den Anschluss an das Euroterminal Sławków aufgrund des Zugangs zu einem Breitspurgleis entschieden. Das gibt die Möglichkeit des Transports von Waren wie Getreide, Kraftstoffe, Methanol aus und in die Ukraine. Das Terminal in Kaunas hingegen hat regelmäßige Verbindungen mit dem Hafen von Klaipeda und anderen Orten im Baltikum. Der Amber Train verbindet Kaunas mit dem Terminal Muuga in Estland und wird auch in das Netzwerk internationaler intermodaler Dienste aufgenommen.“

Die Entfernung zwischen den direkten Endpunkten der Bahnverbindung beträgt 740 Kilometer. Cetnerowski ist sich sicher, dass die Zugverbindung zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene beitragen wird: „Die Wirtschaft, die Einwohner der an dieser Route gelegenen Städte und die natürliche Umwelt werden davon profitieren.“

LTG Cargo hat in den vergangenen Monaten sein Netzwerk internationaler intermodaler Verbindungen über Polen zu verschiedenen Terminals in der Europäischen Union ausgebaut. Der Logistiker diversifiziert seine Aktivitäten, nachdem die Einführung von EU-Sanktionen den Warentransport zwischen Litauen und Russland reduziert hat. Es gibt ein Tochterunternehmen in der Ukraine, gestartet wurde auch ein Zugverkehr nach Triest.

Auf der transport logistic vom 9.-12. Mai 2023 in München ist das Mutterunternehmen LTG Cargo mit dem Stand **B6.225** vertreten. **Kontakt:** sales@ltgcargo.lt <https://ltgcargo.eu/> ltgcargo.pl hfs

Deutsche Bahn I:

SYMPATHISCHE BAUSTELLEN DANK MAX MAULWURF

Es war Liebe auf den ersten Blick. Vor einigen Jahren lud die DB zu einem Presstetermin auf die Tunnel-Baustelle Berlin Nordbahnhof ein. Und wen sehe ich als lebendigen Wegweiser im Tunnel? Max den Maulwurf! Zwei Meter groß mochte er sein. Sprechen, nun ja, konnte er nicht so sehr. Aber seine Gesten waren eindeutig. Max, mein Idol! Hier stand er, extra für mich! Der unermüdliche Kommunikator aller Schienen-Baustellen! Ich war gerührt.



Ein unermüdlicher Nachtarbeiter: Max der Maulwurf auf einer Baustelle am Nord-Süd-Tunnel in Berlin.

Seit 1994 informiert Max die deutschen Bahn-Reisenden auf Plakaten und Flyern darüber, wann Baustellen eingerichtet werden, was geplant ist und welche Änderungen am normalen Betriebsablauf ins Haus stehen. Die Zeichenfigur wurde zunächst von ihrem Schöpfer Wolf Erlbruch und danach von Fritz Reuter gezeichnet. Die Plakate waren detailverliebt und hatten Wortwitz. Lästige Baustellen mit Humor anzukündigen – das hat was!

In manchem glichen die opulenten Zeichnungen einem Wimmelbild. Oft tauchte Max gleich mehrfach auf: als Titelfoto in einer mitgeschleppten Zeitung, auf Baustellen-Schildern, als M.M. an einem Koffer-

Anhänger, als Elektro-Max auf einem Werkzeugkasten. Max zieht Aufmerksamkeit auf sich. Wenn ich auf Bahnhöfen Plakate mit Max sehe, weiß ich: Das ist wichtig! Hier wird bald gebaut! Das muss ich lesen! An allgemeinen bunten Plakaten würde ich dagegen eher vorbei gehen – das kann ja irgendeine Reklame sein, die mich weder betrifft noch interessiert. Diesen Signaleffekt: Achtung Baustelle! – den erkenne ich nur bei Max.

Doch im April 2022 verkündete die DB: Jetzt ist „neue Sachlichkeit“ angesagt. Eine „neue Baustellenkommunikation“ sei nötig, mit modernen Farben, harmonischen Formen, positiven Formulierungen und einem neuen Signet für Plakate und Werbemittel. Mit anderen Worten: Max ist nicht mehr modern. Der Maulwurf hat ausgedient, der Maulwurf kann gehen. Auf's Rententeil, obwohl doch die Rente erst mit 67 Jahren gezahlt wird!

Vielleicht bin ich hoffnungslos altmodisch. Doch für mich sind die neuen Werbeformen Farbklecke der Beliebigkeit. Und noch nicht einmal besonders gute. Ich werde auch skeptisch, wenn mir jemand den Sinn von Neuerungen auf Neu-Deutsch beibringen will, also auf Englisch. Und genau das machte der Pressesprecher der DB: „Die qualitative Marktforschung zeigt es deutlich: Unsere neue Art, über anstehende Baustellen zu informieren, erzeugt ein positives Mindset bei den Reisenden.“

Wirklich? Positiv wirkt auf mich nur Max. Die Kleckse machen mich bestenfalls nervös. Und da- ►

Foto Hermann Schmidtdorff

mit bin ich nicht allein. Gespräche im Bekanntenkreis offenbarten: Es gibt viele Fans des putzigen Wühlers. OK... In der Kontext Wochenzeitung ereiferte sich 2018 ein Redaktionsmitglied: „Das kumpelhafte Grinsen des flauschigen Blindbohrers“ sei „gestaltgewordene Geringschätzung“ für „baustellengeplagte Verspätungsoffer“.

Eigentlich also galt die Wut den Zugverspätungen als solchen – weiter im Text hieß es dann auch: Max lenke nur „den Zorn von den realen Chaosverursachern ab“. Ein Renegat, der die geplagten Zugreisenden von der Bahnsteig-Revolution abhält? Das wird ja nun mit den Farbklecken kaum noch klappen – hat sich die Deutsche Bahn das wirklich gut überlegt, einen so effektiven Blitzableiter des Kundenzorns abzuschaffen?

Max war ohne Zweifel ein Sympathieträger, also eine wertvolle Marke. Andere Unternehmen gehen mit ihren Markenträgern pfleglicher um. Zum Beispiel das Zweite Deutsche Fernsehen. Das verpasste ihren legendären Zeichentrick-Figuren im Werbeprogramm, den „Mainzelmännchen“, vor Jahren ein Facelifting. Doch sie wurden nicht abgeschafft. Und der pausbäckige Junge auf den Verpackungen der „Kinder Schokolade“? Seit 1968 wechselte das Foto mehrfach. Zwischenzeitlich wurde wild an den Fotografien retuschiert, um den wechselnden Moden ►



Foto Hermann Schmidtdorff/Grafik DB

Eigentlich schon auf Rente – doch dieser Max kündigt in Braunschweig noch Bauarbeiten bis zum 3. Quartal 2023 an.



Foto Hermann Schmidtdorff/Grafik DB

gerecht zu werden. Selbst die Kleidung des Jungen wurde verändert - aus einem gelben Polohemd wurde eine blaue Kapuzenjacke! Doch ganz auf den Jungen auf der Verpackung verzichten – das wäre den Marketing-Experten des Schokoladen-Produzenten nicht eingefallen.

Es gibt nicht nur „entweder-oder“, sondern auch „sowohl-als auch“. Deshalb ein Vorschlag zur Güte: Der liebe Max bleibt als Botschafter zumindest der kleinen, alltäglichen Baustellen! Dann kann es mei-

netwegen auf den Mega-Plakaten für Großbau-Projekte Farbklecke hageln, dass es eine Freude ist...

Hermann Schmidtendorf

Farbklecke, Linien, Punkte: Diese Symbole sollen jetzt bei Zugreisen den wohlige Gefühle erzeugen.

Bild: DB



Wir machen den Hauptbahnhof fit für die Zukunft.

Für dich. Für uns.



Das große Investitionsprogramm für Mobilität und Klimawende.

Mercedes II:

DIE TAXI- IKONEN SOLLEN VER- SCHWINDEN

Foto: Hermann Schmidtendorf



Berlin am Hermannplatz, eine perfekte Kiez-Idylle. Vor einem türkischen Imbiss parkt ein Mercedes 250-er-Taxi, der Chauffeur verspeist gerade einen Döner. Gerne nimmt er uns als Fahrgast auf – und outet sich als unverbrüchlicher Fan der Mercedes-Taxis.

Von Anfang an fuhr er auf einem Mercedes-Taxi, erklärt uns der Mann am Steuer. „Als ich mich selbstständig machte, schaffte ich mir diesen Wagen an. Mercedes ist etwas teurer als andere Marken, aber unübertroffen solide und langlebig! Und die Passagiere freuen sich über die bequemen Sitze. Ich werde meinen Wagen so lange fahren, wie es nur geht.“

Wen wundert's, dass im letzten Frühjahr ein Aufschrei durch Deutschlands Taxi-Innungen ging. Mercedes-Benz erklärte, ab 2023 die neuen E-Klasse-Modelle W214 und S214, also Limousine und Kombi, sowie die modellgepflegte B-Klasse nicht mehr als Taxi-Ausführung anbieten zu wollen. Die C-Klasse war schon früher weggefallen. Bislang wurde die E-Klasse als Sondermodell „Das Taxi“ mit drei Motorisierungen angeboten.

Zum „Taxi-Paket“ gehören die typische Lackierung in Hellelfenbein, Avantgarde-Interieur, Ablagepaket mit Funktaster, Funkgerätehalterung im Handschuhfach sowie Taxameter im Dach. Auch das Einarm-Taxi-Zeichen, Dachantenne für Funk, Taxi-Notalarmanlage, Funkfreisprech-Einrichtung als Vorrüstung und Taxi-Gummimatten waren Extras, es gibt auch aufpreispflichtige Features.

Der Aufschrei im Personenbeförderungs-Gewerbe hatte mehrere Gründe. Mercedes-Taxis sind beim fahrenden Gewerbe wirklich beliebt. Die Kundschaft schätzt den Hauch von Luxus in den Gefährten, für viele ist Mercedes der Inbegriff eines deutschen Taxis. Aber

die beruflich Kraftfahrenden erboste auch, dass Mercedes zugleich die bisher übliche Rabattierung aufkündigte – und den „Taxi-Zinssatz“ von nur 2,99 Prozent. Finanzierungen würden jetzt deutlich teurer werden.

Ob es klug ist, sowohl beliebte Modelle als auch eine die Kundschaft bindende günstige Finanzierung in einem Atemzug aufzukündigen? Schließlich gab es bei Mercedes 2022 eine übergroße Anzahl von Rückrufaktionen, was auf deutliche Qualitätsprobleme schließen lässt. Solange also das Taxi-Gewerbe weiter Mercedes die Treue hält, könnten Außenstehende sagen: Na bitte, so schlecht kann die Qualität nicht sein, schließlich muss ein Taxi immer zuverlässig seinen Dienst tun.

Zur Begründung für seinen Schritt gibt Mercedes an, dass „die Absätze der E- und B-Klasse als Taximodell allein in den vergangenen vier Jahren um 75 Prozent zurückgegangen“ seien. Stattdessen sei „die Nachfrage bei unseren geräumigen Taximodellen stetig gestiegen“. Daher werde das Unternehmen das „Portfolio im Taxi- und Mietwagen-Bereich konsequent auf Van-Produkte fokussieren“. Derzeit werde dieses Segment bereits „erfolgreich“ mit der V-Klasse, dem EQV, dem Vito Tourer und dem eVito Tourer bedient.

Elektromodelle werden gewiss in Zukunft eine noch größere Rolle spielen. Doch eingedenk des Werbeeffects sollte Mercedes bei seinen Finanzierungsmodellen der Taxi-Branche weiter entgegen kommen – zum Wohle der Marke insgesamt. hfs



Legendär durch James Bond-Darsteller Sir Sean Connery: der Martin DB5 aus Connerys Privatbesitz.

Bild: Broad Arrow Auctions

Aston Martin:

SUPERPREISIG DURCH SUPER-AUFTRITTE IM KINO

Er gilt als Inbegriff eleganter britischer Fahrkultur, der Aston Martin DB5. Weltweit legendär wurde das Fahrzeug als Dienstwagen des Kino-Geheimagenten „007“ James Bond. Der Film-Auftritt zahlte sich für das Image der Fahrzeug-Schmiede aus. Vintage-Modelle erzielen bei Auktionen Höchstpreise.

Eines der Original-Filmautos – es wurden damals zwei gebaut und zwei weitere Fahrzeuge für Promotion-Touren – wurde 2019 durch Sotheby's für die sagenhafte Summe von umgerechnet 5,7 Millionen Euro versteigert. Da war das Angebot des britischen Auktionshauses Nicholas Mee & Co von 2022 geradezu ein Schnäppchen: ein Aston Martin DB5 Convertible von 1964 für umgerechnet schlaife 1,35 Millionen Euro. Hierbei handelte es sich um das einzige der DB5-Cabriolets, das von Sir David Brown, dem damaligen Vorstands-Vorsitzenden von Aston Martin, persönlich bestellt und gefahren wurde. Auch **James-Bond**-Darsteller **Sir Sean Connery** besaß selber einen solchen Wagen bis zu seinem Tod im Jahr 2020. Eben dieser DB5 von 1964 wurde während der Monterey Car Week 2022 durch Broad Arrow Auctions für die stattliche Summe von umgerechnet 2,4 Millionen Euro versteigert. Anbieter des Schätzchens war Connery's Estate, wobei ein erheblicher Teil des

Erlöses dem Sean Connery Philanthropy Fund zugutekam.

Die DB5-Serie ist eng mit der Person des Firmeninhabers **Sir David Brown** verbunden. Sir David erwarb Aston Martin 1947 für 20.500 Pfund, nachdem er eine Anzeige in der Zeitung The Times gesehen hatte, in der der Verkauf eines „High Class Motor Business“ angeboten wurde. Er rettete die angeschlagene Marke. Denn die Firma hatte die Produktion von Autos eingestellt, um sich während des Zweiten Weltkriegs auf die Herstellung von Flugzeugteilen zu konzentrieren. Sir David setzte wieder voll auf hochklassige Pkw mit Erfolgspotential im Motorsport – und der DB5 trägt sogar seine Initialen.

Gegenüber dem Vorgängermodell DB4 wurde der Vollaluminiummotor von 3,7 l auf 4,0 l vergrößert. Drei SU-Vergaser mit 282 PS (210 kW) und ein neues robustes ZF-Fünfganggetriebe trieben den Antrieb auf bis zu 233 km/h. ZF steht für „Zahn- ►

radfabrik-Friedrichshafen“. Dieser Zulieferer für Pkw, Zweiräder, Lkw, Busse, Baumaschinen, Landmaschinen, Bahn und Schiff, Windkraft und Maschinen stand schon damals für höchste Qualität.

Dieser Motor, der seit März 1962 in der Vantage-Version (mit hoher Leistung) des DB4 erhältlich war, wurde mit der Einführung des DB5 im September 1963 zum Standard-Aston-Martin-Triebwerk. 1964 wurde der James-Bond-Film **GOLDFINGER** produziert. In der Buchvorlage hatte der Romanheld einen Aston Martin-Mark III gefahren. So kamen Filmproduktion und Hersteller überein, für den Film Serienmodelle des neuesten Aston-Produkts DB 5 einzusetzen.

Die James Bond-Gadgets kamen erst während der Filmproduktion

Eigentlich hatte das Drehbuch des Films das Auto nur mit einer Nebelwand bewaffnet. Doch während der Dreharbeiten kamen immer mehr Ideen hinzu. Regisseur Guy Hamilton zum Beispiel erfand das drehbare Nummernschild, weil er – wie es heißt – vorher viele Strafzettel für unerlaubtes Parken bekommen hatte! Sein Stiefsohn schlug den Schleudersitz vor. Der wurde allerdings nicht real in den Wagen eingebaut, sondern später im Filmstudio in die Szenen einmontiert. Radar, Funktelefon, Maschinengewehre, Reifensense, das kugelsichere Schutzschild sowie ein Ölsprüher sind weitere Extras, die teilweise wirklich funktionierten.

Das Fahrzeug wurde im folgenden Bond-Film, Thunderball, erneut verwendet, wobei es mit zwei nach hinten gerichteten Wasserwerfern ausgestattet war. Beim Aston Martin Werk in Newport Pagnell wurde eine überschaubare Anzahl von Exemplaren gebaut: Modell DB 5 (886 Exemplare), DB 5 Cabrio (123 Exemplare) und DB 5 Vantage (65 Exemplare). Ein spezieller Kombi, der DB 5 Shooting Brake (12 Exemplare), wurde bei Harold Radford Coachbuilders gebaut, zählt das Auktionshaus Steenbuck Automobiles auf. Der DB5 tauchte insgesamt in acht 007-Filmen auf, zuletzt mit Daniel Craig am Steuer.

2022 hielt Mercedes-Benz zwölf Prozent an Aston Martin, es sollen weitere 60 Millionen Euro investiert werden, eine weitere Kapitalerhöhung sowie die Übernahme von 16,7 Prozent durch den saudischen Staatsfond PIF wurde ebenfalls kommuniziert. Ab dem Jahr 2025 soll Aston Martin die rein elektrische AMG.EA Plattform nutzen dürfen. Aston Martin will im Jahr 2024 10.000 Autos im Jahr verkaufen und damit dann rund 600 Millionen Euro Gewinn erzielen. Derzeit verkauft man rund 5.000 Autos im Jahr.

Gleich und gleich gesellt sich gern – nach diesem Motto lohnt es sich offenbar, wenn exklusive Marken und publikumswirksame Kinofilme vom gegenseitigen glänzenden Image profitieren und sich gegenseitig stützen. Nach diesem Motto war es auch ein guter Werbecoup, dass BMW seinen neuen Z3 Roadster, einen eleganten 750i sowie einen sportlichen Z8 durch James Bond adeln lassen konnte. hfs



HELA:

EXPLOSIVER KETCHUP, EXZELLENTER KUNDENDIENST



„Bumm“, machte es vor einigen Monaten bei einem deutschen Ketchup-Freund. Einige Tage zuvor erst hatte der Gour-

met eine 800-ml-Kunststoff-Flasche der Würztunke geöffnet und in seinem Kühlschrank verwahrt. Das aufgedruckte Haltbarkeitsdatum würde erst nach acht Monaten ablaufen. Jetzt sollte die rote Sauce wieder die Abendspeise adeln. Doch beim Öffnen der Flasche gab es einen ohrenbetäubenden Knall.

Der Konsument war schockgefroren. Ist in der Küche noch alles heil? Ja. Immerhin. Doch was knallte hier so entsetzlich laut? Der Ketchup-Fan beäugte das Gebinde in seiner Hand näher. Siehe da, der solide, dicke Boden war gewölbt! Offenbar hatten sich in nur wenigen Tagen derart viele Gase in der Ketchup-Flasche gebildet, dass sie zunächst den Behälterboden verformten und sich dann beim Öffnen des Schnappdeckels lautstark weiter ausbreiteten.

War der Tunken-Aficionado nur knapp einer Lebensmittelvergiftung entronnen? Hätte der gesamte Kühlschrank explodieren können? Wem kann man jetzt noch trauen? Schließlich war als Gaumenkitzler nicht irgendetwas gekauft worden, sondern der berühmte HELA-Ketchup „mit der originalen Hela Würzung“!

Beruhigung verschafften die ersten Sätze der Antwort des HELA-Kundendienstes: „Nach Ihrer Beschreibung und den Bildern ist das Produkt gegoren und so-

mit verdorben. Eine Gärung wird durch Hefen hervorgerufen.“ Dann wäre in der Flasche Kohlen-säure entstanden und das Ergebnis nicht von vornherein giftig gewesen?

„Derartige Reklamationen nehmen wir sehr ernst und gehen diesen intensiv nach, um gegebenenfalls den Produktionsprozess weiter zu optimieren“, schrieb weiter der Hela-Kundendienst. „Die zuständigen Abteilungsleiter (Produktion, Labor, Logistik und Qualitätssicherung) haben sich Ihrer Reklamation angenommen und Fehleranalyse betrieben.“ Doch ohne Ergebnis. „Die Produktionsprotokolle waren unauffällig. Die Untersuchung unserer Rückstellmuster zur betroffenen Charge und Uhrzeit hat ergeben, dass die Ware sensorisch einwandfrei ist. Da wir keine weiteren Beanstandungen zu dem Produkt mit der gleichen Charge haben, gehen wir von einem bedauerlichen Einzelfall aus.“

Und wie konnte der Knall dann passieren? „Leider können wir nicht kontrollieren oder beeinflussen, wie der Einzelhandel die Ware lagert. Eine fehlerhafte Lagerung kann zu einem Qualitätsverlust führen.“ Aha! Dann könnte ein fehlerhaftes Handling in der

Transport- und Lagerlogistik dafür gesorgt haben, dass das Ketchup-Gebinde womöglich einen kleinen Riss bekam und so Hefepilzen Einlass verschaffte? Kein Mangel auf Seiten des Produzenten?

Klar! Schließlich sei die hohe Produktqualität ein „wesentlicher Erfolgsfaktor unserer Marke Hela, und das seit über 100 Jahren“. Daher gäbe das strenge Qualitätsmanagementsystem:

„Unser Ziel ist es, statt der Fehlerentdeckung das Prinzip der Fehlervermeidung zu verwirklichen und den Prozess der ständigen Qualitätsverbesserung zu unterstützen. Der Ketchup wird unter starker Hitze und entsprechendem Druck keimfrei gemacht und abgefüllt. Während des gesamten Produktionsablaufes werden halbstündlich Muster für eine sofortige Untersuchung der Mikrobiologie, Konsistenz und als Rückstellmuster gezogen.“

Das sitzt. Der Hersteller nimmt auch eine ungewöhnliche Reklamation des Kunden ernst. Stellt umfangreiche eigene Untersuchungen an, legt den eigenen Qualitäts-Kontrollprozess offen. Ein gutes Beispiel der Markenpflege, auch wenn es mal ein Problem gibt. Und natürlich leistete der Hersteller umstandslos Ersatz. Der Kunde ist erfreut und bleibt Fan der „original Hela Würzung“... hfs

traveltainer

Senkung der Betriebskosten

Mit unseren Diensten reduzieren Sie Ihre Energiekosten um bis zu 20%.

Transparenz und Digitalisierung

Wir ermitteln aussagekräftige Zahlen, Daten und Fakten in Realtime aus Ihren Flottenfahrzeugen.

Steigerung der Arbeitseffizienz

Digitalisierung und unsere Informationsdienste steigern die Arbeitseffizienz in Ihrem Unternehmen.

Wir liefern Ergebnisse!

www.traveltainer.com

Deutsche Bahn II:

DIGITALER KUNDENSERVICE MIT LICHT UND SCHATTEN

Bei den Apps ist die Deutsche Bahn topp. Um die 20 Applikationen haben durchschnittlich Deutsche auf ihren Smartphones installiert. Doch das Angebot ist riesig. Da ist es schon respekttheischend, wenn die Agentur InnoFact Mitte Februar 2023 vermeldete: Von allen verfügbaren Mobilitäts-Apps luden sich deutsche Nutzer*innen am häufigsten den DB Navigator der Deutschen Bahn auf ihr Gerät. Für das Ranking befragte die Agentur Anfang Januar 2023 2000 Personen zu ihrem Nutzungsverhalten bei Apps.

Alleine im Google Play Store wurde der DB Navigator mehr als zehn Millionen Mal abgerufen, berichtete im Sommer 2022 der Fernsehsender ntv. Der Navigator sowie der zweite digitale Vertriebskanal der Deutschen Bahn, die Webseite bahn.de, verkauften schon 2019 nach DB-Angaben etwa die Hälfte aller DB-Fahrkarten. Inzwischen ist der Trend weiter rapide nach oben gegangen.

Den Erfolg verdanken diese Plattformen ihren umfassenden Nutzungsfunktionen. Es gibt eine immer tiefer gehende Auskunft zu möglichen Reiseverbindungen an konkreten Tagen und zu konkreten Stunden im Nah- und Fernverkehr sowie in städtischen Verkehrsverbünden. Auch aus den deutschen Nachbarländern und im grenzüberschreitenden Verkehr sind viele Verbindungen eingepflegt. Die meisten der angezeigten Reisemöglichkeiten können auch sofort über die Plattform gekauft werden. Manche ÖPNV-Tickets sind exklusiv im Vertrieb eines Verkehrsverbunds, das wird dann ebenfalls angezeigt. Auch geänderte Wagenreihungen sollen erkennbar sein.

Das Buchen von Umwegtickets oder Fahrten mit bis zu zwei mehrstündigen Pausen unterwegs ist ebenfalls möglich. Das kommt zumeist günstiger als die Aufteilung einer solchen Fahrtroute in mehrere Tickets für die Teilstrecken. Wer will, kann Auskünfte und Buchungen nur für bestimmte öffentliche Fahrmittel einstellen, zum Beispiel durch Begrenzung auf Nahverkehrszüge. Die gekauften Tickets können auf das Smartphone geladen werden und werden dann bei der Ticketkontrolle digital vorgezeigt. Nutzer*innen können sich auch digital im Zug anmelden und

ersparen sich sowie dem Zugpersonal eine persönliche Ansprache zwecks Ticket-Kontrolle. Gekauft werden kann zudem für konkret bekannte andere Personen.

Auf den Rechner oder das Smartphone sendet das System vor und während einer Fahrt in Echtzeit Informationen über voraussichtliche Verspätungen oder andere Änderungen beim Fahrtablauf. Weiterhin können Nutzer*innen über bahn.de ihre als Vielfahrer angesparten Bonus-Punkte verwalten und gegen allerlei Prämien eintauschen, so auch gegen Freifahrten. Erfreulich gut läuft inzwischen auch die digitale Meldung von Verspätungen während einer Fahrt zur Nutzung von Fahrgastrechten.

Noch zwei Wünsche an bahn.de

Am Anfang gab es Holprigkeiten. Nach entsprechenden Hinweisen von Nutzer*innen, auch unserer Redaktion, wurden diese inzwischen abgestellt. So können für eine erlittene Verspätung Reisende die ihnen zustehenden finanziellen Entschädigungen wahlweise als Überweisung aufs eigene Bankkonto oder als Coupon zur Verrechnung mit späteren Reisen bekommen. Auch die digitale Übersendung mehrerer Dokumente zur Belegung der Ansprüche klappt jetzt tadellos. Mit der Abarbeitung solcher Meldungen durch die zuständige DB-Stelle ist unsere Redaktion rundum zufrieden. Persönlich sind uns über zehn Jahre hinweg nie Bearbeitungen aufgefallen, mit denen wir nicht einverstanden waren.

Zwei Verbesserungswünsche an den DB-Service bleiben derzeit noch ohne Resonanz. Das eine ist ►

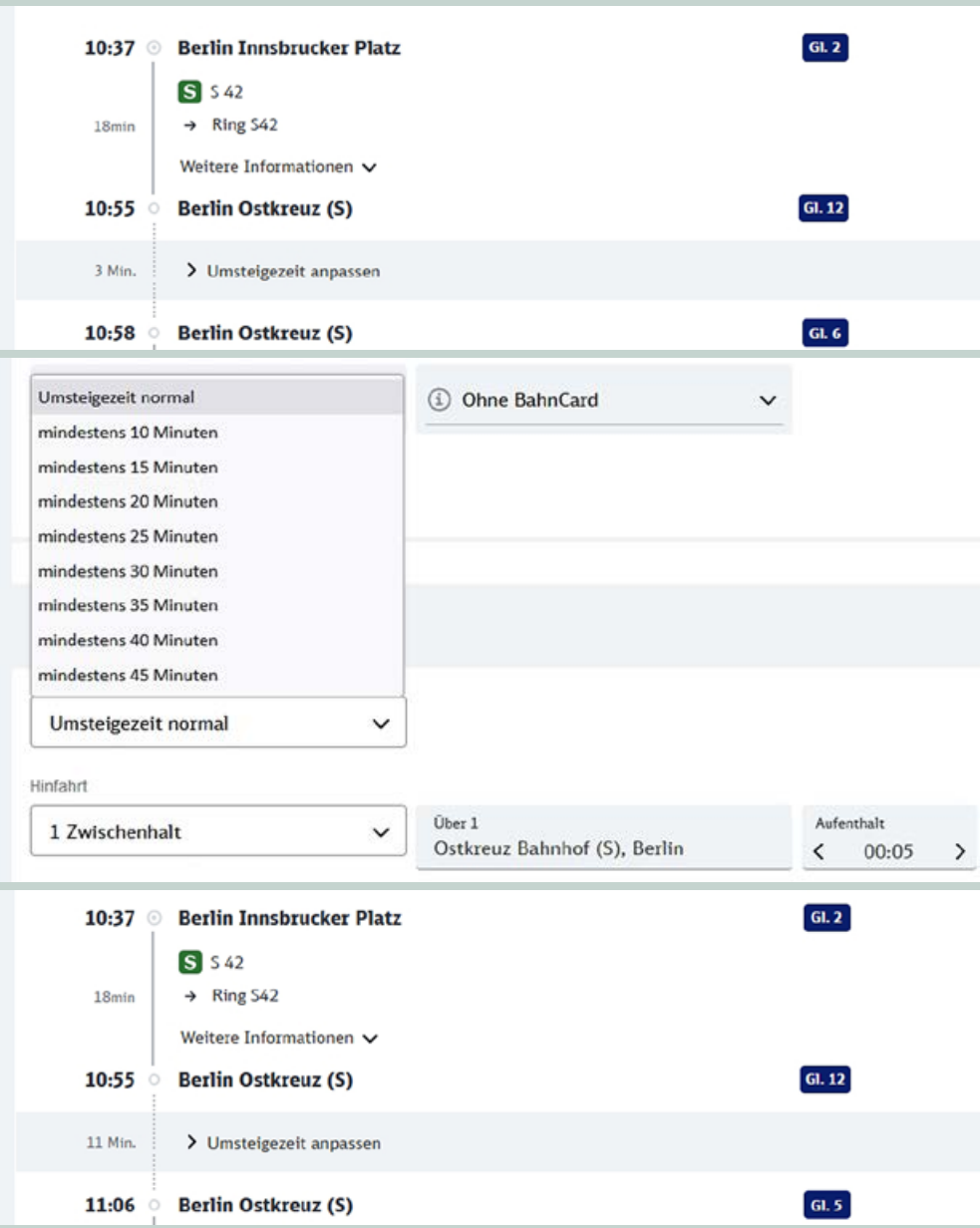
die Anerkennung ALLER Vorzugskarten, die Reisende besitzen. In einer Liste von 13 möglichen Vorteilskarten aus Deutschland, der Schweiz, der Niederlande und Österreich kann man derzeit nur EINE dieser Karten für die Berechnung der Ticketpreise ansetzen. Was aber ist, wenn jemand gleichzeitig eine BahnCard besitzt, eine der verschiedenen österreichischen VorteilsCards, und dazu vielleicht noch ein Schweizer Generalabonnement und einen Rabatt-Titel für die Niederlande? Österreichs ÖBB erlaubt bei der digitalen Preisberechnung auf ihrer eigenen Plattform das Eingeben einer deutschen BahnCard UND einer österreichischen VorzugsCard. Das kann doch also nicht so schwierig sein?

Noch wenig hilfreich ist „DB Smile“, der „virtuelle Assistent der Deutschen Bahn“. Wir stellten diesem Chatbot unterschiedlich formulierte Fragen zum DB Navigator und bekamen immer nur Antworten wie: „Bitte entschuldigen Sie, ich habe Sie nicht verstanden.“ Oder: „Fragen Sie mich gern auch nach „Wie werden die Daten bei der Buchung auf bahn.de verschlüsselt?“ Hmm, wollen wir aber nicht. Wir hätten lieber gehört, wie die Kritik mancher Datenschützer konterkariert wird, die 2022 dem DB Navigator vorwarfen, mehr als nötig Daten zu sammeln und weiterzugeben.

Andere Kritikpunkte brachten jüngst Nutzer*innen auf der Chat-Plattform play.google.com vor. ►

Zweiter Mangel derzeit bei der ansonsten, wir wiederholen es gerne, tadellosen bahn.de-Plattform: Die Einstellung der Mindest-Umsteige-Zeit von einem Transportmittel zum anderen ist zu unflexibel. Unsere Screenshots zeigen es an einem Beispiel klar. Eine einfache Verbindung innerhalb Berlins weist nur drei Minuten Zeit auf für das Umsteigen von einer S-Bahn-Linie zur anderen. Das kann zu wenig Zeit sein, wenn es am Bahnhof drangvoll vor Reisen ist.

Wir hätten gerne fünf Minuten Zeit. Doch explizit einstellen können wir nur Umsteigezeiten ab mindestens 10 Minuten. Wir versuchen also, händisch die Umsteige-Station für einen Zwischenhalt einzutragen und für diesen Halt fünf Minuten anzugeben. Haben wir dadurch den Algorithmus der DB-Plattform überlistet? Leider nein. Das System zeigt dann eine Verbindung mit elf Minuten Zwischenhalt an, obwohl es auch eine Verbindung mit sechs Minuten Zwischenpause gegeben hätte. Auch hier bitten wir weiterhin um Nachbesserung.



So monierte Nicole Nix am 6. Februar 2023, dass der „Kauf eines Tickets über die App, derzeit‘ oder grundsätzlich ‚aus technischen Gründen‘ nicht möglich“ sei. Bislang sei das immer problemlos gegangen. Jetzt zeige die App auch „teilweise geänderte Fahrpläne“ nicht an, damit verliere die App an Bedeutung. Und Dominique schrieb am 16. Februar 2023: Eigentlich sei der DB Navigator „ne gute App“, aber derzeit würden ausgefallene Züge, Schienenersatzverkehr, Verspätungen nicht mehr angezeigt: „Echt enttäuschend!“

Die DB sollte solchen Hinweise nachgehen, vielleicht sind sie ja mehr als nur die Probleme Einzelner. Umso mehr, als die DB nebenbei folgende Änderung ankündigte: „Ab Mai 2023 können telefonisch über die Servicenummer der DB 030 2970 keine DB Fernverkehrs-Angebote mehr gebucht werden. Bitte buchen Sie ab diesem Zeitpunkt Ihre DB Fernverkehrs-Tickets digital auf bahn.de und über die App DB Navigator oder in den DB Reisezentren und DB Agenturen.“ Dann sollte bis zum Mai 2023 eine tadellose Funktion des Navigators gesichert sein.

Problematische BahnBonus-App

Nicht zufrieden ist unsere Redaktion mit einer Zwangsbeglückung. Am 13. Juni 2022 stellte die Deutsche Bahn ihr Vielfahrer-Programm BahnComfort auf eine BahnBonus App um. Beim Kauf von Fahrkarten oder einer BahnCard für vergünstigte Ticketkäufe sammeln DB-Reisende nicht nur Bahn-Bo-

nus-Punkte, sondern auch BahnComfort-Statuspunkte. Je nach Umsatz erreichen Reisende den Silber-, Gold- oder Platin-Status. Wer einmal Platin-Reisende(r) war, kann nur noch auf den Silber-Status zurückfallen, ansonsten gibt es eine jährliche Aktualisierung je nach getätigten Umsätzen.

Für die angesammelten Comfort-Punkte gibt es Freigetränke im ICE- oder IC-Speisewagen, freien Zugang zur DB-Lounge auf großen DB-Bahnhöfen mit kostenlosen Getränken und andere Annehmlichkeiten wie 30 Freiminuten Call a Bike. Doch die Sache hat einen Haken. Das erfuhr unsere Redaktion, als ein Redakteur sich die BahnBonus App auf sein Smartphone laden wollte. Die App funktioniert nur ab Android 9.0 und iOS 14.0. Das konnte das Telefon unseres Redakteurs nicht vorweisen. Sollten ihm deshalb zwölf Freigetränke für 2022 und weitere Prämien einfach so verfallen?

Wir erklärten unsere Not dem „app-support“ der Deutschen Bahn. Die Antwort war: „Es ist für den Dezember ein Update der BahnBonus-App vorgesehen, um eine Kompatibilität mit Android 8 zu gewährleisten. Bis dahin wenden Sie sich bitte für alternative Möglichkeiten zur Nutzung Ihrer Statusvorteile direkt an den Status-Service. Diesen erreichen Sie unter der Servicehotline 030 586020900, oder Sie schicken eine E-Mail an status-service@bahn.de.“

Na super. Unser Redaktionskollege hat ein Gerät mit Android 7.0, da hilft ihm der Downgrade auf Version 8.0 wenig. So schrieb er wie vorgeschlagen an den „Status-Service“: „Warum bieten Sie diese App nicht für ältere Versionen der Betriebsprogramme an? Warum bieten Sie nicht an, in Einzelfällen Papierausdrucke zu bekommen? Warum kann ich nicht diese aus dem Statusprogramm resultierenden Freigetränke auf mein Bahn Bonus-Account umbuchen, um auf diesem Umwege mir Papiergeutscheine zu senden zu lassen?“

Auf diese Fragen gab es zunächst keine Antwort. Doch halt! Unser Redakteur fand Ende Februar 2023 in seinem Briefkasten fünf Verzehr-Coupons zu je fünf Euro zur Einlösung in einem DB-Speise- und Bistrowagen sowie fünf Coupons für den Besuch einer DB-Bahnhofs-Lounge. Eine Reaktion auf die Anfrage – fabelhaft!

Wir würden uns aber dennoch freuen, wenn die DB-IT-Spezialisten das geschilderte Problem ge- ►

nerell angehen würden. Schließlich läuft der genannte DB Navigator ab einem Betriebssystem Android OS 6.0. Eine App für ein älteres Betriebssystem scheint also technisch kein Problem zu sein. Bedenkenswert scheinen auch die Argumente, die ein Albert P. aus Ulm am 28. Juni 2022 auf der Chat-Seite www.ice-treff.de/vortrag. Der Bahn-Nutzer verwies auf eine StatCounter-Angabe vom Mai 2022, der zufolge etwa 15 Prozent der Benutzer*innen von Android-Geräten in Deutschland eine mit der BahnBonus-App nicht kompatible Version des Betriebssystems hätten. Auch nehme er selber, so der DB-Kunde, den Anspruch der Deutschen Bahn auf Nachhaltigkeit ernst. Er könne sich ein neues Handy leisten, kaufe sich aber kein neues Gerät. Denn: „Jede paar Jahre ein neues generiert meiner Meinung nach zu viel E-Schrott.“

hfs

Ein schmackhaftes Chili con Carne, ein Kaltgetränk nach Wahl – Vielfahrer können bei der DB Vergünstigungen ergattern.



Foto: Hermann Schmidtdorf

Und sie bewegt sich doch!

Nach umfangreichen Versuchen mit verschiedenen sogenannten Emulator-Programmen gelang es unserer Redaktion, die Bahn-Bonus-App auch auf einem Laptop oder Notebook zum Laufen zu bringen! Es funktioniert mit der kostenlosen Software BlueStacks 5, Download unter: <https://www.bluestacks.com/de/blog/bluestacks-exclusives/bluestacks5-how-to-download-windows-de.html> Über einen dort installierten „Multi Instance-Manager“ kann man das Programm auf die Simulation von Android 9 puschen. Dann aus dem google play-Shop kostenlos die Bahn Bonus-App herunterladen – und mit dem Notebook ganz wie mit einem Smartphone seine Vergünstigungen genießen. Systemvoraussetzung: Windows 10/11.

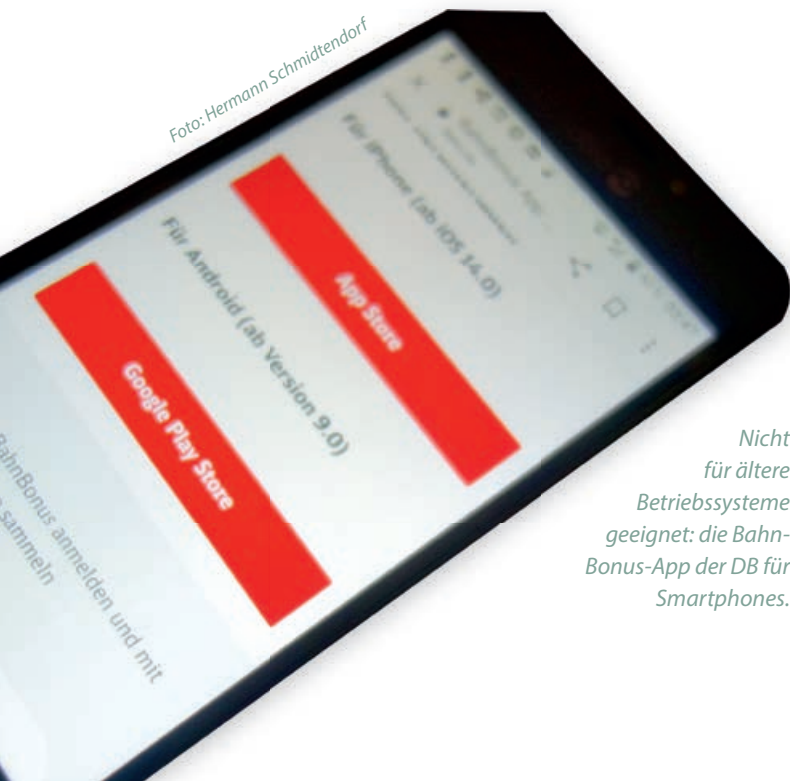


Foto: Hermann Schmidtdorf

Nicht für ältere Betriebssysteme geeignet: die Bahn-Bonus-App der DB für Smartphones.

SBB:

LEISTUNGSFÄHIG, MENSCHLICH, EMPATHISCH

Präzise wie ein Schweizer Uhrwerk – das ist eines der Markenzeichen der Eidgenoss*innen. Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB erhoben die Redensart zum Patent. 1944 entwarf der Schweizer Ingenieur, Gestalter und SBB-Mitarbeiter Hans Hilfer „die“ SBB- Bahnhofsuhr. Das ist eine Design-Ikone, befand die SBB - ein „wertvolles Identitätsmerkmal“, ein Symbol für Innovation und Zuverlässigkeit und ein „tagtägliches Leistungsversprechen gegenüber unseren Kunden“. Prompt ließ sich die SBB ihre Uhr als Markenzeichen schützen – mit dem „markanten roten Sekundenzeiger in Form einer Signalkelle“, dem sogenannten „Kellenzifferblatt“, und dem einzigartigen kurzen Stopp des Sekundenzeigers jeweils zur vollen Minute.

Die Schweizer Bahnhofsuhr, ein geschütztes Markenzeichen der SBB.

In der Schweiz leben verschiedene Bevölkerungsgruppen friedlich miteinander. Die Landessprachen sind gleichberechtigt Deutsch, Französisch und Italienisch. Entsprechend sind auch die Staatsbahnen multilingual. Je nach Landesteil sind es die **Schweizerische Bundesbahnen SBB**, die **Chemins de fer fédéraux suisses CFF** oder die **Ferrovie federali svizzere FFS**. Bei so viel Unterschiedlichkeit bemühen sich die Bundesbahnen um so mehr um ein einheitliches Bild nach aussen.

Egal, ob auf den Bahnhofstationen, in den Zügen, in Publikationen, Filmen oder Anzeigen – die SBB ist ein Erlebnis aus einem Guss, ein Gesamtkunstwerk, mit den Worten der SBB „ein funktionierendes Gesamtsystem“.

Foto: Hermann Schmidtendorf

Leistung und Menschlichkeit als Markenkern: „Gut aufgehoben. Gut ankommen.“

Wie umfassend die SBB an ihrem Markenbild feilt, wird erst beim Studium der entsprechenden Richtlinien offenbar. Ja doch. Wer einen SBB-Bahnhof besucht oder Medienveröffentlichungen sieht, hat schon den Eindruck: Das passt. Doch dahinter steckt ein penibles Konzept, eine tägliche Richtschnur. Für die SBB ►

Foto: Hermann Schmidtendorf



Das Markenlogo – ein „Schweizer Kreuz“ mit symbolischen Richtungs-pfeilen – und die Firmenkürzel in drei Sprachen zieren die SBB-roten Kopfpolster in SBB-Zügen, hier in einem Giruno.

ist klar: Sie ist eine der beliebtesten und bekanntesten Marken der Schweiz. Sie rufe bei vielen geradezu „magische Gefühle und Erwartungen“ hervor. Das sei „eine riesige Chance und Verantwortung zugleich“. Eine „starke Marke SBB“ schaffe „Werte und Vertrauen“, reduziere Risiken, ermögliche Chancen für neue Geschäfte und erschwere zugleich „Markteintritte von Konkurrenten“.

Wie will die SBB diese Ziele erreichen? „Wir bringen Millionen Menschen mit Menschen und Menschen mit Gütern zusammen“, heisst es in den Marken-Richtlinien des Unternehmens. „Wir verbinden Menschen und Orte, ländliche Regionen mit Städten – Tag für Tag und Nacht für Nacht.“ Das ist zunächst einmal eine Tatsache. Doch die SBB leitet daraus eine Reihe von Schlussfolgerungen ab.

Schlussfolgerung 1: Alle Dienstleistungen dienen den Menschen. Deshalb müsse die SBB auch in ihrem Aussenbild „menschlich und empathisch“ daherkommen. Schliesslich Sorge die SBB mit ihren Mobilitätsangeboten „für echte Lebensqualität“ und Freiheit. Damit stehe die Marke SBB „für eine sinnstiftende und verbindende Tätigkeit“.

Schlussfolgerung 2: Die Reisenden wollen sich in den Zügen sicher fühlen. Sie wünschen Komfort und einen reibungslosen, leistungsfähigen, pünkt-

lichen Ablauf des Bahnverkehrs. Dazu gehört auch der die Umwelt schonende, klimafreundliche Umgang mit der Natur. SBB solle somit eine „Marke des Vertrauens“ sein, „der man auch mal einen kleinen Fehler verzeiht.“

Ein guter Ruf muss beständig gepflegt werden. Deshalb hat die SBB einen detaillierten Katalog von Anforderungen und Dokumenten aufgestellt, die interessierte Dritte er- und ausfüllen müssen, bevor sie sich als Partner der SBB darstellen dürfen oder auch per Lizenzvertrag die Namen- und Bildmarke der SBB anderweitig nutzen. Das geschehe aus, so die SBB, „rechtlichen und reputationstechnischen Gründen“.

„Der Mensch ist im Fokus oder zumindest spürbar“

Mit diesen Worten leitet die SBB einen ausführlichen Forderungs-Katalog ein, der für alle vom Unternehmen veröffentlichten Fotos und Filme verpflichtend ist. Gerade bei den Fotos bleibt nichts dem Zufall überlassen: „Licht und Farben sind natürlich und warm. Idealerweise bewegt sich die Kamera auf Augenhöhe, und das Bild hat einen klaren Fokus. Überraschende Perspektiven und Einstellungen zugunsten der Emotionalität sind erwünscht. Die Konzentration liegt immer auf der Bildaussage. Wir verzichten auf unnötige gestalterische Spielereien, die dieser nicht dienen.“

Interessant ist auch die thematische Fokussierung. Für die SBB werbende Fotos sollen ein „reales Bild der aktuellen Bevölkerung in der Schweiz wiedergeben. Sie zeigt Frauen und Männer verschiedenen Alters und verschiedener Herkunft. Auch sollen Themen wie sexuelle Ausrichtung, sozialer Status oder auch Menschen mit Einschränkung ausgewogen zum Tragen kommen.“ So werden denn auch schon mal eine Rollstuhl fahrende Frau oder ein sich umarmendes Männerpaar auf ein SBB-Plakat gehoben. Immer weisen die Fotos „einheitliche natürliche Farbigkeit (SBB-Farben erahnbar)“ auf und sind „nicht bunt (unnatürliche Übersättigung vermeiden)“.

34 000 Mitarbeitende hat derzeit die SBB. Sie alle sollen sich täglich mit Leidenschaft mühen, damit diese Aussage des Unternehmens Realität bleibt: „Die SBB gehört bezüglich Kundenzufriedenheit zu den Top-Unternehmen.“

hfs

BSN und NEE:

AUCH BAHN-VERBÄNDE SUCHEN DIE RUNDERNEUERUNG

Den Anfang machte der **BUNDESVERBAND SCHIENENNAHVERKEHR (BSN)**. Das ist der Dachverband aller 27 Aufgabenträger, die auf der Grundlage der jeweiligen Gesetze der deutschen Bundesländer für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) den **Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)** organisieren und Verkehrsleistungen bestellen. Der Sitz ist in Berlin. In den Bundesländern firmieren die Institutionen beispielsweise als Verkehrsverbund, Zweckverband oder Nahverkehrsgesellschaft.

Bis Juni 2021 firmierte dieser Bundesverband der SPNV-Bestellerorganisationen als **Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.**, kurz: **BAG SPNV**. Das war ein ziemlich sperriger Name. So war es verständlich, dass sich diese wichtige Organisation einen besser zu merkenden, kürzeren Namen gab. Bei der Gelegenheit wurden auch ein neues mehrfarbiges, schwungvolles Logo und ein neuer dynamischer Webauftritt kreiert.

Interessant: Zunächst meinte der Bundesverband, jetzt ohne eine **Abkürzung seines Namens** auskommen zu können. Doch die Fachmedien sahen das anders. Munter erfanden mehrere Fach-

SELBSTDARSTELLUNG DES BSN

„Wir vertreten die Interessen all unserer Mitglieder auf Bundesebene. Wir stärken das nachhaltige Bahnsystem und setzen alle Räder im SchienenNahverkehr in Bewegung, um die Verkehrswende zu realisieren. Mit der Vielfalt an kleinen, mittleren und großen Aufgabenträgern mit sowohl ländlichen als auch großstädtischen Merkmalen können wir unsere Expertise aus den unterschiedlichsten Perspektiven entwickeln und so die Mobilität im Nahverkehr auf der Schiene von Morgen optimal mitgestalten.“



SELBSTDARSTELLUNG DES NEE

„DIE GÜTERBAHNEN wickeln knapp 60 Prozent des Schienengüterverkehrs in Deutschland ab. 2021 wurde eine Rekord-Verkehrsleistung von 139 Milliarden Tonnenkilometern auf der Schiene transportiert. Wir wollen, dass es mehr werden: DIE GÜTERBAHNEN sind ein Zusammenschluss von fast 100 Mitgliedern, zu denen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Unternehmen aus deren Umfeld gehören. Fairer Wettbewerb auf der Schiene und das Erreichen von mindestens 25 Prozent Marktanteil der Schiene bis 2030 sind unsere Hauptanliegen.“

medien für denselben Verband unterschiedliche eigene Abkürzungen und debattierten auch noch öffentlich ihre Buchstabenwahl. Das machte natürlich keinen Sinn – also gab sich der BSN einen Ruck und eben diese, nun selbst gewählte Abkürzung.

Anfang 2023 zog das **NEE – Netzwerk der Gütereisenbahnen e.V.** nach. Dieser Dachverband privater Schienengüterunternehmen gab sich jetzt kess zusätzlich die Marke „Die Güterbahnen“. Getreu dem Mantra des in unserer Einleitung zitierten Markenforschers wurde die Neuerung nicht breit kommuniziert. Sie soll offenbar schnellstmöglich „ent-neuheitet“ werden, ganz nebenbei ins Bewusstsein rieseln. Natürlich wissen die NEE-Akteure, dass sie nicht alle Unternehmen der Branche vertreten, vor allem nicht die staatliche **DB Cargo**. Doch diese hatte sich zuvor auch sehr selbstbewusst einen Markenslogan mit



impliziertem Führungsanspruch gegeben, nämlich „**WirSindGüter**“. Wie schön! Alle Player des Sektors brennen für ihr Geschäft, Transporte von der Straße auf die Schiene zu holen. *hfs*

THE RISE OF IoT & BIG DATA IN RAIL

BY ROTAIA MEDIA

Supported by:



175 Jahre Siemens: MOBILITÄT VON BERLIN IN DIE WELT



Foto: Hermann Schmidtendorf

Am Anfang stand Berlin – und das preußische Militär. Der Offizier Werner von Siemens (1816 – 1892), Sohn einer Gutspächterfamilie aus der Nähe von Hannover, hatte eine naturwissenschaftliche Ausbildung an der Artillerie- und Ingenieurschule absolviert und diente ab 1842 in der Artilleriewerkstatt in Berlin. Doch sein Interesse galt der Entwicklung und praktischen Realisierung eigener Erfindungen. Dabei sollte er derart erfolgreich sein, dass ihn 1888 der deutsche Kaiser Friedrich Wilhelm III. in den erblichen Adelsstand erhob.

Sein erstes Patent erwarb Werner von Siemens für ein Verfahren zur Vergoldung von Silberelementen. Sein Bruder Wilhelm (William) siedelte sich in Großbritannien an und konnte dort das Patent gewinnbringend verkaufen. Das spornte Werner von Siemens dazu an, ab 1846 einen neuen Zeigertelegraphen zu konstruieren, bei dem zwei miteinander kommunizierende Geräte elektrisch synchronisiert waren. In dem Feinmechaniker Johann Georg Halske fand von Siemens einen kongenialen Mitstreiter, der in der Lage war, die Entwicklungen des Erfinders real zu bauen. Am 1. Oktober 1847 gründeten die beiden mit dem Darlehen eines Siemens-Vetters in einem Hinterhaus in der Berliner Schöneberger Straße 19 ihre erste eigene Werkstatt. Heute würde man sagen, ein kleines Start-Up.

Um eine Kollision mit dem Status von Siemens als Armeemoffizier zu vermeiden, firmierte das Unternehmen zunächst als „Werkstatt Halske“. Später wurde daraus bis zum Ausscheiden Halskes das Unternehmen Siemens & Halske. Schnell kam der kommerzielle Erfolg. Die zuständige Telegrafienkommission der preußischen Armee entschied, zwischen Berlin und Frankfurt unterirdisch eine Nachrichtenverbindung zu verlegen. Zum Zuge kamen Zeigertelegraphen nach dem Patent von Siemens sowie Kabelleitungen, die nach einem von Siemens entwickelten Verfahren isoliert waren.

Die folgenden Jahre waren von großen Umsätzen bei der Verlegung von Telegrafienlinien in aller

Welt geprägt. Der Siemens-Bruder Carl gründete in St. Petersburg eine russische Dependence von Siemens & Halske, deren Umsätze sprunghaft stiegen. Doch Werner von Siemens hatte schon wieder eine neue bahnbrechende Erfindung in petto: eine Dynamomaschine auf der Grundlage des dynamoelektrischen Prinzips. Damit ließ sich elektrische Energie produzieren.

Dynamo und Grubenlok

1866 erfand Siemens den selbsterregten Gleichstromgenerator, der in großem Maßstab wirtschaftlich Strom erzeugte. Siemens experimentierte auch mit Wechselstrom. Er war überzeugt, dass Elektrizität die Welt verändern würde. Mittels Kabel kann die neue Energieform vom Ort der Erzeugung an jeden Ort gebracht werden, an dem sie benötigt wird. Nun galt es, die Welt von der Universalität der neuen Methode zu überzeugen.

Als erste Demonstration der neuen Möglichkeiten ließ von Siemens Gebäude und Straßen beleuchten. Eine große Schau-Vorführung organisierte der Erfinder am 1. März 1879 in der Siemens-Villa in Charlottenburg. Von Siemens lud etwa 250 Gäste zu einem großen Ball, bei dem seine Villa als erstes Privathaus Deutschlands elektrisch illuminiert wurde.

Und Siemens dachte weiter: Elektrizität ist der Schlüssel zu moderner Mobilität! Nur wenige Wochen nach der Beleuchtung seiner Villa präsentierte der Erfinder auf der Berliner Gewerbeausstellung ►

eine elektrisch betriebene kleine Grubenlokomotive. Große Aufmerksamkeit war ihm sicher, war doch bis dahin in Bergwerken unter Tage und im oberirdischen Personen- und Lastenverkehr nur die Zugkraft von Pferden im Einsatz.

Die heute ikonisch wirkende Zeichnung der ersten Siemens-Grubenlok, Referenz-Bebildung aller Siemens-Geschichten, zierte 2019 eine Mehrsystem-Vectron-Lokomotive des Verleihunternehmens MRCE. Die Aufschrift auf der Lokomotive: e-mobility 140 years made by Siemens Mobility. Zwischen dem primitiven zweiachsigen, schmalspurigen Grubengefährte und der führenden europäischen, normalspurigen Elektrolok mit Zulassung in 20 Ländern liegt eine beträchtliche Zeit. Doch das Bindeglied ist die Zielstrebigkeit des visionären Entwicklers Werner von Siemens und seiner Nachfolger, die auch in schwierigen Zeiten hartnäckig an dem Ziel festhielten, mit technischen Lösungen die Lebensumstände zu verbessern.

Die erste elektrische Straßenbahn der Welt...

Berlin während des Kaiserreichs. Die Jahre der industriellen Revolution veränderten die Stadt. Immer mehr Menschen kamen in die aufstrebende deutsche Metropole. Pferdekarren und Pferdebahnen prägten das Berliner Landschaftsbild. Neue Lösungen wurden dringend benötigt, um das Chaos des städtischen Personenverkehrs zu organisieren. Immer mehr Menschen mussten transportiert werden, vor allem in Ost-West-Richtung von der Innenstadt in das aufstrebende Industrie- und Wohngebiet Charlottenburg. Als Lösung schlug Siemens ein Transportmittel vor, das unabhängig von der Straße funktioniert – eine S-Bahn.

Von Siemens stellte sie sich als eine Hochbahn auf Säulen vor. Doch der Ort, an dem er 1880 den ersten Plan einer elektrischen Hochbahn den Behörden vorlegte, war unglücklich. Die in der Friedrichstraße lebende wohlhabende Gesellschaft protestierte ►

Werner von Siemens

Foto: Archiv Siemens



entschieden dagegen, dass ein beliebiges Publikum ihr von so einem Zug aus in das Wohnzimmer schauen könnte! Außerdem sei das eher ein Waggon auf Stelzen denn eine Eisenbahn, also eine geschmacklose Erfindung. Und was wäre, wenn Schmieröl vom Wagen auf die Hüte der würdevollen Bewohner tropfte...? So schien das Thema eines künftigen zusätzlichen Massentransportmittels noch offen zu sein.

Dritte Schiene und Oberleitung

Doch von Siemens dachte schnell um. 1881 wurde in Groß-Lichterfelde bei Berlin der Bau der **Königlich Preußischen Hauptkadettenanstalt** (HKA) abgeschlossen. Übrig blieb ein 2,5 Kilometer langes normalspuriges Gleis vom Ortsbahnhof Lichterfelde zu der Armeeschule. Die Strecke hatte dem Transport von Baumaterialien zur Schule gedient und war jetzt überflüssig. So überließ der Eigentümer von Siemens die Strecke, um seine moderne Stadtbahn zu erproben – wenn auch unter neuen Verhältnissen. „Ich habe meine Hochbahn auf die Erde gebracht!“ notierte damals der Erfinder. Von Siemens baute eine ehemalige Pferdedroschken-Karosse so um, dass der Wagenkasten nunmehr einen eigenen Antrieb besaß. Die Energie für die Fortbewegung gab elektrischer Strom, zugeführt durch eine dritte Schiene am Boden. Die Bahnstrecke wurde auf Meterspur umgebaut. Die ersten Vorführungen gerieten äußerst eindrucksvoll: Die erste elektrische Straßenbahn der Welt war Wirklichkeit.

Aber es gab noch einige technische Änderungen vorzunehmen. Die Stromabnahme von der dritten Schiene am Boden war riskant. Die Armee veranstaltete in der Gegend oft Paraden. Pferde – nicht nur Militär-

pferde – könnten einen Stromschlag erleiden, wenn sie die stromführende Schiene einer Straßenbahn berühren. Auch für Menschen war es zu gefährlich, auf ebener Erde auf eine solche Stromschiene zu treten.

Die Lösung fand der Siemens-Ingenieur Walter Reichel (1867-1937). Der Strom müsse den Wagen aus einer über ihnen hängenden Kabelleitung zugeführt werden. Dazu solle ein Metallbügel vom Wagen an die Oberleitung reichen und so den Strom ableiten. Für dieses innovative Prinzip entstand der Begriff „Reichel'scher Bügel“. Nachdem somit das Prinzip klar war und funktionierte, wurde es in den Folgejahren verfeinert und wurde später auch für die die Energiespeisung von großen Elektrolokomotiven verwendet. Nur bei S- und U-Bahnen wurde später weiterhin noch Strom aus einer dritten Bodenschiene bezogen. Denn das sind Systeme auf separaten, für Publikum unzugänglichen Bahntrassen.

Die elektrische Straßenbahn wurde der nächste Exportschlager der von Siemens'schen Fabriken. 1881 fuhr die erste elektrische Stadtbahn in Paris, 1883 in Wien, elektrische Straßenbahnen gab es bald auch in Russland, China oder Brasilien. Zwischen 1896 und 1902 wurde das gesamte Nahverkehrsnetz Berlins auf elektrische Straßenbahnen umgestellt. Nebenbei konstruierte von Siemens 1882 für Berlin auch den ersten per Oberleitung betriebenen Trolleybus der Welt.

Aber auch so war der dichte Verkehr in Berlin nicht zu bewältigen. Im Januar 1863 war in der britischen Hauptstadt London die welterste Untergrund-Bahn gebaut worden, die U-Bahn, wegen der Führung durch enge Röhren auch „Tube“ genannt. Wäre das nicht auch etwas für Berlin? Nein, hörte von Siemens schnell. Unter der Erde werde gerade eine Kanalisation verlegt. Da könne eine Eisenbahn, in Tunneln geführt und im Bergbauverfahren tief in den Boden gebohrt, zu Kollisionen führen. Außerdem habe Berlin einen hohen Grundwasserspiegel. So übertrug von Siemens sein in Berlin abgelehntes Projekt 1896 auf einen U-Bahn-Bau in Budapest. Es wurde die erste reguläre U-Bahn auf dem europäischen Kontinent.

Aber Berlins Verkehrsprobleme warteten immer noch darauf, gelöst zu werden. Am Ende gewann ►

Modell einer ersten Siemens-Straßenbahn mit dem Reichel'schen Bügel.



Foto: Hermann Schmidtendorf

Siemens 1902 mit einem billigeren Vorschlag, eine U-Bahn zu bauen. Eigentlich war es eine oberirdische Eisenbahn, bei der nur bestimmte Abschnitte direkt unter der Erde lagen. Für diese Abschnitte gewann Werner von Siemens die Entscheidungsträger durch einen neuen Begriff. Er sprach jetzt von einer „Unterpfasterbahn“. Eigentlich sei es ja eine Hochbahn mit nur einigen Sektoren, die direkt unter der Straßenoberfläche in offener Bauweise entstehen könnten.

Die Züge wurden mit 750 Volt Gleichstrom angetrieben, der von einer stromführenden dritten Schiene geliefert wurde. Diesmal nahm von Siemens die früher empfangenen Signale ernst. Eine unästhetische Bahn? Nein! Am Bau der Bahnhöfe und auch bei der Verzierung der Tragsäulen waren namhafte Architekten beteiligt. Die oberirdische Eisenbahnlinie führte durch die Viertel der nicht rebellischen, weniger vermögenden Stadtbewohner und außerdem in der Straßenmitte, nicht auf dem Gehweg. Die Berliner*innen waren begeistert.

Immer mehr Berliner Bezirke – damals noch kreisfreie Städte – setzten den Anschluss an die U-Bahn

durch. Die erste Linie führte vom Bahnhof Strahlauer Tor zum Potsdamer Platz. Sie wurde später vom Strahlauer Tor über die wunderschöne, 124 Meter lange Oberbaumbrücke bis zum Bahnhof Warschauer Straße verlängert. Bereits im ersten Jahr ihres Bestehens beförderte die Bahn 30 Millionen Fahrgäste. Mit dem Bau neuer Wohngebiete in Berlin wurde ►



Berliner Hochbahn 1902.

Foto: Archiv Siemens & Halske

Turning data into action

Führende Produktsuite für die Digitalisierung von Bahnprozessen

www.zedas.com

Preisträger Deutscher Mobilitätspreis

alljo 2020



Foto: Hermann Schmidtendorf

Eine Vectron-Lokomotive mit dem Abbild der weltweiten Elektroloks von Siemens.

das Netz erweitert, bis 1913 war das Streckennetz bereits auf eine Länge von 37,8 km ausgebaut, davon 27 km unterirdisch. Beeindruckend war beispielsweise der Bahnhof Wittenbergplatz mit seiner klassizistischen Eingangshalle.

1920 wurde die Stadt Groß-Berlin durch Eingemeindung benachbarter Städte und Landkreise gegründet. Nun baute die Berliner Regierung, der Senat, die U-Bahn-Linien bereits in Eigenregie. Bis 1930 wurden zwei Nord-Süd-Linien eingerichtet. Diese Linien basieren vollständig auf Tunneln, die im Vergleich zu den bisherigen Hochlinien ein vergrößertes Profil haben. Dadurch entsteht die noch heute bestehende Teilung der Berliner U-Bahn in das sogenannte kleine und große Profil. In beiden Fällen ist die Spurweite das Standardbahnmaß von 1435 mm.

Die Londoner U-Bahn war für Werner von Siemens Anlass für seine eigenen U-Bahn-Bauten gewesen. 2025 wird die Mobility-Sparte des heutigen Siemens-Konzerns dort eigene markante Akzente setzen. Die zentrale Piccadilly-Linie wird dann durch 94 weltneueste Züge made by Siemens bedient werden – der Kreis schließt sich. Dazu entsteht in Ost-Yorkshire als green field-Investition in Goole ein hochmoderner Fabrikationsstandort, der auch Hochgeschwindigkeitszüge herstellen können soll.

Nach dem 2. Weltkrieg verlegte der Siemens-Konzern seine Zentrale von Berlin nach München. Doch ein Standbein blieb immer in Berlin – und dieses wird derzeit massiv ausgebaut. Weiterhin gilt für Siemens Mobility: von Berlin in die Welt – und umgekehrt: keine Berliner Mobilität ohne Siemens.

Hermann Schmidtendorf



Foto: Transport for London

Ab 2025 werden solche hochmodernen Siemens-Züge die Londoner U-Bahn bereichern.

175 Jahre Siemens : „Der Wasserstoffzug – Symbol für Nachhaltigkeit“

Dr. Roland Busch (Physikstudium an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und der Universität Grenoble, Promotion 1993 an der Friedrich-Alexander-Universität) ist seit Februar 2021 CEO der Siemens AG mit Sitz in München. Er ist seit 1994 bei Siemens in verschiedenen führenden Positionen tätig. Der erste Wasserstoff-Zug von Siemens Mireo Plus H wird ab 2024 für die Deutsche Bahn im Rahmen des Verbundförderprojekts H2goesRail im regulären Fahrgastbetrieb eingesetzt werden. Es fragte rail & mobility-Chefredakteur Hermann Schmidtendorf.



Foto: Hermann Schmidtendorf



Foto: Hermann Schmidtendorf

? **rail & mobility:** Was ist das Besondere an dem Mireo Plus H-Wasserstoff-Triebzug?

Dr. Roland Busch: Der Wasserstoff-Zug ist für mich Symbol für die Nachhaltigkeit, für das nachhaltige Portfolio von Siemens, dafür, dass wir in der Lage sind, mit Technologie einen gesamten Mobilitätssektor grün zu machen, also grüne Mobilität darzustellen. Das ist das, was wir uns schuldig sind, aber auch unserer Umwelt und der Gesellschaft. Und Technologie ist die Lösung dafür. Der Mireo-Wasserstoffzug zeigt es einmal mehr ganz deutlich.

? Und die Propagierung dieses Zugs geht jetzt richtig los?

Das Ziel ist natürlich, das hoch zu skalieren. Das ist der erste Zug. Wir haben schon drei in der Pipeline, es kommen noch mehr. Entscheidend ist natürlich nicht nur der Wasserstoff-Zug, sondern das Betriebssystem Wasserstoff, also die Erzeugung, die Wandlung von grünem Strom zum Wasserstoff, den Transport und den Verbrauch hoch zu skalieren. Das ist der erste Schritt, und da werden noch viele weitere kommen.

Der Mireo Plus H: mit Wasserstoff zur Grünen Mobilität.

AUTONOMES FAHREN – AM BESTEN AUF DER SCHIENE

Was im Straßenverkehr noch mit großen Unsicherheiten behaftet ist, lässt sich auf der Schiene viel einfacher darstellen – und mit Erfolg. Niemand kann einem Zug von der Seite die Vorfahrt nehmen oder direkt vor ihm abrupt bremsen. Im Schienenverkehr gibt es daher bereits erste vollautomatisiert = autonom fahrende Züge.

Dem Englischen folgend spricht man dabei von Automatic Train Operation (ATO). Und weil Voraussetzung für eine solche Fahrweise das Vorhandensein eines sicheren Zugbeeinflussungssystems wie des europäischen ETCS ist, spricht man in Europa auch von „ATO over ETCS“. Zwischenstufen sind Fahrassistenzsysteme. Auch diese helfen beim Energie- und somit Geldsparen, wir berichten weiter hinten im Magazin.

Einen ersten „ATO over ETCS“-Betrieb begann das von der britischen Regierung finanzierte Thameslink Programm 2018 auf der neu errichteten Nord-Süd-Verbindung quer durch London. Durch den Einbau der von Siemens gelieferten Technik können in schnellem Tempo je Gleis und Richtung 24 Züge pro Stunde hintereinander verkehren – eine entscheidende Kapazitätsverbesserung für Londons öffentlichen Schienenverkehr. Siemens spricht von der „weltweit ersten kommerziellen ATO-Anwendung im Hauptstreckenverkehr mit ATCS“.

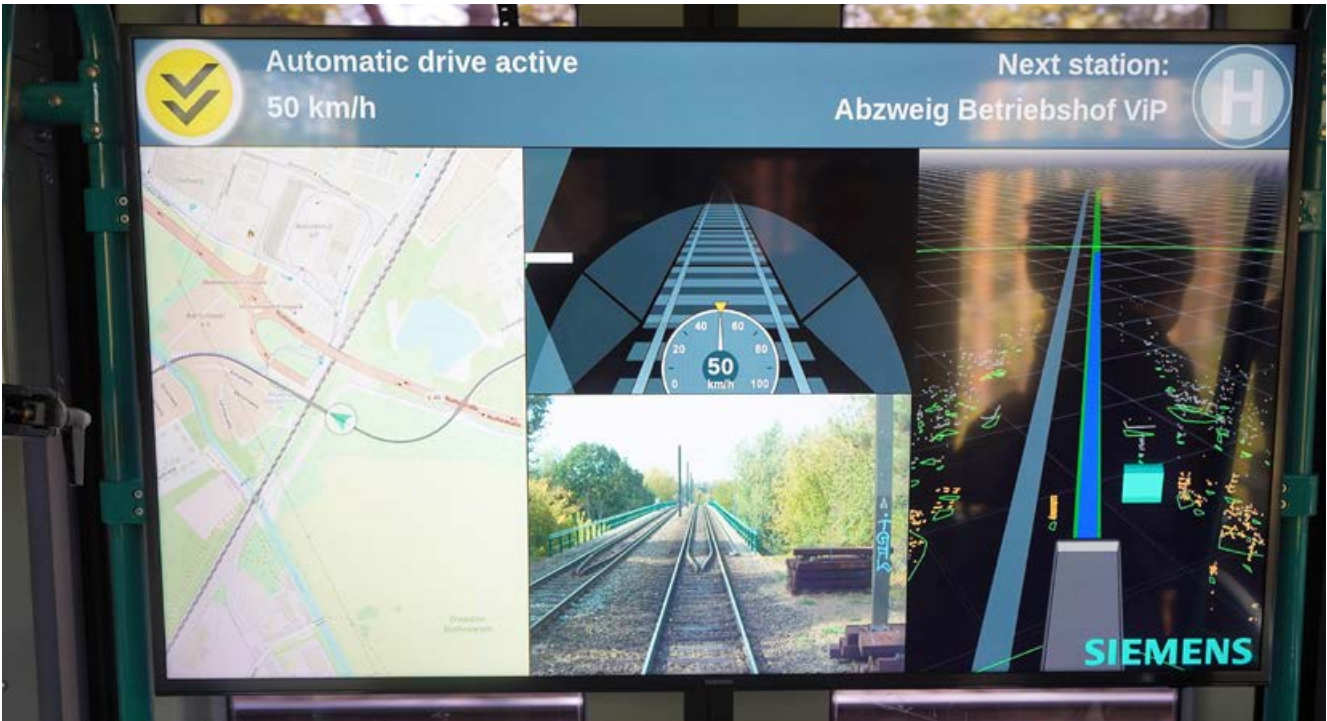
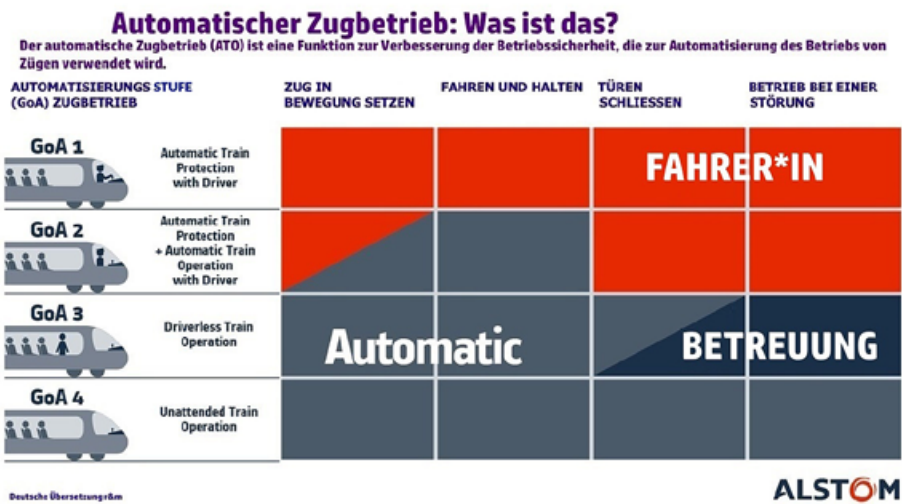
Allerdings ist das Londoner Projekt noch ziemlich weit entfernt von einem komplett automatisierten Fahren. Denn das müsste auch die Prozeduren an den Bahnsteigen und die Reaktion auf unvorhergesehene Ereignisse mit umfassen. Die Govia Thameslink Railway schilderte damals ihren ersten Probelauf: „Nachdem der Fahrer die Bahnsteige überprüft, die Türen geschlossen und dann wieder ATO ausgewählt hatte, fuhr der Zug mit seiner

Führerstandssignalisierung dann unter automatischer Steuerung durch Farringdon, City Thameslink und London Blackfriars. Es verließ schließlich das System bei seiner Ausfahrt aus London Blackfriars.“

GoA2: Automatisch fahren ja, Türen öffnen nein

Der Londoner Siemens-Zug fuhr also in der Stufe GoA2 – halbautomatischer Zugbetrieb mit Fahrer (semi-automatic train operation – STO). Auf Initiative der Stadt Hamburg, DB und Siemens Mobility gab es 2021 auch deutsche Vorführfahrten in derselben Automatisierungsstufe. Dabei wurden eine Bestandsstrecke und Bestandsfahrzeuge im Netz der DB in kürzester Zeit auf die neue Technologie ETCS Level 2 und ATO hochgerüstet.

Seit Mai 2018 laufen beim ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH Versuchsfahrten mit einer Siemens-Combino-Tram, begleitet von einem Sicherheitsfahrer, der nur bei Gefahr eingreift. Die Stra- ➤



Automatische Action in Echtzeit auf dem Combino-Tram-Monitor in Potsdam.

Foto: Siemens

ßenbahn wurde für die Erprobung einer autonomen Straßenbahn mit GPS, Rechnern und einer Vielzahl von Sensoren wie Kameras, Laser- (LiDAR) und Radar-Scannern bestückt. Die Route muss vom Fahrzeug zuvor gelernt werden. Die Teststrecke beträgt 13 Kilometer. Auf einem 800 Meter langen eingedeckten, eingezäunten Streckenstück fahren auch Busse.

ARTE = Automatisierter Regional-Triebzug mit ETCS

Seit Jahren beschäftigt sich auch ALSTOM mit der Automatisierung von Zügen. Im Raum Paris wurde früh eine Güterlok des Staatsunternehmens FRET SNCF ausgerüstet, um auf dem Werkshof und auf freier Strecke ohne Assistenz fahren zu können.

Aus der Leuchtturm-Region Stuttgart konnte Alstom 2021 einen Digitalisierungs-Auftrag ins Haus holen. Für die DB Regio AG sollen 215 Stuttgarter S-Bahnen mit ETCS und ATO ausgerüstet werden. Außerdem soll Alstom 118 Fahrzeuge der S-Bahn-Baureihe 423 der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg SFBW für den Regionalverkehr im Raum Stuttgart mit derselben Technik ausstatten.

Auch in Niedersachsen soll der Fahrbetrieb zunächst in der Stufe GoA2 laufen. Es bleibt also Per-

sonal an Bord des Zuges. Auf den Auswertungen der Praxiserprobungen können dann die Folgestufen aufbauen: GoA3 - begleiteter fahrerloser Zugbetrieb (driverless train operation – DTO), statt einer ständigen Kontrolle durch einen Fahrer gibt es nur noch einen versierten Zugbegleiter, und GoA4 – vollautomatischer fahrerloser Zugbetrieb (unattended train operation – UTO, manless train operation MTO): Nötige Eingriffe erledigt die Leitstelle.

Bei der Vorstellung des niedersächsischen ATO-Projekts von Alstom erklärte Michael Kellner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz: „Wir freuen uns hier extrem als Wirtschaftsministerium, dass wir autonomes Fahren auch im Bereich Schiene deutlich stärker thematisieren können. Das war bisher nicht der Schwerpunkt bei unseren großen Forschungsprogrammen. Autonomes Fahren betrifft bei uns immer normale Fahrzeuge.“

Deutschland wäre also schon weiter mit dieser Thematik, wenn auch Politik und Ministerien Züge anstatt Straßenfahrzeuge als „normale Fahrzeuge“ zur Automatisierung betrachten würden... Konklusion: Die autonome Zukunft ist schon da, doch andererseits geht sie jetzt erst richtig los! hfs



SCHWERPUNKT II Interview

Ein gestenreicher Vortrag – Müslüm Yakisan im Gespräch.

Autonomes Fahren: „Ein gigantischer Faktor für effektiveren Bahnverkehr“

? **rail & mobility:** ARTE – das ist ein Projekt, bei dem Sie in Niedersachsen das autonome Fahren eines Regionalzugs auf normalen Regionalverkehrsstrecken erproben wollen. Sie betonen: Das ist eine weltweite Neuheit. Es wurde schon ARTE mit Kunst und Medien verglichen. Erklären Sie bitte: Was ist der Gedanke dieses Projektes?

Müslüm Yakisan: Theoretisch haben wir das schon jahrelang ausgearbeitet, jetzt wollen wir demonstrieren, dass die Technologie reif ist und im Regionalverkehr, also einem offenen System, ein automatisches Fahren ermöglicht. Eine zusätzliche Besonderheit: Wir rüsten ein Bestandsfahrzeug so nach, dass der automatisierte Betrieb ohne streckenseitige ETCS-Ausrüstung erfolgen kann. Das tun wir gemeinsam mit unseren Partnern, dem Deutschen Zentrum für Luft und Raumfahrt (DLR), der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und der TU Berlin. Das Land Nie-

dersachsen und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz stellen Fördermittel zur Verfügung.

Wir schauen in diesem Projekt nicht nur auf das Fahrzeug. Wir als Alstom haben natürlich diesen Blickwinkel, insbesondere hinsichtlich der sicherheitsrelevanten Bereiche. Aber unsere Partner erweitern den Horizont nochmal, sodass wir uns noch stärker mit der Perspektive der Fahrgäste und Betreiber, aber auch des Fahrpersonals auseinandersetzen.

? Was hat denn das für Auswirkungen auf das Jobprofil von Triebfahrzeugführer*innen zum Beispiel? Wird deren Arbeitsprofil durch diese Digitalisierung verändert?

Wir glauben, dass die Begleitung von Zügen ein wesentlicher Faktor ist, damit sich die Fahrgäste im Schienenverkehr gut aufgehoben fühlen. ►



Fotos (4) Hermann Schmidtendorf

Zur Person:

Der Diplom-Elektrotechniker (Ostfalia Hochschule Wolfenbüttel) Müslüm Yakisan ist seit 2021 Präsident der D-A-CH-Region und Mitglied des Führungsteams bei Alstom. Zuvor war er Senior Vice President für die Regionen Zentralasien, Naher Osten und Afrika bei Alstom sowie in verschiedenen leitenden Positionen bei Siemens tätig.

Uns war es wichtig, das Projekt gemeinsam mit unseren Partnern ganzheitlich zu begleiten und wissenschaftlich zu betrachten, wie sich Berufsbilder verändern könnten. Wir sehen uns die Rolle des fahrenden Personals an, also der Triebfahrzeugführer*innen und Zugbegleiter*innen, und die Rolle des Troubleshooters.

? Wie werden die Fahrgäste das wahrnehmen?

Im Idealfall wahrscheinlich erst mal gar nicht – abgesehen davon, dass die Pünktlichkeit zunehmen wird. Wir werden über Diagnostik aktiv in den Fahrbetrieb eingreifen können. Sollte eine Fahrt beeinträchtigt werden, könnten wir geeignete Maßnahmen ergreifen, um wieder in den Fahrplan zu kommen. Damit können wir für den Fahrgast die Pünktlichkeit erhöhen, was das System Bahn insgesamt deutlich attraktiver macht.

Müslüm Yakisan und rail & mobility-Chefredakteur Hermann Schmidtendorf

? In Frankreich hat ja Alstom mit der SNCF schon vor einiger Zeit Projekte gestartet, zunächst einmal auf Rangiergüterbahnhöfen, aber auch schon mal auf der Strecke. Aus psychologischen Gründen sagt man aber in Frankreich nicht so gerne autonom oder automatisiert, auch wenn das ja sowieso schon ein Unterschied ist. Man sagt „ferngesteuerter Zug“.

Natürlich ist die Psychologie wichtig, die Fahrgäste sollen sich sicher fühlen. Wir sprechen von Fahrerassistenzsystemen, weil das Betriebspersonal ►



Foto Alstom/Stefan Brause.

auch zukünftig eine wichtige Rolle spielen wird. Wie gesagt, Berufsbilder könnten sich perspektivisch wandeln. Wir sind überzeugt davon, dass wir mit diesem Projekt zeigen können: wir sind im Regionalverkehr so weit. Wir haben schon seit Jahren fahrerlose Systeme bei Metros. Sie haben ja auch im Luftverkehr den Autopiloten schon seit Generationen.

? Als Alstom betreiben Sie am Frankfurter Flughafen seit über 25 Jahren einen automatisch fahrenden Flughafenzug. Mit einem solchen Zubringerzug eines anderen Herstellers hatte ich vor Jahren eine unangenehme Erfahrung. Er stoppte also plötzlich an einer Station, aber die Türen ließen sich für die nächsten 20 Minuten nicht öffnen. Es war heiß, keine Lüftung, kein Strom, kein Fenster aufzumachen. Ich empfand diese Technik damals als äußerst stümperhaft und regelrecht gefährlich im Notfall.

Sie haben Recht, wir haben in den letzten 30 Jahren solche Systeme in vielen Ländern implementiert. Allerdings sind mir Situationen wie von Ihnen geschildert von unseren Zügen nicht bekannt.

Aber natürlich müssen wir uns Gedanken machen: Was muss das System auch im Notfall leisten können, damit der Fahrgast sich sicher fühlt? Wir haben entsprechende Konzepte schon seit Jahren in Metro-Systemen und in Airport People Mover-Systemen umgesetzt. Wir müssen sie jetzt in den Regionalverkehr transferieren. Aber vor allem müssen wir die Menschen überzeugen, dass die Technologie in allen Aspekten reif ist, um in Serie zu gehen. Von den Vorteilen sind wir überzeugt: energiesparendes Fahren, Pünktlichkeit, Erhöhung der Frequenz. Dafür lohnt es sich, solch ein Konzept auszuarbeiten und in ein Forschungsprojekt zu übersetzen.

? Die positiven Ergebnisse können Sie dann übertragen auch auf andere Regionen und auf andere Strecken. Das heißt, prinzipiell ist das also ein Pilotprojekt mit sehr viel größerer Bedeutung als nur für diese Region?

Es ist ein Pilotprojekt, das weltweit einmalig ist, weil wir erstmals im Regionalverkehr ein umgerüstetes Bestandsfahrzeug in einem offenen System einsetzen werden, wo auch schon mit höheren Geschwindigkeiten gearbeitet wird. Das bringt eine entsprechende Komplexität mit sich.

? Hochgeschwindigkeitsstrecken sind ja zu meist unzugänglich, sind eingezäunt. Aber im Regionalverkehr haben wir vielleicht zum Beispiel Bahnübergänge?

Für unsere Ingenieur*innen ist das eine hochinteressante Herausforderung, hierfür Lösungen zu entwickeln und umzusetzen. Wir freuen uns darauf.

? Und das Jahr 2024?

Die Versuchsfahrten werden 2024 erfolgen. Es geht hierzulande ja auch um das Thema digitale Schiene. Deutschland hat eine bestimmte Planung. Dieses neue System setzt auf der Lösung auf, die wir für das digitale Kreuz Stuttgart entwickeln.

? Die Triebfahrzeuge aus dem Raum Stuttgart werden jetzt im Alstom-Werk Hennigsdorf mit ATO und ETCS ausgestattet. Was ist der Unter- ▶

schied zwischen der Stufe, die Sie in Niedersachsen erproben, und dem, was Sie für Stuttgart realisieren?

Für Stuttgart entwickeln wir EVC drei, die nächste Generation des European Vital Computers, die dann als Basis für die Digitalisierung und das Rollout der ETCS-Lösungen in Deutschland dienen wird. Das ARTE-Projekt in Niedersachsen ist ein Modul-Baustein, den wir darauf aufsetzen. Beide Projekte haben also eine gewisse Abhängigkeit voneinander.

? Also für Stuttgart wird sozusagen ETCS Basic eingebaut, und in Niedersachsen kommt die technologische Kür?

Ende 2025 gehen wir in Stuttgart in den Fahrgastbetrieb mit der aktuellsten ETCS-Lösung. ATO-fähig ist das System. Aber in Niedersachsen gehen wir einen Schritt weiter. Hier demonstrieren wir etwas, das auch in Stuttgart ermöglicht werden kann.

? Dann kann also Stuttgart entscheiden, sie möchten es gerne auch haben?

Korrekt. Die sich daran anschließende Hochrüstung auf den zukünftigen europäischen Standard der TSI ZZS 2022 ist bis Mitte 2027 vereinbart. Also, da freuen wir uns drauf.

? Da kann ich Ihnen nur viel Glück wünschen. Aber es ist natürlich mehr als Glück nötig

Ein bisschen Glück kann nicht schaden, aber am Ende entscheiden Erfahrung und Expertise über den Projekterfolg.

! Herzlichen Dank für das Gespräch!

Das Interview führte Hermann Schmidtendorf.

Einem solchen Umbauzug der BR 648 - Lint 41 - wird das automatisierte Fahren beigebracht.

Foto: Hermann Schmidtendorf



EINE VOLLAUTOMATISCHE RANGIERLOK OHNE FEHL UND TADEL

Eine Lokomotive rollt auf einen unbeschränkten Bahnübergang zu – führerlos. Auf dem Übergang steht ein Pkw und kommt nicht von den Schienen. Folgt jetzt ein großer Crash? Nein! Ganz von alleine bremst die Lok und kommt in deutlichem Abstand vom Automobil zum Stehen.

Bremsen wie von Zauberhand – das demonstrierte im November 2022 der Anbieter von Mobilitätslösungen Alstom in Zusammenarbeit mit dem niederländischen Infrastrukturbetreiber ProRail und dem belgischen Schienengüterverkehrsunternehmen Lineas in der Nähe von Breda in den Niederlanden. Die Demonstration bildete den Abschluss einer Reihe von Tests, die Teil einer laufenden Partnerschaft zwischen Alstom, ProRail und Lineas sind.

Für die Demonstration wurde eine dieselhydraulische Rangierlokomotive von Lineas (Baureihe HLR 77 von Vossloh MaK) mit der ATO-Technologie von Alstom ausgestattet. Diese wurde mit einem von NIART by Elta, einer Ausgründung von Elta Systems für Fahrzeugsysteme, entwickelten intelligenten Hinderniserkennungssystem (ODS) gekoppelt. Die autonom fahrende Lokomotive wurde auch mit einer im Gleis stehenden Person, einem abgestellten Bahnwaggon und einer falsch gestellten Weiche konfrontiert. Immer



Fotos (2): Pedro Albino Agency

reagierte die Lokomotive richtig, und das völlig autonom - ohne aktives Eingreifen des Personals an Bord. Das ODS erwies sich unter realen Bedingungen in bis zu 500 Metern Entfernung von Hindernissen als wirksam und bietet so einen erheblichen Sicherheitspuffer in Rangierbahnhöfen.

Die Ergebnisse der Arbeiten in den Niederlanden gehen ein in die weitere breite Entwicklung von Anwendungen im kommerziellen Betrieb auf Hauptstrecken in allen Automatisierungsgraden bis hin zur hier demonstrierten höchsten Stufe GoA4.

hfs



LEITKONFERENZ AM 31.5. UND 1.6.2023 IN KÖLN:

IOT UND BIG DATA BEI DEN EISENBAHNEN

Der globale Markt für vorausschauende Wartung, einschließlich IoT-basierter Fernüberwachung von Zügen und Gleisen, befindet sich noch in der Entwicklung. Er weist in den nächsten drei Jahren eine erwartete jährliche Wachstumsrate von 21 Prozent auf. Das Internet der Dinge (IoT) definiert die Bahnindustrie neu - mit erheblichen Vorteilen.

Eisenbahnen beginnen zu erkennen, dass der Bahnsektor keine Ausnahme ist, wenn es um die potenziellen wertsteigernden Möglichkeiten geht, die durch den Einsatz von IoT-Technologien ermöglicht werden. Derweil erforschen Interessenvertreter der Branche die Digitalisierung als Mechanismus, um völlig neue und optimierte Bahnwartungssysteme mit Vorhersage-Qualitäten zu schaffen.

Der globale Markt für vorausschauende Wartung, einschließlich IoT-basierter Fernüberwachung von Zügen und Gleisen, befindet sich noch in der Entwicklung. Er weist in den nächsten drei Jahren eine erwartete jährliche Wachstumsrate von 21 Prozent auf. Mit der zunehmenden Verbreitung von IoT und digitalen Technologien sind Bahnbetreiber und Infrastrukturmanager in der Lage, intelligente Daten zu nutzen, um die Netzverfügbarkeit zu verbessern, die Lebensdauer von Anlagen zu verlängern, die Kapazität zu erhöhen und Wartungsausfallzeiten und -kosten zu reduzieren.

Obwohl Eisenbahnen die aus dem IoT gewonnenen Daten optimieren, besteht eine ihrer größten Herausforderungen darin, mit den neuesten verfügbaren innovativen Technologien auf dem Laufenden zu bleiben, um weiterhin von diesen kontinuierlichen Fortschritten zu profitieren.

Vielleicht liegen einige der größten Chancen für den Bahnsektor im Logistikbereich. Die Auswirkungen des IoT auf den Logistiksektor zeigen bereits die Möglichkeiten für enorme Verbesserungen der End-to-End-Sichtbarkeit, von denen der Endbenutzer profitiert. Die Art und Weise, wie wir Personen und Güter auf der Schiene transportieren, wird unkenntlich.

Da die Industrie das allerbeste industrielle IoT und die fortschrittlichsten Big-Data-Analyselösungen nutzt, können die Welten der physischen und der digitalen Welt endlich zusammenkommen. Dadurch wird das gemeinsame Ziel der Branche, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, zu einer erreichbaren Realität. Jetzt ist es für die gesamte Bahnbranche an der Zeit, nicht nur mitzuhalten, sondern andere Verkehrsanbieter zu überholen, indem sie sich vollständig auf die digitale Welt einlassen.

Der Kongress „The Rise of IoT & Big Data in Rail“ kehrt zum fünften Mal in Folge in den Konferenzkalender zurück. Er hat sich nicht nur fest als führende Veranstaltung der Bahnindustrie etabliert, um sich ein klares und pragmatisches Bild von der digitalen Herausforderung zu machen, sondern auch als anerkannte Veranstaltung, als Treffpunkt, dem führende Unternehmen der Eisenbahnindustrie vertrauen.

Diese exklusive Nischen-Veranstaltung wird die enorme Bandbreite der vorausschauenden Wartung sowie Anwendungen von Big Data zur Anlagenoptimierung untersuchen. Es wird Infrastrukturmanagern und Eisenbahnbetriebsunternehmen ermöglicht zu verstehen, wie sie von der Einrichtung der Tools zur Erfassung intelligenter Daten profitieren können, die vom Internet der Dinge genutzt werden, um ihre Ziele der Kapazitätssteigerung, Verbesserung der Zuverlässigkeit, Minimierung von Ausfallzeiten und Reduzierung der Wartungskosten zu erreichen.

Besuchen Sie www.iotandbigdatainrail.com, um mehr zu erfahren, sich das beeindruckende Programm anzusehen und sich zur Teilnahme anzumelden. Die Veranstaltung findet statt in Köln, Deutschland, am 31. Mai & 1. Juni 2023.

Ben Holliday



Der ausgebildete Medienproduzent (University of Lincoln) Ben Holliday war von 2005 bis 2017 Head of Sales der Fachpublikation Global Railway Review. Seitdem ist er Gründer und Managing Director der Veranstaltungs-Gesellschaft ROTAIA.

Foto: Hermann Schmidtendorf

Automatisiertes Fahren: Effektiverer Bahnbetrieb, attraktive Arbeitsplätze

? rail & mobility: Frau Professor Milius, Frau Schwabl, Sie vertreten die Theorie und die Praxis des Eisenbahnbetriebs. Und es gibt in dem Projekt ARTE noch eine unsichtbare dritte Seite. Denn Sie müssen eine Zulassung nach Eisenbahngesetz für die Innovationen besorgen. Welche Schwerpunkte ergeben sich daraus für Sie?

M: Wir sind ja vom Fachgebiet für Bahnbetrieb und Infrastruktur. Das heißt, für uns steht im Mittelpunkt der Bahnbetrieb. Und da ist natürlich das automatisierte digitale Fahren eine ganz große Herausforderung, weil wir plötzlich ganz andere Möglichkeiten und viel mehr Flexibilität haben. Wir wissen viel mehr

SCHWERPUNKT II: Autonomes Fahren

über das System, wir können damit das System viel besser beeinflussen und gestalten. Das heißt, in dem Projekt werden wir schauen, wie können wir den Bahnbetrieb so verändern, dass er pünktlicher und effizienter wird? Das ist der eine große Schwerpunkt.

Dabei wollen wir den Menschen mitnehmen, die Passagiere natürlich auch, aber vor allem einfach die Mitarbeitenden, weil wir glauben, dass ganz viele interessante neue Arbeitsplätze entstehen, die auch unglaublich attraktiv sind und auch vielleicht eine breitere Menge an Menschen ansprechen. Aber es ist natürlich wichtig, dass wir nicht sagen, so ist es, sondern dass wir halt mit den Leuten sprechen und sagen, was macht den Arbeitsplatz für euch aus? Wo wollen wir hin, wie kann man Schwerpunkte bilden, was sind Herausforderungen, und das ist der zweite.

Der dritte Punkt ist die Frage der Zulassung. Unser gesamtes Projekt hilft nicht, wenn wir es hinterher nicht in die Realität umsetzen können. Deshalb werden wir Alstom im Bereich der Zulassung unterstützen. Das klingt jetzt nicht wahnsinnig spannend, ist aber tatsächlich eine wissenschaftliche Herausforderung, hier zu schauen: Welche Dokumente brauchen wir? Wie können wir demonstrieren, dass wir sicher sind, dass wir alle Komplexitäten, alle Eventualitäten eingefangen haben?

? Sie müssen da ja diese berühmten worst case-Szenarien überlegen, was könnte schiefgehen, und beweisen, dass das dann trotzdem ►

Carmen Schwabl (links) ist seit März 2018 Geschäftsführerin der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG). Davor war sie seit 2013 im Niedersächsischen Wirtschaftsministerium Leiterin der Referatsgruppe Zentrale Dienste und des Personal- und Organisationsreferats und sieben Jahre lang für die Bereiche Schienenverkehr und Eisenbahnrecht verantwortlich.

Prof Dr.-Ing. Birgit Milius (rechts) (Studium des Bauingenieurwesens an der TU Braunschweig) hält seit 2019 an der Technischen Universität Berlin die Professur „Bahnbetrieb und Infrastruktur“ inne. Zuvor arbeitete sie wissenschaftlich an der TU Braunschweig und war ab 2017 Projektleiterin bei der Siemens Mobility GmbH. Im November 2022 wurde sie zur Präsidentin des Verbands Deutscher-Eisenbahningenieure e.V. (VDEI) gewählt.



Foto: Hermann Schmidtendorf



Zahlreich ist die Gruppe der Beteiligten an dem Projekt ARTE. In der Mitte: Dr. Bärbel Jäger vom Institut für Verkehrssystemtechnik des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR)
Foto: Hermann Schmidtendorf

sicher ist. Ich denke, da wird es natürlich durchaus spannend, erst mal überlegen, was könnte sein, aber dann auch zu erklären, dass ein solcher Fall nicht schlimm wäre?

M: Es ist immer schlimm. Jedes problematische Ereignis, das auftritt, ist schlimm, und wir müssen versuchen, es so gut wie möglich zu vermeiden. Die Szenarien, was schiefgehen könnte, sind die gleichen wie im herkömmlichen Betrieb auch. Die anspruchsvolle Herausforderung ist, dass wir zeigen, dass ein automatisierter Bahnbetrieb Gefährdungen genauso beherrschen kann wie ein nicht ein automatisierter Bahnbetrieb.

? Bei Ihnen, Frau Schwabl, ist ein wichtiges Stichwort auch die Ergonomie?

S: Ich komme von der Landesnahverkehrsgesellschaft, wir stellen die Fahrzeuge zur Verfügung, und wir möchten bei solchen Forschungsprojekten sehr frühzeitig Fahrzeugen haben, die im realen Betrieb auch fahren und auch von den Kollegen, die jetzt fahren, praktisch begleitet werden. Deren Ideen, wo die sagen, das ist für mich angenehm oder unangenehm, das ist für mich im täglichen Ablauf viel zu schwierig oder das ist viel zu aufwendig zu dokumentieren, oder das dauert zu lange, bis ich diese Ergebnisse vor mir liegen habe - dass das schon ganz frühzeitig in das Projekt einfließen kann, damit das auch hinterher von den Leuten, die in der Praxis damit arbeiten müssen, angenommen wird.

Ich möchte nicht, dass am Ende ein Überraschungspaket kommt. Man soll wissen, okay, da kriege ich Instrumente, die mir meinen Alltag erleichtern, die mir Möglichkeiten geben, Sachen einfacher zu machen, vielleicht auch einfach Arbeitszeiten einsparen, aber die Tätigkeit eben auch interessan-

ter zu machen. Und das muss eben sehr frühzeitig erfolgen, damit die Leute, die damit arbeiten müssen, keine Ängste entwickeln vor solchen Innovationen. Deswegen ist es uns wichtig, dass frühzeitig in die Praxis diese Projekte hereingetragen werden und der Austausch stattfindet.

? Sprechen Sie denn mit Gewerkschafter*innen auch zu dem Thema? Ich habe mal ein Interview geführt mit Herrn Weselsky von der GDL. Der war der Meinung, autonomes Fahren wurde von der Führung der Deutschen Bahn unter Dr. Grube vor allem gefordert, um seine gewerkschaftlichen Forderungen zu begrenzen. Auf der anderen Seite sagt man ja, es gibt sowieso zu wenig Personal?

M: Die Lokführer und die Triebfahrzeugführer werden deswegen nicht abgeschafft. Die Arbeitsfelder verändern sich. In welcher Weise die sich verändern, inwieweit wir andere Qualifikationen brauchen, das wird sich ja jetzt alles erst ergeben. Und wenn das absehbar ist, dann wird man natürlich auch mit den Gewerkschaften sprechen.

Die Arbeitnehmer*innen, die jetzt in diesem Projekt involviert sind, geben ja jetzt auch schon Rückkopplung an die Gewerkschaften. Das geht ja gerade darum, alle Betroffenen in so einem Netzwerk zusammen zu verbinden, nicht abstrakt über irgendwelche Kriterien und über irgendwelche Auswertung, sondern sie alle konzentriert an einen Tisch bringen mit dem Ziel, den Arbeitsplatz interessanter und leichter für diejenigen zu machen, die da jetzt arbeiten.

? Es ist ja sowieso jetzt erst einmal eine Stufe der Automatisierung vorgesehen, bei der immer noch Personal vorne in der Kabine bleibt.

M: Ja, auf jeden Fall. ►

? Welche Wünsche hätten Sie denn zur Optimierung eines Fahrplans? Würden Sie dann noch mehr Züge einsetzen, gäbe es so viel mehr Bedarf an Fahrten, dass sich die größere Durchlässigkeit der Bahnstrecke dann lohnen würde?

S: Ja, wir haben viele Strecken, auf denen wir keine Kapazität mehr haben, wo wir also weder den Zug noch verlängern können, weil die Bahnsteigkanten schon komplett ausgeschöpft sind, und wo wir auch keine zusätzlichen Züge mehr fahren können, weil gar keine Slots mehr da sind. Und deswegen ist es ganz wichtig, dass wir verschiedene Einsparungen haben.

Ehrlich gesagt, es hilft jede Minute, die wir einsparen können, und auch von der Energieeffizienz - wir wollen ja noch ökologischer werden. Deshalb ist das ganz wichtig, dass wir dieses Projekt haben. Dieses Energiemanagement in Fahrzeugen ist ein neues Feld für neue Arbeitsplätze, aber ist eben auch ein wichtiger Faktor, um wirtschaftlichen Betrieb zu machen.

? Auf welchen Strecken würde denn jetzt eine Erprobung stattfinden, damit man sich mal vorstellen kann, wo ist denn schon so dichter Verkehr, wo sich das lohnt?

C: Diese Erprobung werden wir natürlich nicht auf einer Hauptverkehrsstrecke durchführen, sondern auf einer Nebenverkehrsstrecke. Wir haben mehrere Streckenabschnitte in Betracht gezogen hier in Niedersachsen, die liegen zum Teil in der Heide, zum Teil im Weser-Ems-Bereich und zum Teil im Bereich zwischen Osnabrück und Oldenburg. Das werden wir jetzt noch sehen, nachdem die Fahrzeuge umgebaut sind, wie dann die jeweiligen Situationen sind.

Es hängt ja auch davon ab, wie das Netz von DB Netz ausgebaut wird. Wir werden auf keinen Streckenabschnitt gehen, wo eh schon Baustellen sind, weil der Betrieb ja normal laufen muss. Man wird schauen, zu welchem Zeitpunkt wir dann da tatsächlich in der Praxis starten.

? Aber so als Ziel, was könnte Sie sich vorstellen, wenn alles mit den Zulassungen gelaufen ist? Wo könnte so ein Zug dann eingesetzt werden, um Entlastungen zu bringen?

S: Naja, mit ETCS ausgestattet werden soll ja von der Bundesregierung insbesondere der sogenannte Nord-Korridor von Skandinavien über Hamburg,

Lüneburg hinunter nach Italien, und das wäre so ein Bereich, der für uns ganz wichtig ist, weil da die Grundvoraussetzung für ETCS dann ab 2027, 2028 vorliegen werden.

? Frau Professor Milius, wie sehen Sie die Einsatzmöglichkeiten und diese Zeiteinsparung? Jetzt ist es ja eher so, dass es traditionell relativ große Blockabstände gibt, das wird dann alles anders sein?

M: Nicht unbedingt. Das ist gerade ein Charme dieses Systems, dass nicht alles anders ist, sondern dass wir auch mit dem arbeiten können, was auf der Strecke vorhanden ist. Aber was uns die Digitalisierung und Automatisierung bringen, ist eine deutlich größere Flexibilität, dass wir deutlich schneller und gezielter zum Beispiel nötige Fahrplanveränderungen vornehmen können und die Züge schneller durch gerade belastete Knoten und Engstellen wie zum Beispiel eingleisige Strecken durchkommen.

Was mir wichtig ist nach dem, was Sie sagen, was ich auch ganz spannend und wichtig finde, ist, dass wir diese Verbindung zwischen Realität, Praxis und Wissenschaftlichkeit herstellen. Es bringt ja nichts, dass wir im stillen Kämmerlein uns was überlegen, und nachher kommen wir damit heraus, und die Triebfahrzeugführer*innen sagen, das geht auf gar keinen Fall. Und das ist, glaube ich, auch eine ganz spannende Sache hier in dem Projekt, dass wir von vornherein Einheit, Praxis und Theorie zusammenbringen, um dann 2024 auch wirklich die ersten Züge fahren lassen zu können.

? Wie ist dieses Datum entstanden? 2024 ist ja durchaus ein überschaubares Jahresziel.

M: Drei Jahre ist eine Standardzeit für Forschungsprojekte. Es soll ja auch irgendwann vorwärts gehen! Wir brauchen halt feste Termine im Projekt, und wir arbeiten ja auch schon intensiv dran. Die Mitarbeiter*innen tauschen sich aus, wir sind an den Anforderungsspezifikationen, und wir wollen ja auch alle nicht mehr so ewig warten. Denn das ist echt spannend, den Zug dann wirklich fahren zu sehen.

! Herzlichen Dank für das Gespräch!

Das Interview führte Hermann Schmidtendorf.

HSL LOGISTIK:

„BEI UNS WIRST DU ALS MENSCH GESEHEN!“



Im alltäglichen Güterverkehr ist es mit dem autonomen Lokfahren noch lange nicht soweit. Deshalb suchen auch die unter dem Label HSL Logistik aktiven Bahnunternehmen weiter nach neuen Personalen. Die 2017 gegründete HSL Netherlands B.V. wirbt sogar mit dem ungewöhnlichen Versprechen: Hier bist Du Mensch, hier darfst Du's sein!

Die HSL-Gruppe hat in acht Ländern Europas Lizenzen und ist dort auch aktiv unterwegs. Neben den Niederlanden sind dies Deutschland, Polen, Tschechien, Slowakei, Österreich, Belgien und die Schweiz. Die HSL Logistik besteht schon seit 2003. Es ist eine rein private, Eigentümer geführte Unternehmung, die sich deshalb auch gegen die staatliche Konkurrenz auf der Schiene behaupten muss.

Sie tut dies mit Erfolg: Der Wettbewerber-Report 2021/22 des Verbands privater Eisenbahnen mofair zeigt HSL auf Platz 7 des deutschen Unternehmens-Rankings. Nimmt man die durch Staatsbahnen dominierten Güterbahnen heraus, steht HSL sogar auf Platz 4 in Deutschland. Flankiert werden die Transporte durch umfangreiche Schulungs-Dienstleistungen für Eisenbahner*innen in mehreren Fachakademien, die mit der Gruppe verbunden sind.

Sven Schallach ist Vertriebsleiter bei HSL Logistik GmbH sowie CEO und Gesellschafter bei HSL Netherlands B.V. Sein Credo: „The people who are crazy enough to think they can change the world are the ones who do.“

Ein Mann also, der lieber die Ärmel hochkrempelt, als langatmig zu klagen. Stattdessen sagt er: „Sollte ein Produkt aufgrund der Weltwirtschaft oder seiner Beschaffenheit volatil sein, so bringt uns das als HSL nicht ins Schwanken. Etwa 80 Prozent der von HSL NL gefahrenen Transporte sind konventionelle Güterwagen wie Kesselwagen, Getreidewagen. 20 Prozent sind Containertransporte und anderes.

Die HSL kann in den durch unsere Züge bedienten Ländern alles aus einer Hand anbieten von der ersten bis zur letzten Meile, jedoch legen wir auch großen Wert auf ein gutes, partnerschaftliches Verhältnis zu den Mitbewerbern. Denn wir müssen uns gemeinsam „gegen“ die Straße stellen, um mehr Güter auf die Schiene zu erhalten.“

Auf der transport logistic 2023 in München vom 9.-12. Mai 2023 wird HSL Logistik mit dem Messestand B6.301/402 vertreten sein. Kontakt: <https://www.hsl-logistik.de> hfs

Traveltainer:

MIT DER DIGITALBOX
ZUM OPTIMALEN FAHRSTIL

Wie lassen sich im Schienenpersonenverkehr Energieeinsparungen zwischen zehn und 20 Prozent erzielen? Rolf Feldmann, Geschäftsführer des Altenbekener Unternehmens traveltainer, setzt auf Telematik.

„Unser Geschäft liegt im Bereich der Digitalisierung für Flottenmanagement-Lösungen. Wir lesen Daten aus den Fahrzeugen heraus, berechnen diese Daten zu Diensten“, erläutert Feldmann im Gespräch mit rail & mobility. „Der Kunde bekommt von uns die aufbereiteten Daten, er kann direkt aus den Messungen Ergebnisse ziehen per Mausklick, Berichte wie Kraftstoffverbrauch, Energieverbrauch oder wie der Fahrstil optimiert werden kann. Die Grundlage dafür ist unsere kleine Elektronik-Box, die in Fahrzeugen eingebaut wird, und die ist für den Straßen- und Schienenbereich identisch. Mit der kleinen Box werden die Daten aus dem Fahrzeug gelesen und zum Server übertragen, und dort machen wir dann die entsprechenden Berechnungen.“

In die Box ist ein Tracking- und Ortungsmodul integriert, erläutert Feldmann weiter: „Über Netzwerkdapter kann man die Box an ein Fahrzeug-Netzwerk anschließen, und eine online-Übertragungseinheit überträgt die Daten per mobiles Internet auf unsere eigenen Telematikserver in Paderborn. Also gilt Da-



Die Traveltainer-Box: Klein, aber fein...

tenschutz nach deutschem Recht – das gefällt der Kundschaft. Kunden können sich bequem von ihrem PC aus über eine Webseite einloggen und die Ergebnisse am PC betrachten.“

Die höchsten Einsparungen erreicht traveltainer bislang mit diesem System im Schienenpersonenverkehr. Feldmann: „Wir optimieren den Fahrstil der Triebfahrzeugführer und reduzieren zweitens die Leerlaufzeiten der Motoren, was nochmal eine zusätzliche Einsparung im Bereich der Wartungskosten ergibt. Bei um 20 Prozent reduzierten Leerlaufzeiten der Motoren kann ein Fahrzeug natürlich wesentlich

länger in Betrieb bleiben, bevor es wieder in die Wartung muss, weil das Power-Pack später ausgetauscht wird.“

Ähnlich wie im Lkw-Bereich wird das Gerät an einen CAN-Bus angeschlossen. Dort können je nach Fahrzeugtyp mehr oder weniger Daten ausgelesen werden. Die Informationen zum optimierten Fahren

Traveltainer Geschäftsführer Rolf Feldmann im Gespräch mit r&m-Chefredakteur Hermann Schmidtdorf. In der Hand hält er seine Spezialbox.

Foto: Hermann Schmidtdorf



Foto: Hermann Schmidtdorf

werden über eine Systemerweiterung in die Fahrzeugkabine gegeben. Feldmann: „Die CIMBA App ist eine App, die man auf ein Smartphone oder ein Tablet laden kann und die schon während der Fahrt Hinweise gibt. Und gleichzeitig gibt es ein Feedback, an welchen Stellen der Fahrstil etwas verbessern kann. Auf diese Art und Weise ist es ein Selbsttrainingssystem, und das kann anonymisiert laufen, es müssen keine personalisierten Daten sein.“

Das System erlaubt natürlich kein autonomes Fahren. Aber es gibt wesentliche Effekte, die sich auch bei der höherstufigen Automatisierung des Fahrens ergeben: Effektivität und Ersparnis. Und das ist spannend: Die Vorbilder für die Vorgaben des Digitalgeräts sind die Triebfahrzeug-Fahrer*innen selber. Rolf

Feldmann: „Überflüssig werden sie nicht, weil wir sagen, die Triebfahrzeugführer sind immer noch die Experten auf der Schiene, und wir leben ja von deren Expertenwissen. Das heißt, das Konzept baut eigentlich auf Best Practice auf. Wir schauen, was schaffen die Tf. Wir sehen dann ein Streufeld, wo es mal besser und mal weniger gut klappt. Wir nehmen uns die besten Ergebnisse heraus als Referenz für einen guten Fahrstil.“

Das ist also nichts, was wir uns theoretisch aus den Fingern saugen, was dann in der Praxis nicht umsetzbar ist. Sondern wir sagen wirklich, okay, wir nehmen die besten Fahrten und bilden daraus einen Mittelwert, und daran sollten sich die Anderen orientieren – ein Schulungssystem.“ hfs



VACATURE MACHINIST, (NATIONAAL EN/OF INTERNATIONAAL)

HSL Netherlands B.V. is onderdeel van de Exploris S.A. Transport groep. Wij zoeken machinisten / wagenmeesters. Houd je van afwisseling en uitdaging in je werk? Dat komt goed uit, iedere dag is bij ons anders.

BEZIT JE DE VOLGENDE KWALITEITEN? Verantwoordelijkheidsgevoel • Oplossingsgericht • Teamplayer • Inzet

Als machinist is het belangrijk dat je een flexibele instelling hebt en secuur werkt. Ook communiceer je makkelijk en ben je praktisch ingesteld. Werken doen we 24/7, dus onregelmatig - en weekendwerk is voor jou geen probleem.

DAARNAAST BRENG JE HET VOLGENDE MEE: Volledig bevoegd machinist (Nederland-Belgie-Duitsland) • Wagenmeester/ wagencontroleur • Plezier in het werk

WAT BIEDEN WIJ? Naast een vaste aanstelling, een goed salaris, een auto van de zaak, een goede pensioenregeling, interne doorgroeimogelijkheden en aandacht voor elkaar hebben we een hecht en betrokken team. Samen klaren we de klus!

HEBBEN WE JE AANDACHT? Stuur dan direct je CV en motivatie naar:
Voor meer informatie over ons en overige vacatures kijk op onze website
Acquisitie naar aanleiding van deze vacature wordt niet op prijs gesteld.

werkenbij@HSL-Netherlands.eu.
https://HSL-Netherlands.eu.

DB Regio Nordost: „Alles, was sich Fahrgäste im modernen Regionalverkehr wünschen“

? **rail & mobility:** Herr Moll, Sie sind Vorsitzender von DB Regio Nordost. Bei ihrer Betriebsaufnahme in ihrem neu zugeschnittenen Teil des Netzes Elbe-Spree setzen Sie auf Bestandsfahrzeuge. Aber diese sind runderneuert?

Carsten Moll: Die Fahrzeuge haben ein umfassendes Retrofit erhalten bei der DB Fahrzeuginstandhaltung in Wittenberge und in Dessau. Sie haben jetzt im Prinzip alles, was sich Fahrgäste in einem modernen, zeitgemäßen Regionalverkehr wünschen. Es gibt mehr Platz für Fahrräder und Gepäck. Es wurden zum Beispiel für die Flughafenlinie Gepäckracks im Unterstock eingebaut. Es gibt ein neues Fahrgastinformationssystem mit größeren Monitoren und einer völlig neuen Technik dahinter. Es gibt



Foto: Hermann Schmidtendorf

kostenfreies WLAN mit einem Zugportal, und wir haben zum Beispiel auch die Toiletten-Bereiche neu gestaltet. Das sind nur einige Beispiele. Im Prinzip sage ich, sind die Fahrzeuge - das ist unser Anspruch - von neuen nicht zu unterscheiden.

? Wie viele Fahrzeuge sind denn bei Ihnen in diesem Netz?

Im Netz Elbe Spree werden insgesamt 145 solcher Doppelstockwagen zum Einsatz kommen, die meisten sind schon umgebaut. Die restlichen Wagen werden noch bis Mitte 2023 diesem umfangreichen Redesign unterzogen. Dazu haben wir natürlich auch 29 Loks moderner Baureihen, und es werden im Netz Elbe-Spree auch noch 41 elektrische Triebwagen vom Typ Talent 2 zum Einsatz kommen. Diese Fahrzeuge haben ebenso ein Retrofit erhalten mit den gleichen Ausstattungsmerkmalen. Das Ganze soll auch ein Beitrag sein zu mehr Nachhaltigkeit. Und wir haben darauf geachtet, dass der Umbau hier in der Region erfolgt.

? Wie viele Wagen sind es denn im Schnitt pro Zug? Fünf?

Genau. Von diesen Lok-Wagen-Zügen werden es immer fünf Wagen sein im Netz Elbe-Spree. Auf der neuen RE 2 von Nauen über Berlin nach Cottbus sind die Züge zu sehen, auch auf der RB 10 und auf der RB 14, die von Nauen über Spandau zum Bahnhof Berlin-Südkreuz fährt. Und bis Mitte 2023 kommen die Fahrzeuge dann zum Einsatz auf dem Flughafen-Express und auf den Regionalbahn-Li- ►

*Zur Person:
Carsten Moll arbeitet seit 2009 für DB Regio Nordost, seit März 2020 als Vorsitzender der Regionalleitung und Regionalleiter Marketing, Region Nordost.*

Neuer Zuschnitt der Netze, mehr Fahrgäste: DB Regio-Vorsitzender Carsten Moll vor einem runderneuerten Doppelstockzug.



Foto: Hermann Schmidtendorf

DB Regio-Werkstatt Cottbus: Blick aus einem neuen Siemens-Mireo auf einen runderneuerten Alstom-Talent

nien RB 24 und RB 32, die neue Verbindungen von Nord und von Süd an den Flughafen heran bilden, die es heute so noch nicht gibt.

? Ist das das einzige unter dem Stichwort Neu-Zuschnitt des Netzes?

Die Kernbotschaft ist eigentlich, dass die Länder bei uns mehr Fahrten bestellt haben und wesentlich höhere Sitzplatzkapazitäten, sowohl im Netz Elbe-Spree als auch im Netz Lausitz. Es sind ja zwei Netze, die jetzt gleichzeitig am Sonntag hier in Berlin-Brandenburg starten. Da gibt es insgesamt auf diesen Linien 50 Prozent mehr Sitzplatzkilometer, entweder durch zusätzliche Fahrten oder durch längere Züge. Also da tut sich kapazitiv viel. Das ist wirklich eine sehr große Angebotsausweitung, die wir da sehen und die wir auch brauchen, damit wir die Verkehrswende schaffen, die wir uns ja alle vorgenommen haben. Und gerade wenn jetzt zum Beispiel auch das Deutschlandticket kommt, ist es wichtig, dass es solche Angebotsausweitung auch gibt.

? Mussten Sie demnach auch mehr Personal einstellen?

Ja. Wir haben einen höheren Personalbedarf durch die Netze Elbe-Spree und Lausitz, konnten aber die

nötigen Personale finden. Im Netz Lausitz sind mehrere Linien enthalten, vor allem der RE 10 und der RE 11, von Leipzig kommend via Falkenberg. Dann wird geflügelt, einerseits weiter nach Cottbus und Frankfurt/Oder, andererseits weiter über Ruhland nach Hoyerswerda. Das ist der Kern des Netzes Lausitz. Und dort kommen nagelneue Fahrzeuge von Siemens vom Typ Mireo zum Einsatz. Das sind dreiteilige Fahrzeuge mit verlängerten Wagenkästen. Dadurch haben wir auch einen sehr hohen Sitzkomfort mit sehr viel Abstand, sehr viel Beinfreiheit. Und das sind auch Fahrzeuge, die besonders energieeffizient sind im Betrieb und auch einige spannende zusätzliche Ausstattungsmerkmale haben.

? Die Bedingungen der Ausschreibungen erlaubten Ihnen explizit den Einsatz modernisierter Bestandsfahrzeuge?

Vor jedem neuen Verkehrsvertrag steht in der Regel ein wettbewerbliches Vergabeverfahren. Es gab natürlich Vorgaben zu den Fahrzeugen seitens der Länder oder des VBBs in diesem Falle.

? Oder der Sachsen?

Oder der Sachsen. Jetzt beim Netz Lausitz war auch der Zweckverband für den Nahverkehrsraum ►

Leipzig (ZVNL) beteiligt. Es wurde definiert, welche Anforderungen einzuhalten sind bei den Fahrzeugen oder welche Charakteristika die Fahrzeuge aufweisen müssen. Entsprechend schauen wir dann, können wir das mit Gebrauchtfahrzeugen abdecken, oder sind Neufahrzeuge das Mittel der Wahl? Da sind wir flexibel und schauen halt, wie das dann jeweils am besten passt.

? Das ist dann im Endeffekt Ihre Entscheidung, womit Sie sich bewerben, wenn Sie feststellen, das passt da ja rein und scheint uns das Beste zu sein?

Genau. Es gibt Vergabeverfahren, da ist die Wahlmöglichkeit nicht so groß. Da sind die Vorgaben so eng, dass bestimmte Fahrzeugkonzepte von vornherein ausscheiden. Beim Netz Elbe-Spree und dem Netz Lausitz war es aber tatsächlich so, dass gebrauchte und neue Fahrzeuge möglich waren. Da haben wir jeweils geschaut, was würde denn hier passen, womit können wir ein wirtschaftlich attraktives und für den Fahrgast hochwertiges Angebot produzieren?

? Kommen für Sie auch Batterie- oder Wasserstoff-Züge in Frage?

Die Netze Elbe-Spree und Lausitz fahren wir alle im rein elektrischen Betrieb. Das ist natürlich nach wie vor das vorrangige Mittel der Wahl. Wenn man elektrisch fahren kann mit Oberleitung, dann ist das immer besser als mit Batterie oder Wasserstoff. Aber wir konnten zum Beispiel Anfang 2022 das Teilnetz Warnow für uns entscheiden, also die S-Bahn Rostock, und auch zwei Regionalbahn-Linien, die RB 11 und die RB 12, die dort noch dazugehören. Die werden heute im Dieseltrieb betrieben und ab 2026 dann mit neuen Batteriefahrzeugen. Da ist es aus Sicht des für uns wichtigen Klimaschutzes natürlich notwendig, vom Diesel wegzukommen, und dann sind Batterie oder Wasserstoff die Konzepte, auf die man zurückgreift. In diesem Fall ist es ein Batteriefahrzeug geworden.

Dort haben wir uns entschieden für ein Fahrzeug von Stadler, den Flirt.

? Welche Fahrzeuge werden Sie denn ab 2026 auf der Regionalstrecke RE/RB 66 Berlin-Szczecin (Stettin) einsetzen, also im Verkehr nach Polen?

Wir haben kürzlich den Zuschlag erhalten für dieses Netz. Wir werden Stadler Flirt-Fahrzeuge beschaffen. Das werden vierteilige einstöckige Triebwagen sein, klassische elektrische Züge mit Zweisystemtechnik, mit Stromversorgung aus der Oberleitung, weil ja diese Strecke elektrifiziert werden soll bis Ende 2025.

Wir werden neun solcher vierteiligen Züge beschaffen, und die werden dann auf den durchgängigen Verbindungen von Berlin nach Stettin in Doppeltraktion fahren. Das wird ein großes Platzangebot geben mit mehr als 500 Sitzplätzen bei acht Wagen, das wird einen enormen Schub geben für die Achse Berlin-Stettin.

? Das ist dann also dasselbe Fahrzeug, das schon von Bad Bentheim nach Hengelo fährt. Die Züge in den Niederlanden fahren ja auch mit Gleichstrom, wenn auch bei 1500 V mit der Hälfte der in Polen gegebenen Bahnstrom-Spannung. Aber dieser Unterschied dürfte ja kein grundsätzliches Problem sein. Natürlich muss der Zug dann noch mit dem polnischen Sicherungssystem ausgestattet werden.

Genau. Es gibt natürlich spezielle Anforderungen der Republik Polen, aber im Prinzip ist es ein bekanntes Zweisystemfahrzeug.

? Eine perfekte Lösung, scheint mir. Dann kann man ja sagen, dass Sie ganz gut im Geschäft sind?

Man soll sich ja nicht selber loben, aber wir sind auf jeden Fall froh darüber, dass wir jetzt viele unserer Leistungen im Wettbewerb verteidigen konnten, gerade 2022 auch mit dem Netz Nord Süd. Damit können wir ja unsere Arbeitsplätze hier in der Region, bei DB Regio, sichern.

Das Interview führte Hermann Schmidtendorf.

Ausschreibungen Elbe-Spree / Lausitz:

VIEL ARBEIT FÜR DIE BAHNWERKSTÄTTEN

Mit Beginn des aktuellen Winter-Fahrplans am 11. Dezember 2022 brachte die europaweit wohl größte Ausschreibung für den SPNV der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt zahlreiche Veränderungen. Diese betrafen die beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), den Zuschnitt der ausgeschriebenen Streckennetze sowie den Umfang der bestellten Fahrleistungen.

Die in Parchim und Berlin ansässige Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ODEG gewann auf dem Netz Elbe-Spree das erste und vierte Los von vier Teilen mit 13,3 Millionen Zugkilometern jährlich und DB Regio Nordost die Lose zwei und drei mit jährlichen 14,4 Millionen Zugkilometern. Zu den Leistungen der ODEG gehört der Betrieb auf der wichtigen Regionallinie RE1 Magdeburg – Berlin – Frankfurt/Oder.

Bei der ODEG kommen auf den RB 33, 37 und 51 acht neu beschaffte Coradia Lint 54-Züge von Alstom der Baureihe 1622 mit 140 Sitzplätzen zum Einsatz und auf der RE 1 29 neue Doppelstockzüge der Baureihe 3462 von Siemens Mobility vom Typ Desiro HC. Diese weisen 390 Sitzplätze in der vierteiligen Version und 637 Sitzplätze in der sechsteiligen Version auf. Mit dem Einsatz der neuen Desiro HC-Fahrzeuge können Rollstuhlfahrer*innen selbstständig ein- und aussteigen, unabhängig von der Bahnsteighöhe. Ein Mittelwagen (Vierter) respektive zwei Mittelwagen (Sechsteiler) bieten ab sofort zwei unterschiedliche Einstiegshöhen an. Der jeweils passende Ein- und Ausstieg wird außen und innen angezeigt.

Zur reibungslosen Instandhaltung dieser großen Flotte, zu der unter anderem auch noch modernisierte Doppelstockzüge vom Typ Stadler KISS gehören, baute die ODEG ihre Werkstatt in Eberswalde kräftig aus. Unter anderem wurde eine Unterflur-Drehmaschine installiert.



Grafik: VBB

Vier ausschreibende Verbände, zwei Gewinner: Bei dieser Torte ist genug für alle da...

Zweiter Gewinner der Ausschreibung ist DB Regio Nordost mit Fahrleistungen in den Netzen Elbe-Spree und Lausitz. Das Unternehmen der Deutschen Bahn setzt auf Nachhaltigkeit und ein umfangreiches Redesign von Bestandszügen. Für 41 elektrische Triebwagen vom Typ Talent II führte dies der Hersteller Alstom in Hennigsdorf durch. Bei 145 Doppelstockwagen aus Görlitzer Bombardier-/Alstom-Produktion und 29 Elektro-Lokomotiven übernahmen das Retrofit die Werke der DB Fahrzeuginstandhaltung in Wittenberge und in Dessau. Die Ausstattungsmerkmale wurden für beide Fahrzeugtypen gleich formuliert.

Insgesamt erhalten so 145 Doppelstockwagen, 29 Loks und 41 Talent-2-Fahrzeuge eine komplette Runderneuerung verpasst. Für das Netz Lausitz im südlichen Brandenburg setzt DB Regio zudem auch 20 neue Siemens-Elektrotriebwagen ein. Das Fahrzeug punktet besonders bei der Energiebilanz. Technische Neuerungen wie Aluminiumintegralbauweise, Einsparungen beim Wind- und Rollwiderstand, maximale Energierückspeisung beim Bremsen und eine optimierte Klimaanlagesteuerung sparen im Vergleich zu einer ähnlichen Fahrzeugbauweise bis zu 25 Prozent Energie.

hfs

Wettbewerb Lieblings-Bus- fahrer*in: „Bus fahren macht sowas von Spaß!“

Bis zum 30. Juni 2023 können Busreisende in Deutschland ihre*n Lieblings-Busfahrer*in nominieren und dazu als Begründung ihre persönliche Bus-Geschichte erzählen. Meldungen werden unter www.lieblingsbusfahrerIn.de gesammelt. Im Juli wählt dann eine Jury aus Branchenvertreter*innen die Geschichten aus und dankt auf diese Weise den engagierten Menschen, die tagtäglich hundertausende von Fahrgästen an ihr Ziel bringen.

Ausgerufen wird der Wettbewerb durch den Fahrgastverband Pro Bahn, DB Regio, den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV und den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen bdo.

Im Gespräch mit rail & mobility schildern die Busfahrerinnen Isabelle Werner (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH VHH, links im Bild) und Beate Kaminski (Hamburger Hochbahn AG HHA, rechts), warum sie gerne Bus fahren. Immer wieder lachen die Frauen, machen erklärende Gesten – offenbar ist für sie ein Bus der optimale Arbeitsplatz.

? rail & mobility: Gibt es Mindestvoraussetzungen, um einen Bus fahren zu können? Mit meiner Körpergröße von nur 1,70 Meter käme ich vielleicht gar nicht an die Pedale oder könnte nicht durch die Scheibe schauen?

Isabelle Werner: Wer Auto fahren kann, und zwar leidenschaftlich, weil leidenschaftlich muss



Foto: Hermann Schmidtendorf

man schon fahren können, man braucht auch eine gewisse Sanftheit beim Busfahren! – schafft das schon. Man kann nicht einfach so fahren, wie man einen Pkw fährt, aber man kann so lenken, wie man einen Pkw lenkt. Und wenn man das kann, wird einem der Rest beigebracht, wie man ausholt zum Beispiel. Das wird alles beigebracht.

Beate Kaminski: Ich glaube, das geht gar nicht nach der Größe. Ich meine auch, wenn jemand leidenschaftlich Auto fährt, dann geht das auf, dann hat man Spaß.

? Aber das Bremsen ist dann schwieriger, weil so ein Bus ja viel mehr Gewicht hat?

BK: Wir haben heutzutage so schöne Busse mit Automatik, das geht alles viel einfacher als früher.

? Wann sind Sie denn angefangen, auf die Idee überhaupt zu kommen, dass Sie Bus fahren wollen?

IW: Ich wollte eigentlich S-Bahn fahren, ja! Doch die Bedingungen waren für mich ein bisschen zu kompliziert. Deswegen habe ich das abgelehnt, und mir wurde sofort angeboten, ob ich Bus fahren möchte. Das ist genau so sicher wie S-Bahn. Ich habe die Ausbildung angefangen, und ja, jetzt fahre ich gerne – aber sowas von gerne! Gerade einen vollen Gelenkbus. Wenn dann der Bus federt... (macht auf- und abgehende Handbewegungen) Das ist das Beste. Ja!

? Überraschend!

BK: Bei mir war das so, dass ich eine Heraus-

forderung suchte und überlegte, was könnte ich denn im Leben verändern? Da sah ich eine Frau am Steuer eines Schulbusses. Ich dachte, das ist ja toll! Ob ich das auch kann? Die Frau hat mich dann dazu motiviert, dass ich diesen Beruf gewählt habe. Ich habe mich angemeldet, eine Bewerbung geschrieben, wurde angenommen, dann kamen die Fahrschule und der Alltag.

Jetzt bin ich schon seit zehn Jahren unterwegs und habe immer noch Spaß! Natürlich gibt es Tage, an denen man vielleicht weniger ausgeschlafen ist. Wir sind alle nur Menschen und haben schlechte und bessere Tage. Aber allgemein macht es Spaß, und das ist wichtig!

? Gibt es denn manchmal auch schwierige Mitreisende? Vielleicht bei Sportveranstaltungen, randalierende Reisende mit Bierflaschen? Müssen Sie manchmal eingreifen und laut zur Ordnung rufen?

IW: Ja, es gibt solche Fälle. Aber man muss gar nicht laut sein. Denn wenn man laut wird, dann werden sie noch lauter, und dann gibt es eine Eskalation. Ich habe meine Methode. Wenn du in meinen Bus einsteigst mit einer Flasche in der Hand, oh! Ich lass die Türen auf und fixiere dich mit meinem Blick. (schaut scharf, als ob sie Blitze verschleuderte) Dann verstehen wir uns!

? Und das klappt?

IW: Das klappt! Und wenn nicht, dann stehe ich auf. Aber wenn ich aufstehe, dann... (macht eine finstere Miene und lacht). Sehen Sie!

? Da möchte ich wirklich keinen Streit riskieren! Und Sie, Frau Beate, haben Sie auch Ihre Methode?

BK: Ich, finde, da muss man die Situation abschätzen. Ich bin der Meinung, der Ton macht die Musik. Wie man die Fahrgäste anspricht, kriegt man das zurück – gerade, wenn sie alkoholisiert sind, wenn man dann laut wird. Ich muss es abschätzen. Ich muss nicht immer eingreifen. Manchmal reicht Abwarten. Vielleicht sitzen die Fahrgäste einfach ganz gemütlich da, fahren und steigen an einer nächsten Haltestelle wieder aus.

? Also etwas Psychologie gehört auch dazu. Haben Sie das gelernt, oder machen Sie das intuitiv?

BK: Ich glaube, das ist Intuition bei mir.

IW: Das steckt in uns drin, wir sind Frauen! (beide lachen lauthals)

? Also Sie sagen anderen Frauen voller Überzeugung: Steigt ein und setzt euch vorne auf den Sessel?

BK: Ja, auf jeden Fall. Wir würden sehr gerne weitere Kollegen und Kolleginnen begrüßen, die Lust haben, am Steuer zu sitzen!

? Was ist denn schöner – abends zu fahren, tagsüber oder morgens?

IW: Am liebsten fahre ich früh am Morgen Leute, die einfach wegen ihres Jobs unterwegs sind. Man merkt ja, die kommen so schlapp an die Haltestelle. Die schlafen noch ein bisschen! Dann steigen sie ein. Man freut sich, dass sie einfach mal da sind. Manche schmeißen ihre Kapuze auf den Kopf... Für diese Menschen gebe ich mein Bestes. Ich fahre noch sanfter als normalerweise und achte nicht auf Verspätungen in dem Moment.

Aber wenn jemand einsteigt und anfängt, Cent für Cent zu bezahlen, dann kribbelt mir langsam mein ganzer Körper. Denn ich habe meine Lieblingsleute hinten drin, die wollen arbeiten wie ich auch! Also, die müssen pünktlich ans Ziel kommen. Aber naja, ich regel das, damit meine Lieblingsleute ans Ziel kommen, und auch der Cent-Zähler bekommt sein Ticket.

? Also Sie haben Ihre Lieblingsleute. Jetzt sollen Ihre Lieblingsleute auch den Lieblingsfahrer oder die Lieblingsfahrerin wählen. Wie finden Sie das, ist das eine gute Idee?

IW: Ich habe schon meine Lieblingsleute, ja. Aber was die daraus dann bei dem Wettbewerb machen? Natürlich würde ich mich freuen, wenn sie an mich denken. Oder überhaupt an uns Busfahrer*innen! Das liegt jetzt in deren Hand...

! Herzlichen Dank für das Gespräch! Und weiter viel Spaß hinter dem Steuer!

Das Interview führte Hermann Schmidtendorf.



transport logistic 9.-12. Mai 2023 in München:

transport logistic WELTMESSE DER SUPERLATIVE

Ab dem 9. Mai 2023 beweist die transport logistic in München erneut ihre Bedeutung als Weltleitmesse der Branche durch das bislang größte Rahmenprogramm ihrer Geschichte. Erstmals wird es eine Campus Plaza für Innovation und Karriere geben, denn die Nachwuchsförderung hat oberste Priorität. Die Eröffnungsrede hält Messechef Stefan Rummel gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing.

Das von der Messe München ausgetragene Groß-Event punktet durch ein hochkarätiges Konferenzprogramm mit über 250 Referenten in mehr als 50 Sessions. Thematisch geht es von A wie Alternative Antriebe über Digitalisierung bis hin zu Kapazitätsengpässen und V wie Volatile Märkte. Zu diesem Stichpunkt wird gewiss eine Highlight-Session gut passen, die unter der Oberzeile steht: Der Einfluss der Geopolitik auf die Supply Chain – Aktuelle Einordnung und Ausblick. Tophemen für Verlader, Dienstleister und Technologieanbieter werden digitalisierte und dekarbonisierte Lieferketten sein.

Wie betrachtet der Sektor selbst seine aktuelle Lage? Für den Trendindex der transport logistic gaben in einer Online-Befragung im Januar mehr als 2.500 Dienstleister, Verlader und Ausrüster ihre Einschätzung ab. Zusammenfassend urteilt die Messe: Ein Teil der Befragten blickt pessimistisch in die Zukunft, insgesamt ist die Branche aber robust aufgestellt. Was alle eint, ist der Mangel an Fachkräften und Fahrern in einem von Inflation geprägten Marktumfeld. Unter dem Motto „Experience Connectivity“ rücken Kooperationen entlang der Supply Chain in den Fokus. Messen sind wichtiger denn je.

Jedes dritte der befragten Unternehmen rechnet mit einem Abschwung. Eine Zweidrittelmehrheit hat sich bereits darauf eingestellt. Die Branche rechnet mit allen Eventualitäten. Rund drei Viertel erwarten weitere Störungen in den Lieferketten. Positiv: Ebenso viele könnten jedoch eine weitere Verschärfung durch den Krieg in der Ukraine ohne wirtschaftliche Folgen abfedern.

Resilienz zwischen Kostenexplosion und Klimawandel, das fordert quer über alle Verkehrsträger die Supply Chains. Nach München kommen Verlader aus den Branchen Baustoffe, Chemie und Pharma, Maschinenbau, Konsumgüter und Automotive. Sie diskutieren Lösungen im Kontext gesellschaftlicher, politischer und wirtschaftlicher Entwicklungen.

In den Foren mit den Schwerpunkten Nachhaltigkeit, Infrastruktur, Digitalisierung und Supply Chain Solutions kristallisiert sich das Wissen von Key Playern und Newcomern. Am Freitag rundet ein Karrieretag das Programm ab. Außerdem ist bei den Ausstellern mehr los als je zuvor. Die Liste der Veranstaltungen umfasst bereits über 40 Termine, Tendenz steigend. Von der Live-Demo über die Standparty bis zur Mini-Konferenz ist alles dabei. Neu im Rahmenprogramm ist die Campus Plaza in Halle B2 mit Vorträgen im 30-Minuten-Takt und Networking pur. Der Eintritt zu den Konferenzen ist jederzeit möglich und im Messticket bereits inkludiert.

Auf der operativen Ebene zeigt das Konferenzprogramm vor allem mit Digitalisierung und Dekar-

bonisierung der Lieferkette Hebel für Nachhaltigkeit. Neben der DVZ-Konferenz marilog widmet sich auch die air cargo Europe als weltweit größtes Treffen der Luftfrachtbranche dem Thema. Bei den Sessions sticht der Wasserstoff von der Herstellung über den Transport bis zum Einsatz bei Fahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen heraus. Unter anderem lädt das Deutsche Verkehrsforum (DVF) zum wirtschaftspolitisch besetzten Panel „Wasserstoff und Co: Logistik für die Energiewende“ ein.

„Unser Konferenz- und Rahmenprogramm vernetzt die Messebesucher mit hands-on Informationen für den betrieblichen Alltag“, sagt Dr. Robert Schönberger, Head of transport logistic exhibitions, und ergänzt: „Gleichzeitig richten Innovationen den Blick in die Zukunft. Die unglaubliche Bandbreite und thematische Tiefe des Programms, das wir gemeinsam mit unseren Verlags-, Verbands- und Hochschulpartnern organisieren, unterstreicht den Stellenwert der transport logistic als Weltleitmesse. Eine systemrelevante Branche zeigt in München, was sie kann und wie sie unsere Zukunft sichert.“

Für Informationen und Anmeldung gibt es die Webseite: <https://transportlogistic.de/> Offizieller Medienpartner der Messe ist NEUREUTER FAIR MEDIA GmbH, transport@neureuter.de

Auch rail & mobility und die Schwester-Fachpublikation CARGO FREIGHT JOURNAL unterstützen diese großartige Leitmesse.

hfs



Mit Straßenbahnen gegen den Verkehrsstau: zwei moderne Fahrzeuge der Gesellschaft Luxtram.

Foto: Hermann Schmidtendorf

ÖPNV in Luxemburg: „Wir investieren pro Kopf mittlerweile so viel wie die Schweiz!“

? **rail & mobility:** Herr Minister Bausch, Sie haben vor Ihrer politischen Tätigkeit für die Luxemburgische Bahngesellschaft gearbeitet, die Société nationale des chemins de fer luxembourgeois – CFL. Was interessierte Sie an einem Bahnberuf? Womit waren Sie damals befasst?

François Bausch: Bereits in meiner Kindheit habe ich mich für die Bahn interessiert und mich nach meiner schulischen Laufbahn entschieden, bei der Nationalen Luxemburger Eisenbahngesellschaft zu arbeiten, um meiner Leidenschaft nachzugehen. Angefangen habe ich meine Karriere in den 1970er Jahren als Gleisbauer. Mit den Jahren durfte ich die unterschiedlichsten Facetten der Eisenbahnwelt kennenlernen, die faszinierenden sowie die unschönen Seiten.

Eine davon war, dass viele Menschen auf lange Dauer keine Zukunft in diesem Beruf gesehen haben. Denn die Angestellten wurden schlecht bezahlt, und Schienenverkehr wurde durch den Siegeszug des motorisierten Individualverkehrs nicht unbedingt als sexy angesehen. Rückblickend kann ich daher behaupten, dass ich mich in diesem Betrieb sehr gut auskenne und der Schienenverkehr mich nach wie vor fasziniert.

? Auf der Messe InnoTrans 2022 in Berlin haben Sie an einer Veranstaltung der Allianz pro Schiene teilgenommen, die die sogenannten Schienenbotschafter vorstellte – Personen, welche in Berufen in Verbindung mit der Eisenbahn arbeiten. Warum werben Sie für Bahnberufe?

Es ist wichtig, für die Berufe im Eisenbahnwesen ►

zu werben, da es sich um eine Branche handelt, in der Arbeitskräfte auf allen Ebenen benötigt werden. Die Eisenbahn wird sich nämlich weiterentwickeln müssen, um noch mehr Menschen und noch mehr Güter zu transportieren. Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Teil der Mobilität von morgen, und die Eisenbahn ist ihr Rückgrat, ein Begriff, der heute überall in Europa verwendet wird.

? Luxemburg ist ein kleineres Land als Deutschland. Melden sich in Luxemburg von alleine genügend Bewerber*innen für Berufe bei der Eisenbahn, im Öffentlichen Personenverkehr und in der bahnverbundenen Industrie? Oder müssen Sie auch für diese Berufe werben?

In Luxemburg ist die CFL der größte Arbeitgeber des Landes. Die Angebote sind sehr vielfältig und reichen vom Zugführer bis hin zum Fahrdienstleiter für den Betriebsbereich, aber es gibt auch Stellen für Ingenieure, Techniker, Finanzfachleute, usw. Der Eisenbahnsektor hat es geschafft, sich an den heutigen Markt anzupassen. Die Einstellungen erfolgen über verschiedene Kanäle: Recruiting-Day, soziale Netzwerke, usw. Daher muss ich im Moment nicht den Botschafter spielen, um für Berufe im Eisenbahnsektor zu werben, denn der Sektor ist sehr attraktiv.

? Zum 1. März 2020 führte Luxemburg ein komplett kostenloses Ticket für Busse und Bahnen im gesamten Land ein. Das Ticket gilt ab Landes-

grenze auch für ausländische Pendler. Das war eine mutige Entscheidung, aber sie kostet ja auch Geld. Wie wird dieses Ticket angenommen, lohnt sich die Ausgabe für den Staat? Werden jetzt wie erhofft weniger Pkw im Stadtbereich von Luxemburg genutzt?

Da auch vor dem 1. März 2020 der öffentliche Verkehr bereits zu 90% staatlich bezuschusst war und die Tickets dementsprechend günstig waren, war dies für Luxemburg finanziell ein kleinerer Schritt, als es in Ländern mit einem höheren Kostendeckungsgrad der Fall wäre. Die Regierung wollte ein deutliches Zeichen zugunsten des öffentlichen Verkehrs setzen. Dass international sogar noch mehr darüber geredet und geschrieben würde als in Luxemburg selbst, hat uns positiv überrascht. Aber bei so niedrigen Ticketpreisen, wie wir sie vor dem 1. März 2020 ohnehin hatten, steigen die Leute wegen der Qualität des Angebotes um, nicht wegen des Preises. Genau das zeigen auch die Nutzerzahlen: Wird das Angebot der Tram, der Bahn oder des Busnetzes verbessert, so steigen die Nutzerzahlen sprunghaft an.

? Manche Beobachter meinten damals, der Ticketpreis alleine sei kein ausreichender Grund für Pkw-Nutzer*innen, um weniger auf der Straße zu fahren. Es müsse auch eine leistungsfähige Infrastruktur da sein, mit komfortablen Fahrzeugen und genügend dichten, flächendeckenden Takten der öffentlichen Verkehrsangebote. Dieses Argument betrifft natürlich auch Deutschland und andere Staaten. Was tat und tut Luxemburg in dieser Richtung?

Da gebe ich Ihnen vollkommen recht. Ich sage immer „Was das Umsteigen auf den öffentlichen Transport betrifft, so ist die Qualität des Angebotes der Kuchen und der Tarif das Sahnehäubchen.“ Was den Tarif betrifft, ►

Foto: SIP/Yves Kortum



Zur Person:

François Bausch wurde 2018 zum Minister der Verteidigung sowie Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten und 2019 außerdem zum Vizepremierminister Luxemburgs ernannt. Seit 1986 Mitglied der Grünen, wurde Bausch 2013 erstmals Regierungsmitglied in Luxemburg. Davor nahm er verschiedene Funktionen auf lokaler Ebene sowie in der Abgeordnetenkammer wahr.

so ist neben dem Preis auch die Verständlichkeit der Tarifstruktur ausschlaggebend. Diese Erfahrung hat Deutschland ja mit dem Neun-Euro-Ticket gemacht. Was die Infrastruktur des ÖPNV betrifft, so investieren wir pro Kopf mittlerweile so viel wie die Schweiz: Zugstrecken und Bahnhöfe werden ausgebaut und modernisiert, ein Straßenbahnnetz wird gebaut, sowie multimodale Umsteigepunkte. Darüber hinaus investieren wir massiv in modernes Rollmaterial, sowohl bei der Bahn, als auch beim Busnetz und bei der Tram.

? Anfang 2022 klagten Luxemburg-Pendler aus dem Raum Konz darüber, dass ihre Direktverbindung nach Luxemburg-Stadt gestrichen wurde. Für die 2007 eröffnete RGTR-Buslinie gab es wohl zu wenig Fahrgäste. Jetzt müssen Interessierte mit Bus und Bahn mehrfach umsteigen, manche werden wohl wieder das Auto nehmen. Ist das den Pendlern zuzumuten, oder könnte vielleicht als Kompromiss ein Direktverkehr mit einem kleineren Bus durchgeführt werden?

Die Reform des RGTR-Regionalbusnetzes basiert auf einer repräsentativen Haushaltserhebung, an der etwa 22000 Einwohner Luxemburgs und 11000 Grenzpendler teilgenommen haben. Von Montag bis Samstag fahren die Linien von 5 bis 23 Uhr, sonntags und an Feiertagen von 6 bis 22 Uhr. 99,92% der Einwohner Luxemburgs haben mindestens eine Haltestelle dieses Busnetzes in ihrer Stadt oder ihrem Dorf. Man muss das Netz als Ganzes planen, für die gesamte potenzielle Nachfrage. Jeder möchte eine direkte Buslinie von seinem Dorf bis in die Hauptstadt. Die Hauptstadt hingegen möchte nicht mehr in den Regionalbussen ersticken, wie das bis 2017 der Fall war. Deswegen wird im Kern die Tram gebaut, in der Peripherie Umsteigepole zwischen Bus, Tram und Zug, und über Land werden kleinere Linien auf Express-Buslinien abgebunden. Genau dies ist für die Leute aus Konz jetzt der Fall. Sie haben jede Stunde eine Verbindung nach Grevenmacher, wo sie innerhalb von 5 Minuten auf den Expressbus 311 umsteigen können. Dieser bringt sie in Luxemburg zur Tramhaltestelle „Luxexpo“. Alternativ gibt es von Kreuz-Konz jede Stunde zwei Direktzüge nach Luxemburg-Stadt.

? 2020 gab es über 1000 Züge am Tag, die alle über den Sternpunkt Luxemburg-Stadt ge-

lenkt wurden. Der viel größere Frankfurter Hauptbahnhof hat nur wenig mehr An- und Abfahrten am Tag zu bewältigen, etwa 1200. Dennoch gilt Frankfurt am Main als Nadelöhr – wenn ein Zug Verspätung hat, breitet sie sich schnell auf den Verkehr in viele Richtungen aus. Wie kommen Sie in Luxemburg mit dieser Herausforderung zurecht?

Wir sind dabei, die Linien im Hauptbahnhof zu entflechten. Dann kommt jede Linie auf ihrem eigenen Gleis kreuzungsfrei auf ihren eigenen Bahnsteig. Das müsste den Anteil (aktuell noch 40%) der Verspätungen, welche auf „Domino-Effekte“ zurückgehen, reduzieren.

? Luxemburg ist von Nachbarn umgeben. Da sind reibungslos funktionierende grenzüberschreitende Zugverkehre wichtig, am besten ohne Wechsel von Fahrzeugen und Personalen. Wie organisieren Sie das in Ihrem Land, Deutschland und Luxemburg haben ja unterschiedliche Bahnstrom-Systeme?

Im Verkehr mit Deutschland setzt die CFL Zweisystem-Triebzüge ein, die sowohl für das luxemburgische als auch für das deutsche Bahnstromsystem ausgerüstet sind. Diese wurden auch in Abstimmung mit den Aufgabenträgern in Deutschland beschafft. Diese Triebzüge ermöglichen sowohl ein gutes Angebot im Regionalverkehr als auch die Anbindung im Stundentakt an den Fernverkehr in Koblenz. Darüber hinaus kommen diese Fahrzeuge auch im Direktzug nach Düsseldorf zum Einsatz.

? Wie läuft die Zusammenarbeit mit dem Ausland beim grenzüberschreitenden Ticketing, in Verkehrsverbünden?

Der in Luxemburg gültige kostenfreie ÖPNV gilt auch für die grenzüberschreitenden Verkehre. Dies bedeutet, dass die Fahrt bis zur Grenze kostenlos ist und der Fahrgast in Deutschland nur ein Ticket bis zur Grenze erwerben muss. Die Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbünden ist daher vor allem darauf ausgelegt sicherzustellen, dass diese ein Angebot mit Gültigkeit bis zum Grenzpunkt in ihrem Sortiment führen. ►

LUXEMBURGS TRAM IST MODERN UND MULTIMODAL



Lange ist es her: ein Tramwagen alten Stils vor Luxemburgs Hauptbahnhof.

Den 5. September 1964 begangen die Luxemburger*innen mit sentimentaler Wehmut. Eingestellt wurde die letzte Straßenbahn-Linie 10 von Heisdorf nach Luxemburg-Stadt. Zum Einsatz kam eine Replik der ersten Pferdebahn, die einst hier fuhr. Manche verstanden das als Symbol: Endlich ist es vorbei mit dem unmodernen Gerümpel, jetzt fahren wir mit Auto und Bus!

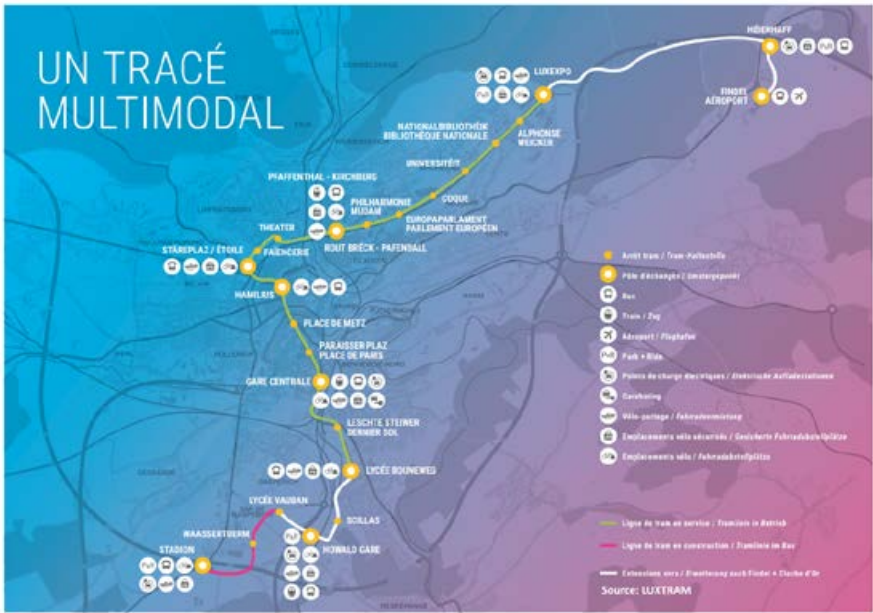
Doch immer mehr verstopften die Fahrzeuge Luxemburgs Innenstadt, wurden die Abgase mehr als lästig. Am 10. Dezember 2017 kam die Kehrtwende: Die Tram ist zurück! Doch dieses Mal ist sie modern und multimodal.

Derzeit bedient die Straßenbahn auf zehn Kilometern Länge 17 Stationen. Im Endausbau soll sie aus 24 Stationen auf etwa 16 Kilometern Länge bestehen – alles an einer einzigen nord-südlich geführten Trasse mit engen Fahrтакten. Sechs der derzeit angefahrenen Stationen sind wichtige Umsteigeplattformen. Dazu gehören das Messegelände Luxexpo (Bus und Park and Ride-Plätze), Pfaffenthal-Kirchberg (Bus und Zug) sowie Gare centrale (Bus und Zug).

Endstationen sind derzeit Luxexpo im Norden und Lycée Bouneweg im Süden. Doch an der Verlängerung im Süden zur Haltestelle Stadion wird derzeit schon gebaut. Und im Norden soll es 2024 bis zur Station Findel Aéroport gehen. Mit der Anbindung des Flughafens wären dann alle in der Region vorhandenen multimodalen Transportwege durch die Tram erschlossen. In der Hauptzeit werktags fahren die Züge alle fünf Minuten, das System ist jedoch sogar auf einen Drei-Minuten-Takt eingestellt.

Betreiberin der Straßenbahn ist die Aktiengesellschaft in öffentlicher Hand Luxtram. Zum Einsatz kommen vollklimatisierte Fahrzeuge vom Typ Urbos 3 des spanischen Unternehmens CAF. Die Züge fahren auf der Normalspur mit 1435 mm, werden mit 750 V-Gleichstrom aus einer Oberleitung gespeist und entwickeln eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Sie sind an beiden Wagenenden mit einem Führerstand ausgestattet und somit für den Zweirichtungsbetrieb geeignet. Jedes Fahrzeug besteht aus sieben, durch Gelenke verbundenen Segmenten.

In der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof gibt es einen Streckenabschnitt ohne Oberleitung. Diesen Abschnitt überbrücken die Fahrzeuge durch eingebaute Superkondensatoren, deren Aufladung auf den äußeren Streckenabschnitten unter der Fahrleitung stattfindet. hfs



Eine wichtige Verkehrsader für Luxemburg-Stadt ist die moderne Straßenbahn.

Grafik: Luxtram.

? Für den Klimaschutz ist auch die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene essentiell. Wie sieht es damit in Luxemburg aus?

Der luxemburgische Staat setzt sich seit mehreren Jahren konstant bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Betreibern intermodaler Züge und den Bahnkunden für die Förderung der Verkehrsverlagerung ein. Dies zeigt sich in bedeutenden Investitionen in die Infrastruktur, aber auch in einer proaktiven Politik zur Förderung der Verkehrsverlagerung durch ein 2015 begonnenes Förderprogramm für den kombinierten Verkehr, welches Luxemburg in den kommenden Jahren fortsetzen will. Diese Maßnahmen führten zu einer Verdoppelung der Anzahl an intermodalen Einheiten, darunter eine große Mehrheit von Sattelaufliegern, die zwischen 2015 und 2021 im luxemburgischen Intermodalterminal von der Straße auf die Schiene verlagert wurden und so zu einer Einsparung von fast einer Million Tonnen CO2 beitrugen.

? Bahnstrecken müssen von Bewuchs freigehalten werden, damit sie sicher befahrbar sind. Dazu wurde das Gleisbett in Europa zumeist mit dem Unkrautvernichtungsmittel Glyphosat besprüht. Untersuchungen zeigen zwar, dass dieses Mittel nur in unmittelbarer Berührung für Menschen schädlich ist. Doch weil der damalige amerikanische Hersteller offenbar nicht genügend vor solchen Kontakten warnte, kam das Mittel als potentiell krebserregend in Verruf. Europas Bahnen suchen Ersatzmethoden, um die Bahnstrecken bewuchsfrei zu halten, doch das scheint schwierig zu sein. Wie sieht das derzeit in Luxemburg aus?

Seit Anfang 2021 verwendet die CFL als Infrastrukturbetreiber kein Glyphosat mehr. Es steht fest, dass die Unkrautbekämpfung ein wesentlicher Punkt für die Sicherheit des Bahnverkehrs ist. Um die Entwicklung von Humus im Gleisbett zu verhindern, probiert die CFL neue Techniken aus, die auf dem Markt erhältlich sind: Heißer Wasserdampf mit einem ökologischen Abdeckschaum oder auch die Elektroktion des Unkrauts. Bis diese neuen Techniken ausgereift sind, verwenden die CFL noch Pflanzenschutzmittel, die in Luxemburg zugelassen sind.

? Zusammengefasst, was sagen Sie jungen Menschen, warum sie Berufe bei Bahnen und im öffentlichen Personenverkehr ergreifen sollten?

Was ich den jungen Menschen, die bald auf den Arbeitsmarkt kommen, sagen möchte, ist, dass der Eisenbahnsektor eine große Zukunft hat, ganz im Gegensatz zu dem, was man mir zu meiner Zeit, als ich bei der CFL anfang, gesagt hatte. Tatsächlich investiert unsere Regierung weiterhin massiv in die Mobilitätsinfrastruktur, was eine große Anzahl von Arbeitsplätzen zur Folge hat. Dank der Unterstützung des Staates durch einen neuen Vertrag bezüglich öffentlicher Dienstleistungen, der derzeit vorbereitet wird, hat der Personenverkehr mit der Bahn eine große Zukunft vor sich. Der Gütertransport per Bahn wird ebenfalls weiterwachsen, und der kombinierte Verkehr ist eine der Lösungen, um die CO2-Emissionen auf der Straße zu senken. Der Staat wird auch weiterhin die Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger unterstützen.

? Herr Minister, herzlichen Dank für diese Auskünfte!

Das Gespräch führte Hermann Schmidtendorf.

Tradition & Moderne – der Hauptbahnhof Luxemburg-Stadt von den Bahnsteigen aus gesehen.



Foto: Hermann Schmidtendorf

ZEDAS-LOGISTIK-SOFTWARE UNTERSTÜTZT EFFEKTIVE LOGISTIKPROZESSE

Wie plane und überwache ich meine Rangierfahrten effektiv? Wie behalte ich stets einen Überblick zu aktuellen Waggonstandorten, Zustell- und Abholaufträgen? Diese und andere Aufgaben löst die Software zedas®cargo der im brandenburgischen Senftenberg ansässigen ZEDAS GmbH. Sie informiert darüber in Webinaren sowie auf der am 9.-12. Mai stattfindenden Messe transport logistik in München- am Messestand 317/418 in der Halle B4.

Dazu erläutert das Unternehmen: „Der zedas®cargo Train Check erleichtert die Zugabfertigung sowie das Erstellen von Wagenlisten und Bremszetteln enorm. Die App nutzt alle Daten aus vorangegangenen Prozessen, wie dem Transportauftrag, und verwendet sie für alle nachgelagerten Schritte. Als innovatives, zukunftsfähiges Projekt wurde der Train Check mit dem Deutschen Mobilitätspreis 2020 ausgezeichnet.“

Über das Modul Rail Hub von zedas®cargo können beispielsweise Transportaufträge durch den Auftraggeber einfach und standardisiert an das EVU übermittelt werden, erläutert das Unternehmen weiter. Intelligente Algorithmen prognostizieren die Ankunftszeit (ETA) des Kundenauftrags, um Leerlaufzeiten zu vermeiden und im Falle von Verzögerungen die Folgeaktivitäten anzupassen. Die App Train Check von zedas®cargo ermöglicht die papierlose Zugabfertigung und automatisiert viele Prozesse vor Ort. Mit diesen Apps können Arbeitszeiten erfasst und personalisiert abgerechnet werden.

Ebenfalls spannend: die Produktsuite für die nahtlose Verbindung des Logistikmanagements von Schienengüterverkehren (zedas®cargo) mit dem Flotten- und Instandhaltungsmanagement (zedas®asset). Der automatisierte Informationsfluss **verringert den Abstimmungsbedarf** zwischen den Bereichen maßgeblich, erklärt das Unternehmen: „Die Zustands- und Belastungsdaten sowie erfasste Schäden und Störungsmeldun-

gen ermöglichen eine **verlässliche, belastungsabhängige Wartungsplanung**. Auf der umfassenden Datenbasis erstellt zedas®asset Zustandsprognosen der Fahrzeuge, die wiederum Grundlage für fundierte Investitionsentscheidungen sind.“

So profitiert das Tagesgeschäft des Bahnbetriebs von der **erhöhten Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Fahrzeuge**. Die Bahnproduktion greift jederzeit auf aktuelle Informationen zur Außer- / Wiederinbetriebnahme von Fahrzeugen und zu Restlaufwerten für Fristen zurück. Transportaufgaben lassen sich deutlich effizienter planen. Der operative Betrieb wird seltener durch Wartezeiten oder technisch bedingte Störungen behindert.

Informationen zu den Angeboten des Unternehmens sowie zu Webinaren finden sich unter dem Link: <https://www.zedas.com/de/webinare> Das Unternehmen hat rund 90 Beschäftigte. hfs



Logistische Steuerungsabläufe mit der Software zedas®cargo.

Grafik ZEDAS

49-Euro-Ticket:

DEUTSCHLANDWEIT IM NAH- UND REGIONALVERKEHR FAHREN IST EINFACH UND TRICKREICH ZUGLEICH

Es war eine schwere Geburt. Sie dauerte, ganz wie in der menschlichen Natur, neun Monate: Am 1. September 2022 endete das monatliche 9-Euro-Ticket als Pauschal-Zutritt zum deutschen Personen-Nah- und Regionalverkehr. Am 1. Mai 2023 kommt jetzt das Folgeticket für 49 Euro monatlich. So beschloss es endgültig der „Kreißaal der deutschen Demokratie“, der Deutsche Bundesrat.

Von einer „Revolution für den öffentlichen Nahverkehr“ spricht der Geschäftsführer der gemeinnützigen Allianz pro Schiene Dirk Flege. Das Deutschlandticket könne ein entscheidender Hebel für die Verkehrswende sein, weil es Bus- und Bahnfahren nicht nur günstiger, sondern vor allem auch deutlich einfacher mache. Dirk Flege: „Jetzt müssen wir alles daransetzen, die Kapazitäten im ÖPNV hochzufahren und die Taktung zu verdichten, damit das Umsteigen auf Busse und Bahnen für noch mehr Menschen attraktiver und zuverlässiger wird.“

Auch der Präsident des Bundesverbands SchienenNahverkehr BSN Thomas Prechtel ist begeistert: „Wir freuen uns auf den Start des Deutschlandtickets,

denn es ist nicht „nur“ ein weiterer neuer Fahrschein, sondern ein großer Schritt auf dem Weg zur Verkehrswende. Es wird den Nahverkehr auf der Schiene nachhaltig verändern und viele neue Fahrgäste vom umweltfreundlichsten Verkehrsmittel überzeugen. Daher setzen wir als Aufgabenträger des Schienenpersonen-nahverkehrs bereits seit Monaten alle Hebel in Bewegung, damit das Ticket ein großer Erfolg wird.“

Bestehende und potentielle Nutzer*innen öffentlicher Verkehrsangebote in Deutschland müssen jetzt genau prüfen, wo sie das neue Ticket kaufen, was sie mit bestehenden Abonnements tun und wofür genau die gekaufte Fahrkarte gültig ist.

DEUTSCHLANDTICKET: EINHEITLICHE ECKPUNKTE

Das neue Ticket kostet 49 Euro im Monat und gilt für alle Regional- und S-Bahn-Züge der 2. Klasse, für Regional- und Stadtbusse, Straßenbahnen und U-Bahnen sowie je nach Region auch für Schiffsfahrten.

- **Das Ticket gibt es nur als Abo. Dazu sollen Interessierte eine Einzugsermächtigung (SEPA-Lastschrift) bei ihrer Bank für das ausgewählte Verkehrsunternehmen ausstellen.** Das Unternehmen bucht dann automatisch jeden Monat 49 Euro vom Kund*innen-Konto ab. Dieses Verfahren schließt spontane Kaufentschlüsse aus.
- **Bestellungen müssen zumeist bis zum 10. des Vormonats erfolgen, ab dem das Ticket genutzt werden soll.** Manche Unternehmen schreiben sogar vor, dass Bestellungen bis zum 1. eines Vormonats erfolgen müssen. Kündigungen des Abos sind monatlich möglich – wiederum zu dem bei der Bestellung gültigen Stichdatum.
- **Der Ticketkauf an einem Automaten ist ausgeschlossen. Somit ist es für Ausländer*innen aus den deutschen Nachbarländern schwierig, ein solches Ticket zu erwerben. Das Einzugsverfahren zur Ticket-Bezahlung funktioniert wahrscheinlich nur für Inhaber*innen eines deutschen Bankkontos. Nur wenige deutsche Banken eröffnen EU-Ausländern ohne Wohnsitz in Deutschland ein Bankkonto.** Dazu gehört nach Recherchen von rail & mobility die Direktbank N26.
- **Und Bargeld?** Ein Sprecher der Deutschen Bahn erklärte gegenüber der Süddeutschen Zeitung, **das Ticket-Abo solle auch an DB-Ticketschaltern an Bahnhöfen verkauft werden und dann in bar bezahlbar sein. Allerdings müsse dann ein gesamter Jahresbetrag im Voraus entrichtet werden**, die monatliche Kündigung falle weg. Auch das dürfte nicht viele Ausländer*innen dazu ermuntern, sich das D-Ticket anzuschaffen.
- **Gemeinsam vereinbarten Bund und die Bundesländer das „Deutschlandticket“ als Jobticket:** Wenn Arbeitgeber ihren Beschäftigten einen Zuschuss von mindestens 25 Prozent auf das 49-Euro-Ticket gewähren, können bis zum 31. Dezember 2024 zusätzlich fünf Prozent Übergangsrabatt gewährt werden. Das Ticket kostet dann also nur 34,30 Euro.
- **Das Ticket darf bei allen anbietenden Unternehmen gekauft werden: Kölner*innen dürfen es also auch in Berlin oder Buxtehuder*innen in Sachsen kaufen.**

Im Detail gibt es jetzt viel Arbeit für Verbände des Verbraucherschutzes und der Bahnkund*innen. Das betrifft sowohl die Frage, mit welcher App das Ticket bestellt werden kann, also auch verschiedene, regional unterschiedliche Extras, die zusammen mit dem D-Ticket genutzt werden dürfen. rail & mobility stellt einige der trickreichen Details zusammen.

Ticketkauf per Smartphone-App

Besonders Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing wollte das neue Ticket nur als digitales Ticket per App einführen. Das Ticket soll dann dauerhaft auf dem Handy installiert sein und bei Kontrollen mit dem Handy vorgezeigt werden. Schließlich ist Wissings Ministerium auch für Digitales zuständig. Doch rail & mobility fand heraus: Nicht jede App, die jetzt für das Ticket

angeboten wird, funktioniert auf jedem Smartphone!

Genauso wie bei der bahn bonus App der Deutschen Bahn – siehe unseren Bericht dazu in dieser Ausgabe! – sollten interessierte Nutzer*innen jetzt erst einmal prüfen, welche Ausgabe des Betriebsprogramms Android oder iOS auf ihren Smartphones läuft. Die App, über welche das D-Ticket gekauft werden soll, muss mit dieser Programmversion arbeiten können!

– **Dein Deutschlandticket** – diese nach eigenen Angaben „bundesweit gültige offizielle Deutschlandticket-App“, Hersteller Mobility inside Holding, funktioniert in ihrer Version vom 31. März 2023 laut Computer-Zeitschrift CHIP nur ab „Android OS 8.0 oder höher“.

– **Deutschlandticket APP**, Version 1.4.3 von Han-

seCom PTTS GmbH: Diese App erfordert in ihrer aktualisierten Version vom 31.03.2023 nur „Android-Version 5.0 oder höher“. In der App sind über 20 Verkehrsverbünde mit einbezogen. Nur bei diesen können also Interessierte im Endeffekt ihr D-Ticket dann erwerben und auf ihr Handy laden.

- **Handy-Ticket mit der kostenfreien NAH.SH-App** für Android (ab Version 8.0) und iOS (ab Version 14.5)
- **D-Ticket über die Navigator-App der Deutschen Bahn:** Android OS 6.0 oder höher, iOS 12.0 oder höher

Ticketkauf als Chip-Karte

Eine App sendet ständig Positionsdaten aus und verbraucht Strom. Das passt nicht allen Nutzer*innen. Die Berliner Verkehrsbetriebe BVG bieten das D-Ticket auch als Chipkarte an, ebenso unter anderem der Verkehrsverbund Oberelbe, die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) und der Mitteldeutsche Verkehrsverbund.

Ticketkauf als Papier-Ausdruck

Zumindest für eine Übergangszeit bieten einzelne Unternehmen noch das D-Ticket in Papierform an, zum Beispiel die STADTWERKE AUGSBURG (<https://www.sw-augsburg.de/deutschlandticket/>) und TRANSDEV: „Dein persönliches Deutschlandticket bekommst du von uns an deine angegebene E-Mail-Adresse geschickt. Somit kannst du dein Ticket zu Hause ausdrucken oder auf deinem Handy anzeigen lassen. Zusätzlich wird dir das Ticket im Login-Bereich zur Verfügung stehen.“ <https://deutschlandticket.de/>

Die Seniorenbeauftragte im Vogtlandkreis Dagmar Nauruhn fordert im mdr Sachsenspiegel eine bundesweite Lösung: „Wir müssen Verantwortungsträger für das Thema sensibilisieren, haben also die Bundesregierung, den Verkehrsausschuss des Bundestags, die Landesregierung und wer uns so noch einfällt, haben wir alle angeschrieben, mit der Bitte, sich um das Thema zu kümmern und eine Papierausgabe der Fahrkarte voranzutreiben.“

ABO AUCH FÜR FINANZSCHWACHE MIT NEGATIV-EINTRÄGEN

Der Abschluss eines Abo-Vertrags ist ein zyklisches Zahlungsversprechen auf die Zukunft. Deshalb erkundigen sich manche Unternehmen im Vorfeld bei Plattformen wie **Schufa, creditreform, CRIF oder infoscore** nach der **Bonität der Kund*innen in spe**. Bei sogenannten Negativ-Einträgen wie Angaben zu schleppender Kreditzahlung oder der Überziehung eines erlaubten Bankkredit-Rahmens kann der Verkauf des D-Tickets verweigert werden. Müssen sich Finanzschwache davor fürchten?

Nicht unbedingt. Denn die Handhabung ist bei den Anbietern unterschiedlich. Bei den Erfurter Verkehrsbetrieben wird bereits seit vielen Jahren eine Bonitätsprüfung durchgeführt. Hannes Sperling, Referent für Öffentlichkeitsarbeit: „Kunden brauchen sich bei einer negativen Auskunft keine Gedanken machen, da wir jeden Fall einzeln prüfen. Denn unserer Erfahrung nach hängt die individuelle Bonität nicht von den Einkommensverhältnissen ab. Sollte es allerdings zu wiederholten Problemen bei der Abbuchung bei den Kunden kommen, werden wir uns vorbehalten, das Abo zu kündigen.“

Keine Prüfungen in Magdeburg, Berlin und Dresden

Dagegen soll bei den Magdeburger Verkehrsbetrieben keine Schufa-Prüfung durchgeführt werden, auch nicht bei den Dresdner Verkehrsbetrieben. Werde dort die Abbuchung durch ein ungedecktes Konto verweigert, werde das Ticket ungültig. Auch Transdev verzichtet auf eine Bonitätsprüfung - stattdessen werde die Lastschrift abgebucht, bevor das Ticket für den Kunden verfügbar sei. Scheitert der Bankeinzug, wird die Kundschaft zweistufig aufgefordert zu zahlen, anschließend übernimmt eine Inkassofirma.

Bei der Berliner BVG sollen Kunden das Ticket auch mit negativer Schufa-Auskunft bekommen. Das war offenbar in der Vergangenheit kein Problem, es gab unabhängig von Negativ-Einträgen kaum Zahlungsausfälle. **Allerdings ist einem Bericht der Süddeutschen Zeitung zufolge beim Deutschlandticket auch der Zahlungsdienstleister Logpay im Spiel. Dieser wird von rund 250 ÖPNV-Shops eingesetzt.**

Die Deutsche Bahn bestätigte, dass Bonitäts- und Adressprüfungen bei Abonnements üblich seien, und zwar über Infoscore. Wer das nicht wünsche, solle am Schalter ein Jahr im Voraus in bar oder per Karte zahlen.

Mal mit Hund und Fahrrad, mal ohne

Nordrhein-Westfalen, VBB Berlin-Brandenburg: Hund fährt kostenlos mit. Ebenso in Sachsen-Anhalt, allerdings präzisiert begrenzt auf „kleine Hunde in Transportboxen oder -taschen“.

Sachsen-Anhalt: Fahrrad-Mitnahme gratis in Regionalzügen und S-Bahnen.

Sachsen, Verkehrsverbund Oberelbe VVO: Hund und Fahrrad gratis für zusätzlich 10 Euro

Upgrade des D-Tickets auf 1. Klasse-Züge

Im Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben für die Landkreise Lindau, Ravensburg und den Bodenseekreis (Bodo) zum Zusatzpreis von 9,90 Euro vorgesehen, nur im BODO-Geltungsbereich gültig, auch bis zu vier weitere Personen dürfen dann mitfahren. 1.-Klasse-Upgrade auch bei Transdev gegen Aufpreis vorgesehen.

Eine große Vielfalt gibt es bei bereits bestehenden sowie in Vorbereitung befindlichen regionalen Angeboten für Studierende, Auszubildende, Personenkreise mit geringem Einkommen und Nutzer*innen eines begrenzten Bereichs des regionalen Angebots. Manche Länder planen eine Umstellung der Semestertickets für Studierende auf das D-Ticket bei Zuzahlung des Differenzbetrags. Andere Bevölkerungsgruppen werden je nach ihren Ansprüchen an Mobilität mit den günstigeren weiter fortbestehenden oder bald kommenden regionalen Angeboten besser bedient sein. In diesem Sektor ist derzeit vieles im Umbruch, so dass ein Überblick in einer späteren Ausgabe von rail & mobility gegeben werden soll.

Kundschaft bestehender Abo-Angebote in den Städten und Regionen sollte sich bei Interesse bei ihren Anbietern erkundigen, wie eine Umstellung auf das D-Ticket funktioniert. Denn manches soll automatisch geschehen, manches bedarf jedoch der Aktivität der Kund*innen.

Einen Wehmutstropfen träufelte BSN-Präsident Thomas Prechtel in sein Lob für die Regierungsbeschlüsse des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023. Zwar wurden äußerst positive Beschlüsse zur Sanierung des Schienenstreckennetzes in Deutschland verabschie-

det. Doch weiterhin seien die Finanzen für den Erhalt der Bestandsverkehre über 2024 hinaus ebenso wenig sichergestellt wie die Mittel für den Angebotsausbau zur Umsetzung der Verkehrswende.

Prechtel: „Es muss dem Bund klar sein, dass ohne eine substanzielle Erhöhung der Regionalisierungsmittel bereits ab 2024 der bestehende Nahverkehr auf der Schiene nicht mehr gesichert ist. Ohne deutlich höhere Mittel können zudem auch keine Mehrverkehre bestellt werden. Vor allem die langfristige Finanzierung des jetzt zum 1. Mai einzuführenden Deutschlandtickets – von vielen auch als Klimaticket bezeichnet – bleibt zu klären. Dies muss jetzt nachgeholt werden, denn sonst verfügen wir künftig zwar über eine bessere Infrastruktur – jedoch mangelt es dann am Nahverkehrsangebot auf der Schiene.“

Für den Zeitraum von 2023 bis 2025 beteiligt sich der Bund mit jährlich 1,7 Milliarden Euro an den Kosten des Deutschland-Tickets. 2023 trägt der Bund zudem 50 Prozent der Mehrkosten bei der Einführung der Tickets. Um die Finanzierung dieser digitalen Flatrate-Fahrkarte sicherzustellen, soll 2025 auf Grundlage einer Auswertung der verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen ein erneutes Gesetzgebungsverfahren eingeleitet werden.

So kann es durchaus sein, dass das D-Ticket 2024 bald teurer wird. Deshalb sollten Freund*innen der öffentlichen Mobilität zum Pauschalpreis jetzt zahlreich das neue Ticket erwerben. Je mehr Finanzen es in die Kassen der Verkehrsunternehmen spült, desto geringer wird die Versuchung sein, den Ticketpreis in Kürze zu erhöhen.

Hermann Schmidtendorf



Foto: Hermann Schmidtendorf

Hauptsache deutschlandweit!
Im Vorjahr für 9 Euro, jetzt für 49 Euro.

VDV/ DEUTSCHLAND MOBIL 2030: „Mit gutem Angebot für den ÖPNV begeistern“

Ein rail & mobility-Gespräch mit Lars Wagner (Master, Ruhr-Universität Bochum), seit 2010 beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) tätig. Seit 2022 ist Wagner dort Leiter Geschäftsbereich Strategie & Kommunikation und Pressesprecher.

? **rail & mobility:** Herr Wagner, wir haben jetzt das Jahr 2023, aber Sie propagieren DM 2030. Was ist damit gemeint?

Lars Wagner: Wir haben vor einigen Jahren eine Initiative ins Leben gerufen: Deutschland mobil DM 2030. Das ist ein bisschen ein Versprechen, aber in allererster Linie natürlich ein Auftrag, den wir haben. Wir vertreten ja die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde in Deutschland, Schienenpersonen- und Güterverkehrsunternehmen. In Summe sind das über 600 Mitglieder. Und diese haben ja von der Politik den Auftrag bekommen, deutlich mehr Nahverkehr bis 2030 anzubieten und deutlich mehr Güter auf der Schiene zu transportieren als bislang. Diesem Auftrag wollen wir uns mit dieser Initiative widmen.

Wir finden diesen Auftrag gut. Aber es gibt natürlich Herausforderungen, die auf dem Weg gelöst werden müssen. Und darüber müssen wir reden,

und darüber müssen wir diskutieren, mit der Öffentlichkeit, mit der Politik innerhalb der Branche. Das ist in etwa die Idee dieser Initiative Deutschland Mobil 2030. Sie soll also auf dieses Thema Verkehrswende hinweisen und auf die Ziele, die damit verbunden sind, und darüber den Diskurs und die Diskussion in der Öffentlichkeit im Gange halten.

? In 2022 war der öffentliche Personennahverkehr, waren auch die Zugfahrten ein dauerhaftes Thema in der Öffentlichkeit. Das war das deutsche Transport-Sommermärchen für drei Monate für nur 9 € pro Monat. Wie haben Ihre Mitgliedsverbände das erlebt?

Wir haben tatsächlich das Jahr 2022 als ein ganz besonderes Jahr für unsere Branche erlebt. Wir haben seit Jahren einen Personalmangel, der weiter zunehmen wird die nächsten Jahre. Das wissen wir, weil die geburtenstarken Jahrgänge in Rente gehen werden nach und nach, und es ist am Arbeitsmarkt schwierig, die jetzt für ein Wachstum benötigten Leute zu bekommen. Also, wir haben schon genug Probleme, aktuell den Betrieb aufrecht zu erhalten. Dann kommt dazu Corona, wo natürlich von heute auf morgen auch Menschen krank sind oder vielleicht in der Familie Kinder krank sind oder Betreuungspflichtige Menschen krank sind, so dass dann auch der Lokführer, die Lokführerin, der Zugbegleiter, die Zugbegleiterin einfach über Wochen nicht zur Arbeit kommen können.

So müssen wir natürlich gucken, das ist eine Aufgabe, dass die Branche noch attraktiver wird als Arbeitgeber. Wir setzen jetzt bei der Politik große Hoffnungen in dieses Fachkräfte-Einwanderungsgesetz, das auf dem Weg ist. Wir sind ja auch nicht die einzige Branche, der es so geht.

Dazu kam dann der Andrang zusätzlicher Kundenschaft auf die Verkehrsmittel durch das 9-€-Ticket. Das 9-€-Ticket war schon über Nacht im Prinzip eine komplette Disruption der Branche, die aber auch viele Dinge freigesetzt hat, die auch viele Chancen natürlich bietet. In der Folge daraus diskutierten wir jetzt zum ersten Mal in Deutschland über ein einheitliches ÖPNV-Ticket. Wir waren ja vorher oft Weltmeister ►

darin, lokale Lösungen zu schaffen, die unterschiedlich waren von Raum zu Raum, was auch okay ist. Denn letztendlich ist ÖPNV regionales und lokales Geschäft. Ich glaube nicht, dass die Mehrheit der Deutschen mit einem ÖPNV-Ticket quer durch Deutschland fahren wird, sondern man wird vor Ort das Ticket nutzen zu einem guten Preis. Und es löst natürlich jetzt Grenzen auf. Es schafft Aufmerksamkeit.

Das 9-€-Ticket hat unglaubliche Aufmerksamkeit geschaffen. Die Marktforschung hat gezeigt, dass 98 Prozent der Bevölkerung, also nicht nur der ÖPNV-Kunden, dieses Ticket kannte. In keinem Sommer jemals zuvor ist wohl so viel über den ÖPNV gesprochen worden wie im Sommer 2022. Und das begreifen wir als Chance, weil ja unser Ziel sein muss, mehr Menschen in den ÖPNV zu bekommen. Die Klimaschutzziele verlangen bis 2030, eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen zu erreichen. Dafür ist das Ticket wertvoll.

Aber die Diskussion zeigt natürlich auch, wo die Schwächen im System liegen. Wir haben nach wie vor unglaublichen Sanierungsstau bei der Infrastruktur. Das trifft nicht nur die Schiene. Wir alle kennen auch die Debatten über marode Autobahnbrücken. Das gesamte Verkehrssystem in Deutschland

muss dringend modernisiert und erneuert werden, und das in sehr kurzer und sehr schneller Zeit. Da haben wir große Herausforderungen, die wir als Branche auch gar nicht so groß beeinflussen können. Doch angesichts des Zustands der Infrastruktur und dieser Ziele, die wir haben bis 2030, können wir uns langwierig dauernde Verfahren gar nicht leisten.

? Mit der Kampagne Deutschland Mobil 2023 wollen Sie auch für die öffentlichen Verkehrsbetriebe als attraktiven Arbeitnehmer werben – welche Berufsgruppen suchen Sie denn besonders?

Am allerallergrößten drückt der Schuh im Fahrdienst. Das muss man so sagen. Es ist eben ein Geschäft, das nicht ohne Fahrerinnen und Fahrer funktioniert. Und es ist für die Menschen heutzutage auch nicht mehr selbstverständlich, im Schichtdienst zu arbeiten, am Wochenende und vielleicht auch mal nachts. Das heißt, auch da haben die Unternehmen angefangen, sich zu entwickeln. Die Dienstpläne wurden anders gestaltet. Es gibt jetzt weniger dieser geteilten Dienste, bei denen man zwischendurch drei, vier Stunden Pause hat und dann beispielsweise abends wieder antreten muss. Das ist nicht familienfreundlich, das wird alles umgestaltet. Aber wir brauchen wirklich alle Menschen, die Lust und Interesse haben, hier auch gesellschaftlich etwas Gutes zu tun.

Wir gestalten ja die Verkehrswende, wir gestalten den Klimaschutz, wir bieten sichere Jobs, die lokal verortet sind. In den meisten Fällen, wenn Sie jetzt nicht gerade einen Güterzug fahren oder einen Fernzug, sind Sie im Kern abends zu Hause. Sie kriegen immer Tariflohn gezahlt, was in den heutigen Zeiten auch nicht so schlecht ist. Da gibt es schon viele Vorteile. Aber wir müssen als Branche gemeinsam, glaube ich mehr darüber kommunizieren und die Stärken und die Vorteile auch in den Vordergrund stellen.

Unsere Aufgabe ist deshalb, das Fahrerlebnis im öffentlichen Personenverkehr zu verbessern und auch im Vergleich zu anderen möglichen Arbeitsplätzen die guten Aspekte zu unterstreichen, mit denen wir punkten können. Genau deshalb auch haben wir als Verband beziehungsweise zusammen mit der DM 2030 eine Arbeitgeberinitiative für die Branche ins Leben gerufen. Das kann sich jeder ►



Fotos (2): Hermann Schmidendorf

Nicht ohne meinen Stadtbus – VDV-Sprecher Lars Wagner macht mobil für den ÖPNV.

anschauen unter dem Link: <https://www.in-dir-steckt-zukunft.de/>. Da gibt es auch einen großen bundesweiten Stellenmarkt. Und dort sehen Sie, wie groß der Bedarf aktuell schon ist. Allein dort sind über 10.000 offene Stellen aufgeführt.

? Für die Kampagne Deutschland Mobil 2030 haben Sie sich Unterstützung durch einen Prominenten geholt. Warum?

Wir brauchen Aufmerksamkeit. Das eine ist so ein 49-Euro-Deutschland-Ticket, das bringt Aufmerksamkeit für die Branche. Aber wir brauchen natürlich auch Menschen, die man kennt und die authentisch dafür stehen und sagen: Wir müssen in dieser Gesellschaft etwas verändern. Wir müssen mehr Richtung Klimaschutz gehen, wir müssen dabei an unsere Kinder denken, wir müssen unser Verhalten überdenken. Ich glaube, wir in Deutschland leben immer noch in einer Wohlfühlgesellschaft, einer Wohlstandsgesellschaft. Wir tun uns schwer damit, Verhalten zu verändern, weil man Verhalten meistens unter Druck verändert. So einen richtigen Druck haben wir, wenn wir ganz ehrlich sind, in Deutschland ja diesbezüglich noch nicht.

Also muss man dafür sorgen, dass vielleicht Menschen, die man aus anderen Kontext kennt, drauf aufmerksam machen und sagen: Guckt da mal hin, wie seid ihr mobil unterwegs, und gibt es dazu vielleicht eine Alternative. Und dazu haben wir uns mit Felix Neureuther jemanden geholt, den man, glaube ich, bundesweit schon kennt. Er ist nicht nur bekannt als ehemaliger bester deutscher Skirennfahrer, sondern er ist natürlich inzwischen auch bekannt aus der Sportberichterstattung rund um die Olympischen Spiele. Da arbeitet er mit der ARD zusammen. Er hat eine eigene Stiftung gegründet, die sich genau mit diesem Thema Bewegung und Nachhaltigkeit beschäftigt.

Und dadurch, dass er mal Teil dieses eher nicht so umweltfreundlichen Ski-Zirkus war und auch zum Beispiel viele Jahre für Audi schon unterwegs ist, finden wir es umso interessanter und authentischer, dass genau so jemand, der auch mal mit einem Auto fährt oder auch mal für Audi Werbung macht oder auch mal früher auf einer Skipiste unterwegs war, dass der jetzt sagt, wir müssen was verändern, und

dazu will ich beitragen. Deswegen engagiere ich mich jetzt hier für den öffentlichen Personennahverkehr und für den Schienengüterverkehr. Das finden wir super und freuen uns, dass es uns gelungen ist, ihn als Kampagnenbotschafter zu gewinnen.

? Mit einem Autofahrer können Sie also gut andere Autonutzer*innen überzeugen, den Wagen mal stehen zu lassen?

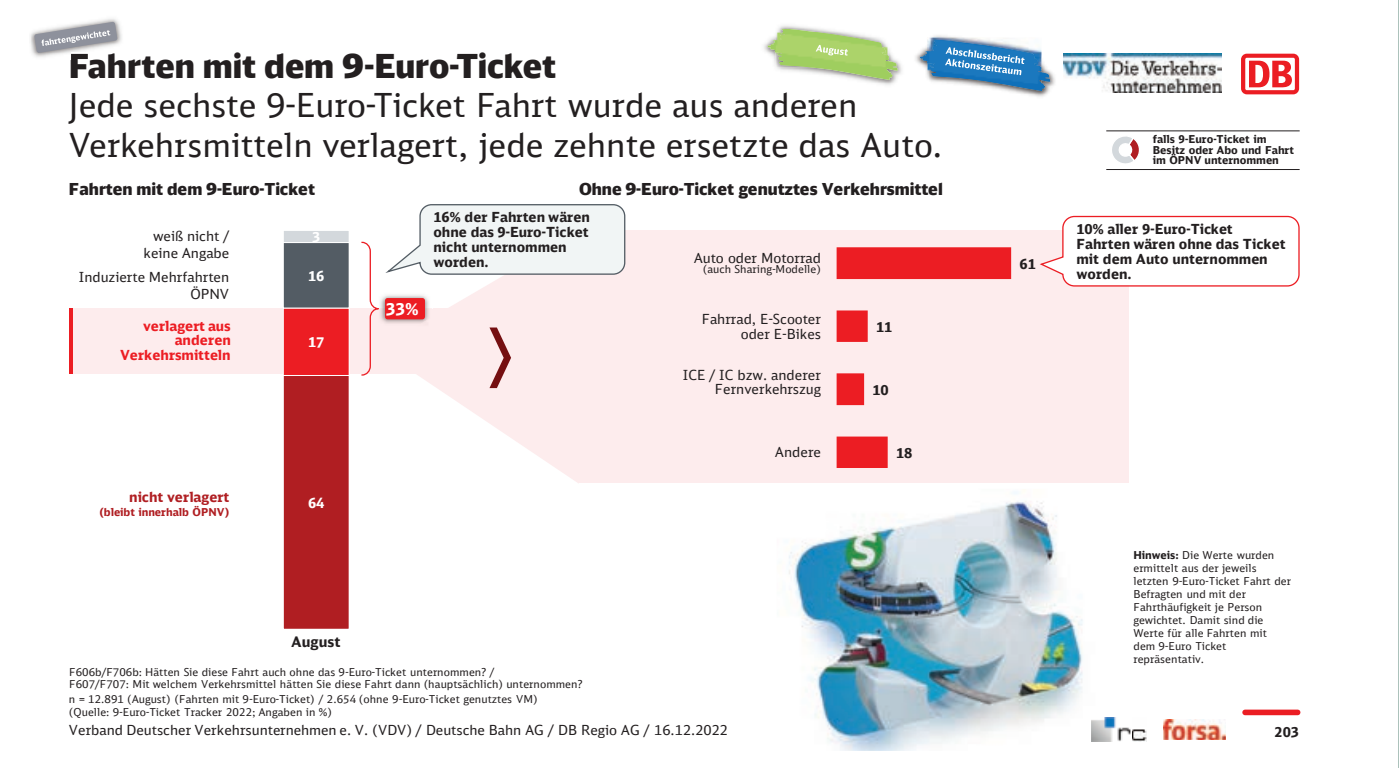
Natürlich müssen wir zunächst einmal unsere bestehenden Fahrgäste informieren und ihnen sagen: Für euch ändert sich jetzt etwas. Euer bestehendes Abo kostet jetzt, wenn ihr wollt, nicht mehr 70 Euro beispielsweise im Monat, sondern 49 Euro. Dafür dürft ihr vielleicht aber keine zweite Person mehr mitnehmen. Hier muss man also aufklären und sagen, wie wollt Ihr Euch entscheiden?

Aber der größere Teil unserer Kommunikation und unserer Kampagne muss sich in die Richtung der Nicht-Nutzer richten, weil nicht nur das Thema Verdoppelung der Fahrgastzahlen das Ziel ist, sondern dieses Ticket auch generell ein Erfolg werden muss. Das Ticket muss ja auch für die Anbietenden wirtschaftlich tragbar sein. Und das heißt, je mehr Tickets die Branche verkauft und je mehr Menschen wir überzeugen können, umzusteigen oder zumindest häufiger den ÖPNV zu nutzen, desto besser ist es für alle. Auch das ist die Aufgabe dieser Kampagne. Und dazu ist eben ein Testimonial eines bekannten Gesichts wie Felix Neureuther sicherlich ganz wichtig.

Dazu sind aber natürlich auch andere Themen wichtig, die wir schaffen müssen. Wir müssen uns, glaube ich, aus der eigenen Welt befreien und nicht denken, weil wir jetzt den gesamten Tag oder seit Monaten über nichts anderes mehr reden, tun das auch alle anderen in Deutschland.

Ich sage mal, der geneigte Autofahrer, die Autofahrerin haben sicherlich schon mal von einem Deutschlandticket gehört oder mindestens von einem 49-Euro-Ticket. Aber was das genau ist, wissen sie vielleicht nicht. Da wird es jetzt unsere Aufgabe sein, dafür zu sorgen, dass das überall in Deutschland auch wirklich bekannt ist, in Berlin genauso wie in Hamburg.

Das sollte besonders dort Erfolg haben, wo es vielleicht schon ein gutes ÖPNV-Angebot gibt, das aber einfach aus verschiedenen Gründen nicht ►



von allen genutzt wird. Im Idealfall können wir dann das Verhalten vor Ort verändern, dass eben häufiger auch mal der Zug oder der Bus genutzt wird, wenn die dann dort regelmäßig fahren. Natürlich sollte der Ausbau der Kapazitäten parallel dazu laufen. Das ist also die Aufgabe, die wir uns gestellt haben - dieses Ticket bestmöglich in Deutschland an den Mann und an die Frau zu bringen.

? Ist es sinnvoll, das Deutschlandticket überwiegend digital anzubieten?

Wir leben heute in einer Zeit, in der die Gesellschaft überwiegend digital unterwegs ist. Trotz alledem sind wir Teil der Daseinsvorsorge als Nahverkehr in Deutschland. Das heißt, wir müssen auch immer an diejenigen denken, die so ein Smartphone nicht haben. Es wird ja nicht das gesamte Tarifsortiment abgeschafft. Also wird es auch weiterhin Automaten geben, an denen Sie einen Einzelfahrschein kaufen können. Jetzt braucht es eine Übergangsphase. Sie können die Menschen nicht auf einmal vor vollendete Tatsachen stellen und sagen: So, das war's jetzt mit den Papiertickets, weil wir

dann Kund*innen verlieren. Doch wir wollen Kundenschaft hinzugewinnen. Dazu gehört, es der Kundenschaft einfach zu machen, indem sie dieses Ticket auf verschiedene Weise kaufen kann.

Ja, wie überzeugt man Autofahrer*innen? Das ist sicherlich die größte Herausforderung. Das geht auch nicht nur durch Marketing, sondern das geht auch dadurch, dass Sie über das Angebot überzeugen. Das haben wir beim 9-Euro-Ticket gemerkt. Das Ticket ist nicht nur deswegen gekauft worden, weil es bekannt war, sondern es ist auch dauerhaft über die drei Monate gekauft worden von Autofahrerinnen und Autofahrern, weil sie es ausprobierten und merkten: Das ist gut, der ÖPNV hilft mir tatsächlich. Ich kann das Auto öfter mal stehen lassen.

Auch jetzt 49 Euro, das ist ein Preis, für den ich nicht mal eine Tankfüllung bekomme. Vielleicht gehen wir an die Tankstellen und verkaufen das Ticket da. Warum nicht? Oder wir machen zumindest dort darauf aufmerksam, dass es das Ticket gibt? Es gibt ein großes Potenzial an Käuferinnen und Käufern für solche Tickets. Und unter ihnen sollten auch möglichst viele Autofahrer*innen sein.

Das Interview führte Hermann Schmidtendorf.

Saudi-Arabien: Ehrgeizige Bahn-Investitio- nen, 8.000 Kilometer neue Bahn-Gleise

Ein rail & mobility-Gespräch mit dem Präsidenten der Saudi-Arabischen Eisenbahnen (seit 2017), **Dr. Bashar Khalid Al Malik**. Er promovierte 2006 in Bauingenieurwesen an der Tulane University (USA). 2011 wurde er vom Verkehrsministerium an das Unternehmen abgeordnet.



Ein Talgo 350 auf der Haramain-Hochgeschwindigkeits-Bahn.

Foto SAR

? **rail & mobility:** Die erste Eisenbahn auf heute saudi-arabischem Boden war eine Schmalspurbahn, die **Hedschas-Bahn**. Sie führte bis Medina. Heute fährt bei Ihnen die **Haramain-Eisenbahnlinie** von Medina nach Mekka - aber es ist eine Hochgeschwindigkeitsstrecke! Das ist ein bemerkenswerter Fortschritt. Wo steht heute Ihr Unternehmen, die **Saudi Arabia Railways**?

Dr. Bashar Khalid Al Malik: SAR, **إدارة السكك الحديدية السعودية**, ist heute der nationale Eisenbahnbesitzer und -betreiber im Königreich Saudi-Arabien und einer der größten in der Region. Wir betreiben und verwalten über 5.000 Kilometer Schienennetz. Wir betreiben sowohl Personen- als auch Güterzüge und verfügen über verschiedene Technologien vom Signalsystem ETCS Level 1 bis Level 2 und bis hin zu den neuesten verfügbaren Technologien des Rollmaterials. Unsere Fahrzeuge sind unterschiedlichen Alters.

Wir betreiben das einzige Hochgeschwindigkeitsnetz in der Region und eines von zehn Netzen weltweit mit höchster Geschwindigkeit. Heute ist

SAR zu einem führenden Unternehmen der Eisenbahnindustrie in der Region geworden. Wir betreiben auch einen der längsten Güterzüge der Welt, mit der Länge eines einzelnen Zuges von über drei Kilometern. Dieser Zug fährt über 1.200 Kilometer mitten durch die Wüste, bei sehr hohen Temperaturen, es gibt überall Sand, aber die Fahrt läuft sehr glatt. Um dies zu erreichen, haben wir viele der weltweit hergestellten Produkte an unser Klima und unsere geografischen Gegebenheiten angepasst, um solche Aufgaben reibungslos lösen zu können.

? In den letzten Jahren investiert das Königreich massiv in den Ausbau der Eisenbahn. Und Sie haben jetzt noch größere Pläne?

In Mekka betreiben wir auch eine der einzigartigsten Linien der Welt für Pilger, die **U-Bahnlinie Al Mashaaer**. Dies ist eine U-Bahn-Linie von 14 Kilometern Länge, die nur für eine Woche in Betrieb ist und dann bis zum nächsten Jahr stillgelegt wird. **Sie dient Pilgern der حج, der Haddsch** (Hajj), und wir befördern ungefähr zwei Millionen Passagiere in wenigen Tagen, in vier bis fünf Tagen, das ist enorm.

Das ist etwas, was man sonst bei Olympischen Spielen sieht, und Länder bereiten sich dann jahrelang darauf vor. Wir tun es jedes Jahr erfolgreich, Alhamdulillah – alles Lob gebührt Gott.

SAR hat auch einen ehrgeizigen Plan für die Zukunft. Als nationales Eisenbahnunternehmen sind wir verpflichtet, bestimmte Ziele im Rahmen der **Vision 2030 der Regierung** zu verfolgen, die unser Kronprinz führt. Unter dieser Vision 2030 wurde eine nationale Transport- und Logistikstrategie entwickelt und genehmigt, die der Kronprinz 2021 selbst angekündigt hatte. Darunter waren die Bahnsektorstrategie und auch die Strategie für unser Unternehmen SAR.

In diesem Rahmen wird unser Unternehmen bis 2030 über 200 Milliarden Saudi-Riyal (umgerechnet etwa 51 Milliarden Euro) investieren. **Wie werden unserem Netz weitere 8.000 Kilometer neuer Gleise hinzufügen.** Wir haben bereits einige Ausschreibungen im Markt durchgeführt, um diese Vision zu unterstützen. Wir beschaffen beispielsweise neue Reisezugarnituren.

? Saudi-Arabien hat eine auf hohem Niveau arbeitende Ausbildungsstätte für Eisenbahn-Berufe. Anfang 2022 überraschte Ihr Land die Eisenbahn-Welt mit der Ankündigung, dass jetzt auch Frauen als **Lokomotivführerinnen** von High Speed-Zügen geschult werden sollen.

Vielen Dank, dass Sie dies hervorheben. Darauf sind wir, ehrlich gesagt, sehr stolz. Ja, wir haben ein Berufsbildungsinstitut gegründet, um unsere Techniker von Grund auf auszubilden. Also nehmen wir sie von der High School oder mit einem Abschluss, den

sie abgeschlossen haben, und stecken sie in bestimmte Programme: Signaltechnik, Schienenfahrzeuge und andere. Und wir bilden sie aus, es variiert von ein paar Monaten bis zu zweieinhalb Jahren. Nach dem Abschluss haben sie einen garantierten Job. Und wir haben kürzlich auch die Türen für Damen geöffnet. Das Interesse war riesig.

? Berichten zufolge gab es 28.000 Meldungen für die ersten ausgeschriebenen Plätze!

Wissen Sie, diese Branche ist hart. Es ist nicht, wie in einem schönen Büro mit Klimaanlage zu arbeiten. Es braucht also wirklich etwas Schwung, um das zu tun. Jetzt haben wir 32 exzellente graduierte Damen, die unsere Hochgeschwindigkeitszüge fahren. Wir haben Damen, die in anderen Teilen dieser Branche arbeiten, aber beim Zugfahren passiert das zum ersten Mal. Und der Plan ist, das Programm zu erweitern, um Frauen mehr Möglichkeiten zu geben, nicht nur Hochgeschwindigkeitszüge, sondern vielleicht auch Güterzüge zu fahren! Wir sind also genauso aufgeregt wie sie.

? Im Personenverkehr können Sie den Zug nutzen, aber auch Autos, Flugzeuge und Busse. Wie sieht der Mix der Transportmittel aus, in welche Richtung soll es gehen?

Gute Frage. Saudi-Arabien ist ein riesiges Land. Und wie Sie sich vorstellen können, erreicht heute der Zug nicht jedes erwünschte Ziel. Daher ist es Teil unserer nationalen Transport- und Logistikstrategie, mehr Ziele zu erreichen. Unser Plan ist es, von 3 Millionen Passagieren pro Jahr im Jahr 2021 auf **32 Millionen Passagiere bis 2030** zu steigen. Das ist also das Zehnfache dessen, was wir heute haben.

Natürlich lässt die bestehende Infrastruktur eine enorme Steigerung ohne weitere Investitionen zu. Mit den zusätzlichen Investitionen in Züge und Infrastruktur ist dieses Ziel jedoch leichter zu erreichen. Wir haben natürlich das von Ihnen eingangs erwähnte Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen Mekka

Dr. Bashar Khalid Al Malik

Bild: Hermann Schmidtdorf



und Medina. Es ist ein wichtiger Wegbereiter dafür, insbesondere, dass es Besuchern aus aller Welt dient, die Mekka und Medina besuchen möchten.

? Das heißt also, man müsste etliche Züge zusätzlich anschaffen, wenn mehr Bewegung und Investitionen in die Infrastruktur kommen. Vielleicht könnten wir über die Linien sprechen, die verbessert oder neu gebaut würden. Sie sprechen zum Beispiel von einer sogenannten Landbrücke. Was ist das genau?

Wir nennen sie die **saudische Landbrücke**, weil sie auf einer Länge von 1.300 km das Rote Meer und die Westküste des Landes mit dem Arabischen Golf und der Ostküste verbindet. Es ist eine wichtige Voraussetzung für die gesamte Region, nicht nur für das Land selbst. Die Landbrücke führt im Wesentlichen vom Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen Mekka und Medina, von Dschidda im Westen bis nach Dammam im Osten. Sie durchquert das Land von beiden Seiten. Eine weitere große Infrastruktur, die wir planen, ist die Verbindung mit den Nachbarländern im Osten und Südosten.

? Um die sechs Länder des sogenannten Golfraums zu verbinden?

Exakt. Den Golf-Kooperationsrat **GCC** – Vereinigte Arabische Emirate, Katar, Bahrain, Oman, Kuwait und Saudi-Arabien. Das ist also auch Teil unserer Investition. Wir haben Werkstätten, Depots, um diese Züge zu warten. Dabei werden auch Personenbahnhöfe ausgebaut. Hier investieren wir. Das Schöne an dieser Landbrücke ist, dass sie drei Häfen auf jeder Seite verbinden wird. So haben Sie eine reibungslose Verbindung zwischen Ost und West, ohne gegebenenfalls die Halbinsel umrunden zu müssen.

? Wir leben in schwierigen Zeiten des Umbruchs. Sicher muss deshalb jedes Land genau überlegen, wie es seine Pläne finanzieren will. Ihr Land setzt deshalb auch auf Investitionen aus anderen Ländern?

Wir haben Mittel für solche Investitionen bereitgestellt, die in den nächsten Jahren stattfinden werden. Aber ja, ich denke, wir haben Glück. Ich sehe, ehrlich gesagt, keinen besseren Ort, als in Saudi-Arabien zu investieren. Wir haben ein sicheres, stabiles Land. Wir haben eine sehr starke Wirtschaft, während andere Volkswirtschaften heutzutage leiden und mit weiteren Herausforderungen rechnen. Unsere Wirtschaft wächst; unsere Inflationsrate liegt unter 3 %. Uns geht es also sehr gut, und die Erwartungen und Prognosen für die Zukunft sind sehr vielversprechend. Als Einzelpersonen, die in dieser Branche arbeiten, haben wir das Glück, in dieser Zeit zu arbeiten, in der unsere Bedürfnisse erfüllt werden.

? Sie wollen mit Ihren High-Speed-Investments auch viele Touristen anlocken?

Natürlich! Zweifellos hat die Nationale Transport- und Logistikstrategie im Laufe ihrer Entwicklung viele Beiträge geleistet, von denen einer die Tourismusstrategie war. Und um nur ein Beispiel zu nennen: Unser Hochgeschwindigkeitsnetz hat beispielsweise eine **Passagierstation am Flughafen Dschidda**, einem der größten Flughäfen. Und diese Bahnstrecke führt Sie in andere Teile der westlichen Region.

Zweifellos haben unsere bestehenden Vermögenswerte und Infrastrukturen sowie der Plan für die Zukunft die Bedürfnisse und Strategien des Tourismus berücksichtigt und werden diesem Ansatz sehr gut dienen. Wir haben Vereinbarungen mit Kreuzfahrtschiffen unterzeichnet, die wir unterstützen. Wir sind mit mehreren Häfen verbunden, wir sind mit Flughäfen verbunden. Daher ist die Konnektivität in Saudi-Arabien sehr gut etabliert, um solche Initiativen zu unterstützen.

! Vielen Dank für dieses interessante Gespräch!

Das Interview führte Hermann Schmidtendorf.

FRÜHER DAMPFLOKOMOTIVEN, HEUTE ELEKTROZÜGE MIT 350 KM/H



Die erste Eisenbahn zur Beförderung von Pilgern in die heilige Stadt Medina entstand noch unter dem Osmanischen Reich – auf der Spurweite von 1050 mm. Die Karte (Autor: Fremantleboy) zeigt die Ausdehnung der Hedschasbahn 1914. Im heutigen Saudi-Arabien verkehren High-Speed-Züge zwischen Medina und Mekka. Die Karte (Autor: Maximilian Dörrbecker/Chumwa) zeigt auch geplante neue Bahnprojekte. Es gibt in Saudi-Arabien drei Museen, die sich der Geschichte der Hedschasbahn widmen. Die bedeutendste Einrichtung entsteht in Medina auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofes. Einige Lokomotiven wurden bereits dorthin überstellt und teilweise wieder aufgebaut. Auch das historische Empfangsgebäude des Schmalspur-Bahnhofs Medina wurde liebevoll erneuert.





Ein preußischer Personenwagen im ehemaligen Kaiserbahnhof in Potsdam, heute DB-Akademie, gab den Rahmen für den 5. Deutsch-Polnischen Bahngipfel.

5. Deutsch-Polnischer Bahngipfel:

NEUE ZUGPAARE, LANGSAMER STRECKENAUSBAU

Am 8. Februar 2023 fand in Potsdam ein weiterer polnisch-deutscher Eisenbahn-Gipfel statt. Es war die fünfte Edition dieser zwischenstaatlichen Treffen, bei denen Vertreter der Regierungen beider Länder, der Regionen und der Eisenbahnen die Verbesserung der Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Eisenbahnen besprechen. Normalerweise wäre das Treffen viel früher fällig gewesen. Aber die Pandemie hatte ein früheres Datum unmöglich gemacht.

In der Zwischenzeit hatten sich einige personale Veränderungen bei den verantwortlichen Handelnden ergeben. Koordinator für die polnisch-deutsche grenznahe und regionale Zusammenarbeit ist jetzt Unterstaatssekretär Bartosz Grodecki vom Ministerium für Inneres und Verwaltung der Republik Polen. Auf deutscher Seite ist Koordinator für die deutsch-polnische zwischengesellschaftliche und grenznahe Zusammenarbeit der Abgeordnete des deutschen Bundestags Dietmar Nietan. Nietan ist auch Bundesschatzmeister der SPD und Vorsitzender der Deutsch-Polnischen Gesellschaft Bundesverband, er bemüht sich also schon lange um gute Verbindungen zwischen beiden Ländern.

Die polnische Delegation leitete Staatssekretär Andrzej Bittel, seit Jahren schon ein exzellenter Experte in Bahnfragen. Der Vizeminister gab dem Vertreter von rail & mobility das einzige Interview während seines Aufenthalts beim Bahngipfel, dafür danken wir!

Die Bahnvertreter betonten zu Recht: Die Gesellschaften Polens und Deutschlands und auch ihre Eisenbahnen zeigten eine große spontane Hilfsbereitschaft für die Flüchtlinge aus der Ukraine. Dabei kam die Deutsche Bahn an ihr Limit. Denn der deutsche Bahnkonzern reduziert immer mehr die Anzahl klassischer Züge, die aus einer Lokomotive und einzelnen Wagen bestehen. Triebzüge, Doppelstockzüge

und Fernverkehrszüge sollen aus festen Kompositionen bestehen, die im Push-Pull-Verfahren gezogen werden. Das soll Kosten sparen bei einer gleichzeitig großen Anzahl von Sitzplätzen.

In Friedenszeiten wird das passen. Aber was ist bei Katastrophen oder einer Krise? Dann kann man die Anzahl der Wagen in diesen modernen Zügen nicht einfach vergrößern und eventuell das große Gewicht mit Doppeltraktion durch zwei Lokomotiven ziehen. Auch hat die Deutsche Bahn immer noch nur im Güterverkehr Lokomotiven, die für mehrere Stromsysteme und Länder zugelassen sind. Sie musste also die Flüchtlinge in Polen mit Dieselmotoren abholen oder warten, bis die polnische PKP die Flüchtlinge mit eigenen modernen Lokomotiven nach Deutschland brachte. Für solche Notfälle sollte Deutschlands Bahn in Zukunft passendes Rollmaterial vorhalten, sicherlich finanziert durch das Bundesbudget.

Die polnische Delegation trat mit höchstem diplomatischem Niveau auf. Politiker aus den deutschen Regionen äußerten hingegen deutlich ihre Unzufriedenheit mit dem deutschen Bundesverkehrsministerium. Sicher, es ist toll, dass ab Juni 2023 auf der Strecke Berlin-Poznań-Warszawa sechs Zugpaare täglich fahren sollen statt wie jetzt fünf. Es ist auch gut, dass künftig auf der Strecke Berlin-Frankfurt (Oder)-Kraków-Przemyśl täglich zwei Zugpaare fahren werden. Aber das ist der polnischen Seite zu verdanken, nicht der deutschen. Denn soweit bekannt, werden polnische Wagen und Lokomotiven fahren, keine deutschen. Wo also ist das eigenständige deutsche Konzept, um die Verbindungen nach Polen zu verbessern? fragte vor versammelter Presse sichtlich erregt Sachsens Ministerpräsident Michael Kretschmer (CDU).

„Wir sind Verbündete in diesem deutsch-polnischen Bereich“, betonte Kretschmer. „Uns interessiert die Verbindung nach Osteuropa. Wir erleben eine Grenzregion, die drängelt. Und das zu Recht. Es muss hier vorankommen. Wir erleben, wie die polnische Seite sich intensiv Gedanken macht über Hochgeschwindigkeitsnetze in Polen. Und die fragen uns zu Recht: Wie ist das jetzt mit Deutschland? Wo ist der Anschluss? Wir haben Pläne, hochtrabende Pläne, Verdoppelung der Fahrgastzahlen in der Eisenbahn bis 2030. Von 18 auf 25 Prozent soll der Anteil der Güter auf der Schiene steigen. Aber bitte schön, wo ist

die Vorleistung? Wo ist der Plan?“

Kretschmer ärgerte sich lautstark darüber, dass die Elektrifizierung des Bahnhofs Görlitz mit polnischem Bahnstrom bis 2026 stattfinden soll, aber die Elektrifizierung von Görlitz ins deutsche Bahnstromnetz vielleicht erst bis 2038: „Wir haben gemeinsame Vereinbarungen getroffen mit der Vorgängerregierung für die Schnellzugverbindung über Berlin, Cottbus und Görlitz und weiter nach Osteuropa. Warum geht das nicht voran? Es kann doch nicht wahr sein, dass wir, Brandenburg und Sachsen, jetzt diesen transeuropäischen Korridor mit Strukturgeldern finanzieren und jetzt irgendwelche Diskussionen über Wirtschaftlichkeitslücken von Seiten der Bundesregierung geführt werden.“

Brandenburgs Ministerpräsident Dr. Dietmar Woidke (SPD) unterstützte die Forderungen seines sächsischen Amtskollegen und forderte auch Ausbau und Elektrifizierung der historischen Ostbahn von Berlin zur Grenze mit Polen in Küstrin/Kostrzyn. Positiv werteten beide Länderdelegationen, dass auf dem Bahngipfel erstmals nach langer Abwesenheit in deutsch-polnischen Gremien wieder Mecklenburg-Vorpommern vertreten war. Verkehrsstaatssekretärin Ines Jesse machte sich für den Ausbau weiterer Bahnlinien in ihrem Bundesland mit Verbindung zu Stettin stark. Damit ist die einseitige Russland-Orientierung des Bundeslands wohl zunächst einmal beendet.

hfs

Deutsche und polnische Prominenz vor historischem Ambiente: von links vorne der deutsche und der polnische Länderbeauftragte, hinten Dr. Jürgen Murach VDEI, Landrat Gernot Schmidt, Ministerpräsident Kretschmer, Ministerpräsident Dr. Woidke.



Deutsch-Polnische Bahnverbindungen: Neue Konzepte schmieden

? **rail & mobility:** Herr Staatssekretär Bittel, was war aus Ihrer Sicht das wichtigste Ereignis im Bahnwesen, auch dem polnisch-deutschen, im vergangenen Zeitraum?

Andrzej Bittel: Das wichtigste Thema ist das, das unerwartet und überraschend kam. Das ist die Hilfe für die Ukraine, Hilfe für Kriegsflüchtlinge und die Durchführung damit verbundener Aufgaben. Das war das wichtigste gemeinsame Thema im vergangenen Jahr, das wir effizient, konsequent und mit großem Engagement umgesetzt haben, wofür ich Ihnen danke. Bis heute sind neun Millionen Flüchtlinge in Polen angekommen. Natürlich gingen einige von ihnen zurück. Aber in der Hochphase, in diesen schwierigsten Monaten, gab es tatsächlich Hunderttausende von Menschen an der Grenze, die versorgt werden mussten, die an sichere Orte transportiert werden mussten, damit sie sich ausruhen konnten und sich so gut fühlen konnten, wie es damals möglich war. Und damit sie anfangen, darüber nachzudenken, welche nächsten Schritte sie tun wollen.

Dies ist eine große Anstrengung des polnischen Staates, der lokalen Behörden, der Polen, die sie in ihren Häusern willkommen heißen haben, aber auch die Anstrengung der polnischen Eisenbahner, der ukrainischen Eisenbahner und auch der deutschen Eisenbahner. Denn diese Zusammenarbeit war wirklich sehr gut und schnell. Es ist uns gelungen, in dieser Logistik eine gute Vereinbarung zu treffen und umzusetzen. Das ist extrem wichtig.

? Und bei den Standardthemen?

Natürlich gab es auch Fragen zur Umsetzung laufen-

der Aktivitäten, die wir normalerweise in ständiger guter Zusammenarbeit durchführen. Ich möchte betonen, dass wir hier dank der Minister, dank des Vorsitzenden der Deutschen Bahn eine wirklich tolle Zusammenarbeit haben auf höchstmöglichem Niveau und die wichtigsten Angelegenheiten betrifft, die den Grenzraum verbinden. Lassen Sie uns, wie es heute auf dem Treffen hieß, nicht durch das Prisma der Grenze schauen, sondern das Verbindende sehen. Das ist in der Tat die richtige Richtung.

Hervorzuheben sind hier auch die Aktivitäten, die im Rahmen der Realisierung der Verbindung Berlin - Szczecin und der bereits fertiggestellten Brücke in Kostrzyn durchgeführt werden. Es gibt auch konkrete, sehr messbare Auswirkungen dieser Zusammenarbeit wie die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Zgorzelec/Görlitz, von der wir bereits wissen, dass und wann sie durchgeführt wird. Dies sind die Elemente, die wir gemeinsam umsetzen und über die wir uns freuen. Aber wir dürfen nicht vergessen, das Angebot für die Passagiere zu verbessern, was für dieses Jahr geplant ist und in einigen Jahren eingeführt wird. Denn wichtig ist auch, dass möglichst viele Bahnverbindungen zwischen Polen und Deutschland und Deutschland und Polen bestehen.

Auf polnischer Seite wird viel getan, um die Strecke Krzyż - Kostrzyn zu modernisieren, die sogenannte Ostbahn. Diese Strecke wird elektrifiziert. Auf deutscher Seite fordern nur Regionalpolitiker die Elektrifizierung des deutschen Abschnitts dieser Strecke von Berlin nach Kietz/Kostrzyn. Aber die Bundesregierung hat noch keine positive Meinung, weil bei der Bewertung eines Projekts die Bedeutung für den Güterverkehr kein Kriterium für ►

die Unterstützung ist, und auch der Nutzen für die Landesverteidigung nicht, das ist anscheinend ein zu neues Thema.

? Wäre es nicht sinnvoll, die Strecke Berlin – Kostrzyn über die neue Brücke und darüber hinaus voll zu elektrifizieren? Damit würde eine zusätzliche Backup-Strecke nach Polen zur Verfügung stehen, weil die Strecke über Frankfurt/Oder und Berlin schon ziemlich ausgelastet ist.

Ich bin der Meinung, dass solche neuen Konzepte geschmiedet werden müssen. Wir in Polen setzen ein Eisenbahninvestitionsprogramm um, das sich derzeit auf umgerechnet etwa 16,44 Milliarden Euro beläuft. Wir bereiten uns auf die nächste EU-Perspektive vor, die bereits im Gange ist, aber wir müssen die erforderlichen Dokumente verabschieden. Ich hoffe, sie wird bei der Finanzierung auf einem ähnlichen Niveau sein.

Wir wollen sehr stark auf die Modernisierung der Eisenbahnen in Polen setzen, auf den Bau neuer Eisenbahnstrecken im Rahmen des Konzepts des zentralen Kommunikations-Flughafens CPK. Wir

wollen, dass der Schienenverkehr die erste Wahl ist, wenn es um den Nahverkehr innerhalb von Großstädten geht, im Regional- oder Fernverkehr, um möglichst vielen Fahrgästen gerecht zu werden. Wir haben ein Rekordjahr in Polen: Über 340 Millionen Passagiere, das ist mehr als im besten Jahr 2019 vor Covid. Und wir wollen weitere Investitionen stärken, erhalten und umsetzen.

Natürlich können wir nicht für unsere deutschen Partner entscheiden. Aber ich glaube, dass wir im Rahmen der Abstimmung von Plänen verschiedene Investitionen kombinieren sollten, damit sie besser zusammenarbeiten können. Denn wenn es besser funktioniert, wird unsere Effizienz steigen.

? Und eine Anbindung an den CPK wäre auch wünschenswert?

Das wäre ein interessantes Unterfangen.

! Vielen Dank für das Gespräch!

Das Interview führte Hermann Schmidtendorf.

Zur Person:

Der ausgebildete Jurist (Universität Warschau) und Absolvent postgradualer Studien (Management in der öffentlichen Verwaltung - Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Management im. Leon Koźmiński; Europäisches Kommunalverwaltungsrecht - Polnische Akademie der Wissenschaften) Andrzej Bittel ist seit 2016 Vizeminister für Infrastruktur und Bauwesen und seit 2018 Vizeminister für Infrastruktur sowie zuständiger ausgewiesener Experte für das Eisenbahnwesen. Seine politische Laufbahn begann Bittel in der kommunalen Selbstverwaltung in Warschau. In den Jahren 2007-2010 arbeitete er im Zentralen Antikorruptionsbüro.



Foto: Hermann Schmidtendorf

Andrzej Bittel vor einem preußischen Salonwagen in der DB-Akademie in Potsdam

To Zero:

MOTOR RAUS, BATTERIE REIN – EIN ZWEITES LEBEN FÜR DIESELBUSSE

rail & mobility traf Andreas Pfeffer in Norddeutschland vor einem Reisebus mit der Aufschrift „ausgedieselt“. Früher befasste sich der Ingenieur mit Diesel-Optimierung, jetzt wirft er den Dieselmotor aus Bestandsfahrzeugen heraus und stellt sie auf Elektroantrieb an. Unsere Redaktion wollte Details wissen, auch zur Motivation des Entwicklers. Wurde er vom Saulus zum Paulus?

Ich bin studierter Verbrennungsingenieur, von daher vom Saulus zum Paulus, das passt dann schon. Alles hat seine Zeit. 2007 habe ich die ersten Batterie-elektrischen Fahrzeuge kennengelernt, und da war klar, dass die Verbrennungstechnik an ein Ende kommt. Und wenn das Ende absehbar ist, dann muss man sich auch rechtzeitig dem Neuen zuwenden.

Eben kam hier ein **IVECO-Bus** vorbei, das ist ein neueres Modell. Wir freuen uns auf diese Fahrzeuge. Wir haben unsere Umrüstungen mit einem **MAN-Bus** angefangen. Davon sind zurzeit sehr viele im Umlauf. Das hier ist ein Modell von 2010, und genau dort setzen wir an. Wir sehen halt, dass Fahrzeuge an ihr Lebensende kommen, weil sie mit ihren Motoren nach Norm Euro 4 oder Euro 5 hier in den Städten nicht mehr von ihren Abgaswerten her passen. Sie dann nach Prag oder Budapest zu verkaufen, macht keinen Sinn, weil dort die gleichen Abgasregularien herrschen wie hier. Von daher ist es sehr sinnvoll, diese Fahrzeuge zu elektrifizieren.

Wir machen genau das gleiche wie ein MAN oder ein **Daimler**. Es sind genau die gleichen Fahrzeuge, die es auch vom Werk aus Batterie-elektrisch gibt, nur, dass

wir kein Neufahrzeug nehmen, sondern ein gutes gebrauchtes. Man sieht eindeutig: Korrosionsspuren sind an diesem Fahrzeug nicht vorhanden. Es ist einfach nochmal gut für die nächsten 10, 15, sogar 20 Jahre.

Mitreisende stellen nicht die Frage, ist das ein 2019er Fahrzeug oder ist es ein 2010er? Sie steigen ein und freuen sich, wenn es WiFi und eine USB-Ladebuchse im Fahrzeug gibt. Das sind die Kriterien der Fahrgäste, und das können wir abdecken. Und wir sparen pro Jahr circa 100.000 Kilogramm CO₂. Das ist genau das, worauf die Elektromobilität zielt. Das sind die Themen. Dort drüben erhöhen wir die Deiche, hier sparen wir das CO₂.

Genau dahin muss es gehen, dass wir bei unserem Strom, bevor wir das Öl vom Scheich nehmen, lieber den Strom vom Deich nehmen. Wir gehen mit dem Strom aus Windkraft, den wir hier erzeugen, sinnvoll um, pumpen ihn direkt in die Busse rein. Wir können aber auch aus dem Bus wieder heraus in die Gastwirtschaft dort drüben, wo dann eine Pizza damit gebacken wird. Das sind alles die Möglichkeiten, die uns diese Form der Energiespeicherung in der Batterie ermöglicht.

Und in den Bus sind sie hoch sinnvoll, weil sie dort halt genau mit diesen Tageslaufleistungen jeden ►

Der Diplomingenieur (Maschinenbau, BWL, TU Hamburg-Harburg Hochschule für Angewandte Wissenschaften, FH Kiel) Andreas Pfeffer war bis Mai 2022 Geschäftsführer der I SEE Electric Trucks GmbH und der I SEE Electric Busses GmbH. Seitdem ist er Geschäftsführer der to zero electric vehicles GmbH, Hamburg. Davor war er für mehrere Unternehmen der Automotive-Branche tätig.

Begeistert sich für Nachhaltigkeit: Andreas Pfeffer vor einem umgebauten Dieselbus.



Foto: Hermann Schmidtendorf

Tag die 200 Kilometer bringen. Der Bus fährt jeden Tag seine Umläufe, und hier funktioniert die Batterie Tag ein, Tag aus für die nächsten acht Jahre.

Zukunftsweisende Radnabelmotoren

Um aus einem Dieselbus einen Elektrobus zu machen, müssen die Kernkomponenten heraus. Man kann drüber diskutieren, ob man die alte Achse drin lässt, aber wir haben uns für die wirklich zukunftsweisende Weise bei der Achse entschieden. Wir haben Radnabelmotoren eingebaut. Das heißt, wir haben kein einziges Zahnrad mehr in dieser Achse. Der Vorteil ist: Wir haben einen extrem hohen Wirkungsgrad. Wir fahren mit 0,8 Kilowattstunden pro Kilometer. Das sagt den meisten jetzt wenig. Aber das ist ein Benchmark an der Stelle.

Das andere ist dann, wo Tank, Getriebe, Motor saßen, dort haben wir die Batterien hinsetzen können, weil wir keinen Motor mehr haben, der vor der Achse sitzt, um die Achse zu drehen. Damit haben wir diesen gesamten Platz hinten für Batterien. Deshalb haben wir keine Batterien auf dem Dach.

Verblüffend leise beim Fahren

Das ist eines der wesentlichen Merkmale dieses Busses, dass wir die gesamten 210 Kilowattstunden dieses Fahrzeugs im Motor- und Getrieberaum haben. Das andere ist, man hört es jetzt auch, wie leise er fährt. Wir wissen, dass Wettbewerbs-Produkte zu dieser Achse deutlich mehr Geräusche machen. Da heult jetzt die Achse dann im Unterflur mit 80 Dezibel; unsere - wir hören nichts. Auch der Kompressor, der für die Bremsanlage in Nutzfahrzeugen notwendig ist: Wo man sonst den Kompressor hört, man hört deutlich, der klingt wie ein Einzylinder-Motor, hier hört man ihn nicht, der ist leise, er ist hinten drin. Wir fahren jetzt gerade in diesem Bus. Ich kann mich im Bus sehr gut unterhalten, denn es ist wirklich leise.

Wir haben keinen Verbrennungsmotor mehr, und auch unsere Achse ist etwas Besonderes. Dort sitzen die Motoren direkt in den Rädern drin. Das heißt, wir kommen ohne Feder und Untersetzung aus. Die Magnete sitzen ganz weit außen, und in der Mitte ist die Spule. Die bringen ein mörderisches Drehmoment von fast 20.000 Newtonmeter an die Reifen. Das ist erheblich. Das heißt, wir können auch jede Steigung schaffen. Das macht die Achse leise, keine Zahnräder drin zu haben, gibt aber auch einen sehr hohen Wir-

kungsgrad. Das heißt, wir brauchen sehr wenige Kilowattstunden pro gefahrenen Kilometer.

Im Hintergrund sieht man die Windmühlen. Eine Umdrehung der Windmühle lässt uns über zehn Kilometer weit fahren mit diesem Bus. Die gesamte Konstruktion führt dazu, Geräusche zu vermeiden, Reibung zu vermeiden, Wärme zu vermeiden, führt einfach insgesamt zu einer hohen Effizienz des Fahrzeuges. Und deshalb kommt man mit sehr wenig Energie pro gefahrenen Kilometer aus.

Für den Winter: eine CO₂-neutrale Bio-Heizung

Ein Faktum, über den man eindeutig sprechen muss bei der Elektromobilität: Wir haben hier 210 Kilowattstunden Batteriespeicher an Bord, das entspricht nicht mal 30 Liter Diesel. Und wenn man so wenig Energie an Bord hat, muss man sich überlegen: Wie deck ich denn diesen einen kalten Tag hier im Norden im Winter von minus 20 Grad ab? Nur um zu heizen, macht es keinen Sinn, das ganze Jahr über die doppelte Menge an Batterien mitzuschleppen. Auch sind die Batterien immer noch sehr kostenintensiv. Von daher ist es sehr smart, und das machen wir: Wir bauen in diese Fahrzeuge entweder eine Bio-Diesel-Heizung ein oder eine Bioethanol-Heizung, so dass wir trotzdem CO₂-neutral sind und für diese wenigen sehr kalten Tage ausreichend Energie an Bord haben, um dann keine Einbußen beim Fahrkomfort zu haben.

Ich glaube, wir müssen wirklich anfangen umzusteuern. Wir müssen weg von den fossilen Brennstoffen, und wir versuchen hier gerade, die Machbarkeit zu zeigen in diesen Fahrzeugen, dass wir komplett auf CO₂-Emissionen-Vermeidung ausgehen können, dass wir komplett fossile Brennstoffe vermeiden können. Und dafür ist dieser Bus ein wirklich sehr gutes Beispiel.

Wir schulen und trainieren unsere Mitarbeiter selber. Wir haben diesen Bus selber entwickelt. Das heißt, das nötige Know-how ist sehr speziell. Es ist für uns wichtig, dass wir die Mitarbeiter zum einen auf diese Hochvolt-Technologie schulen. Das hat was mit Arbeitssicherheit zu tun. Das andere Thema ist diese Achse, die direkt die Motoren in den Radnaben hat. Diese Mitarbeiter finden wir nicht auf dem Markt, die bilden wir von Grund aus selber aus.

Dipl.-Ing. Andreas Pfeffer

www.to-zero.de | mail@to-zero.de



Der neue ICE 3neo

Foto: Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben

ICE 3neo:

BEWÄHRTE
TECHNIK UND
DOCH NEUE
ANNEHM-
LICHKEITEN

Neo, der Neue: Insgesamt Züge 73 ICE 3neo hat die Deutsche Bahn bei Siemens bestellt. Bis 2029 soll der letzte von ihnen ausgeliefert sein. Rund 2,5 Milliarden Euro zahlt der bundeseigene Konzern dafür.

Zwar läuft noch die Lieferung der bislang größten Bestellung der Deutschen Bahn für Hochgeschwindigkeitszüge. Bis spätestens 2026 soll nach Auskunft der DB die ICE 4-Flotte aus 50 Zügen mit 12 Wagen, 50 Zügen mit 13 Wagen sowie 37 Zügen mit 7 Wagen bestehen. Doch auch die Investition in eine weitere neue ICE-Generation ist unabdingbar. Denn die Lebensdauer der ersten ICE-Baureihen 1 und 2 ist mit über 30 Jahren inzwischen erreicht. Und auch die ICE 3 der ersten Generation fahren bereits seit über 20 Jahren.

Beim ICE 4 hält der Konzern Bombardier, heute Alstom, noch einen Fertigungsanteil von etwa 30 Prozent. Der ICE 3neo (Baureihe 408) wird komplett durch Siemens Mobility gebaut. Um langwierige Zulassungsprozeduren zu vermeiden, entsteht er auf der Plattform des ICE 3 und wird auch so eingereiht. Dennoch gibt es für die Reisenden eine Reihe von neuen Annehmlichkeiten. So werden erstmals für einen ICE **mobilfunkdurchlässige** Fenster eingebaut. Die Fensterscheiben eines ICE sind mit einer dünnen Metallschicht versehen, um Überhitzung des Fahrgäste-Raums durch Sonnenstrahlung zu minimieren.

Dadurch gelangten bisher auch Mobilfunkwellen nur schwer durch die Metallschicht ins Zuginnere. Jetzt wird in diese wärmeisolierende Metallschicht

der Fenster ein feines Raster gelasert, und die Mobilfunkwellen erreichen das Wageninnere. Wer also jetzt an Bord mehr surft oder telefoniert, muss sich wegen eines leeren Akkus keine Sorge haben. **Tablethalter** und **Steckdosen** gibt es an allen Plätzen, auch in der zweiten Klasse.

Der ICE 3neo hat 440 Sitzplätze und erreicht die Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h. Bis 2026 sollen 421 ICE-Züge mit etwa 220.000 Sitzplätzen im deutschen Netz unterwegs sein. Der ICE 3neo hat zwölf **Türen** – und damit zwei mehr als der Vorgängerzug. Das soll die Ein- und Aussteigezeit nach Angaben der Deutschen Bahn um bis zu 30 Prozent verkürzen. Für **Fahrräder** gibt es acht Stellplätze in jedem Zug. Wichtig für Rollstuhlfahrende: Ein neu ►



Foto: DB - Patrick Kuschfeld

Eine wesentliche Erleichterung ist der neue Hublift.

entwickelter **Hublift** ist jetzt an einer Eingangstür eingebaut und ermöglicht schnellen, einfachen Ein- und Ausstieg.

Einen höheren Wohlfühlfaktor soll die bereits vom ICE 4 bekannte **Beleuchtung** bringen: Sie wechselt je nach Tageszeit die Farbtöne. Für **Familien** gibt es im ICE 3neo einen vergrößerten Familien- und Kleinkinderbereich. Neu gestaltete **Gepäckregale** bieten

mehr **Stauraum**. Durch eine Modulbauweise können einzelne Bauteile schneller ausgetauscht und repariert werden, das soll auch für die Kaffee- und Spülmaschinen im Bordrestaurant gelten. Die Toiletten bekamen neue **sensorgesteuerte Wasserhähne** gemäß modernen Hygieneanforderungen. Eine **LED-Anzeige** zeigt für jeden Platz den Reservierungsstatus an. hfs

Am 5. Dezember 2022 ging der ICE 3neo in den Fahrgasteinsatz – eine Woche früher als geplant. Seitdem bewähren sich die Fahrzeuge, die täglich zwischen Dortmund, Köln und Frankfurt/Main unterwegs sind, außerordentlich gut. Die Deutsche Bahn gab rail & mobility diese aktuelle Auflistung, wo diese Züge seit März 2023 zu sehen und nutzen sind.

Dortmund–Frankfurt:

- ICE 815 Mo-Fr** ab Dortmund 6:51, Essen ab 7:15, Duisburg ab 7:28, Düsseldorf ab 7:45, Köln Messe/Deutz 8:11, Köln/Bonn Flughafen 8:22, Siegburg/Bonn 8:31, Montabaur 8:57, Limburg Süd ab 9:07, an Frankfurt Flughafen 9:26, an Frankfurt Hbf 9:41 Uhr.
- ICE 901 So-Fr** ab Köln Hbf 13:59, ab ab Siegburg/Bonn 14:17, ab Montabaur 14:38, ab Limburg 14:49, an Frankfurt Flughafen 15:08, an Frankfurt Hbf 15:23 Uhr
- ICE 903 So-Fr** ab Köln-Messe/Deutz 16:00, ab Siegburg 16:17, ab Montabaur 16:38, ab Limburg Süd 16:49, an Frankfurt Flughafen 17:08, an Frankfurt Hbf 17:23 Uhr
- ICE 900 So-Fr** ab Frankfurt Hbf 14:32, ab Frankfurt Flughafen 14: 49, an Limburg Süd 15:08, an Montabaur 15:19, an Siegburg/Bonn 15:39, an Köln Hbf 15:56 Uhr
- ICE 902 So-Fr** ab Frankfurt Hbf 12:32, ab Frankfurt Flughafen 12:50, an Limburg Süd 13:08, an Montabaur 13:19, an Siegburg/Bonn 13:39, an Köln Messe/Deutz 13:55 Uhr
- ICE 904 So** ab Frankfurt Hbf 10:32, ab Frankfurt Flughafen 10:50, an Limburg Süd 11:08, An Montabaur 11:19, an Siegburg/Bonn 11:39, an Köln Hbf 12:01 Uhr
- ICE 812 Mo-Do** ab Frankfurt Hbf 18:16, ab Frankfurt Flughafen 18:32, an Limburg Süd 18:49, an Montabaur 18:59, an Siegburg/Bonn 19:26, an Köln/Bonn Flughafen 19:37, an Köln Messe/Deutz 19:49, an Wuppertal 20:15, an Hagen 20:33, an Dortmund Hbf 21:07 Uhr
- 812 an Fr+So** ... an Köln Hbf 19:55 Uhr

Köln–Frankfurt über Wiesbaden/Mainz:

- ICE 712 Di-Fr** ab Mainz Hbf 6:06, ab Wiesbaden 6:22, ab Limburg Süd 6:43, ab Montabaur 6:54, an Köln Hbf 7:27 Uhr
- ICE 713 Mo-Fr** ab Köln Hbf 17:31, an Siegburg/Bonn 17:45, an Montabaur 18:04, an Limburg Süd 18:14, an Wiesbaden 18:40, an Mainz Hbf 18:55, an Frankfurt Flughafen 19:28, an Frankfurt Hbf 19:40 Uhr

Dortmund/Köln–München:

- Am Samstagen werden normalerweise die ICE 912 und 917 zwischen Dortmund und München über Köln, Frankfurt, Mannheim, Stuttgart und die neue Schnellfahrtstrecke Wendlingen–Ulm mit dem ICE 3neo gefahren. Durch Bauarbeiten auf der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim bedingt fahren diese Züge bis zum 1. April jedoch nicht.
- ICE 917 Sa** ab Düsseldorf 10:45, ab Köln Messe/Deutz 11:11, ab Siegburg/Bonn 11:25, ab Frankfurt Flughafen 12:09, an Mannheim 12:39, an Stuttgart 13:20, an Ulm 14:10, an Augsburg 15:00, an München-Pasing 15:25, an München Hbf 15:34 Uhr
 - ICE 912 Sa** ab München 16:27, ab München-Pasing 16:34, ab Augsburg 17:01, ab Ulm 17:46, ab Stuttgart 18:38, ab Mannheim 19:21, Frankfurt Flughafen an 19:51/ab 19:53, an Siegburg/Bonn 20:30, an Köln Messe/Deutz 20:48, an Düsseldorf Hbf 21:10, an Duisburg 21:27, an Essen 21:41, an Bochum 21:51, an Dortmund Hbf 22:04 Uhr

Weiter erklärte ein DB-Sprecher gegenüber rail & mobility: „Bis 2029 erhalten wir insgesamt 73 ICE 3neo. Die Züge werden perspektivisch auf allen Verbindungen in Deutschland zum Einsatz kommen, auf denen wir mit ICE 3 fahren. Damit wird der Zug in Zukunft auch nach Berlin kommen. Wann dies genau der Fall sein wird, können wir Ihnen zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht sagen. Ab 2024 wird der ICE 3neo die älteren ICE 3 (Baureihe 406) auf den internationalen Verbindungen nach Brüssel und Amsterdam ersetzen.“

Pro Bahn: ICE 3neo mit „wichtigen Neuheiten“



Foto: Hermann Schmidtendorf

*Zur Person:
Der ausgebildete Diplom-Chemiker Karl-Peter Naumann ist seit 1981 in verschiedenen Funktionen im Einsatz für die Nutzer*innen der Eisenbahn. Von 1996 bis 2012 war er Bundesvorsitzender des Fahrgastverbands Pro Bahn, heute ist er Ehrenvorsitzender.*

? **rail & mobility:** Bei der Einführung des ICE 4 hatten viele Reisende kritisiert, die Sitze seien unbequem. Hat die Deutsche Bahn aus diesen Kommentaren für den ICE 3neo Lehren gezogen?

Karl-Peter Naumann: Wir waren mit mehreren Repräsentant*innen von Pro Bahn eingeladen und durften probesitzen. Dabei konnten wir feststellen, dass die Sitze, die die Bahn schon ausgewählt hatte, auch unseren Geschmäckern entsprechen. Wir wussten vorher nicht, für welche Sitze sich die Bahn entschieden hatte. Das war schon gut, und wir haben auch frühzeitig erfahren über die neue Technik für die Rollstuhlfahrenden. Das halten wir auch für eine sehr gute Sache, dass es eine spezielle Tür gibt für Rollstuhlfahrende. In diese Tür ist dann der Hublift integriert. Damit werden zwei Dinge hoffentlich deutlich besser. Erst mal stehen sich Rollstuhlfahrende und andere Reisende nicht im Wege, das ist gut. Zum zweiten ist der Schwenkmechanismus, der beim ICE 4 so störanfällig war, damit beseitigt. Der Hublift ist jetzt sehr stabil integriert, und wir hoffen gerade auch für die Rollstuhlfahrenden, dass damit die Probleme deutlich weniger geworden sind.

? Das würde ja auch heißen, dass man nicht mehr ein oder zwei Tage vorher sich anmelden muss, damit jemand eine Rampe heranschiebt vom Bahnsteig aus.

Sie müssen natürlich weiterhin früher den Platz reservieren, weil die Zahl der Rollstuhlplätze begrenzt ist. Aber das geht sehr viel kurzfristiger. Was aber noch viel wichtiger ist: Es geht eben zu jeder Uhrzeit. Die Hublifte, die auf den Bahnsteigen stehen, werden je nach Bahnhof von ... bis ... Uhr bedient, und wenn jetzt jemand mit einem Rollstuhl um Mitternacht ankommt, und es ist niemand mehr da, der den Hublift bedienen kann, dann ist es schlecht. Dieses Problem fällt jetzt weg, und das ist

sicherlich schon mal ein ganz wichtiger Schritt.

? Noch mal zu den Sitzen. Wie viele Typen konnten Sie da prüfen?

Wir haben drei Typen prüfen können. So stark unterscheiden die sich alle nicht voneinander, und ein bisschen ist ja auch immer Geschmack dabei. Das darf man nicht vergessen. Aber sie sollen eben nicht zu steil sein, und man braucht eine ausreichende Beinfreiheit. Das sind eigentlich die ganz wichtigen Kriterien, und eben, er darf nicht zu hart, aber auch nicht zu weich sein. Aber auch da ist schon die Geschmacksvielfalt durchaus bemerkenswert.

? Wie bei Bettmatratzen: Einer liebt es ganz hart, eine andere will es ganz weich?

So ist es! Also ich gehöre immer zu den Hartsitzern. Wenn ich im Biergarten zum Beispiel bin und hab da so einen schönen Gartenstuhl, nehme ich gerne die Kissenauflage weg, weil ich lieber auf dem Holz sitze. Aber das ist Geschmack, und da muss es irgendwo einen Mittelweg geben. Anders geht es nicht. Wichtiger ist einfach die Sitzposition, die Beinfreiheit, die vernünftige Beleuchtung, ein ausreichend großer Klapptisch, der auch Menschen mit Bauch noch ermöglicht, den Klapptisch zu benutzen...

? ...für Passagiere in jeder Lebenslage...

Das ist, glaube ich, das Wichtige, und man braucht eine vernünftige Halterung für Getränke. Es kommt halt immer wieder vor, dass der Zug mal bremsen muss oder dass er über eine Weiche fährt, und dann ist es gut, wenn wir den klassischen Getränkehalter oder einen modernisierten da wieder haben. ►

? Also kann man sagen, vielleicht auch als Schlussfolgerung aus den nicht ganz so gelungenen Debatten über die Sitze im ICE 4, es ist jetzt hier deutlich mehr in Richtung der Fahrgäste im Voraus getan worden.

Das ist richtig. Ob das nun allen gefällt, das kann man nicht sagen. Vermutlich wird es auch nicht so sein. Aber diese Sitze scheinen uns schon ein vernünftiger Kompromiss zu sein.

? Auch diese durchlässigen Scheiben, damit Funktelefonensignale direkt an die Empfangsgeräte gehen können, sind neu.

Das ist eine sehr, sehr wichtige Neuigkeit. Denn wir haben es auf der einen Seite natürlich geschätzt, dass die Fenster bedampft waren, dass es dann eben nicht so kalt oder nicht so warm wird. Auf der anderen Seite hatte das eben Probleme mit dem Mobilfunk. Und wenn man das jetzt gelöst hat, ist das sicherlich eine ganz wesentliche Sache. Denn der Mobilfunk im Zug, sowohl zum Telefonieren als auch zum Surfen, wird immer wichtiger. Ich bin heute Morgen von Hamburg nach Berlin gefahren, und in meinem Waggon war weitaus mehr als die Hälfte der Reisenden mit ihrem Laptop oder Tablet beschäftigt.

? Und da wird es dann wirklich nötig, dass man alles einfängt an Signalen, was es gibt, mit allen möglichen Technologien. Denn wenn man jetzt noch was an Signalen verteilt, was erst über Router in den Wagen gelenkt werden muss, dann reicht das vielleicht nicht aus.

Wir hoffen, dass es jetzt wirklich ein Stück besser wird, aber das bleibt trotzdem so, dass die Mobilfunkanbieter natürlich dafür sorgen müssen, dass es eine gute Ausleuchtung der Strecken gibt mit Mobilfunk. Das ist auf den Hauptstrecken sicherlich nicht das Problem, aber sobald wir weiter in die Region gehen, fahren wir



Bild: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben

„Ein vernünftiger Kompromiss“: die neuen Sitze im ICE 3neo.

von Berlin in Richtung Ostsee, wo dann alle Stunde noch ein Zug fährt. Auch da erwarten wir eigentlich, dass wir eine ausreichende Mobilfunkverbindung haben, die wir ja in Zukunft auch brauchen, um unsere Tickets zu lösen. Wenn ich noch kein Ticket habe und dann zehn Minuten nach Abfahrt eben noch im Zug via DB Navigator ein Ticket lösen kann, dann brauche ich dafür eine Funkverbindung.

? Funktionierende! Wie sieht das aus mit den Online-Echtzeit-Informationen über die Info-Bildschirme in den Wagen? Das soll jetzt auch noch besser sein, und auch die Einspeisung von Sitzplatzreservierungen soll jetzt in Echtzeit stattfinden. Auch wenn der Zug schon rollt, kann man noch Buchungen einpflegen. Was hat man Ihnen dazu gesagt?

Das haben wir aus anderen Ecken auch gehört. Es ist sicherlich sinnvoll, dass an den Sitzplätzen nicht nur dran steht „gegebenenfalls reserviert“. Damit kann ich eigentlich nichts anfangen. Die Dänen hatten schon immer dran stehen, dass dieser Platz noch reserviert werden kann. Das ist eine andere Aussage, und wenn man dann eben erfährt, ja der Platz, auf den ich mich jetzt gesetzt habe, ich habe mich vielleicht in Hamburg drauf gesetzt und will nach Leipzig und kann dann irgendwann lesen, dass der Platz ab Berlin besetzt ist, dann kann ich mir doch noch einen neuen Platz suchen und werde nicht überrascht von jemanden, der dann mit einer Reservierung kommt. Umgekehrt ist natürlich auch für denjenigen, der mit der Reservierung kommt, nie angenehm, eine andere Person verjagen zu müssen.

? Und es gibt ja auch Holpereien im Gang des Zuges, vielleicht einen plötzlichen Rückstau von Reisenden mit Gepäck, weil an einem Sitz debattiert wird. Das ist ja gerade in Pandemiezeiten auch nicht unbedingt nötig.

Das ist alles besser, wenn ich das eben weiß. Also bleiben wir bei dem Beispiel: Ich sehe, dass ab Berlin reserviert ist. Ich fahre also in Berlin-Spandau ein, dann suche ich mir schon mal einen anderen Sitzplatz.

! Herr Naumann, danke für das Gespräch!

Das Interview führte Hermann Schmidtendorf.

IMPRESSUM

Urheberrechte

Nachdruck, Reproduktion, Übersetzungen, sonstige Vervielfältigungen – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Alle Verwertungsrechte stehen dem Verleger zu. Das Copyright 2022/2023 für alle Beiträge liegt beim Verlag.

Haftung

Für unverlangt eingeschickte Manuskripte und Abbildungen wird keine Gewähr übernommen. Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichungen kann trotz sorgfältiger Prüfung durch die Redaktion nicht übernommen werden, sofern nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt wurde.

Bezugsgebühren

Einzelpreis rail & mobility: 19,50 € incl. VAT, + Porto (Print) oder € 13.50 incl. VAT (e-paper). Preis für Printjournal + e-paper: € 21.50 incl. VAT, + Versandkosten. Jahresabo (Print) € 99 incl. VAT, + Versandkosten (Print) oder € 80.00 incl. VAT (e-paper). Preis für Printausgabe + e-paper: € 129.00 incl. VAT, + Versand. Staffelpreise für Bestellungen von 2 und mehr Exemplaren. Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist bis 1 Monat vor Ablauf der Abofrist möglich. Erfolgt diese nicht, verlängert sich das Abo automatisch um ein weiteres Jahr.

Die ausdrückliche Nichterwähnung von Warenzeichen bedeutet nicht, dass ein Produkt ohne rechtlichen Schutz ist. Des Weiteren soll der Wegfall von entweder männlichen oder weiblichen Formen von personenbezogenen Hauptwörtern keinesfalls eine Benachteiligung implizieren.

Autoren und Korrespondenten

Andreas Baulig, Ben Holliday, Andreas Pfeffer, Franz Sonk, Hermann Schmidtendorf (hfs)

Interviewpartner*innen:

Andreas Matthä, Dr. Roland Busch, Müslüm Yakisan, Prof. Dr. Birgit Milius, Carmen Schwabl, Rolf Feldmann, Carsten Moll, Isabelle Werner, Beate Kaminski, François Bausch, Lars Wagner, Dr. Bashar Khalid Al Malik, Andrzej Bittel, Karl-Peter Naumann

Interlok Bahnconsulting Hermann Schmidtendorf

Bruchsaler Str. 3
10715 Berlin
Phone (+49) (0)1520-6839 235
www.interlok.info

STEUERNUMMER – UST-ID

DE167943604

CHEFREDAKTEUR / V.I.S.D.P.:

Hermann Schmidtendorf
Bruchsaler Straße 3
10715 Berlin
Phone (+49)(0)157 8653 9357
Internet: rail-mobility.eu
E-Mail: redaktion@bahn-business.eu

ANZEIGENLEITUNG UND ABOVERWALTUNG

Franz Sonk
E-Mail: editeur@rail-mobility.eu

GRAFIK/DESIGN

Britta Ruge
buero-im-norden.de

DRUCK

Ziegler GmbH & Co. KG
Auwiesen 1
74924 Neckarbischofsheim

ERSCHEINUNGSWEISE

6 x jährlich

ISSN

2752-0137



© Alstom / Anne-Sophie Wittwer

CORADIA ILINT

Weltpremiere: Erster Niederflur-Personenzug, angetrieben mit einer Wasserstoff-Brennstoffzelle • Komplette emissionsfreier Regionalzug • Geräuscharmer Betrieb • Höchstgeschwindigkeit 140 km/h.

ALSTOM
• mobility by nature •

A man with dark hair and a beard, wearing a light blue button-down shirt, stands smiling in front of a red and white high-speed train. The train is moving on tracks at night, with light trails from its headlights and other trains in the background. A modern building with a grid-like facade is visible on the left, and a city bus is on the right. The scene is illuminated by city lights and the train's headlights.

**Die Frage ist nicht,
wohin du fährst,
sondern, wie sauber
du ankommst.**

Felix Neureuther



Alle Infos unter
[besserweiter.de](https://www.besserweiter.de)

**Mit Bus und Bahn CO₂ für unser Klima sparen.
Deutschland steigt ein.**

**gemeinsam
#besserweiter**
MIT DEM ÖPNV