

Mobilität neu denken ...



Liebe Leserinnen und Leser,

ich freue mich sehr, Ihnen heute die neue Ausgabe unseres Magazins Think Ahead! vorstellen zu dürfen.

Nachdem wir uns in der vergangenen Ausgabe vor allem mit dem Thema „Innovationen für die Mobilität von Morgen“ auseinandergesetzt haben, dreht sich diesmal (fast) alles um den Umweltschutz. Dieses nicht nur politische, sondern gesamtgesellschaftliche Thema ist ebenso wichtig wie facettenreich. Und einer der Hauptakteure – und Hoffnungsträger – in diesem Zusammenhang ist natürlich der extrem emissionsarme öffentliche Nahverkehr. Ich erzähle Ihnen nichts Neues, wenn ich sage, dass die Mobilität von Millionen von Menschen in der gesamten Republik – und in Baden-Württemberg – also der tägliche Weg zur Arbeit, nach Hause, zu Freunden oder zum Sport zum einen ein immens wichtiger Faktor persönlicher Freiheit und wirtschaftlicher Prosperität ist. Auf der anderen Seite stellt das sich aus diesem

Grundbedürfnis ergebende Szenario den Umweltschutz vor eine gewaltige Herausforderung.

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen im regionalen Nahverkehr nehmen wir den Umweltschutz sehr ernst und möchten Ihnen, auf Basis der Erfahrungen unseres Mutterkonzerns in Großbritannien, heute moderne Ansätze und Lösungen näherbringen, wie wir alle durch das Angebot und die Nutzung eines modernen Nahverkehrs eine ganze Menge zur Verbesserung der Luftqualität und zur Verringerung des Feinstaubaufkommens beitragen können. In die gleiche Richtung geht und denkt eine aktuelle Studie der Baden-Württemberg-Stiftung, die sich intelligent mit der Frage auseinandersetzt, wie man Mobilität in Zukunft nachhaltig, klimafreundlich und sozial verträglich gestalten kann und sollte.

Aber natürlich hat sich in den vergangenen Monaten auch bei uns eine ganze Menge getan. Wir haben im Herbst unser Büro in Stuttgart feierlich eröffnet. Mehr

THEMA | Seite 3

Wie können wir für bessere Luft in unseren Städten sorgen?

NACHHALTIGKEIT | Seite 8

Mobilität der Zukunft – nachhaltig, klimafreundlich und sozial verträglich?

MOBILISIERUNG

BADEN-WÜRTTEMBERG | Seite 11

59 Flirts von Stadler Pankow für Baden-Württemberg

MENSCHEN IM ÖPNV | Seite 16

Dr. Hans-Peter Sienknecht ist kaufm. Geschäftsleiter Go-Ahead Baden-Württemberg

KARRIERE | Seite 19

Ausbildung bei Go-Ahead



als 120 Gäste aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft haben den Worten unseres Verkehrsministers Winfried Hermann zur Zukunft des Nahverkehrs im Ländle gelauscht.

Damit Mobilität funktioniert und die Menschen in der Region komfortabel und pünktlich an ihre Ziele kommen, braucht es natürlich auch modernste Züge. Wir freuen uns deshalb sehr, dass der Bau unserer 59 Flirts bei Stadler in Pankow gut vorangeht. Wir rechnen bereits im Herbst mit der Zustellung der ersten Fahrzeuge! Damit diese im täglichen Betrieb auch immer optimal auf der Schiene laufen, bauen wir in Essingen unser eigenes Wartungszentrum. Hierzu haben wir im Dezember ganz offiziell die Baugenehmigung erhalten, so dass alles nach Plan läuft.

Aber was wären unsere modernen Fahrzeuge ohne unsere Triebfahrzeugführer. Pünktlich zum ausgelösten Personalübergangsstichtag haben wir über alle Kanäle noch einmal intensiv und sehr transparent darüber informiert, was Triebfahrzeugführer – und natürlich Zugbegleiter,

die wir ab Mitte des Jahres einstellen und ausbilden – vom zukünftigen Arbeitgeber Go-Ahead erwarten dürfen. Wir freuen uns auf jeden Bewerber! Und natürlich laufen auch unsere Kurse zur Ausbildung zum Triebfahrzeugführer weiter auf Hochtouren. Mittlerweile ist bereits der 7. Kurs erfolgreich gestartet, in jedem sitzen und lernen bis zu 15 motivierte junge und ältere Menschen. Besonders stolz sind wir natürlich, dass wir bereits im Dezember die ersten selbst ausgebildeten Triebfahrzeugführer bei unseren Partnerunternehmen „aufs Gleis setzen“ konnten, damit sie bis zu unserem Betriebsstart im Juni 2019 viel Praxiserfahrung sammeln.

Um den Kreis zu schließen: Als Triebfahrzeugführer hat man (oder Frau) nicht nur jeden Tag eine große Verantwortung für viele Menschen zu tragen. Man leistet auch einen wichtigen Beitrag zum Schutz unserer Umwelt. Damit dies und vieles mehr sich in Zukunft auch für die Öffentlichkeit im Berufsbild Triebfahrzeugführer noch besser widerspiegelt, veranstaltet das Verkehrsministerium im März einen Runden Tisch mit Vertretern der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Gewerk-



schaften, um ganz konkrete Maßnahmen zur Aufwertung des Berufsbildes zu erarbeiten. Wir freuen uns – wie in vielen anderen Bereichen – auf die Zusammenarbeit, denn Wettbewerb hört für uns direkt nach der Ausschreibung auf. Danach sind wir alle Partner und Dienstleister für die Menschen im Ländle – und für den Umweltschutz.

Herzlichst Ihr

Stefan Krispin

Geschäftsführer der Go-Ahead
Verkehrsgesellschaft Deutschland



Go-Ahead investiert in die E-Zukunft

Mit dem Einstieg der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland bei Mobileeee, einem Anbieter für E-Car-Sharing insbesondere in kleinen und mittleren Kommunen, bekräftigt Go-Ahead sein Bekenntnis zu Umweltschutz und Nachhaltigkeit. Das junge Verkehrsunternehmen mit britischen Wurzeln hält nun rund 10 Prozent der Anteile der mobileeee Betriebsgesellschaft mbH & Co. KG.

Mit diesem Schritt will Go-Ahead die Basis schaffen, ihr innovatives und nachhaltiges Angebot im Rahmen der schienengebundenen Leistungen um weitere zukunftssträchtige Mobilitätsangebote zu ergänzen und einen echten Mehrwert für die künftigen Bahnkunden zu schaffen.

„Wir freuen uns, Teilhaber bei Mobileeee zu sein und somit zu einer emissionsfreien Mobilität beizutragen“, so Stefan Krispin, Geschäftsführer der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland.



Wie können wir für bessere Luft in unseren Städten sorgen?

von Matthew Gwyther

Der nachfolgende Artikel basiert auf einer Diskussionsrunde, die von David Brown, CEO des Verkehrsunternehmens Go-Ahead, und dem Beratungsunternehmen und Thinktank Jericho Chambers am 5. Oktober 2017 einberufen wurde. Der Anlass für das Gespräch war der Jahrestag der großen Smog-Katastrophe in London von 1952.

Die Luftqualität in London ist heute zwar deutlich besser als vor 65 Jahren, aber noch immer sterben mehr Menschen durch Smog als durch Verkehrsunfälle; global betrachtet ist das Problem noch schlimmer. Welche Kombination aus politischen und praktischen Maßnahmen kann dafür sorgen, dass die Menschen auch weiterhin mobil sind – und atmen können?

Im Oktober 2017 titelte der Guardian „Enthüllt: Jeder Londoner atmet gefährliche Konzentrationen von giftigen Luftpartikeln ein.“ Dabei betrifft dieses Problem nicht nur London, auch wenn Hauptstädte in puncto unsaubere Luft typischerweise einen Großteil der Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Und das Problem lässt sich auch nicht einfach auf die Größe der jeweiligen Metropole zurückführen. So weist Manchester eine bessere Luftqualität auf als Nottingham, Leicester und Luton – allesamt Städte, die weitaus kleiner sind.

Die Go-Ahead Group und Jericho Chambers luden Experten ein, um gemeinsam mit ihnen das Thema „Wie kann Städten mit hoher Verkehrsdichte wieder Luft verschafft werden?“ zu diskutieren. Zu der Runde gehörten Vertreter vom Verkehrsministerium, der Londoner Verwaltungsbehörde, des Nahverkehrsunternehmens Transport for London, des Beratenden Ausschusses für die Europäische Forschung im Bereich Straßenverkehr (ERTRAC), Zipcar, Arup, der Go-Ahead Group und andere (die vollständige Teilnehmerliste findet sich am Ende des Artikels). Die Diskussion erfolgte unter der Chatham-House-Regel, gemäß der die bei einem Treffen erhaltenen Informationen nur verwendet werden dürfen, wenn die Quelle anonym bleibt, sodass sich alle Teilnehmer frei äußern konnten. In dem unten stehenden Podcast wird über eine gesonderte Reihe von Interviews berichtet, die im Rahmen der Veranstaltung stattfanden und bei denen sich einige der führenden Akteure im



Verkehrswesen zu aktuellen Herausforderungen und Lösungen äußern. Der Podcast kann gestreamt oder heruntergeladen werden.

Transport for London geht zum Beispiel davon aus, dass es in etwa vier Jahren sämtliche technischen Mittel, mit denen es den Verkehr in überlasteten Straßen aufrecht erhält, ausgeschöpft haben wird. London ist weiterhin die Stadt mit der höchsten Verkehrsdichte in Großbritannien, gefolgt von Manchester, Aberdeen und Birmingham. Und eine hohe Verkehrsdichte führt zu verschmutzter Luft. Vor inzwischen 13 Jahren wurde eine Citymaut für die

Londoner Innenstadt eingeführt. Im Jahr 2003 – dem ersten Jahr der Maut – stieg die Durchschnittsgeschwindigkeit aller Fahrzeuge von 14 km/h auf 17,5 km/h. Die Stadtplaner schöpften Mut. 2015 jedoch fiel die Zahl auf 13,4 km/h.

Große Bauprojekte oberhalb und unterhalb der Erde nahmen den Fahrzeugen Straßenraum und verlangsamten den Verkehr. Viele Kreuzungen wurden umgestaltet und fahrradfahrer- und fußgängerfreundlicher gemacht, wodurch sie nun deutlich weniger gut geeignet für eine hohe Anzahl von Fahrzeugen sind. Durch die größer angelegte Entfernung von Kreisverkehrsanlagen verlangsamte sich die Geschwindigkeit rund um Verkehrsknoten, an denen Hauptstraßen zusammenkommen.

Smog-Katastrophe in London

Es ist nun 65 Jahre her, seit am 5. Dezember 1952, an einem Freitag, die Smog-Katastrophe über die Bewohner von London hereinbrach.

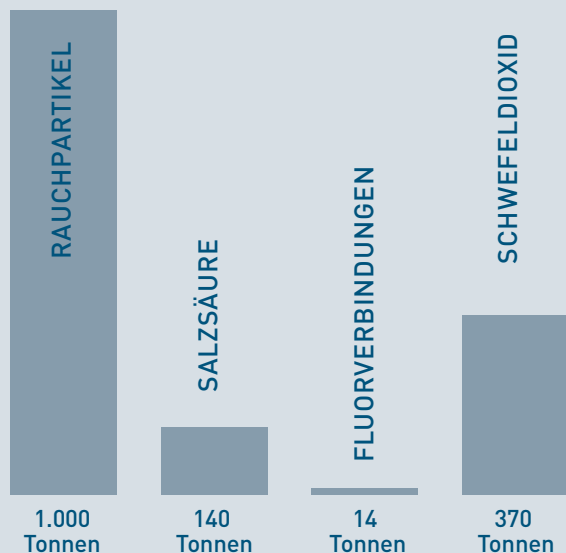
Die erbsensuppengleiche gelb und schwarz gefärbte Dunkelheit, die durch eine Kombination von kalten Temperaturen, Windstille und einem Hochdruckgebiet hervorgerufen wurde, hielt vier Tage an.

Aus den Kohleöfen in den Häusern sowie den riesigen Kohlekraftwerken in den Londoner Stadtteilen Fulham, Battersea, Bankside, Greenwich und Kingston upon Thames wurden in den Tagen des Smogs 1.000 Tonnen Rauchpartikel, 140 Tonnen Salzsäure, 14 Tonnen Fluorverbindungen und 370 Tonnen Schwefeldioxid in die Luft gepumpt. Und dort blieben

sie und legten sich als 61 Meter große Glocke über die damals größte Stadt der Welt.

„Es gab dieses Gewaber“, erinnert sich Bestattungsunternehmer Stan Cribb von T Cribb and Sons, „als ob jemand eine Fuhre Autoräder in Brand gesteckt hätte. Es war, als sei man blind.“ Die Sicht war so schlecht, dass die Inspektoren des Londoner Nahverkehrsunternehmens die Busse mithilfe von Fackeln aus den Endhaltestellen lotsen mussten. In Folge des Smogs verloren 4.000 Menschen ihr Leben.

Der Clean Air Act war eine direkte Antwort auf diese Umweltkatastrophe: 1956 wurde das Gesetz für saubere Luft erlassen.



David Brown:

„Der Straßenraum ist knapp und begrenzt. Die Städte müssen sich überlegen, wie sie Prioritäten setzen.“

David Brown, CEO der Go-Ahead Group, sieht ein, dass die aktuelle Lage keine Lösung bietet. Als Betreiber von Bussen auf der Strecke Plymouth – Gateshead muss er diese auch weiterhin in Fahrt halten. „Die Städte können bei giftiger Luft nicht einfach zum völligen Stillstand kommen“, sagt er. „Der Straßenraum ist knapp und begrenzt. Die Städte müssen sich überlegen, wie sie Prioritäten setzen. Es wird Zeiten geben, wo das Allgemeinwohl schwerer wiegt als der Wunsch einiger Leute nach unbegrenzten Reisen und Lieferungen an die Haustür innerhalb von einer Stunde. Wie führen wir dieses Gespräch offen und wie wägen wir den öffentlichen Personennahverkehr, den Frachtverkehr, Fußgänger, Fahrradfahrer, Autofahrer und den öffentlichen Raum gegeneinander ab? Ist es vielleicht Zeit für Straßennutzungsgebühren? Wir brauchen Führungsstärke und eine partnerschaftliche Zusammenarbeit von Privatwirtschaft und öffentlichem Dienst.“

Mit der Einführung von Bürgermeistern in ganz Großbritannien erfolgte eine Dezentralisierung der Macht. Den Lokalpolitikern wurden mehr Befugnisse zum eigenständigen Treffen kritischer Verkehrsentscheidungen übertragen. Einige haben mehr aus ihren Befugnissen gemacht als andere.



Isabel Dedring:

„Wir sollten auf die Politik zugehen, anstatt sie abzulehnen.“

„Die Leute in der Infrastrukturbranche benennen die Politik gerne als Ursache von Verzögerungen und Unsicherheit. Nach meiner Erfahrung aber ist die Politik oft der Grund für Verbesserungen, z. B. die Maßnahmen zur Luftqualität und zum Radfahren in London. Sie bringt wichtige Infrastrukturprojekte, z. B. die Verlängerung der Overground-Bahn nach Barking Riverside, die Verlängerung der Bakerloo-Linie, auf den Weg. Deshalb sollten wir auf die Politik zugehen, anstatt sie abzulehnen“, so Isabel Dedring, ehemalige Beigeordnete des Londoner Bürgermeisters mit dem Verantwortungsbereich Verkehr und jetzt tätig bei dem internationalen Ingenieurbüro Arup.

„Die Städte müssen ihre Entscheidungen aber auf wissenschaftlicher Basis treffen und dabei mutig sein.“

Zudem hob Dedring hervor, wie wichtig umfassendere, stärker auf Fakten beruhende Analysen beim Treffen politischer Entscheidungen seien. „Es erstaunt mich immer wieder, wie oft politische Entscheidungen quasi auf der Basis von Anekdoten getroffen werden. Es wird zu viel auf Mythen gegeben – häufig in Kombination mit einem immanenten Konservatismus. Die Städte müssen ihre Entscheidungen aber auf wissenschaftlicher Basis treffen und dabei mutig sein.“

Während die Grenzen zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft zusehends verschwimmen, sind die Politiker in der einzigartigen Lage, das große Ganze betrachten und das Allgemeinwohl so steuern zu können, dass es über den Wünschen des Einzelnen steht. Es gibt drei Möglichkeiten, um einen Wandel in den städtischen Verkehrssystemen herbeizuführen und damit die Luftqualität zu verbessern:

- den zunehmenden Einsatz von Technologie, um die Dinge effizienter zu machen;
- die Überzeugung der Menschen dahingehend, dass sie ihr Verhalten ändern

- oder aber strenge Vorgaben im Rahmen von neuen Gesetzen/Regeln, die u. a. eine Gebühr für die Straßennutzung vorsehen.

Dank der Fortschritte in der Digitaltechnik sowie beim GPS ist die Erhebung von Straßennutzungsgebühren – stets ein äußerst heikles Thema, dennoch heutzutage weitaus besser umzusetzen als noch vor einem Jahrzehnt. Etliche Teilnehmer der Diskussionsrunde sind denn auch der Meinung, dass Straßennutzungsgebühren schon bald die bestehenden Verkehrssteuern für Benzin und Fahrzeuge ablösen werden. Autofahrer werden dann ihre Kilometer fahren und den entsprechenden Preis dafür entrichten.

Damit wären die Kosten für das Fahren in Städten höher – in einigen Fällen weitaus höher – als für das Fahren auf Autobahnen oder Landstraßen. Das allerdings, darüber herrschte Einigkeit, wäre politisch nur schwer zu vermitteln.



Ben Rogers:

„Praktische Lösungen der Luftverschmutzung umfassen politische Maßnahmen, Planung, Technik und öffentliche Initiativen.“

Zudem gibt es den Einfluss durch unerwartete Ereignisse. Seit den ersten Enthüllungen im Rahmen des VW-Skandals sind erst zwei Jahre vergangen. Doch der Absturz des Diesels erfolgte abrupt. Umgab den Diesel Anfang der 2000er Jahre aufgrund seiner geringeren CO₂-Emissionen noch ein ökologischer Heiligenschein, ist er jetzt der böse Bube unter den Treibstoffen. Die Leute mögen nichts über die negativen Auswirkungen von Stickstoffdioxid und mikroskopischen Rußpartikeln gewusst haben, bis VW versuchte, diese zu verschleiern – jetzt wissen sie definitiv Bescheid.

Vor zehn Jahren ging es bei dem Einsatz für die Umwelt hauptsächlich um globale Themen wie CO₂, doch diese Perspektive wird inzwischen durch eine weitaus größere Konzentration auf lokale Probleme wie Smog und Partikel ergänzt. Ab Oktober 2017 gilt für ältere, umweltschädlichere Dieselfahrzeuge, die in die Londoner Innenstadt fahren wollen, eine höhere Umweltmaut. Es ist kein

Zufall, dass der Londoner Bürgermeister Sadiq Khan vor einigen Jahren die Diagnose Asthma bekam.

Einige Diskussionsteilnehmer äußerten ein gewisses Unbehagen darüber, dass moderne EU-6-Diesel zwar gewisse Emissionsstandards erreicht haben, diese aber nicht als so sauber eingeschätzt werden, wie sie es eigentlich verdienen. Angesichts von Städten wie Paris, die als erste ab 2020 Dieselmotoren verbannen, und angesichts von Oxford, das sämtliche Fahrzeuge bis auf Elektrofahrzeuge ohne Emissionsausstoß ab diesem Jahr aus der Innenstadt verbannt, herrschte jedoch allgemeine Einigkeit darüber, dass die Tage des Diesels gezählt sind.

Die Behörden in Oxford waren die Ersten, die umfassende Pläne zur Verbesserung der Luftqualität vorgelegt haben, nachdem die Regierung im Juli 2017 bekanntgab, dass 29 Städte gesetzwidrig hohe Verschmutzungswerte bekämpfen müssten. Alle betroffenen Städte werden bis Ende März Vorschläge entwerfen und bis Dezember 2018 einen finalen Plan erarbeitet, um in „kürzest möglicher Zeit“ wieder die Einhaltung der vorgegebenen Werte zu erreichen.

Ein Punkt ist gewiss: Während 71 Prozent der Londoner nicht mehr in den zentralen Bereich der Hauptstadt fahren, sind die Städte jetzt voll mit Lieferfahrzeugen, das Resultat eines tiefgreifenden digitalen Wandels weg vom persönlichen Einkauf in Ladengeschäften hin zum Online-Einkauf. Die Päckchen mit Büchern, Kleidung und Duschstangen müssen alle zugestellt werden – häufig am Arbeitsplatz der Leute. Und hierbei geht es nicht nur um haltbare Sachen von Amazon: Mittlerweile werden auch Lebensmittel rund um die Uhr durch die gesamte Stadt in Autos, auf Fahrrädern und Mopeds transportiert.

Etliche Diskussionsteilnehmer waren der Meinung, dass die Erhebung von zusätzlichen Gebühren für den Frachtverkehr innerhalb von Städten jetzt relativ einfach durchzusetzen sei, da die gegenwärtigen Hürden viel zu niedrig seien und höhere Kosten zu einer Konsolidierung und damit zu größerer Effizienz führen würden. Es ist schließlich einfach nicht nachhaltig, wenn Tausende, zu 90 Prozent leere weiße Lieferwagen die Straßen der Stadt verstopfen und parken, während sie ihre Pakete abliefern. Ob Amazon-Kunden dann auch weiterhin innerhalb von Stunden ihre bestellten Waren entgegennehmen können, wurde bezweifelt. Und Drohnen scheinen nicht die Lösung zu sein. Die meisten sind äußerst skeptisch, dass Drohnen jemals in Innenstädten werden fliegen dürfen, zumindest solange die britischen Luftfahrtregeln vorgeben, dass ein fliegendes Liefergerät mindestens 150 Meter von einem Gebäude und 50 Meter von einer Person oder einem Fahrzeug entfernt sein muss. Zudem sorgen Luftbildkameras für großes Unbehagen unter Aktivisten, die sich für Datenschutz und Bürgerrechte einsetzen.

Was sich für viele nach einem banalen Thema anhören mag – das Parken –, ist tatsächlich von kritischer Bedeutung. Unternehmen wie Zipcar, Car-Sharing-Un-

ternehmen, prangern den Umstand an, dass Privatfahrzeuge einen großen Teil ihrer Lebensdauer geparkt verbringen, dabei aber Straßenraum blockieren. Deshalb auch die Begeisterung für die gemeinsame Nutzung von Autos und die Steigerung deren Verwendung. Etliche Autohersteller, darunter BMW mit „DriveNow“ und Mercedes mit „car2go“, drängen auf den Car-Sharing-Markt, was tiefgreifende Auswirkungen auf den Status des Autos als Luxusmarke haben wird. Immer weniger in Städten wohnende Millennials besitzen ein Auto – wenn sie Wohnungen über AirBnB teilen können, dann werden auch Autos problemlos folgen. Eine Reihe von Diskussionsteilnehmern begrüßte hierbei unverhohlen einen Rückgang des Autobesitzes als einen positiven Schritt nach vorn.



Nick Lester-Davis:

„Es ist einfach, sich Straßen und Wege lediglich als Orte der Bewegung vorzustellen, aber das sind auch Orte, wo Menschen leben, einkaufen gehen und spielen.“

„Ich war kürzlich im ländlichen Ludlow“, erzählte Nick Lester-Davis. „Wir waren mit dem Auto da und ich brauchte 20 Minuten, um einen Parkplatz zu finden. Die Parkgebühren sind fast überall viel zu niedrig. Aus einigen Forschungsarbeiten geht hervor, dass bis zu 30 Prozent des Verkehrs in Städten auf das Umherfahren bei der Suche nach einem Parkplatz zurückzuführen sind.“

Aber das Parken hat seine Unterstützer. So spült es nicht nur Geld in die Kassen klammer Kommunen, sondern ist auch entscheidend dafür, dass Kunden in die unter Druck geratenen Ladengeschäfte in den Städten kommen. Die Städte konkurrieren hart um Kunden und wenn Parkhäuser und Parkplätze am Straßenrand nicht sehr sorgfältig im Preis kalkuliert sind, dann gehen die Leute woandershin.

In den letzten Jahren wurde viel über die Entwicklung autonomer Fahrzeuge geredet. Es ist durchaus vorstellbar, dass diese auf den weiten Highways der USA ihren Platz finden, aber ob sie auch für Städte geeignet sind,

ist weitaus weniger klar. Den Weg zu finden durch die Straßen einer Stadt mit ihren ganzen Baustellen und Fußgängern, wird nicht einfach sein.

Gleichzeitig warnte Frank Kelly, Professor für Umweltgesundheit am King's College London, dass es nicht nur die Abgase der Fahrzeuge sind, die Emissionen verursachen. Auch Bremsen und Reifen, die bisher bei der Messung von Emissionen nicht beachtet wurden, rücken mittlerweile in den Mittelpunkt neuer Forschungsarbeiten. Da jedes Fahrzeug Bremsen und Reifen braucht, scheint eine Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge auf den Straßen ein entscheidender Bestandteil der Lösung zu sein.

Es herrscht die starke Empfindung vor, dass die Städte einen ganz großen Wurf brauchen, um den Problemen zu begegnen. Die Rede war von „einer Oyster-Card“ – einer elektronischen Fahrkarte. Brauchen wir zum Beispiel einen neuen Clean Air Act für das 21. Jahrhundert? Es muss viel mehr getan werden, damit Informationen zu den schnellsten Wegen mit dem öffentlichen Nahverkehr in Städten sofort abrufbar sind. Citymapper geht hier voran, das Unternehmen stellt mit seiner App Echtzeit-Daten zur Verfügung, aus denen hervorgeht, wo die aktuell kritischen Verkehrspunkte liegen.

Es bleibt die große Sorge, dass die gewählten Politiker nicht schnell genug handeln, da große, kühne Ideen mit politischem Risiko behaftet sind. So oder so jedoch scheinen die Zeichen in den nächsten zwanzig Jahren für Privatfahrzeuge mit nur einem Fahrgast in Innen-

städten schlecht zu stehen. „Es ist schön und gut, von der Radfahrer- und Fußgängerfraktion zu hören, die sich bestens mit Lobbyarbeit auskennt. Allerdings sollten politische Entscheidungsträger auch mal mit dem Bus fahren“, so die Anmerkung eines Experten. „Die Städte müssen in der Zukunft dafür sorgen, dass die Öffentlichkeit die öffentlichen Straßen ausschließlich zu unseren Bedingungen nutzen kann“, sagte ein anderer Diskussionssteilnehmer.

Eines ist jedenfalls klar: Der Weg hin zu Tugend und sauberer Luft ist keine Einbahnstraße.

Die Weltgesundheitsorganisation sammelt übrigens die durchschnittlichen Partikelkonzentrationen aus Städten in aller Welt. Aus diesen Daten geht hervor, dass die Konzentration in Peking etwa fünfmal schlimmer ist als die in London. Und die Städte mit der schmutzigsten Luft sind Zabol im Iran und Onitsha in Nigeria.

Diskussionsrunde am 5. Oktober 2017 in London

Die Diskussionsrunde wurde von der Go-Ahead Group einberufen und vom CEO der Go-Ahead Group, David Brown, geleitet. Go-Ahead ist ein führendes, international tätiges Verkehrsunternehmen. Die Gruppe führt jährlich mehr als eine Milliarde Fahrten in Großbritannien und darüber hinaus durch und ist das größte Busunternehmen in London.

Matthew Gwyther ist Journalist und Kommentator. Er gab 15 Jahre lang das Magazin „Management Today“ heraus und ist der Hauptkommentator beim Programm „In Business“ von BBC Radio 4. Seine Arbeiten erscheinen u. a. im The Independent, The Telegraph, The Observer und GQ.

Zu den Diskussionsteilnehmern gehörten:

David Brown, CEO, Go-Ahead Group (Leiter)
Christine Armstrong, Mitbegründerin, Jericho Chambers
Alexandra Brill, Managerin, SustainAbility
Richard Bruce, Direktor für Energie, Technologie & Innovation, Verkehrsministerium
John Dales, Vorsitzender der Transport Planning Society, Verwalter bei Living Streets
Isabel Dedring, ehemalige Beigeordnete des Londoner Bürgermeisters mit dem Verantwortungsbereich Verkehr in London und Global Transport Leader, ARUP
Jonathan Hampson, Geschäftsführer, Zipcar UK
Martin Harris, Geschäftsführer für Brighton, Go-Ahead Group
Professor Frank Kelly, Professor für Umweltgesundheit, Kings College London
Nick Lester-Davis, stellvertretender Vorsitzender, Beratender Ausschuss für die Europäische Forschung im Bereich Straßenverkehr
Robert Phillips, Mitbegründer, Jericho Chambers
Ben Plowden, Direktor, Strategie und Planung, Transport for London
Ben Rogers, Direktor, Centre for London
Katy Taylor, Direktorin Werbung und Kunden, Go-Ahead Group
Elliott Treharne, Verantwortlicher für Luftqualität, Londoner Verwaltungsbehörde (GLA)

Podcast zum Thema:

<https://soundcloud.com/jerichochambers/go-ahead-group-conversation-how-to-breathe-air-into-the-congested-city>



Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität

Nachhaltig, klimafreundlich und sozial verträglich: Ergebnisse der Mobilitätsstudie der Baden-Württemberg-Stiftung

Die Baden-Württemberg-Stiftung zeigt mit der aktuellen Studie „Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ Perspektiven für die zukünftige Mobilität in Baden-Württemberg auf. Hintergrund ist die Frage, wie eine nachhaltige, klimafreundliche und sozial verträgliche Mobilität aussehen müsste, um dem CO₂-Ziel des Pariser Klimaabkommens gerecht zu werden.

Die Baden-Württemberg-Stiftung und der BUND Landesverband Baden-Württemberg widmen ihre Arbeit unterschiedlichen Themen und Interessen. Als Durchführende der Studie ist ihnen der Fokus auf eine nachhaltige Entwicklung unserer Gesellschaft und die Sicherung und Stärkung der Zukunftsfähigkeit des Landes gemeinsam. Ein Kernergebnis: Der Autoverkehr müsste bis 2030 um 30 und bis 2050 um 85 Prozent reduziert und auf Elektromobilität umgestellt werden. Das Rückgrat der zukünftigen Mobilität bilden der elektrifizierte öffentliche Verkehr und moderne Car-Sharing-Angebote. In der Studie wird von einem erheblichen

Bedeutungsverlust des Autos ausgegangen, was starke Jobverluste in der baden-württembergischen Autoindustrie zur Folge haben würde.

Um das Konzept Mobilität neu denken und damit den Wandel aktiv mitgestalten zu können, hat das Forschungsteam eine holistische Herangehensweise gewählt. Um die Weichen für die Zukunft neu zu stellen, wurde im Zeitraum von November 2015 bis Mai 2017 Mobilität aus umwelt- und verkehrswissenschaftlichen, raumplanerischen, makroökonomischen und automobilwirtschaftlichen sowie sozialwissenschaftlichen und sozialpsychologischen Blickwinkeln betrachtet.

Hauptziel der Studie ist die Entwicklung drei möglicher Szenarien für eine nachhaltige Mobilität im Jahr 2050. Zunächst wurden Analysen des Status quo und des möglichen Wandels durchgeführt, auch die Festlegungen des normativen und konzeptionellen Rahmens waren grundlegend für die Forschungsarbeit. Um die Nachhaltigkeit der aktuellen Mobilität sowie der Mobilität der drei Szenarien überhaupt einheitlich und vergleichbar messen zu können, wurde eine Reihe von Indikatoren festgelegt. Diese wurden entweder einer ökologischen, ökonomischen oder sozialen Dimension zugeordnet und zusätzlich nach ihrer wissenschaftlichen Fundierung, Verständlichkeit, politischen Relevanz, Datenverfügbarkeit und Szenariofähigkeit bewertet.

Nachhaltige Mobilität ist die Beweglichkeit von Personen und den Gütertransport zu ermöglichen, ohne die natürliche Umwelt, die ökonomische Entwicklung und die soziale Gerechtigkeit im Hinblick auf alle lebenden Menschen und auf zukünftige Generationen zu gefährden.

Vorstellung der drei Szenarien zur Mobilität im Jahr 2050

Szenario 1: Neue Individualmobilität – privat und komfortabel unterwegs

Es wird von einem ausgeprägt individuellen Lebensstil ausgegangen, der in der Gesellschaft eine hohe Flexibilität fördert, diese aber wiederum auch von ihr fordert.

Diese Orientierung begünstigt die weitere Zersiedelung, räumliche Ungebundenheit und hohe Anzahl kleiner Haushalte. Die Erfüllung der gesamtgesellschaftlichen Ansprüche an Klimaschutz und Nachhaltigkeit wurde weitestgehend an die Technologieentwicklung delegiert. Daher hat sich der Stadtverkehr bis auf den Unterschied, dass er nun emissionsfrei ist, nicht groß verändert. Der autonome PKW macht dem klassischen öffentlichen Verkehr Konkurrenz und ist weiterhin ein Statussymbol. Der Güterverkehr, insbesondere auf den Straßen, und der Luftverkehr nehmen weiter zu. Gründe dafür sind der Anstieg des Bruttoinlandsprodukts und die wachsende globale Vernetzung von Wirtschaft und Gesellschaft.



Szenario 2: Neue Dienstleistungen – kreative Geschäftsmodelle, geteilte Fahrzeuge

Das Eintreten für Klimaschutz und Nachhaltigkeit ist zu einer gesellschaftlichen Norm geworden. Besitz an sich hat einen Bedeutungsverlust erfahren, es sind neue flexible und abwechslungsreiche Nutzungskonzepte entstanden. Neue gemeinschaftliche Wohnformen haben sich etabliert und der öffentliche Raum wird viel stärker als Gemeinschaftsfläche verstanden als heute.

Der öffentliche Verkehr und der Stadtverkehr sind multimodal, was durch die konsequente Etablierung von Car-Sharing-Konzepten und einem vereinfachten allgemeinen Zugang verstärkt wurde. Es wird außerdem eine ansteigende Qualität von Produkten angenommen, wodurch der Güterverkehr weniger stark zunimmt als in der Vergangenheit. Der Luftverkehr nimmt ähnlich wie bei Szenario 1 durch die fortschreitende globale Vernetzung weiter zu.

Szenario 3: Neue Mobilitätskultur – kürzere Wege, flexible öffentliche Systeme

Wie in Szenario 2 ist die Nachhaltigkeitsorientierung zur Norm geworden. Der allgemeine Trend geht zur Entschleunigung und Entflechtung der Lebensstile. Mittelpunkt bildet das Leben im Quartier, was sich mit einem starken Urbanisierungstrend bedingt und somit kurze Wege sowie autofreie Viertel ermöglicht. Der Personenverkehr ist allgemein rückläufig, einen hohen Stellenwert nimmt der flexible öffentliche Verkehr, insbesondere Mitfahrgelegenheiten über Ridesharing, ein. Der Güterverkehr ist durch die Präferenz regionaler Produkte sowie die angestiegene Güterqualität rückläufig und konzentriert sich hauptsächlich auf die Bahn. Die Nahorientierung und Regionalisierung lässt den Luftverkehr stagnieren.

Die Studie hat drei potenzielle Wege aufgezeigt, wie sich heutige Mobilitätsformen zu einem ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigen Mobilitätssystem der Zukunft transformieren können. Es wurde kein Szenario empfohlen, vielmehr stehen sie gleichwertig nebeneinander. Die Emissionsziele für 2030 und 2050 müssen ernst genommen werden und jetzt schon dazu anregen, die eigenen Perspektiven kritisch zu hinterfragen. Nur mit einem grundlegenden strukturellen Wandel können diese Ziele auch erreicht werden. Dafür müssen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen die Thematik angehen und mitgestalten, um die gesamtgesellschaftlichen Voraussetzungen für die Entwicklung zu schaffen. Um den Wandel in eine nachhaltige Mobilitätswirtschaft sowie die daraus



entstehende neue Mobilitätskultur zu schaffen, muss die gesellschaftliche Aufmerksamkeit geweckt und Akzeptanz etabliert werden. Die Baden-Württemberg-Stiftung möchte sich auch nach Abschluss der Studie weiterhin für diesen Wandel einsetzen und plant nächste Projekte in diesem Themenfeld, um den notwendigen breiten Diskurs konstant zu unterstützen.

Die Studie sowie die Kurzfassung stehen unter folgender Adresse zum kostenlosen Download zur Verfügung: www.bwstiftung.de/mobiles-bw
Hier finden Sie außerdem weitergehende Informationen zum Hintergrund, den beteiligten Stakeholdern sowie dem wissenschaftlichen Beirat der Studie.

*Julia Bülow und Thorsten Wichert,
Referenten für Kommunikation bei Go-Ahead Bahn&Bus*

E-Ticketing made in UK – unterwegs zur „intelligenten Stadt“

Die Mobilitätswende ist in aller Munde. Aber welche Wege müssen konkret gegangen werden, um einzelne Infrastrukturangebote zu einem großen und modernen Mobilitätsmarkt zusammenzuführen? Wie zählt das neue Mobilitätsverständnis in die Transformation urbaner Ballungsräume in Smart Cities ein? Und welche technischen Hilfsmittel sind nötig, um beides tatsächlich Realität werden zu lassen?

Essenzielle Basis der Smart City ist das Sammeln vieler Daten und ihre Verarbeitung zu Informationen. Die Daten können helfen, Infrastruktur- und Transportlösungen zu entwickeln, die den Reisebedürfnissen der Menschen entsprechen, indem z. B. die am häufigsten verwendeten Routen kartiert werden. In Hinblick auf die individuelle Mobilität bedeutet das, Infrastrukturangebote direkt auf die jeweiligen Bedürfnisse des Kunden anzupassen – ganz im Sinne der Go-Ahead Unternehmensvision „A world where every journey is taken care of“.

Ein wesentlicher Baustein in der Entwicklung der Infrastruktur einer Smart City ist die Implementierung von E-Ticketing und kontaktlosen Bezahlungsmöglichkeiten. Das Potenzial der modernen E-Ticketing-Lösungen ist enorm. Zentral ist ein differenziertes Tarifsystem, das nach Zeit, Störungen auf der Strecke und den genutzten Fahrzeugen (z. B. Bus, Bahn, zukünftig auch E-Share-Car oder Share-Bike etc.) unterscheidet. Gerade durch die letztgenannte Komponente kann das Kundenverhalten langfristig hin zur Nutzung von klimafreundlichen Fahrzeugen positiv beeinflusst werden. David Brown, CEO der Go-Ahead Group, beschreibt die moderne Mobilität: „Menschen für unsere Dienstleistungen zu gewinnen, bedeutet eine Reihe von Dingen: End-to-End-Reisen einfach zu planen, unsere Dienstleistungen mit anderen Verkehrsträgern zu verbinden, den Ticketkauf zu vereinfachen, den Menschen die Informationen zu geben, die sie brauchen, um bei Störungen Entscheidungen treffen zu können und Reisen angenehm und effizient zu machen.“

In England hat Go-Ahead verschiedene E-Ticketing-Lösungen entwickelt, die täglich genutzt werden. KeyGo beispielsweise ist eine innovative Ticketing-Lösung von Go-Ahead, die für Bahn- und Busreisen außerhalb Londons entwickelt wurde. Der Kunde lädt vor seiner Reise Geld auf seine Key-Smartcard und am Ende wird automatisch der beste Fahrpreis berechnet. Ist das Guthaben zu niedrig, kann dieses direkt aufgeladen werden. Zurzeit prüft Go-Ahead gemeinsam mit Transport for London, ob die KeyGo-Card auch im Oyster-Netz als gültiges Ticket eingeführt werden kann.

Auch kontaktloses Bezahlen in Bussen setzt sich bei Go-Ahead immer mehr durch. In 75 Prozent der regional eingesetzten Busse wurden in den letzten Monaten kontaktlose Zahlungsmöglichkeiten implementiert.

Darüber hinaus hat Go-Ahead mit seinem neuen Unternehmen Hammock ein eigenes Beratungsunternehmen ins Leben gerufen. Hier liegt der Fokus auf innovativem Vertrieb und der

Entwicklung digitaler Lösungen für den öffentlichen Verkehr – weltweit. Obwohl ein sehr junges Unternehmen, hat Hammock vor kurzem seinen ersten Vertrag mit einer lokalen englischen Behörde gewonnen.

Auf dem Weg zur Smart City bieten sich technische Möglichkeiten an, die neue Service-Dimensionen erlauben. Für ein Unternehmen wie Go-Ahead ist es laut David Brown daher besonders wichtig, gezielt innovative Elemente auszuwählen, weil sie genau den Kundennutzen treffen und nicht einfach nur, weil sie verfügbar sind.

Julia Bülow, Referentin Kommunikation Go-Ahead Bahn&Bus

E-Ticketing-Projekte von Go-Ahead

INNOVATION

On Track Retail hat zusammen mit Govia Thameslink Railway (GTR) und Southeastern in Großbritannien eine Plattform für Ticketbuchungen entwickelt, die dem Kunden folgende Vorteile bietet:

- eine einfach zu bedienende Zug- und Ticketauswahl
- mehrere Ticketlieferoptionen, einschließlich Ticketautomaten, Post, Barcode und E-Tickets
- ein modernes webbasiertes Admin-System für Kundenservices
- integriertes Delay-Repay-System zur Erstattung
- die erste Pay-As-You-Go-Smartcard-Lösung der Branche
- vollständige Integration mit Transport for London

On Track Retail plant für 2018 u. a. folgende neue Projekte:

- Erstellung eines integrierbaren Buchungs-Widgets, das auf allen Webseiten Dritter verwendet werden kann
- Verbesserungen von E-Tickets, Unterstützung des Smart-Ticketings auf Initiative der National Rail
- Bereitstellung von API-Diensten in Apps und auf Websites von Drittanbietern
- Aufbau eines Tarifmoduls und eines kontaktlosen Portals für Busse
- Schaffung einer integrierten, plattformübergreifenden Erfahrung für Kunden

Go-Ahead erhält Genehmigung für den Bau eines Wartungsstützpunktes in Essingen



Stand der Bauarbeiten im Januar 2018

Am Bahnhof in Essingen wächst ein neuer Rohbau in die Höhe: Die Baugenehmigung für den Werkstattneubau der Go-Ahead in Baden-Württemberg wurde erteilt und damit die Realisierungsphase eingeläutet.

Go-Ahead wird künftig mit zwei Losen des Stuttgarter Netzes 1 und der Murrbahn (Netz 3A) insgesamt knapp 10 Mio. Zugkilometer pro Jahr in der Region im SPNV erbringen. In Essingen bei Aalen wird die betriebsnahe Instandhaltung für 59 Fahrzeuge erfolgen. Um diese im öffentlichen Personennahverkehr einzusetzen, bedarf es einer regelmäßigen Kontrolle, Pflege, Wartung und Instandhaltung.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss für den Neubau eines Wartungsstützpunktes für Schienenfahrzeuge in Essingen hat das Regierungspräsidium Stuttgart nun grünes Licht gegeben für das jüngste Neubauprojekt von Go-Ahead Facility.

Mit dem damit anerkannten Ergebnis der Planungsgemeinschaft Gewinner – Bauplanung Nord Projekt Go-Ahead Wartungsstützpunkt ist der erste Baustein gesetzt, um die Ziele des Bauprojektes vollumfänglich umzusetzen. Das Bauprojekt steht unter folgenden Prämissen: die Herstellung eines eigenen Wartungsstützpunktes innerhalb Netz 1 und 3A, die Sicherstellung einer hohen Verfügbarkeit und Qualität der Fahrzeuge sowie effiziente Störungsbehebung – sowohl stationär als auch mobil.

Damit baut Go-Ahead für rund 19 Millionen Euro nicht nur eine Werkstatt. Das Vorhaben umfasst eine Wartungshalle für Triebwagen (2-gleisig, mit Werkstatt, Lager, Verwaltung und Sozialräumen für das Personal), eine Außenreinigungsanlage (ARA) für Triebwagen (1-gleisig, vollständig eingehaust, ca. 120 m lang), eine stationäre sanitäre Ver- und Entsorgung und Bereiche für Abstellung/Innenreinigung, jeweils mit zugehöriger Gleisanlage sowie Anbindung an das bestehende Streckennetz der DB.

Zeitnah werden auch die Bauträger ihre Arbeit aufnehmen, um mit der Errichtung der Werkstatt zu beginnen. Mit Erhalt der Baugenehmigung wird in den nächsten Wochen die Baugrube ausgehoben, die Arbeiten am Rohbau starten im Frühjahr. Ab Ende Dezember 2018 ist eine eingeschränkte Nutzung geplant. Bis April 2019 ist dann die komplette Anlage fertiggestellt.

Simon Scherer, Koordinationsleiter Technik Netz 1, Go-Ahead Baden-Württemberg

Gut zu wissen

Instandhaltung der FLIRT-Fahrzeuge durch Stadler Pankow

- Ab Sommer 2019 wird die Wartung der FLIRT-Fahrzeuge in der von Go-Ahead errichteten Werkstatt in Essingen beginnen.
- Um eine nachhaltige Betriebsverfügbarkeit der Fahrzeuge auch längerfristig zu sichern, hat sich Go-Ahead für eine Auftragsvergabe an Stadler entschieden.
- Der Vertrag enthält die ECM-Anforderungen und reflektiert durch die enge Verknüpfung von Betrieb und Wartung Sicherheit, Effizienz, hohe Qualität und Wirtschaftlichkeit.
- Mit seinem integrierten Servicekonzept erhält die Instandhaltung eine hohe Planbarkeit. Das Service-Team von Stadler stellt eine hohe Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte während des ganzen Jahres sicher.
- Sämtliche Service-Arbeiten werden von Stadler-Mitarbeitern ausgeführt, die mit den Fahrzeugen bestens vertraut sind und einen schnellen und kosteneffizienten Einsatz gewährleisten.
- Auch die Verfügbarkeit von Ersatzteilen wird im Rahmen des Service-Vertrages sichergestellt.

59 Flirts von Stadler Pankow für Baden-Württemberg

Ab Juni 2019 wird Go-Ahead mit modernen Zügen von Stadler durch Baden-Württemberg fahren. Das weltweit agierende Traditionsunternehmen für Schienenfahrzeuge bietet derzeit das beste Know-how für eine nachhaltige und komfortable Mobilität auf Schienen – genau das Richtige für unsere künftigen Fahrgäste im Ländle.



Die Bugmaske wird auf einen Wagenkasten montiert.

48 Züge vom Typ FLIRT³ EMU für das Stuttgarter Netz 1

Zum Einsatz kommen 13 dreiteilige und 16 fünfteilige FLIRT³ für das Teilnetz 2 sowie 9 vierteilige und 10 sechsteilige FLIRT³ von der Stadler Pankow GmbH. FLIRT steht dabei für "Flinker leichter innovativer Regionaltriebzug".

Die Fahrzeugflotte wird ab dem Fahrplanwechsel im Juni 2019 auf den Strecken Stuttgart – Aalen – Crailsheim, Stuttgart – Geislingen (Steige) – Ulm, Stuttgart – Aalen, Stuttgart – Pforzheim – Karlsruhe und Stuttgart – Heilbronn – Osterburken – Lauda – Würzburg zum Einsatz kommen. Ab Fertigstellung des Bahnhofprojektes Stuttgart 21 werden die Fahrzeuge auch diesen Bahnhof anfahren und damit die Durchbindung der Strecken und das umsteigefreie Reisen unterstützen. Alle im Stuttgarter Netz 1 zum Einsatz kommenden FLIRT³ werden gemäß TSI SRT (europäische Norm für Sicherheit in

Eisenbahntunneln) und Brandschutzkategorie B ausgerüstet. Die Fahrzeuge für das Los 3 verfügen über eine zusätzliche Zugsicherungseinrichtung (LZB). Alle Fahrzeuge für Los 2 und Los 3 werden für den späteren Einbau des Zugsicherungssystems ETCS (europäisches Zugsicherungssystem) Level 2 vorgerüstet.

Die drei- bis sechsteiligen FLIRT verfügen über eine hohe Antriebsleistung (ca. 4.080 PS) und eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 160 km/h.

Der helle, freundliche Fahrgastbereich ist barrierefrei mit einer durchgängigen Niederflrigkeit. Die großzügigen Einstiegsbereiche verfügen über Spaltüberbrückungen und Schiebetritte. Jeweils an den Fahrzeugenden befindet sich ein Bereich der 1. Klasse, mit je 10 Sitzplätzen. Die Sitzplätze der 2. Klasse variieren von 165 im 3-Teiler, über 217 im 4-Teiler, 273 im 5-Teiler bis zu 329 im 6-Teiler. Alle Fahrzeugvarianten verfügen über WC-Kabinen nach TSI PRM (europäische Norm für die

Beförderung von Reisenden mit eingeschränkter Mobilität), ab dem 4-Teiler sind jeweils zwei WCs pro Fahrzeug vorgesehen. Die großzügigen Mehrzweckbereiche bieten auch Raum für den Transport von Fahrrädern. Zu dem modernen Design gehört ebenso ein zeitgemäßes Fahrgastinformationssystem sowie die Verfügbarkeit von Fahrgast-WLAN.

Alle Fahrzeuge werden im Außen- als auch im Innenbereich im baden-württembergischen Landesdesign der neuen Mobilitätsmarke „bwegt“ einheitlich gestaltet.

11 Züge vom Typ FLIRT³ XL für die Murrbahn

Ab Dezember 2019 wird Go-Ahead im Netz 3A der Länder Baden-Württemberg und Bayern die Strecke Stuttgart – Schwäbisch Hall-Hessental – Crailsheim – Nürnberg befahren.

Mit insgesamt rund 1,3 Millionen Zugkilometern wird das Netz insbesondere von Pendlern genutzt und ist eine wichtige Verbindung der Regionen. Auf der Strecke, die Teil des künftigen Metropol-Express-Netzes ist, werden Züge vom Typ Stadler FLIRT³ XL eingesetzt.

Die 3-teiligen Fahrzeuge für die Murrbahn von Stadler Pankow haben längere Wagenkästen und sind mit breiteren Einstiegstüren ausgestattet. Zudem erhalten die Fahrzeuge das baden-württembergische Landesdesign. Die Fahrzeuge erreichen eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 160 km/h.

Die großzügig gestalteten Einstiegsbereiche verfügen über Spaltüberbrückungen und Schiebetritte. Die 67,6 Meter langen Triebzüge bieten 377 Personen Platz, 202 davon sitzend in der 2. Klasse 8 Sitzplätze stehen in der 1. Klasse zur Verfügung. Wie alle FLIRT-Trieb-



Begutachtung der Wagenkästen durch Go-Ahead

züge verfügen diese Fahrzeuge über helle, freundliche Fahrgastbereiche, sie sind barrierefrei und durchgängig niederflurig. Die geräumigen Mehrzweckbereiche bieten Platz für den Transport von bis zu 30 Fahrrädern, sperrigem Gepäck und Kinderwagen. Ebenso sind Rollstuhlplätze nach TSI PRM eingerichtet. Zu dem modernen Design gehört ebenso ein zeitgemäßes Fahrgastinformationssystem sowie die fahrzeugseitige WLAN-Ausstattung.

Go-Ahead verfügt damit über eine Flotte von insgesamt 59 FLIRT unterschiedlichster Konfigurationen und Ausstattungen. „Wir freuen uns über die Aufträge und die Zusammenarbeit mit Go-Ahead“, sagt Ulf Braker, Geschäftsführer der Stadler Pankow GmbH. „Der FLIRT ist ein Produkt, welches sich immer größerer Beliebtheit erfreut. Modernste Technik, komfortable Ausstattung und eine hohe Laufruhe erfreuen die Fahrgäste – die Betreiber schätzen die hohe Energieeffizienz sowie die leichte Wartbarkeit der Fahrzeuge.“

Stadler Pankow ist das Kompetenzzentrum für die Entwicklung von Straßenbahnen, Stadtbahnen und Metro-Fahrzeugen. In Berlin-Pankow werden alle Produkte des Produktportfolios für den deutschen Markt sowie die Straßen- und Stadtbahnen für den Export entwickelt, gefertigt und montiert.

„Wir freuen uns sehr über das Teamwork mit unserem Partner Stadler, um unseren Fahrgästen sichere und komfortable Fahrerlebnisse zu ermöglichen. Es ist ein fester Bestandteil unserer Firmenphilosophie, dass wir uns als langfristiger Partner in der und für die Region begreifen“, sagt Stefan Krispin, Geschäftsführer der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH.

*Christoph Schneider, Flottenmanager,
Go-Ahead Baden-Württemberg*



Auf- und Ausbau der Wagenkästen



Löwenbändiger gesucht!

Go-Ahead als neuer Arbeitgeber in Baden-Württemberg

Ab Juni 2019 werden wir in Baden-Württemberg mit modernster Technik einen sicheren, pünktlichen und komfortablen Verkehr für die Menschen in der Region auf die Schiene bringen. Dafür suchen wir motivierte Triebfahrzeugführer/-innen und Zugbegleiter/-innen.

Wir sind in Deutschland nicht so groß und bekannt wie die ansässigen Eisenbahnunternehmen, aber wir blicken als eigenständiges deutsches Unternehmen mit unserer Mutterfirma in Großbritannien und ihren 29.000 Mitarbeitern auf 30 Jahre Erfahrung im Nahverkehr zurück. Dies gibt Sicherheit und finanzielle Stabilität.

Wir möchten mit den künftigen Kollegen gemeinsam mit Begeisterung, Können und Leidenschaft eine neue Ära im Nahverkehr beginnen. Hierzu werden wir mit vielen Partnern, natürlich auch der DB Regio, eng zusammen-

arbeiten. Wir suchen alle, die unsere Leidenschaft für den Schienenverkehr teilen.

Auf der sehr sicheren Basis eines 13 Jahre laufenden Verkehrsvertrages suchen wir Menschen, die Lust darauf haben, eine neue, spannende Aufgabe zu übernehmen. „Sehr gern möchten wir den jetzigen Triebfahrzeugführern und Zugbegleitern ermöglichen, auch weiterhin auf den ihnen vertrauten Netzen zu arbeiten und somit in ihrer Arbeits- und Lebensumgebung bleiben zu können. Wir wollen durch Qualität überzeugen und deshalb muss auch die Qualität am Arbeitsplatz stimmen“, so Stefan Krispin, Geschäftsführer von Go-Ahead.

Als möglicher neuer Arbeitgeber bieten wir eine marktgerechte Vergütung: MTE für 2018 gemäß Tarifvertrag mit der GDL.

Unsere Entgelttabellen für 2018 sind im Tarifvertrag wie folgt festgelegt:

1. Die Betriebszugehörigkeit wird gemäß den im Betreiberwechseltarifvertrag geregelten Bedingungen natürlich angerechnet.
2. Selbstverständlich erhalten die Mitarbeiter bei Go-Ahead die marktüblichen Zulagen.
3. Geboten wird jährlich eine Erholungsbeihilfe von derzeit 156 Euro für jeden Arbeitnehmer und 104 Euro für den Ehepartner sowie 52 Euro für jedes Kind.
4. Die regelmäßige Arbeitszeit ab 2018 beträgt 38 Stunden/Woche (Jahresarbeitszeit-Soll von 1.984 Stunden = Referenzarbeitszeit).
5. Im Rahmen des Betreiberwechseltarifvertrags bemisst sich der garantierte Mindesturlaub bei der Go-Ahead Baden-Württemberg gemäß der Betriebszugehörigkeit ab 1. Jahr: 26 Urlaubstage, nach 5 Jahren: 27 Urlaubstage, nach 10 Jahren: 28 Urlaubstage.
6. Go-Ahead gewährt Sonderurlaub z. B. von 2 Tagen bei Eheschließung, Geburt eines Kindes oder Umzug aus beruflichen Gründen.
7. Nach derzeitigen Planungen werden den künftigen Kollegen mindestens 20 freie Wochenenden geboten (gemäß Tarifvertrag sind 10 freie Wochenenden garantiert).
8. Die Mitarbeiter haben eine feste Meldestelle, an der jede Schicht beginnt und endet (Schichtsymmetrie).
9. Go-Ahead bietet eine betriebliche Altersvorsorge in Höhe von 2 Prozent des individuellen Monatstabelleentgelts, mindestens jedoch 50 Euro/Monat. Die Altersvorsorge von der DB kann fortgeführt werden.

Immer gut ausgestattet: Wir arbeiten kontinuierlich an einem starken Paket!

Die Teams der Go-Ahead Baden-Württemberg erhalten eine moderne, hochwertige und bequeme Uniform. Wir rüsten Sie mit neuester Elektronik (z. B. Tablet) zur Erleichterung Ihrer täglichen Arbeit aus und Sie sind in einer modernen, freundlichen und komfortablen Arbeitsumgebung tätig.

Den Kolleginnen und Kollegen wird schon jetzt mit der Landesbank Baden-Württemberg das Go-Ahead Gold Paket angeboten. Darin enthalten sind ein kostenloses BW Extend Girokonto mit der Bank Card Plus, ein kostenloses Spezial Gold Card Set mit einer VISA Card sowie weiteren Vorzügen wie z. B. Reiseversicherung, Vergünstigungen beim Online-Shopping und Ticket-Service etc.

Bei uns kann der Mitarbeiter auch über JobRad ein Fahrradleasing mit Steuerersparnis in Anspruch nehmen. Weitere Vorteile sind in Arbeit.

„Wir sind stolz darauf, unseren Mitarbeitern neben unbefristeten Verträgen und einer marktgerechten Vergütung auch eine gute betriebliche Altersvorsorge zu bieten. Wir sind der festen Überzeugung, dass wir mit unserer langfristigen Perspektive für Triebfahrzeugführer, Zugpersonal und andere Mitarbeiter durchaus ein würdiger und interessanter Arbeitgeber sind“, so Stefan Krispin, Geschäftsführer der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland.

Erik Bethkenhagen, Leiter Kommunikation & HRM, Go-Ahead Bahn&Bus

Mehr Infos zum Thema Go-Ahead als Arbeitgeber finden Sie auf unserer Website unter go-ahead-bahn.de/karriere.



Stuttgart Netz 1

Inbetriebnahme
Stufe 1: Juni 2019
Stufe 2: Dezember 2019

Netz Murrbahn

Betriebsstart:
Dezember 2019

● geplante feste Meldestelle/
Einsatzstelle

Drei Fragen an: Robert Bollmann

Projektleiter New Business,
Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH



Robert Bollmann

ist seit 2015 Mitarbeiter bei der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland. Er ist 31 Jahre alt, verheiratet und Vater von einem Sohn.

„Ich bin Projektleiter New Business, weil ich gern die Branche umkrempeln möchte und mich dabei nicht historisch gewachsenen Regeln unterwerfen will. Man darf auch mal neue, teils verrückte Konzepte entwickeln, die unseren Kunden einen Mehrwert generieren.“

1 **Warum sind Sie in der Eisenbahnbranche und warum haben Sie sich für Go-Ahead als Arbeitgeber entschieden?** Meine Entscheidung für die Eisenbahnbranche fiel während eines Praktikums bei einem größeren Schienenfahrzeughersteller, als ein Zug über meinem Kopf schwebte. Nach einer Station bei einem großen deutschen Betreiber bin ich froh bei Go-Ahead im Bereich New Business angekommen zu sein. Hier kann ich Ideen umsetzen und gleichzeitig ein Unternehmen mit aufbauen. Das bringt viel Verantwortung mit sich, macht aber gleichzeitig auch sehr viel Spaß. Durch unsere Größe sind wir aufeinander angewiesen und wirklich wie eine Familie. Über eine Sache freue ich mich jeden Monat: Bei meinem vorherigen Arbeitgeber konnte ich mir meine sechsstellige Personalnummer nie merken, bei der Go-Ahead bin ich die Nummer 8. Das ist immer noch ein besonderes Gefühl, auch wenn wir wahrscheinlich bald den zweistelligen Bereich hinter uns lassen.

2 **Wie sieht die Mobilität von morgen aus?** Für mich persönlich hat die Mobilität der Zukunft keinerlei Zugangshürden. Jeder kann daran teilnehmen, egal ob in der Stadt oder im ländlichen Raum. Wir werden weitere Mobilitätsmöglichkeiten bekommen, welche miteinander vernetzt sein werden. Dabei dürfen wir das

Wichtigste nicht aus den Augen verlieren: die Menschen. Das bedeutet vor allem, dass die Bedienung so einfach wie möglich gestaltet sein muss. Wir müssen sehr nah an unseren Kunden sein, um unser Angebot kontinuierlich den Bedürfnissen anpassen zu können. Umweltfreundliche Mobilität ist eine Selbstverständlichkeit und meiner Meinung nach bereits möglich. Dies wollen wir mit innovativen Mobilitätskonzepten vorleben.

3 **Was sind die größten Herausforderungen für Sie in den kommenden drei Jahren?**

Einer der größten persönlichen Herausforderungen stelle ich mich momentan, da ich ein halbes Jahr in London bei unserer englischen Muttergesellschaft arbeite. Ich bin sehr dankbar, dass die Go-Ahead mir das ermöglicht hat und ich freue mich, internationale Best Practices auch in Deutschland umzusetzen. Meine anschließende Elternzeit wird sicherlich auch sehr spannend und unterhaltsam. Nach meiner Rückkehr freue ich mich darauf, Go-Ahead als Mobilitätsdienstleister weiter zu entwickeln und dabei auch bewusst neue Wege zu gehen. Aber natürlich ist eine reibungslose Betriebsaufnahme 2019 in Baden-Württemberg für jeden von uns der wichtigste Meilenstein der nächsten Jahre.

Mobilität von Menschen für Menschen

Wir möchten unseren Kunden innovative und ganzheitliche Mobilitätsangebote bieten, die den öffentlichen Nahverkehr als attraktive Alternative zum Auto stärken. Dabei sind unsere Mitarbeiter unsere stärkste Kraft – denn sie sorgen dafür, dass wir unseren Kunden den besten Service anbieten können und sie geben Go-Ahead Deutschland ein Gesicht.

Wir verstehen uns überall, wo wir arbeiten als Partner in der und für die Region. Denn Mobilität ist eine wichtige Grundlage sozialer und ökonomischer Entwicklung. Moderne Zugtechnologie, elektronische Informationsmedien und Smart-Ticketing sind für uns eine Selbstverständlichkeit.

Das Büro von Go-Ahead in Stuttgart wurde feierlich eingeweiht

Im Beisein des Verkehrsministers von Baden-Württemberg Winfried Hermann wurde am 12. Oktober 2017 das neue Büro von Go-Ahead in der Landeshauptstadt offiziell eingeweiht.

Stefan Krispin, Geschäftsführer der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH, und Peter Raue, Geschäftsleiter Baden-Württemberg, begrüßten zur Einweihung des neuen Büros rund 150 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Industrie.

Die Aufnahme des Eisenbahnbetriebs ab Juni 2019 auf den beiden Stuttgarter Netzen Rems – Fils und Franken-Enz, der Zugverkehr auf der Murrbahn ab Dezember 2019, der Bau des Wartungsstützpunktes in Essingen und last, not least die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter werden im Stuttgarter Büro geplant und umgesetzt.



Dr. Hans-Peter Sienknecht ist kaufmännischer Geschäftsleiter Go-Ahead Baden-Württemberg



Zum 1. November 2017 startete Dr. Hans-Peter Sienknecht (61) als kaufmännischer Geschäftsleiter für Go-Ahead Baden-Württemberg.

Der promovierte Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler war bisher als kaufmännischer Leiter/Prokurist und Geschäftsführer innerhalb der Microsens GmbH & Co. KG tätig. Davor arbeitete er mehr als sechs Jahre erfolgreich als Interim-Manager und Berater für mittelständische Unternehmen.

„Wir freuen uns sehr, dass wir mit Hans-Peter Sienknecht einen kaufmännischen Allrounder mit hoher IT- und Technikaffinität sowie ausgeprägten Analysefähigkeiten mit mehr als 25 Jahren Erfahrung für die Go-Ahead in Baden-Württemberg gewinnen konnten. Er ist ein weiterer wichtiger Garant für die erfolgreichen

Betriebsstarts 2019 in Baden-Württemberg“, sagt Stefan Krispin, Geschäftsführer der Go-Ahead Deutschland GmbH.

Hans-Peter Sienknecht verfügt durch die Vielfalt seiner bisherigen Aufgaben in verschiedenen Branchen über ein ungewöhnlich breites Spektrum an Erfahrungen. So war er in kaufmännischen Positionen auf Geschäftsleitungs- und Geschäftsführungsebenen in mittelständischen technologiegetriebenen Unternehmen tätig. Seine Branchenerfahrungen umfassen den Dreiklang von ÖPNV, Maschinen- und Anlagenbau sowie Elektrotechnik und Elektronik.

„Ich freue mich sehr auf die neue Aufgabe bei Go-Ahead. Der Anspruch unseres Teams ist es, den Menschen in Baden-Württemberg ab Sommer 2019 eine hohe Qualität und einen erstklassigen Service im Nahverkehr zu bieten“, so Hans-Peter Sienknecht.

Ausbildung bei Go-Ahead

Bei uns kannst Du
durchstarten!

Wir bieten Dir eine 10-monatige Ausbildung zum Triebfahrzeugführer, die mit AZAV-zertifizierten Bildungsträgern entwickelt wurde und durch Arbeitsagentur oder Jobcenter gefördert werden kann.

Wir garantieren Dir nach dem erfolgreichen Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins eine unbefristete Festanstellung mit attraktiver tariflicher Vergütung.



Sven Hafenbrack

Azubi Triebfahrzeugführer
bei Go-Ahead

Alter: 24

Wohnort: Kraichtal-Menzingen

Hobbys: Kampsport, Krafttraining und Fußball
Lieblingessen: Gyros Pita
Lieblingfilm: Welcome to Hellas, Eisenbahnromantik
Leitspruch: Wer immer tut, was er schon kann, bleibt immer das, was er schon ist.

Der schönste Moment in meinem Leben:
Wenn das Gehalt am Monatsanfang auf dem Konto ist :)

Das nervt mich am Beruf:
Überholungen :)

„Ich werde Lokführer weil ...“
... Herausforderungen genau mein Ding sind.

Darum ist Triebfahrzeugführer der schönste Beruf der Welt:
Ich bin mein eigener Chef auf der Strecke und kein Tag ist wie der andere, täglich gibt es neue Überraschungen und Herausforderungen, die ich meistern muss.

mitdenken, mitreden, mitarbeiten

Werde Teil unseres Teams! Ausführliche Stellenprofile findest Du unter www.go-ahead-bahn.de/karriere. Wir freuen uns auf Deine Bewerbung unter go-ahead-jobs.personio.de. Hast Du noch Fragen, dann nimm persönlichen Kontakt auf: für Go-Ahead Bahn&Bus mit Frau Vesna Ignjatovic unter +49 (0) 30 208 98 62-50 und für Go-Ahead Baden-Württemberg mit Frau Lena Peringer unter +49 (0) 711 400 534-51.



Betriebsplaner (m/w)

- Du trägst in einem Team mit kompetenten Disponenten und Betriebsplanern maßgeblich dazu bei, dass wir für unsere Fahrgäste an jedem Tag und auf jeder Fahrt die Fahrqualität erbringen, die sie von uns erwarten.
- Mit modernster IT-Unterstützung (ETC DatNet, Trapeze, FBS) arbeitest Du partnerschaftlich und lösungsorientiert mit internen und externen Kollegen und Partnern zusammen.



Controller (m/w)

- Du führst die Budgetplanung und unterjährige Forecasts durch.
- Die Erstellung der monatlichen Erfolgsrechnung, insbesondere die Erstellung der Ergebnisrechnung und die laufende Kontrolle des Erfolgs durch Plan-Ist-Vergleiche gehören ebenfalls zu Deinen Aufgaben.
- Du führst Abweichungsanalysen durch und sprichst Handlungsempfehlungen aus.
- Du übernimmst die Verantwortung für die Verkehrsvertragsabrechnungen und für die Vertragserfolgsrechnung.



Consultant für Personaldienstleistung (m/w)

- Du hast Freude am Auf- und Ausbau von nachhaltigen Netzwerken, insbesondere zu Kunden, vermittelten Kandidaten und externen Mitarbeitern.
- Du berätst und betreust die bestehenden Kunden zur Intensivierung der Zusammenarbeit.
- Durch aktives Beziehungsmanagement stellst Du eine umfassende Betreuung der Kunden sicher und sorgst für die optimale Besetzung ihrer Positionen.



Business Analyst mit Schwerpunkt Angebotskalkulation (m/w)

- Du bist verantwortlich für die Kalkulation von Angeboten für Verkehrsleistungen (SPNV-Ausschreibungen) und die Modellierungen von Finanzplanungen für verschiedene Geschäftsmodelle im Bereich Neugeschäft.
- Du koordinierst interne und externe Ansprechpartner bei Ausschreibungsprojekten in Bezug auf kalkulationsrelevante Themen.



Disponent (m/w)

- Du überwachst den täglichen Bahnbetrieb im vollkontinuierlichen Schichtdienst.
- Du kontrollierst die Dienstantrittsmeldungen, führst die Personalplanung durch und disponierst die Fahrzeuge.
- Du ordnest die Triebfahrzeuge auf die tagesaktuellen Umlaufpläne.



Referent Technik – Fahrzeugbetrieb (m/w)

- Du unterstützt unser Team Geschäftsentwicklung bei der Kalkulation von Instandhaltungskosten und entwickelst die Kostenmodelle weiter.
- Du verfolgst die aktuellen Entwicklungen bei der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen.

Ausbildung zum Triebfahrzeugführer

jetzt bewerben!

Dein Profil:

- Du hast mindestens einen Haupt- oder Realschulabschluss und bist nicht jünger als 20 Jahre.
- Du verfügst über ein technisches Grundverständnis, beziehungsweise hast eine berufliche Vorbildung.
- Du bist bereit, in Wechselschichten zu arbeiten.
- Du gehst mit Zuverlässigkeit und Verantwortungsbewusstsein an die täglichen Aufgaben und Herausforderungen.

Wir freuen uns auf Deine Bewerbung über unser Bewerbungsformular unter go-ahead-jobs.personio.de.

Hast Du noch Fragen, dann nimm bitte persönlichen Kontakt mit **Lena Peringer** auf unter **0711 400534 -51**.

 www.kununu.com/go-aheadbahn

 www.facebook.com/go-aheadbahn

 www.xing.com/go-aheadbahn

 www.twitter.com/go-aheadbahn

 www.instagram.com/goaheaddeutschland

Unser Büro in Stuttgart

Anfang Juni 2017 haben wir unser neues Büro in der Büchsenstraße 20 in Stuttgart bezogen. Von hier aus erfolgt die Steuerung der Aufnahme des Eisenbahnbetriebs ab Juni 2019 auf den beiden Stuttgarter Netzen Rems – Fils und Franken – Enz sowie ab Dezember 2019 auf der Murrbahn. Gleichzeitig wird hier der Bau des Wartungsstützpunktes in Essingen koordiniert und last, not least die Ausbildung der Triebfahrzeugführer.

Mehr über uns in Baden-Württemberg, als Partner der Region, zum Komfort der Züge, zu unseren Arbeitsplätzen und zu Fragen der künftigen Fahrgäste erhalten Sie auf unserer Website: go-ahead-bahn.de/
go-ahead-in-baden-wuerttemberg

Jobmessen

Go-Ahead Bahn&Bus zum Anfassen: Lernen Sie uns persönlich kennen und besuchen Sie uns auf den verschiedenen Jobmessen.

Machen Sie sich im Gespräch mit Kolleginnen und Kollegen vor Ort ein eigenes Bild über das Unternehmen Go-Ahead Bahn&Bus und erfahren Sie mehr über Einstiegs- und Karriere-möglichkeiten.
go-ahead-bahn.de/termine

Stammtische, Info- und Bewerbertage

Wir veranstalten regelmäßige Info-Events zu Karrierechancen bei Go-Ahead für Quereinsteiger und Ausbildungsanfänger und bieten eine wiederkehrende Gesprächsrunde in lockerer Atmosphäre für alle Interessierten an – die aktuellen Termine gibt es unter go-ahead-bahn.de/termine

Impressum

Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH
Jean-Monnet-Straße 2
10557 Berlin
Telefon: +49 (0) 30 208 98 62 0
Fax: +49 (0) 30 208 98 62 99
E-Mail: deutschland@go-ahead.com

Fotos: Titelbild: Markus Mainka/Fotolia.com; S. 2: Michel Koczy; Sebastian Berger Fotografie +, mobileeee; S. 3: Bikeworldtravel/Fotolia.com; S. 4–7: Go-Ahead/Matthew Gwyther; S. 8–9: Mascha Tace/shutterstock.de, Oxy_gen/shutterstock.de, S. 11: Go-Ahead; S. 12, 13: Go-Ahead/Stadler Pankow; S. 14: nathapol HPS/shutterstock.de; S. 16: Michel Koczy, Artenauta/Fotolia.com; S. 17: Sebastian Berger Fotografie +; S. 18 : Go-Ahead, fotogestoeber/Fotolia.com; S. 20: fotogestoeber/Fotolia.com