

# Der Kleiber

Die HeiterBlick Zeitschrift

N°1 | 2017 Leipzig

## 2 Verkehrswende andenken

Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ausreichend zu reduzieren, muss das Thema Mobilität neu konzipiert werden. Martin Schmitz erklärt im Interview, wie das funktionieren kann.

## 3 Pimp my ride!

Die Sanierung von Fahrzeugen ist manchmal günstiger als der Kauf. Samuel Kermelk verrät im Interview, warum.

## 4 Stadtbahn der Oberklasse

Hannover stellte hohe Anforderungen an seine neue Stadtbahn. Individualität und Lebensdauer waren dabei wichtige Kriterien. Herausgekommen ist die TW3000.

## 6 Und die Tram geht im Takt mit

Zehntausende pilgern pro Spieltag mit dem öffentlichen Nahverkehr in deutsche Fußballstadien – ohne Konzepte käme dieser zum Erliegen.

## Verkehrsplanung auf Champions-League-Niveau



Zu Großereignissen wie Fußballspielen muss der Nahverkehr Fanmassen bewältigen – dafür braucht es ein hochklassiges Verkehrsplanungskonzept.

# Die Verkehrswende kommt

## Verkehrsströme effizienter leiten – durch den ÖPNV



Martin Schmitz, Geschäftsführer Technik des VDV.

Die Vernetzung verschiedener Formen des Individual- und des öffentlichen Personennahverkehrs ist Baustein in einem Prozess, der unumgänglich ist. Martin Schmitz, Geschäftsführer Technik des VDV, erklärt im Interview, was es zu beachten gilt, wenn die Verkehrswende gelingen soll.

**Die Weltgemeinschaft hat im November 2015 das Übereinkommen von Paris beschlossen. Was ist so revolutionär an diesem Vertrag?**

Martin Schmitz (M.S.): Besonders erfreulich an dem Abkommen ist, dass man sich weltweit auf ökologische Ziele verständigen konnte und man weltweit ein Ziel zur Weiterentwicklung unseres Energiekonsums gefunden hat. Die Vorgaben – bis 2030 40 Prozent weniger fossile Rohstoffe zu nutzen und ab 2050 nur noch maximal 15 Prozent des heutigen fossilen Rohstoffbedarfs zur Energieerzeugung zu verwenden – bedeuten ein massives Umdenken in allen Bereichen der Energienutzung, der Energieerzeugung und auch im Verkehrssektor. Um das Ziel zu erreichen, müssen in Zukunft

Motoren genutzt werden, die mit alternativ erzeugten Energien betrieben werden können. Damit nimmt der Druck zur Entwicklung „grüner“ Antriebe weltweit zu.

**Wie lässt sich das für Deutschland anwenden?**

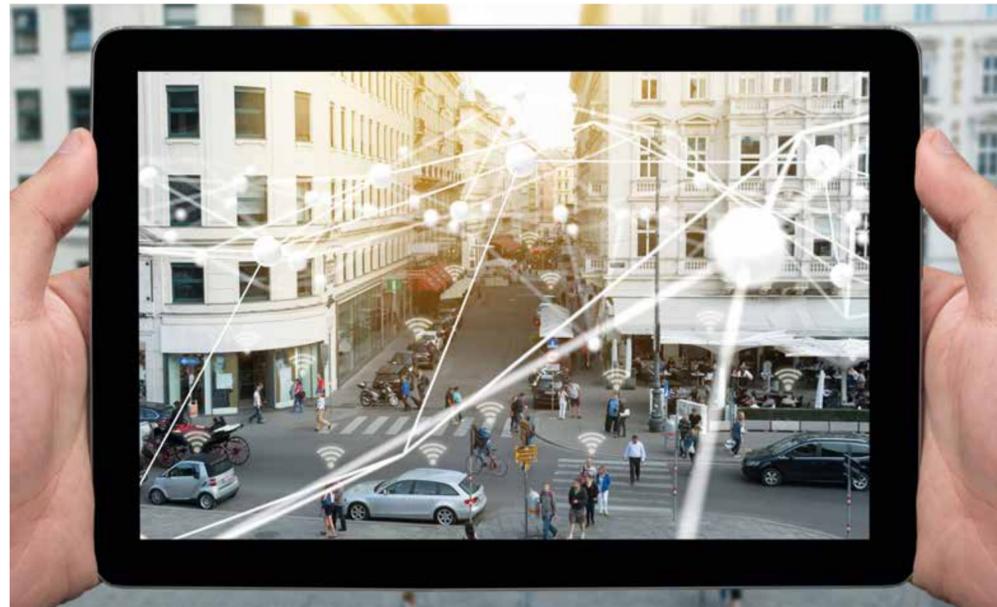
M.S.: Deutschland hat sich das Ziel gesetzt, bis 2030 30 Prozent der elektrischen Energie aus regenerativen Quellen wie Wind-, Sonnen- und Wasserkraft zu erzeugen. Darüber hinaus wurden erstmals Sektorenquoten festgelegt. Diese fordern zum Beispiel von dem Industrie-, dem Wohnungs- und dem Verkehrssektor jeweils eine 40-prozentige CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion bis 2030. Damit kann sich insbesondere der Verkehr nicht mehr hinter anderen Sektoren bei den Emissionszielen verstecken, wie dies im Rahmen des Kyoto-Abkommens geschehen ist. Jetzt wird erstmalig ein hoher Druck zur CO<sub>2</sub>-Einsparung auf den Verkehrssektor ausgeübt. Mit rein konventionellen Antrieben scheint eine solche Einsparung kaum darstellbar. Dies bedeutet, dass eine Verlagerung von Verkehrsströmen auf effizientere Verkehrsträger wie den ÖPNV und das Fahrrad erfolgen muss. Die Verkehrswende kommt.

**Die Realisierung einer solchen Verkehrswende gleicht aber einem Mammutprojekt. Wie ist dieses bis 2030 beziehungsweise 2050 realisierbar?**

M.S.: Im ersten Schritt ist es im städtischen Bereich insbesondere eine Frage des politischen Willens und eine Kopfsache in der Bevölkerung. Städte wie zum Beispiel Wien, Kopenhagen und Straßburg zeigen, wie man eine Verlagerung des Verkehrs durch verschiedene Maßnahmen, wie etwa den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, verkehrsplanerische Gestaltungen und Parkraumbewirtschaftung, erreichen kann.

Leider sind wir beim Ausbau des von unseren Fahrgästen sehr geschätzten Schienenverkehrs auf sehr langwierige Verfahren angewiesen, sodass ein kurzfristiger Ausbau der öffentlichen Verkehrsleistungen erst einmal nur über ein besseres Busangebot erfolgen kann. Langfristig bleibt die Schiene mit der effizienten elektrischen Energieversorgung über die Oberleitung und der eigenen Trasse aber ein strategisch wichtiger Systembaustein zur Erreichung einer Verkehrswende und der Klimaziele von Paris.

*Fortsetzung auf Seite 2.*



Auf dem Prüfstand: Mobilitätskonzepte der Zukunft müssen deutlich flexibler werden. Das geht beispielsweise über die Vernetzung verschiedener Angebote.

#### Fortsetzung von Seite 1:

### Welche Instrumente muss die Politik Verkehrsgestaltern an die Hand geben, um die Wende – zum Beispiel zu einer autofreien Stadt 2050 – realisieren zu können?

M.S.: Viele Instrumente liegen schon vor, könnten natürlich effizienter gestaltet werden – wie zum Beispiel die Planungsverfahren zum Bau von Oberleitungen und ÖV-Trassen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) stellt aktuell hierzu Überlegungen an, wie solche Verfahren optimiert und insbesondere zeitlich verkürzt werden können. Weiterhin ist es wichtig, dass die Planungsstäbe in Gemeinden, Kommunen, Städten, Ländern und dem Bund ausreichend personell besetzt sind, um die Verfahren schnellstmöglich bearbeiten zu können. Darüber stehen jedoch der politische Wille und eine Zukunftsvision zur Entwicklung der Mobilität. Städtische Gestaltung – und damit auch die Gestaltung des Verkehrsraumes pro Auto oder pro ÖV und Fahrrad – ist eine langfristige Entscheidung, die

konsequent verfolgt und umgesetzt werden muss. Mehr Lebensraum anstatt Park- und Verkehrsraum ist das Ziel – aber da muss die Bevölkerung mitgenommen werden. Der öffentliche Nahverkehr kann das bieten.

### Welche Anforderungen an den ÖPNV gehen dabei mit der gekoppelten Energiewende einher?

M.S.: Neben dem erforderlichen Ausbau der Nutzung alternativer Antriebe stellt die Energiewende für den Verkehrssektor insbesondere eine wirtschaftliche Herausforderung dar. Aktuell bezahlen die Nutzer elektrisch betriebener Fahrzeuge, wie zum Beispiel von Eisenbahnen, Tram und E-Bus, die Energiewende durch die EEG-Umlage auf den Strom. Um einen Umstieg zu erreichen, müsste das Steuer- und Anreizsystem überdacht werden. Weiterhin erwarten wir – in Abhängigkeit der Wetterbedingungen – einen drastisch schwankenden Strompreis. Da die Fahrleistungen zeitlich gebundene Serviceleistungen sind, wird eine schlaue Energiebeschaffung von-

nöten sein. Hierzu zählen eine Effizienzsteigerung und möglicherweise auch eine Stromspeicherung in den Betrieben.

### Welche Transportmittel braucht es künftig, abgesehen von Bus, Bahn und Zug?

M.S.: Alle heute bekannten Transportmittel vom Fußgänger über das Fahrrad, den öffentlichen Nahverkehr, das Auto bis hin zum Flugzeug haben ihre Vorzüge und Nachteile. In einer sinnvollen Nutzung und Mischung liegt die Zukunft. Auf Last-Mile-Strecken wird die Mobilität immer individueller, sodass dort kleine Gefäße genutzt werden können. Auf Hauptstrecken und im städtischen Raum bieten Großraumfahrzeuge ein platz- und energieeffizienteres Angebot. Daher stellt die Vernetzung der Verkehrsmodi über Mobilitätsplattformen, über die man sich seine Mobilität vom Fahrrad über ÖV, Ridesharing bis hin zum Carsharing zusammenstellen kann, ein zukunftsweisendes Konzept und einen Baustein zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr dar. Der VDV engagiert sich mit der Vernetzungsinitiative zur Schaffung ei-

nes deutschlandweit verknüpften Angebotes für unsere Kunden.

Automatisch oder autonom fahrende Fahrzeuge können das Mobilitätsangebot in Zukunft außerdem noch flexibler und attraktiver gestalten. Hierbei wird es weiterhin einen Mix der Fahrzeuggrößen je nach Fahrgastaufkommen geben. Eine S-Bahn oder Tram wird daher auch in Zukunft nötig sein.

### Wie wird gewährleistet, dass ländliche Regionen bei dieser Entwicklung mitgenommen werden?

M.S.: Insbesondere die Vernetzung verschiedener Angebote über Mobilitätsplattformen erhöht auch im ländlichen Raum die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs. Angebote, wie sie zum Beispiel im PlusBus-Konzept umgesetzt wurden, zeigen, dass ÖPNV auch im ländlichen Raum funktioniert und angenommen wird. Mit dem PlusBus-Netz hat der Mitteldeutsche Verkehrsverbund seit 2013 ein Angebot geschaffen, welches die Großstädte mit den wichtigen Knotenpunkten in den Landkreisen verbindet. So wird aus dem Mitteldeutschen S-Bahn-Netz in Ergänzung mit dem PlusBus-Netz ein Grad der Feinerschließung in ländlichen Regionen erreicht, der seinesgleichen sucht. Mit autonomen Fahrzeugen könnte außerdem eine finanzierbare Angebotserweiterung erfolgen.

### Vernetzte Mobilität sollte nicht an den Ländergrenzen enden. Wie realistisch ist eine vernetzte Mobilität für ganz Europa?

M.S.: Die Reisefreudigkeit der Menschen kennt keine Grenzen. Die Eisenbahnen und der Flugsektor zeigen, wie ein grenzüberschreitender Verkehr geht. Genau so müssen wir in der digitalen Welt eine einheitliche Sprache und Schnittstellen definieren, um zu kommunizieren und den Reisenden einen bestmöglichen Service bieten zu können. Hierzu ist natürlich erst einmal eine nationale Vernetzung auf möglichst einem europäischen Standard erforderlich. Daher ist ein Engagement in den Standardisierungsgremien notwendig, um unsere Anforderungen und die Wünsche und Erwartungen unserer Fahrgäste langfristig einbringen zu können. ■

„Attraktive Angebote, wie sie zum Beispiel im PlusBus-Konzept umgesetzt wurden, zeigen, dass ÖPNV auch im ländlichen Raum funktioniert.“



Sinnvoll getaktet – dank PlusBus sind ländliche Regionen in Mitteldeutschland fein erschlossen.

# Pimp my ride!

## Oder: Ist die Sanierung der neue Kauf?



Samuel Kermelk ist Geschäftsführer der HeiterBlick GmbH aus Leipzig. Im Interview erklärt der Hersteller, was für die Erhaltung und Modernisierung einer Straßenbahnflotte spricht.

### Herr Kermelk, HeiterBlick baut hochmoderne neue Straßenbahnen. Warum plädieren Sie dafür, teils 30 Jahre alte Bahnen zu sanieren?

Samuel Kermelk (S.K.): In erster Linie ist HeiterBlick natürlich ein Hersteller von innovativen und kundenindividuellen Straßen- und Stadtbahnfahrzeugen. Hier haben wir im letzten Jahrzehnt viel Erfahrung sammeln können und erfolgreiche Projekte wie den Vamos Bielefeld oder den TW 3000 für Hannover entwickelt und geliefert. Der Neubau macht aber nicht immer Sinn. Besonders dann nicht, wenn der Kunde eine noch gut erhaltene Flotte hat und kostenbewusst eine verlängerte Einsatzzeit plant. Die Sanierung ist nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch sinnvoll, da bestehende Ressourcen weiterverwendet werden. All das passt doch hervorragend zum nachhaltigen elektrifizierten ÖPNV. Diesen Wunsch nehmen wir auch bei unseren Kunden wahr und möchten daher Lösungen anbieten.

### Wie hoch ist denn die Kosteneinsparung im Vergleich zum Neukauf?

S.K.: Das hängt ganz klar vom Zustand der vorhandenen Fahrzeuge ab, von Alter, Nutzungsgrad und Konzept, sowie auch vom Anspruch des Kunden. Die Flotte kann mit der Sanierung gewinnen und beispielsweise höherwertig als zuvor ausgestattet werden. Ich denke da insbesondere an Klimaanlage, ein zeitgemäßes Innendesign und nutzerfreundliche Türen. Wir sehen an aktuellen Projekten, dass wir bei der Sanierung von etwa 25 bis 35 Prozent des Neupreises sprechen. Dabei gibt es weitere Einsparmöglichkeiten für unsere Kunden: Sie können bei entsprechender Ausstattung und Kapazität auch selbst Aufgaben übernehmen und so zur Reduzierung von Kosten beitragen.

### Ältere Bahnen haben doch oft gar nicht die Voraussetzungen für den heutigen Standard. Wie erreichen Sie da akzeptable Ergebnisse?

S.K.: Es gibt Begrenzungen, meist aus statischer Sicht. Nicht alles kann zusätzlich eingebaut werden. Dennoch kann die Alt-

substanz umfangreich aufgearbeitet werden. Bei Fahrzeugen, die bis an die Verschleißgrenze genutzt wurden, gehen wir in die Struktur des Rohbaus hinein und tauschen einzelne Stahlbaugruppen aus. Anschließend erfolgt ein neufahrzeugähnlicher Lackaufbau, sodass der Rohbau – wie bei einer gut geplanten Haussanierung – wieder stabil und dicht ist. Nach dieser Pflicht folgt die Kür – mit dem Einbau neuer oder aufgearbeiteter Design- und Verkleidungselemente. Die Bahnen sehen danach neuwertig aus. Mit unserem auftraggebenden Partner IFTEC, einem Gemeinschaftsunternehmen der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH und der Siemens AG, haben wir hier bereits sehr gute Ergebnisse in puncto Sanierung und Modernisierung erzielen können.

### Kann jedes Fahrzeugmodell generell ansprechend und hochwertig saniert werden?

S.K.: Im Prinzip schon. Wir stellen bei den Niederflurfahrzeugen jedoch teilweise sehr hohe Verschleißraten fest. Die mechanische Beanspruchung des Wagenkastens und auch der Eintrag von Wasser und damit Korrosion ist hier deutlich höher als bei Hochflurfahrzeugen. Diese sind aufgrund der Drehgestelltechnik besser von

Kräften aus dem Fahrweg abgekoppelt und natürlich auch einfach „weiter weg“ vom Wasser und Schmutz.

### Gibt es in der Branche einen Trend, Fahrzeuge eher zu sanieren als neu anzuschaffen?

S.K.: Wir nehmen diesen durchaus wahr. Bei einem der letzten Jahrestreffen des Verbandes der Bahnindustrie hat eine hochrangige Vertreterin der Verkehrsunternehmen ganz klar diese Sanierungsstrategie skizziert. Und das macht doch auch Sinn – ökonomisch und ökologisch. Gut Erhaltenes weiter zu verwenden, ist doch sehr modern und nachhaltig, gerade wenn man dazu auch noch eigene Kapazitäten eines Verkehrsunternehmens einbinden kann. In Zeiten öffentlicher Sparzwänge müssen sich alle am ÖPNV Beteiligten überlegen, wie man insgesamt zu bezahlbaren Lösungen kommt. Das geht zum einen über hohe Qualität im Fahrzeugneubau, zum anderen aber auch durch die sinnvolle Sanierung des eigenen Bestands.

### Gibt es staatliche beziehungsweise EU-Fördermittel, die bei einer Sanierung greifen würden?

S.K.: Die Fördermittellandschaft ändert sich je nachdem, welche Anreize gegeben werden sollen. Grundsätzlich nehmen Förderquoten ab, deshalb ist gerade die Sanierung ein guter Baustein zur kostengünstigen Flotte. Hier gibt es beispielsweise Programme, die eine verbesserte Energieeffizienz fördern.

### Vielorts sind Beförderungsentgelte gestiegen, Fahrgäste haben hohe Erwartungen an ihren ÖPNV. Wie ist die Akzeptanz von sanierten Bahnen beim Endkunden, dem Fahrgast?

S.K.: Straßenbahnen prägen das Stadtbild. So gibt es liebgewonnene Bestandobjekte, die man nicht missen möchte. Deshalb sind nicht immer nur die neuen Fahrzeuge der Hingucker. Durch eine Modernisierung bewahrt sich der Verkehrsbetrieb ein Stück Identität und erreicht manchmal gerade dadurch eine stärkere Akzeptanz beim Fahrgast. Wir greifen auf das Konzept des Bekannnten – des Bestandsdesigns, wenn Sie so mögen – auch im Neufahrzeugbau zurück und schaffen hier manchmal eine emotionale Brücke, damit die Akzeptanz beim Fahrgast in Summe greifen kann. ■

# Die Oberklasse unter den deutschen Stadtbahnen

**Hannover stellte hohe Anforderungen an seine neue Stadtbahn. Individualität und Lebensdauer waren wichtige Kriterien.**

Rund 150 Bahnen beschafft die Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG für ein modernes Angebot an ihre Fahrgäste. Die ersten 50 Fahrzeuge der neuen Flotte sind bereits im Einsatz, weitere 96 Bahnen werden in den kommenden drei Jahren von HeiterBlick in Leipzig geliefert. Dabei fließen die Erfahrungen aus dem Betrieb der neuen Bahnen in die laufende Produktion ein.

„Die Hannoveraner haben eine sehr individuelle Stadtbahn gesucht. Das Ergebnis des eigens dafür geschaffenen Designwettbewerbs ist eine formschöne Stadtbahn mit automobilen, komplexem Design. Die Auswahl an Produzenten, die eine solche Bahn herstellen können, ist nicht groß“, erklärt Samuel Kermelk, Geschäftsführer der HeiterBlick GmbH aus Leipzig. „Wir sind sehr froh, dass die Wahl der Üstra für diesen Auftrag auf das Konsortium Kiepe Electric und Alstom gefallen ist. HeiterBlick ist als mittelständisches, flexibles Unternehmen perfekt aufgestellt, um die Bahnen für das Konsortium zu fertigen.“

Im Zusammenspiel von Designer, Konstrukteur und Hersteller wurden die neuen

Fahrzeuge des Modells TW3000 entwickelt. Und der Erfolg in der Produktion gibt diesem Planungsansatz recht: Im Mai 2017 wurde die 50. Bahn aus der Hauptmontagehalle von HeiterBlick nach Hannover geliefert. „Der ‚Stapellauf‘ der 50. Bahn ist für uns ein toller Erfolg, der unsere Leistungsfähigkeit deutlich unterstreicht“, erläutert der Geschäftsführer.

## Barrierefreier Fahrkomfort

Die TW3000 ist eine Hochflurbahn – der ebenerdige Zustieg erleichtert das barrierefreie Reisen. „Glücklicherweise lässt die Infrastruktur Hannovers eine Bahn mit diesem hohen Fahrkomfort zu“, freut sich Samuel Kermelk. „Dadurch kann die Bahn mit echten Drehgestellen fahren, die sich unter der Bahn frei ausdrehen können und ein ruckelfreies Fahren ermöglichen.“ Eine Besonderheit des Fahrzeuges ist der separat abnehmbare Kopf – ein Herstellungswunsch der Üstra. Der große Vorteil an dieser Technik ist die Flexibilität: Kommt es beispielsweise zu einem Schaden, ist die Bahn nach dem Tausch des Fahrzeugkopfes durch die „Plug&Play-Methode“ sehr schnell wieder einsatzbereit. Das hat

Folgen für die Fertigung: „Damit der Straßenbahnkopf einzeln an- und abgekoppelt werden kann, muss er einzeln vormontiert und samt Scheiben, Fahrerpult und Elektrik komplett fertiggestellt werden. Erst dann wird er per Kran auf seine Bahn aufgesetzt“, erklärt Daniel Wilsdorf, Produktionsleiter bei HeiterBlick und zuständig für die Fertigung der Fahrzeuge, die Herangehensweise.

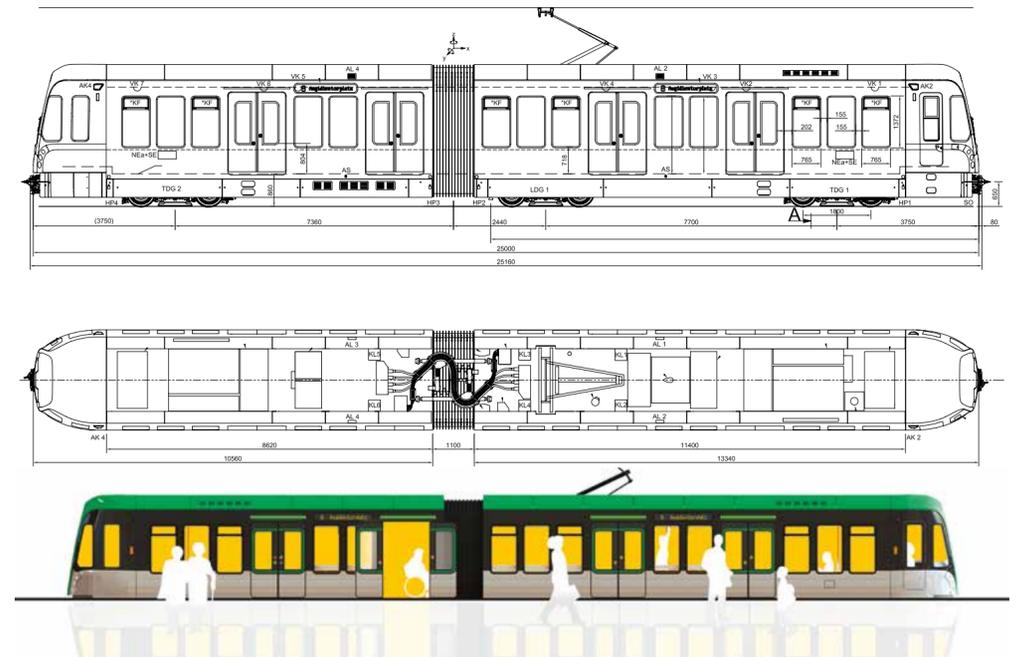
## Handarbeit made in Germany

Acht Wochen dauert die Komplettmontage eines Üstra-Fahrzeuges beim Leipziger Hersteller – inklusive elektrischer Prüfung. Auf acht Stationen werden in der 2.000 Quadratmeter großen Hauptmontagehalle die verschiedenen Baugruppen montiert. Auf diese Weise entsteht Zug um Zug das fertige Fahrzeug. Etwa 80 Mitarbeiter aus den Bereichen Elektromontage, Elektromechanik und Mechanik sind täglich im Einsatz und verbauen dabei in Handarbeit beispielsweise 40 Kilometer Kabel und Leitungen pro Bahn. Weitere Mitarbeiter sind auf dem traditionsreichen Werksgelände mit der Vorfertigung, dem Stahlbau und der Lackierung der Fahrzeuge beschäftigt.

„Die TW3000 besitzt ein individuelles Farbkonzept im Außen- und Innenbereich. Das wird in der Ambientebeleuchtung mit LEDs weitergeführt“, erklärt Daniel Wilsdorf. „Das weiße LED-Licht der TW3000 ist besonders energieeffizient. Wir haben Punktstrahlerspots verwendet, die den Fahrgastraum diagonal nahezu schattenfrei ausleuchten“, führt er weiter aus. Außerdem wurde ein LED-Farbband verbaut, das in verschiedenen Farben leuchten kann und ein stimmungsvolles Lichtbild für den Fahrgast erzeugt.

Wichtig war der Üstra neben einem zeitgemäßen Beleuchtungskonzept die Verarbeitung natürlicher Materialien. So bestehen die Halteschlaufen im Innenbereich aus echtem Leder und sorgen für eine hochwertige Anmutung. Die Sitze sind aus Holz gefertigt. „Die haben mit Holzbänken wie vor 70 Jahren allerdings nichts mehr gemeinsam, sondern sind natürlich ergonomisch geformt und vor allem pflegeleicht. Modern eben. Die Sitzgruppen sind aktuell einmalig. Man sieht sie nur in der TW3000 in Hannover“, erklärt Samuel Kermelk zufrieden. Der zweifarbige Fußboden sowie die hochglanzlackierten Seitenwände und

Im Konsortium mit Kiepe Electric und Alstom entstehen die Straßenbahnen der Üstra. Kiepe bedient mit seinen Produkten und Leistungen Fahrzeughersteller, Verkehrsbetriebe, Staats- und Privatbahnen, die Zulieferindustrie sowie den Anlagenbau.

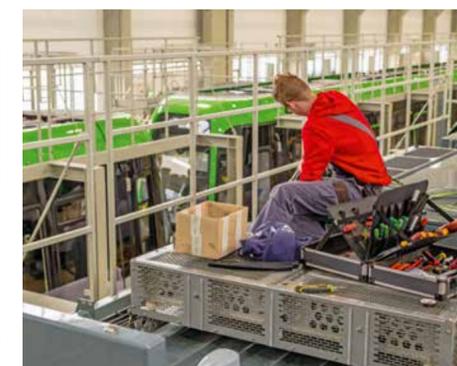
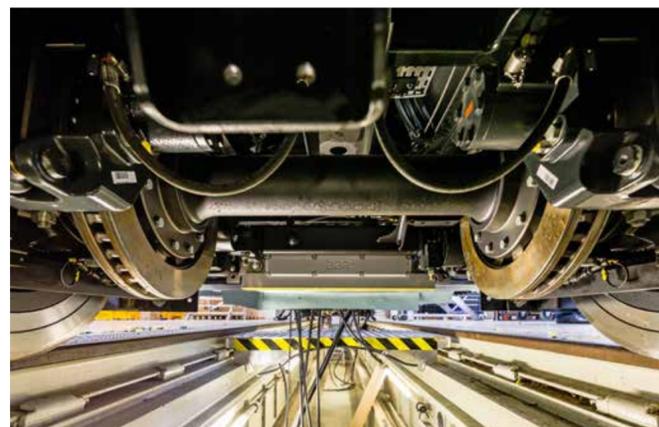


## Technische Daten TW3000

- Gesamtlänge 25 Meter, 2,65 Meter breit sowie 3,75 Meter hoch
- Gewicht ca. 40 Tonnen
- bis zu 177 Fahrgäste können gleichzeitig befördert werden – inklusive großzügiger Stellflächen
- acht Doppeltüren für schnellen Fahrgastwechsel
- TW3000 kann in zwei Richtungen fahren
- weitere Details: Videoüberwachung, Multimediascreens, steuerbares Ambiente-Licht, Rückspiegel-Kameras und hochmoderner Fahrerarbeitsplatz
- das Fahrzeug wird in Hannover in dreifacher Traktion eingesetzt

Deckenelemente passen insofern ins Bild einer Stadtbahn im 21. Jahrhundert. „Die TW3000 ist in puncto Fahrkomfort, Ausstattung, Qualität und Sicherheit vergleichbar mit einer automobilen Oberklasse – und so muss sie auch gefertigt werden“, betont der HeiterBlick-Chef.

Apropos Sicherheit: Die Bahn ist vorn und hinten mit Prall-Elementen gepolstert. Dadurch wird das Verletzungsrisiko für Fußgänger und Radfahrer im Falle eines Falles deutlich reduziert. ■



Auf einer Fläche von 2.000 Quadratmetern durchlaufen die Einzelteile der TW3000 in der Hauptmontagehalle von HeiterBlick die wichtigsten Produktionsschritte, bis es schließlich zur sogenannten Hochzeit kommt – das ist der Moment, in dem alle Komponenten der neuen Stadtbahn verbunden werden und als fertiges Fahrzeug vom Stapel laufen.

# Es dauert nicht lange und die Tram bewegt sich im Takt mit

**Zehntausende pilgern pro Spieltag mit dem öffentlichen Nahverkehr in deutsche Fußballstadien – ohne Konzepte käme dieser zum Erliegen.**

Es ist längst nicht mehr das Fußballspiel im Stadion allein, das Fans als Gemeinschaftserlebnis entdeckt haben. Bereits die Anfahrt zum Stadion wird in den Fanmassen zum Ereignis. Der Transport von über 40.000 Menschen vor und nach einem Bundesligaspiel in kürzester Zeit ist eine logistische Leistung, die deutsche Verkehrsunternehmen Woche für Woche stemmen.

„Das ist der erste echte Vorgeschmack auf die kommende Saison“, meint Tobias Hauser, Einsatzplaner im Bereich Verkehrssteuerung bei den Leipziger Verkehrsbetrieben, und bezieht sich dabei auf das anstehende Punktspiel von RB Leipzig und FC Bayern München in der Messestadt. Es ist die Begegnung zwischen Meister und Aufsteiger, Tabellen erster trifft auf Tabellenzweiten – der Fußball-Osten auf den Fußball-Westen. RB Leipzig hat gerade das Ticket für die Champions League gelöst. Ab der Saison 2017/18 spielt der Leipziger Klub auf Weltniveau. „Ich bin gespannt. Von unserer Seite werden wir alles tun, um einen reibungslosen Ablauf zu ermöglichen.“

## Alle Planer an einem Tisch

Zwei Wochen vor jedem Bundesligaspiel in der Red Bull Arena gibt es die ersten Sicherheitsabsprachen zwischen Stadt Leipzig, Bundesligavererein, Polizei und den Leipziger Verkehrsbetrieben. „Wir sprechen über die erwartete Zuschauerzahl für Heim- und Gästefans und klären, welche Verkehrsmaßnahmen im Detail durch die Stadt geplant sind.“ Am Dienstag vor dem Spieltag geht es in die heiße Phase: „Die abschließende Sicherheitsberatung beim Verein schafft Klarheit über definitive Zahlen der Kartenverkäufe, legt die Anzahl von Shuttlebussen für Gästefans fest und bespricht Straßensperrungen für die Bewohnerschutzzonen. An diesem Tag erfahren wir auch von der Polizei, welche Kräfte angefordert sind.“

Am Freitag, dem 12. Mai, einen Tag vorm großen Spiel, trifft sich Tobias Hauser zehn Uhr morgens zur Einzelbesprechung mit dem Polizeiführer in der Polizeidirektion Leipzig. Es gilt den nächsten Tag zu planen – minutengenau. 4.300 Gästefans sind in

der Red Bull Arena zugelassen. Hauser bekommt jetzt klare Order vom Einsatzführer der Polizei, wann, welcher Fanbus wo zu stehen hat. „Die Gästefans reisen mit Sonderzügen der Deutschen Bahn am Leipziger Hauptbahnhof an – wir bringen diese mit Bussen zum Stadion. Dafür haben wir für morgen zehn Busse abgestellt.“

## Verkehrskonzepte greifen

Am Spieltag ist neun Uhr Dienstbeginn für den Verkehrsmeister. Letzte Einzelabsprachen mit der LVB-Leitstelle klären gleich am Morgen, wie die 39.000 Heimfans, die größtenteils mit ÖPNV anreisen, zu bewältigen sind. „Hier greifen bewährte Planungskonzepte. Inzwischen sind wir sehr eingespielt.“ 18 Heimspiele und ein Testspiel gegen die Glasgow Rangers hat das Team von Tobias Hauser in dieser Saison schon hinter sich. Hier sitzt jede Aktion. Sieben Verkehrsmeister sichern alle Straßenbahnen und Busse ab, die aktuell im Einsatz sind. 34 zusätzliche Bahnen schiekt die LVB pro Spieltag auf die Gleise. Fünf LVB-Sicherheitsfahrzeuge lauern an neuralgischen Punkten der Innenstadt, um im Falle einer Störung sofort vor Ort handlungsfähig zu sein. Ein Werkstattwagen mit einem Mitarbeiter der Straßenbahnschlosserei ist in ständiger Bereitschaft, falls eine Straßenbahn direkt auf Strecke repariert werden muss.

Im Hauptbahnhof übernimmt eine Ansage der DB die Fahrgastlenkung von den Zügen zum Shuttle. Die Servicemitarbeiter der LVB stehen an der Zentralhaltestelle Hauptbahnhof und lenken die Reisenden in die Straßenbahnen. Nach dem Spiel sichern weitere 45 Securitymitarbeiter das gesamte Geschehen im Umfeld des Stadions ab. Allein zehn Mann bewachen die Gleise der Haltestellen Arena und Sportforum, ausschließlich für den Fall, dass sich Fans – ob mutwillig oder nicht – ins Gleisbett verirren. Der Rest steuert die Massen in die Bahnen. Oder arbeitet deeskalierend, wenn sich die Stimmung aufschaukelt. „Das ist manchmal auch wörtlich zu nehmen“, schmunzelt Hauser und spielt auf die Eigendynamik singender Massen in engen Räumen an. Es ist ein einfaches Prinzip mit große Wirkung: 150 Fußball-

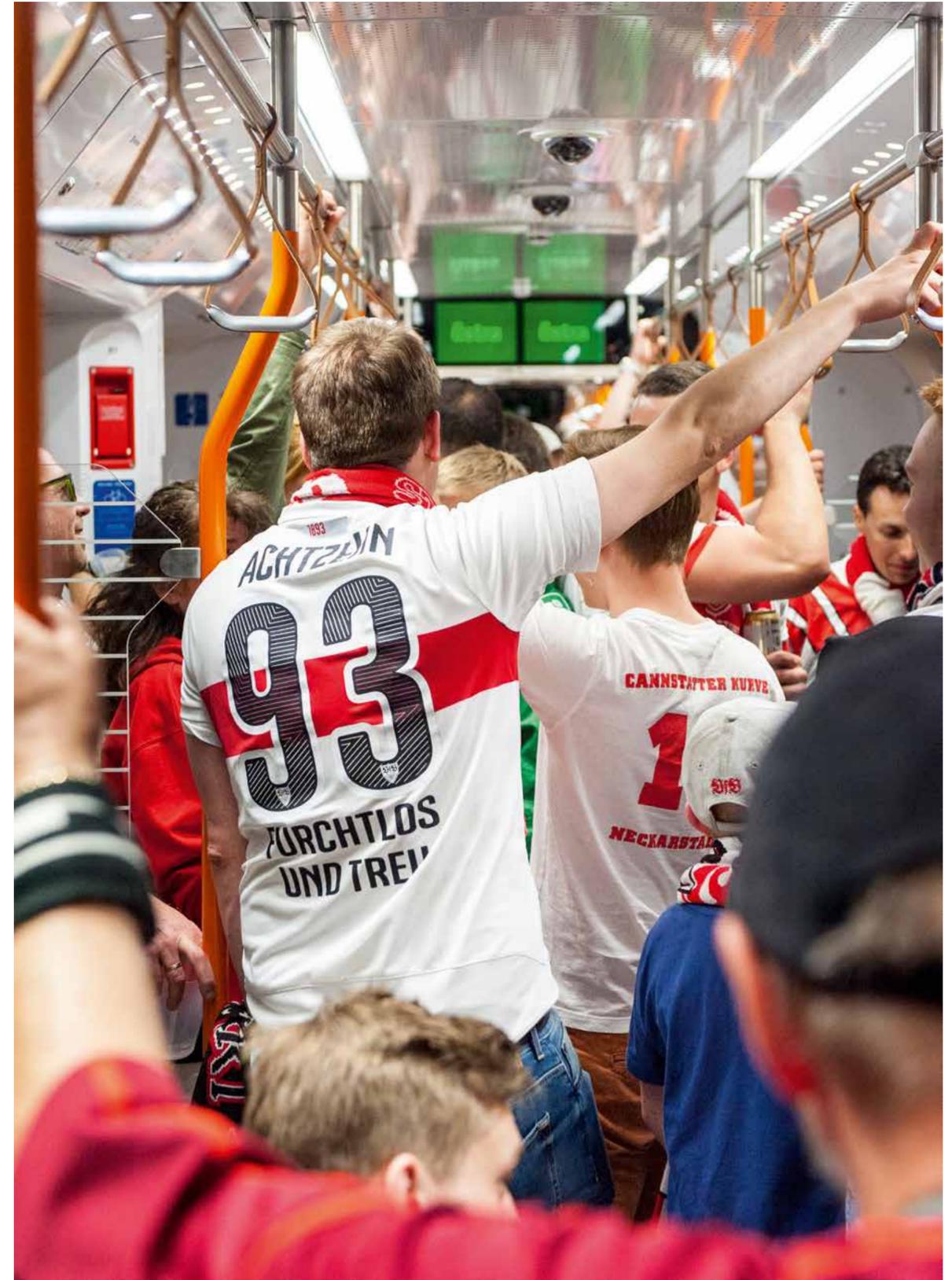
anhänger in einem Tramwagen haben eine gewisse Schwungmasse, wenn sie in einen Fangesang vertieft sind. „Es dauert nicht lang und die Bahn bewegt sich im Takt mit.“ Die Straßenbahn fährt dann nicht ab. „Wir sitzen das aus. Es dauert in der Regel nie länger als zwei Minuten und dann geht die Fuhre ab.“ Die LVB-Fahrer sind gut geschult und behalten in solchen Situationen die Nerven. Tobias Hauser wirkt dann mit seinem Team selbst deeskalierend ein und spricht von außen ruhig zu den Fans.

Etwa zweieinhalb Stunden veranschlagt der LVB-Einsatzplaner für die Anreise. Neben den üblichen Linienfahrzeugen befördern drei Zusatzlinien die Fans in Richtung Red Bull Arena. Die Abreise der Heimfans wird in einer Stunde abgewickelt. In dieser Phase fahren die Straßenbahnen am Stadion im 90-Sekunden-Takt in der Haltestelle ein. „Zwei Zusatzlinien und 34 zusätzliche Straßenbahnen setzen wir in dann nach dem entsprechenden Bedarf ein.“

Von den Spielen bekommt Tobias Hauser nicht viel mit. In den Halbzeitpausen finden in der Arena die Sicherheitsbesprechungen bezüglich der Abreise der Fans statt. Anschließend werden bereits die Straßenbahnen für die Heimfans und die Busse für den Gästeshuttle bereit gestellt. „Fußball ist nicht unbedingt mein Ding, für mich eine Großveranstaltung wie jede andere auch. „Beim Spiel gegen Bayern München blieb er aber extra etwas länger im Stadion. „Ich war beeindruckt, tolle Stimmung. So stelle ich mir Champions League vor!“

## Angebot wird ausgebaut

Ab der Saison 2017/18 spielt RB Leipzig in der Champions League. Dienstags oder mittwochs kommen dann zusätzliche Spieltage auf Tobias Hauser und sein Team zu. Beim Anstoß um 20.45 Uhr heißt das beispielsweise auch Dienstverlängerungen für die Fahrer der LVB – auch das muss gerade im Hinblick auf gesetzliche Ruhezeiten für die Mitarbeiter gut geplant werden. „Das wird eine andere Hausnummer. Aber wir arbeiten bereits seit Monaten an einem Konzept für die nächste Saison. Wir gehen von drei Spielen pro Woche aus. Und haben uns im Team verstärkt.“ ■



Das Gemeinschaftserlebnis Fußball beginnt auf der Fahrt zum Stadion im öffentlichen Nahverkehr. Zu jedem Spieltag in der Bundesliga werden Hunderttausende Fans – zusätzlich zum üblichen Beförderungsgeschäft – transportiert. Die Vorbereitungen dafür laufen lange vorab hinter den Kulissen; unzählige Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen sorgen neben dem alltäglichen Betrieb für reibungslose Abläufe.





## „Das ÖPNV-Konzept funktioniert in der Regel. Nur an einigen kleinen Stellen besteht noch Optimierungsbedarf.“



Thomas Herfurth,  
Fanvertreter des Fanverbands  
RB Leipzig e. V.

### Gute Taktung am Tag – für Spiele am Abend ist die ÖPNV-Nutzung schwieriger umsetzbar

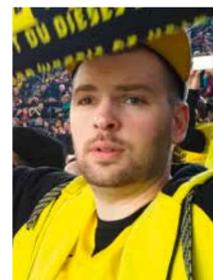
„Ich nutze den öffentlichen Nahverkehr für Spiele am Wochenende sehr gern, da diese Spiele in der Regel am Nachmittag stattfinden und somit für mich und meine Familie mit Zug und Straßenbahn gut getaktet zu erreichen sind. Das ist allerdings anders, wenn mein Verein in der Woche spielt – diese Spiele finden dann am Abend statt. Ich wohne im Umland von Leipzig und habe nach 23 Uhr keine Möglichkeit mehr, mit dem Zug aus der Stadt zu kommen. Wenn ich also ab der nächsten Saison Champions-League-Spiele im Stadion sehen will, muss ich das Auto nutzen. Meiner Meinung nach funktioniert das ÖPNV-Konzept, jedoch gibt es an einigen Stellen Optimierungsbedarf. So sollten die Servicekräfte der Verkehrsunternehmen die Fanmassen künftig noch deutlicher lenken. Ich finde es schlecht, wenn in der Straßenbahn der erste Wagen randvoll besetzt ist und die restlichen Abteile leer abfahren. So kommen 40.000 Fans/Zuschauer nicht effektiv weg vom Stadion.“



Thomas Brinkmeier,  
Fanbetreuer der DSC Arminia  
Bielefeld GmbH & Co. KGaA

### Mehr Bahnen, zusätzliche Waggons und kürzere Intervalle an Spieltagen – besser geht es kaum

„An Spieltagen nutze ich immer den öffentlichen Nahverkehr. Das geht schneller, ist entspannter und wesentlich unkomplizierter als mit dem eigenen Auto. Da wir in Bielefeld ein innerstädtisches Stadion haben und daher nur wenige Parkplätze am Stadion und im näheren Umkreis zur Verfügung stehen, sind wir auf die Straßenbahnen und Busse des öffentlichen Nahverkehrs angewiesen. Sie sind ein wichtiger Kooperationspartner für uns. An Spieltagen kann ich und auch alle anderen, die über ein Ticket verfügen, drei Stunden vor und drei Stunden nach dem Spiel kostenfrei den ÖPNV nutzen. Wir haben direkt eine Haltestelle vor dem Stadion und es kommen an Spieltagen mehr Bahnen zum Einsatz, deren Waggonanzahl aufgestockt ist und die in häufigeren Intervallen fahren. Dabei haben sich bisher keinerlei Probleme ergeben und ich bin sehr zufrieden mit dem Angebot.“



Christian Sicker,  
Fan von Borussia Dortmund

### Ausreichend Bahnen und Busse, verkürzte Abfahrtszeiten – bestens eingerichtet auf Fanmassen

„Die Anbindung mit den Öffentlichen zum Stadion an Spieltagen ist in Dortmund gut organisiert. Für die Fanmassen werden ausreichend Bahnen und Busse eingesetzt, die zudem in kurzen Abständen fahren – sowohl vor als auch nach dem Spiel. Allerdings sind die Bahnen immer sehr voll, da kann es schon einmal passieren, dass man eine Verbindung später nehmen muss, weil man nicht mehr hineinkommt. Aber das stört mich persönlich nicht, da Busse und Bahnen im Minutentakt verkehren. Nicht zuletzt ist auch die Anbindung von der Haltestelle zum Stadion sehr gut, die letzte Strecke zu Fuß ist kurz – hier kommen dann alle Fans wieder zusammen.“



Jermaine Greene,  
Fan- und Mitgliederbetreuung,  
SV Werder Bremen GmbH & Co KG aA

### Eingespieltes Team auch abseits des Platzes – enge, partnerschaftliche Zusammenarbeit und verlässliche Absprachen

„Die örtlichen Verkehrsbetriebe sind durch die jahrelange Zusammenarbeit ein enger Partner des SV Werder Bremen. Mit dem gemeinsam abgestimmten Verkehrskonzept und dem verstärkten Einsatz der Busse und Bahnen der Bremer Straßenbahn AG an Spieltagen im Weser-Stadion sind wir ebenso zufrieden wie mit der regen Kommunikation und der Verlässlichkeit der individuellen Absprachen, die bei den regelmäßig stattfindenden Sicherheitsbesprechungen getroffen werden.“

# Nimm die Tram nach Paris!

## Für gut befunden und weitergedacht – China und die Straßenbahn

In der Mittagspause einmal fix mit der Straßenbahn von Heidelberg nach Luxemburg, von Granada nach Verona oder von Bologna nach Paris – das geht nur in China, genauer am Song-shan-See. Der chinesische Telekommunikations- und Smartphone-Hersteller Huawei baut dort aktuell eine riesige Firmenzentrale.

Die Pariser Sorbonne, die Oxford-Universität oder der Kanal von Brügge – unterstützt von internationalen Experten aus den jeweiligen Städten, baut sich Huawei in Rekordzeit auf einer Fläche von 210 Fußballfeldern das halbe Europa nach. Verbunden werden die Einzelbereiche des Megaprojektes mit einer Straßenbahn.

### China hat die Straßenbahn entdeckt

Bereits seit 2013 forciert die chinesische Wirtschaftsplanungsbehörde (NDRC) den Bau von Straßenbahnen. Sehr kurze Bauzeiten, vergleichsweise niedrige Herstellungskosten bei einer hohen Beförderungsleistung – die Vorteile der Straßenbahn im Vergleich zu U-Bahnen und Bussen liegen im Reich der Mitte klar auf der Hand. Rund 500 Milliarden Euro wurden dabei vom Staat für Straßenbahnsysteme in 36 Städ-

„Unsere Auftraggeber orientieren sich sehr stark daran, was im europäischen Straßenbahnsektor State of the Art ist.“

ten mit einer Streckenlänge von insgesamt mehr als 5.000 Kilometern bereitgestellt – 2020 sollen alle 36 Städte durch Straßenbahnen erschlossen sein. Weil im Land des Lächelns allerdings weder eine eigene Straßenbahnentwicklung noch -fertigung vorhanden ist, bedienen sich die Chinesen der europäischen Expertise.

### Deutsche Designer gefragt

„Das Entwickeln einer Straßenbahn für den chinesischen Markt ist ein völlig anderes Arbeiten“, erklärt Professor Nils Krüger, Produktdesigner des Berliner Fahrzeuggestalters büro+staubach gmbh. „Das fängt bereits bei der zeitlichen Planung an – in Europa dauert die Konzept- und Entwurfsphase für ein Fahrzeug etwa ein

Jahr. In China schließen wir das in wenigen Monaten ab.“ Während beim Entwickeln einer neuen Straßenbahn in Deutschland Verkehrsunternehmen mit komplexen Entscheidungsebenen, Konstruktionsabteilungen der Herstellerbetriebe, zahlreiche Verbände, die Technische Aufsichtsbehörde und unter Umständen auch die Politik ein Mitspracherecht besitzen, ist die Entscheiderkette im Reich der Mitte anders – Einspruch von Bürgern gegen Planungen gibt es beispielsweise praktisch gar nicht. Genauso wenig zahlreiche technische Voraussetzungen, was etwa die Breite eines Fahrzeuges anbelangt. „Hier findet der Designer Strukturen, in denen er nicht das Fahrzeug an eine Strecke anpasst, sondern beides gemeinsam plant“, erklärt Krüger. Das Rad neu erfindet man in China aller-

dings trotzdem nicht: „Unsere Auftraggeber orientieren sich sehr stark daran, was im europäischen Straßenbahnsektor State of the Art ist. Trotzdem ist die Spiegelung der eigenen Kultur ein Thema.“

In Mittel- und Osteuropa hat der ÖPNV eine lange Tradition. Ansässige Verkehrsunternehmen haben ganz klare Vorstellungen zur Funktion und Form einer Straßenbahn. „Die Ausschreibungen sind techniklastig. Ich würde mir hier manchmal eine stärkere Orientierung auf die Fahrgastbedürfnisse wünschen.“ Hinzu kommt, dass 90 Prozent aller chinesischen Städte regelmäßig die Grenzwerte für Luftbelastung überschreiten. Die Einführung von emissionsarmen Technologien im öffentlichen Nahverkehr ist unumgänglich. Bereits 2015 hatten die Chinesen deshalb die weltweit erste Straßenbahn mit Wasserstoffantrieb vorgestellt. 2018 wird die Straßenbahn ihre regelmäßige Tätigkeit aufnehmen. Dabei ist das schlanke orange Fahrzeug sicher kein Highspeed-Zug: gerade einmal 70 Kilometer pro Stunde schafft die Wasserstoff-Bahn in voller Fahrt. Doch im smogbelasteten China dürfte Geschwindigkeit keine so bedeutende Rolle spielen wie das, was das Fahrzeug ausstößt – und das ist ausschließlich Wasser.

Die Tram kann bis zu 380 Fahrgäste transportieren und hat eine Reichweite von knapp 100 Kilometern. In Foshan, einer Acht-Millionen-Einwohner-Stadt in der südchinesischen Provinz Guangdong, wird Ende 2017 mit dem Bau des entsprechenden Gleissystems begonnen. Für 2018 ist die Jungfernfahrt der Wasserstoff-Bahn geplant. ■



Professor Dr. Andreas Pinkwart, Geschäftsführer/Flektor der HHL Leipzig Graduate School of Management.

Für die Mobilität der Zukunft ist die Bereitschaft zur Entwicklung intelligenter Konzepte von zentraler Bedeutung.

Besonders erfolgreich entwickeln sich in Zukunft jene Städte, die „Smart People“ anziehen und an sich binden – auf internationaler Ebene. Diese Menschen suchen sich Städte, die spannend sind, die sie kulturell anregen, die familien- und umweltfreundlich sind und kurze Wege ermöglichen. Wir arbeiten heute an der Mobilität der Zukunft. Hierzu müssen die verschiedenen Verkehre umweltfreundlich aufeinander abgestimmt und neue Mobilitätskonzepte entwickelt und ausprobiert werden – neben dem öffentlichen Nahverkehr spielen dann auch Bike- und Carsharing eine Rolle. Die Grenzen zwischen Individual- und öffentlichem Nahverkehr werden fließender. Die Bereitschaft zur Entwicklung intelligenter Mobilitätskonzepte ist von zentraler Bedeutung – oder wie es Hans-Dietrich Genscher einmal so treffend zum Ausdruck gebracht hat: „Wer nicht mit der Zeit geht, geht mit der Zeit.“

[Den gesamten Beitrag können Sie online unter [www.heiterblick.de](http://www.heiterblick.de) nachlesen.]



Chinesische Auftraggeber orientieren sich gern an europäischen Straßenbahn-Vorbildern. Das Berücksichtigen der eigenen kulturellen Ansprüche bleibt trotzdem ein wichtiger Aspekt.

Die büro+staubach gmbh Konzeption und Gestaltung designt Fahrzeuge für den chinesischen Markt und greift dabei auf eine langjährige Entwicklungserfahrung im europäischen Straßenbahn-Sektor zurück.



# In der Straßenbahn mit ...

## ... Ralf Schönenberg

Deutlich bürokratischer als in China funktioniert der Straßenbahnbau in Deutschland. Die Rahmenbedingungen sind klar vorgegeben. In diesem festen Konstrukt gilt es, allen Ansprüchen Rechnung zu tragen. Das ist in erster Linie eine kommunikative Arbeit.

Herr Schönenberg, Fahrzeugbau ist eine technische Leistung. Warum spielt Kommunikation die größte Rolle?

Ralf Schönenberg (R.S.): Zahlreiche Entscheidergruppen stellen Anforderungen an ein neues Verkehrsmittel. Für diese muss eine adäquate Lösung gestaltet werden. Neben diesen Anforderungen müssen wir aufgrund der gewachsenen Infrastruktur technische Normen beachten. Diese prüft die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) des jeweiligen Bundeslandes. In einem großen Verkehrsraum wie Nordrhein-Westfalen beispielsweise – hier gibt es die meisten Verkehrsbetriebe und Schienenfahrzeuge bundesweit – ist die Technische Aufsichtsbehörde groß und prüft genau. Eine nahtlose Kommunikation mit der TAB ermöglicht uns einen effizienten Prozess.

Was bedeutet das konkret?

R.S.: Wir sind bereits im Vorfeld der Planungen für neue Fahrzeuge in engem Kontakt mit der Aufsichtsbehörde. Die Auswahl unseres Fahrzeugherstellers erfolgt auch danach, ob er sämtliche Forderungen unserer Behörde erfüllen kann. Die Zulassung eines Fahrzeuges ist ein hochkomplexer Prozess. Die Abstimmungen zu den Genehmigungen beginnen schon während des Fertigungsprozesses. Die Behörde ist von Anfang an eingebunden. Eine enge Verzahnung zwischen Verkehrsunternehmen, Fahrzeughersteller und Technischer Aufsichtsbehörde ist für den Erfolg der Zulassung zwingend nötig.

Wie haben Sie das Zulassungsverfahren für Ihren neuesten Fahrzeugtyp – den Vamos-Stadtbahnzug – empfunden?

R.S.: Im Fertigungsprozess mit HeiterBlick ist die enge Verzahnung zum Tragen gekommen: direkte Wege, direkte Rücksprachen und damit eine zügige Bearbeitung.

Wir hatten insbesondere in der Abstimmung zwischen Hersteller und Behörde einen guten Lauf und konnten die Anfragen schnell abarbeiten. Dadurch sind wir gut durch den gesamten Prozess gekommen. Es war eine sportliche Leistung des Herstellers, nach der Vergabe Ende 2008 im Juni 2011 den ersten Wagen aus einer kompletten Neuentwicklung zu liefern. ■

Ralf Schönenberg ist stellvertretender Betriebsleiter von „moBiel“ und Chef des Bereichs Fahrzeuge. 2008 hatte das Verkehrsunternehmen den Bau neuer Schienenfahrzeuge ausgeschrieben und sich für den Leipziger Hersteller HeiterBlick entschieden.



# „Das Universum ist eben ge- schwungen und nicht eckig.“

Oscar Niemeyer

Oscar Ribeiro de Almeida Niemeyer Soares Filho – ein Name so lang wie die Liste an imposanten Bauten, die der Brasilianer mit deutschen Wurzeln Zeit seines Lebens weltweit erbaute und damit zu einem der wichtigsten Architekten des 20. Jahrhunderts wurde. Und künftig wird auch der Name HeiterBlick unmittelbar mit dem 2012 verstorbenen Ausnahmekünstler verbunden sein: Das Werksgelände der Leipziger wird in Zukunft ein architektonisches Ausrufezeichen nach dem Entwurf Niemeyers schmücken.

Der Startschuss für das verwegene Bauvorhaben fiel unlängst offiziell am 27. April in der sächsischen Messestadt, als es zur Grundsteinlegung für den Neubau kam. Mit seiner geplanten Fertigstellung Mitte 2018 soll das öffentlich zugängliche Schmuckstück namens Sphere eine Lounge über zwei Etagen mit Restaurant und Bar beherbergen und damit auch ein Stück brasilianische Lebensfreude ins frühere Arbeiterviertel der 600.000 Einwohner großen Stadt bringen.

## Ungewöhnliche Anfrage

„Dieser Bau wird in seiner eigenwilligen Fassadenform an die skulpturalen Museumsbauten des Spätwerks von Oscar Niemeyer anknüpfen und steht in einer Entwicklungslinie mit den Bauten in Niterói und Curitiba“, sagte bei der Grundsteinlegung jener Mann, der den Bau des kühnen Werks wesentlich mit zu verantworten hat: Ludwig Koehne, Geschäftsführer der Kranunion, die sich das Werksgelände mit HeiterBlick nachbarschaftlich teilt, hatte den Grandseigneur der Baukunst 2011 eigenständig mit einem persönlichen Brief kontaktiert und ihn darum gebeten, ihn beim Ausbau der firmeneigenen Kantine zu unterstützen. Offensichtlich mit Erfolg, denn das Resultat dieser ungewöhnlichen Kon-

taktanbahnung wird ein asymmetrischer Turmbau sein, der eine 12 Meter umfassende Kugel mit gläserner Gitterstruktur trägt, die sich wiederum an die denkmalgeschützte Backsteinfassade schmiegt. Sphere wird damit die weltweit erste und einzige Altbausanierung Niemeyers sein.

## Brasilianischer Stargast

Bei der Grundsteinlegung las Koehne seinen persönlichen Brief an Oscar Niemeyer vor, in dem er die Schaffung eines Restaurants in Erweiterung der erfolgreichen Kantine als attraktive Bauaufgabe beschrieb. Neben Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung sowie dem Kunsthistoriker und Direktor der Kunsthalle Bielefeld Friedrich Meschede waren nahezu 100 Vertreter der Leipziger Politik, Wirtschaft, Medien und der regionalen Kunstszene der Einladung zur Grundsteinlegung gefolgt und bewunderten mit großen Augen das Modell des künftigen Prachtbaus.

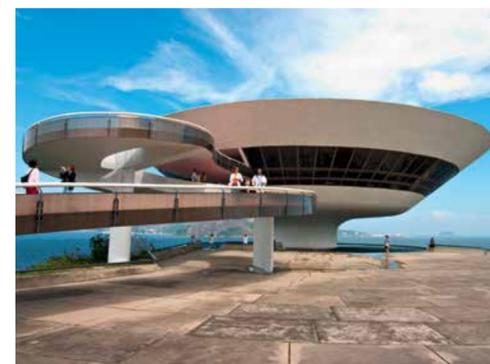
Stargast des Abends war jedoch ein anderer Herr: Jair Rojas Valera, der zu Lebzeiten Niemeyers engster Vertrauter und über Jahrzehnte sein Assistent war. Rückblickend erinnerte er sich an die überraschte Reaktion seines damaligen Freundes, als dessen Trauzeuge er einst fungierte: „Normalerweise kümmern sich Unternehmen nicht um Schönheit und Form. Er fragte sich, was ein Unternehmen dieser Größe, das so gewaltige Maschinen baut, dazu bewegen könnte, einen Architekten anzufordern, der für seine experimentellen und kühnen Formen bekannt ist.“ Die Überraschung wandelte sich dann jedoch schnell in Begeisterung für das Projekt. „Oscar hat immer gesagt, Schönheit liegt im Neuen, in der Diversität, im Überraschenden. Deshalb hatte er den Auftrag angenommen“, berichtete Valera. Die Kugel sei eine sehr einfache Form, die das Gebäude umrah-

## Von einem, der auszog, die Schönheit zu finden

Auf dem Werksgelände der HeiterBlick wird ein Gebäude nach dem Entwurf des Stararchitekten Oscar Niemeyer realisiert.

me. Gleichzeitig erinnere sie an die Formen einer schönen Frau. In seinen Augen handele es sich bei Sphere um ein Gebäude mit einer scheinbar einfachen Form, das dennoch ganz einzigartig ist: „Das Besondere besteht im Kontrast und in dem Zusammenspiel zwischen dem alten Fabrikgebäude und dieser modernen Neukreation. Das ist eine sehr außergewöhnliche Form der Architektur.“ Zustimmung erhielt der brasilianische Gast, der für den Termin eigens aus Rio de

Janeiro angereist war, von Leipzigs Oberbürgermeister. Dieser würdigte zugleich die Vision, die mit dem Bauvorhaben einhergeht. „Es ist ein elementar wichtiges Zeichen, denn wir brauchen Bauherren, die mutig sind. Derartige Zeichen fehlen unserer Stadt“, erklärte Jung, der im Anschluss an die Grundsteinlegung auch das gesamte Werksgelände besichtigte. Das Bauwerk werde Leipzig „neue touristische und architektonische Impulse“ geben – und einen Hauch brasilianischen Lebensgefühls. ■



In Zukunft reiht sich Sphere (Bild rechts oben) in eine Reihe großartiger Bauten nach Entwürfen des brasilianischen Stararchitekten Oscar Niemeyer ein. Dazu gehören zum Beispiel die Kathedrale von Brasília (Bild links oben), das Museu de Arte Contemporânea de Niterói (Bild links unten) und das Gebäude des Nationalkongresses Brasiliens (Bild rechts unten).



# Fahrgastwunsch

Was erwarten Fahrgäste von ihrem Fahrzeug der Wahl im öffentlichen Nahverkehr? Um das herauszufinden, führen deutsche Verkehrsunternehmen Marktforschungen durch. Wir geben einen kleinen Einblick in die Wünsche der Nutzer.

„Die breiten Türen sind super – der Ausstieg mit dem großen Kinderwagen ist überhaupt kein Problem.“

„Mir gefallen die großen Fenster, man kann gut rausschauen, solange sie nicht zugeklebt sind.“

„Oft stehen die, die an der nächsten Haltestelle aussteigen möchten, im Eingangsbereich, sodass das Aussteigen schwierig ist.“

„Ich habe immer Angst vor den Türen. Die haben nicht so einen zarten Sensor, die Leute werden oft eingeklemmt.“

„Klimaanlagen wären aus meiner Sicht eine sehr wichtige Investition – das muss man doch auch in älteren Fahrzeugen nachrüsten können.“

„Deutlich mehr Platz für den Kinderwagen und Fahrräder. Das würde ich mir wünschen. Es ist unangenehm, wenn andere Fahrgäste permanent mein Kind schubsen und anschieben.“

„Barrierefreiheit ist noch nicht in jeder Straßenbahn angekommen. Ich hoffe, das ändert sich bald.“



## Impressum

### Herausgeber:

HeiterBlick GmbH  
Spinnereistraße 13  
04179 Leipzig

### Redaktion und Layout:

Westend Communication GmbH  
www.westend-communication.de,  
Konzeption: Camille Le Lous  
www.camillelelous.com

### Fotonachweise:

DSC Arminia Bielefeld GmbH & Co. KGaA,  
büro+staubach gmbh, © BildPix.de, connel\_design,  
filipefrazao, Paulo Neres, zapp2photo/Fotolia.com,  
Marvin Habighorst, HHL, Thomas Herfurth,  
Thomas\_EyeDesign/iStockphoto.com Eric Kemnitz,  
MDV, Christian Modla, Ps-ART Hannover, Christian  
Sicker, SV Werder Bremen GmbH & Co KG aA, VDV

### Druck:

Variograph Druck- & Vertriebs GmbH

### Auflage:

2.500

### Redaktionsschluss:

24. Mai 2017