

DAS MAGAZIN

IM GESPRÄCH MIT

Jost Knebel

Der Vorsitzende der Geschäftsführung
des NETINERA-Konzerns über die
Strukturen der Bahnbranche

**Speciální sekce
v češtině!**

Mit Sonderteil
auf Tschechisch
ab S. 23



REGIONENPORTRÄTS

Unterwegs im EgroNet

Erlebnisse im Vierländereck
und weitere Ausflugstipps

LEITARTIKEL

Herausforderungen
für die Schiene

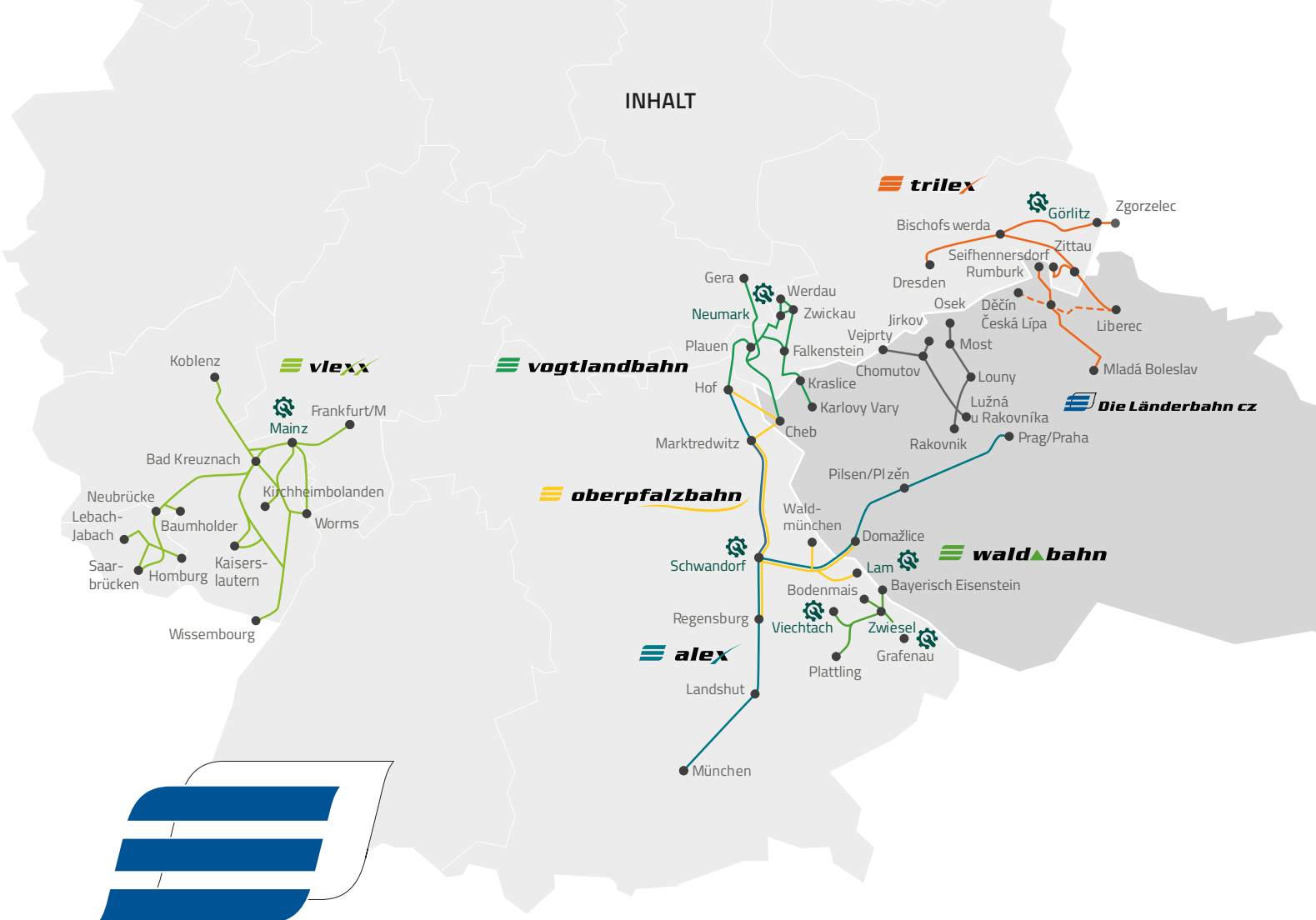
VORGESTELLT

Gelebte Diversity bei
der Länderbahn

ZUGGESCHICHTEN

Julia fährt mit *alex*
nach Prag

INHALT



Wir sind die Länderbahn

Als führendes privates Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personennahverkehr treten wir am Markt mit den Bahnen *alex*, *oberpfalzbahn*, *trilex*, *vogtlandbahn*, *vlexx* und *waldbahn* auf und bieten hochwertige Verkehrsdienstleistungen in Deutschland, Tschechien und Polen an. Die Gesellschaft sitzt seit 1889 in Viechtach.

In unseren Werkstätten in Görlitz, Neumark, Schwandorf, Lam, Viechtach und Zwiesel stellen wir die Instandhaltung unserer Fahrzeugflotte sicher. Zusätzlich bieten wir unsere Leistungen auch den Betreibern anderer Bahnen an.

Mehr Infos finden Sie unter www.laenderbahn.com.

Inhalt

04 LEITARTIKEL
Herausforderungen
für die Schiene

08 IM GESPRÄCH MIT
Jost Knebel – CEO des
NETINERA-Konzerns

14 VORGESTELLT
Gelebte Vielfalt
bei der Länderbahn

16 REGIONENPORTRÄTS
Städte-Highlights im EgroNet
und weitere Ausflugstipps

24 REDAKČNÍ
Výzvy pro železnici

26 RÄTSEL
für Jung und Alt,
mit Gewinnspiel

Bahn fahren, Bahn verstehen

Puh, lassen Sie uns einmal kurz gemeinsam durchatmen, bevor wir starten. Was waren das nicht für verrückte Sommermonate, oder? So schön es für uns auch war, so viele von Ihnen durch das 9-Euro-Ticket transportieren zu dürfen, es war stellenweise doch auch eine Herausforderung.

Besonders stolz sind wir auf unser Team, das zu jeder Zeit alles gegeben, stets die Ruhe bewahrt und unseren Servicegedanken weitergetragen hat. Danke für euren Einsatz! Nun hoffen wir, dass viele von Ihnen uns auch weiterhin treu bleiben und sagen nur so viel: Gute Gründe gibt es viele, und unsere neue Kampagne dreht sich genau darum.

Da die Themen Eisenbahn und Verkehrswende gerade so präsent sind, haben wir uns entschieden, unsere Ausgabe ganz danach auszurichten und aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten. Mit Philipp Kosok, einem Experten für den öffentlichen Verkehr, haben wir über die Herausforderungen der Schiene in Deutschland gesprochen. Im Interview mit Jost Knebel, dem CEO unserer Muttergesellschaft NETINERA, ging es um die Vorgänge hinter den Kulissen. Und in unserer Stimmensammlung zur Frage „Was wünschen Sie sich für die Zu(g)kunft?“ ließen uns verschiedene Menschen an ihren Gedanken und Vorstellungen für den Bahnverkehr teilhaben. Lesen Sie gerne einmal rein.

Nicht nur mit den Inhalten unseres Kundenmagazins wollen wir Ihnen die Länderbahn und das Bahnverkehrssystem näherbringen, sondern auch vor Ort – bei uns! Deshalb haben wir im vergangenen Juli einen Tag der

offenen Tür in Schwandorf veranstaltet und nahmen zudem am ersten bundesweiten Tag der Schiene teil! Dieser fand im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche statt, die in verschiedenen Kommunen die Bandbreite nachhaltiger Mobilität abbildet.

An unseren Standorten in Viechtach, Schwandorf und Neumark hatten Interessierte und potenzielle Bewerber:innen die Möglichkeit, unsere Werkstätten zu besichtigen und bei einer Führung mehr über die spannenden Tätigkeiten an und um den Zug zu erfahren. Wir hoffen, solche Aktionen in Zukunft noch öfter anbieten zu können und dann vielleicht auch Sie persönlich bei uns anzutreffen!

Egal ob auf dem Papier oder in der Realität: Wir freuen uns, wenn Sie die faszinierenden Seiten der Eisenbahnbranche erleben und verstehen möchten und weiter mit uns unterwegs sind.

Ein weiteres Highlight: Ab Oktober gilt die 100 % Zugbegleitquote bei der *vogtlandbahn*. Das heißt, in jedem Zug steht Ihnen als Fahrgast ein Fahrgastbetreuer mit Rat und Tat zur Seite. Unsere neue Kampagne stellt die Kompetenzbereiche eines Fahrgastbetreuers in den Fokus und klärt über seine vielfältigen Aufgaben auf. Mehr erfahren Sie unter vogtlandbahn.de/fragmich.





Herausforderungen für die Schiene

Vom Bahnverkehr in Deutschland
und seinen Stellschrauben

Das 9-Euro-Ticket lockte nicht nur zahlreiche Fahrgäste in die öffentlichen Verkehrsmittel, es brachte auch einige Herausforderungen an die Oberfläche, die es im Zuge der Verkehrswende zu beseitigen gilt. Dass das nicht über Nacht passieren kann und den Eisenbahnverkehrsunternehmen oft die Hände gebunden sind, darüber sprechen wir in diesem Artikel.

Steigende Spritpreise, Verkehrswende, 9-Euro-Ticket – an diesen Schlagworten kommt und kam man in der letzten Zeit einfach nicht vorbei. Eine Debatte ist entfacht und sie nimmt an Intensität zu. Kritik an der Bahn gibt es immer wieder: „zu spät, zu voll, zu teuer“ hört man oft, fragt man in der Gesellschaft, warum nicht mehr auf Bus und Bahn zurückgegriffen wird. Klar ist: Es muss was geschehen. Doch noch sind zu wenig Maßnahmen beschlossen, die spürbare Veränderungen bringen. Für die Eisenbahnunternehmen, die gerne den Betrieb erhöhen würden, aber aufgrund fehlender finanzieller Mittel und der Infrastruktur nicht können, ist das eine unbefriedigende Situation. Zumal sie nur im geringen Maße Einfluss auf das haben, was politisch beschlossen wird und womit sie arbeiten müssen.

Philipp Kosok ist Projektleiter für den öffentlichen Verkehr bei der Agora Verkehrswende – einer Initiative mit dem Ziel, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Er sieht dringenden Handlungsbedarf bei Maßnahmen, die die Verkehrswende vorantreiben und den öffentlichen Verkehr stärken: „Der Verkehrssektor zählt zu den problematischsten Sektoren im Klimaschutz. Er ist das große Sorgenkind.“ Bedenkt man, dass in Deutschland heute noch nahezu das gleiche CO₂-Emissionsniveau wie vor dreißig Jahren vorliegt, kann man ihm nur zustimmen. Eine Halbierung der Emissionen in den nächsten acht Jahren wäre nötig, um die Klimaschutzziele in Deutschland bis 2030 einzuhalten. Ein enorm ambitioniertes Ziel.

Zwei Pfade bei der Verkehrswende

Laut Kosok ist es dennoch möglich, dieses zu erreichen. Und zwar dann, wenn zwei Pfade zur Emissionsreduzierung gleichzeitig verfolgt werden: „Zum einen braucht es die Energiewende im Verkehr, was die Umstellung der fossilen Rohstoffe wie Öl auf strombasierte Kraftstoffe meint, zum anderen muss eine Verlagerung des Verkehrs hin in die deutlich energieeffizienteren öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus und Bahn erfolgen.“ Auch in der Verkehrspolitik müsse man an Tempo zulegen, meint Kosok. Denn nicht nur der Bus- und Bahnverkehr sei in den letzten Jahren mehr gefördert worden, sondern auch der Autoverkehr in einem hohen Maße. „Das muss sich ändern.“

Als grundlegendes Problem im Bahnverkehr benennt Kosok das Schienennetz, welches den heutigen und zukünftigen Verkehrsmengen nicht gewachsen ist. „Es ist sehr alt und wurde jahrzehntelang nicht ausreichend saniert. Hinzukommt, dass der Netzausbau hierzulande generell unterfinanziert ist. Es gibt zu wenig Gleise und zu viele Engstellen.“ Keine guten Voraussetzungen, um über günstigere Ticketpreise nachzudenken. Doch warum steigen diese seit Jahren überhaupt an?

Als Projektleiter bei der Agora Verkehrswende entwickelt Philipp Kosok mit seinen Kolleg:innen Vorschläge und Ideen, wie Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehr einhalten kann.



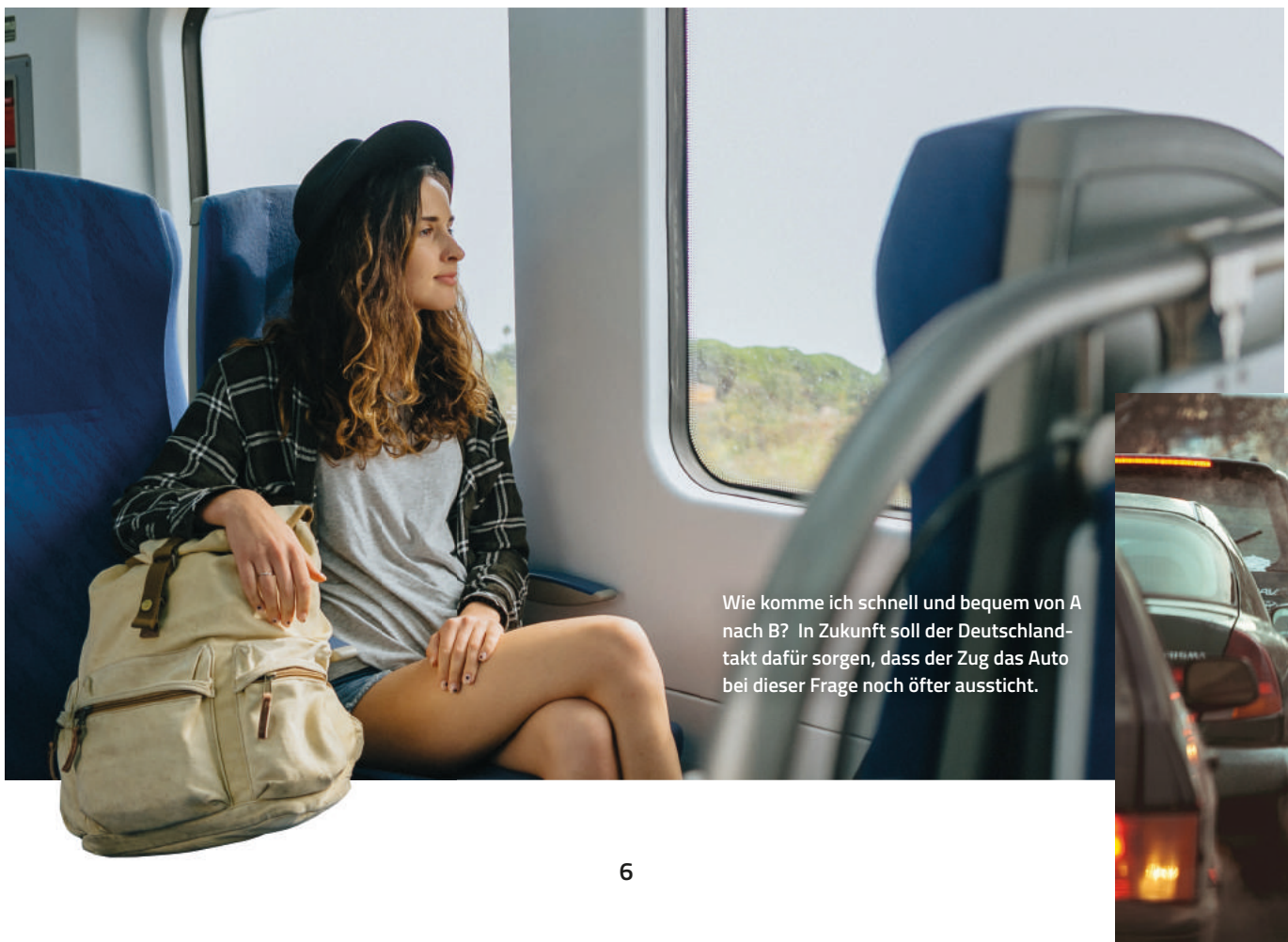
In Deutschland ist es so, dass der Eisenbahnverkehr und die Betriebskosten des Netzes entweder gänzlich (Fernverkehr) oder zum Großteil (Nahverkehr) von denjenigen finanziert werden, die auch auf dem Netz fahren – also den Fahrgästen. Dieses Geld sowie die staatlichen Zuschüsse im Nahverkehr werden von den Bahnunternehmen genutzt, um die hohen Gebühren des Netzbetreibers DB Netz zu zahlen, der für den Betrieb und die Instandhaltung verantwortlich ist. Auch steigende Personal- und Kraftstoffkosten werden damit ausgeglichen. Im Straßenpersonenverkehr gibt es dieses System nicht. Wer dort die Infrastruktur nutzt, muss nicht für den Betrieb aufkommen. Stattdessen wird das Straßennetz vorwiegend aus den Steuern finanziert.

Eine sehr ungleiche, unfaire Behandlung wie Verkehrsexperte Kosok findet. Er plädiert für eine Pkw-Maut parallel zu den hohen Aufwendungen für das Schienennetz und erklärt: „Eine Pkw-Maut würde Kommunen sehr helfen, weil sie eine Gegenfinanzierung für die Instandhaltungskosten des Straßennetzes bedeutet. Die dadurch generierten Einnahmen könnte man teilweise in die Alternativen zur Straße stecken und den Bahnverkehr sowie das Radnetz ausbauen. So haben die Menschen perspektivisch eine bessere Bahn- und Fahrradinfrastruktur vor Ort, die gut finanziert ist und in den kommenden Jahren deutlich wächst.“

Dichter Takt für mehr Attraktivität

Um mehr Menschen für den Zug als umweltfreundliches Verkehrsmittel zu begeistern, ist der Takt, die Zuverlässigkeit des Bahnsystems und die Geschwindigkeit im Vergleich zum eigenen Auto entscheidend. Mit dem Deutschlandtakt, der in den nächsten Jahren mit Ausbau der Schieneninfrastruktur stufenweise zunehmen soll, könnte dies gelingen. Vorgesehen wäre damit ein Fahrplan für den Nah- und Fernverkehr, bei dem die Züge im dichten Takt von morgens bis abends fahren und sich wichtige Linien an großen Bahnhöfen treffen, sodass ein Umstieg ohne lange Wartezeit möglich ist. Große Neubaustrecken braucht es dafür nicht. Vielmehr geht es um eine Vielzahl kleinerer Projekte an bestehenden Strecken, etwa die Realisierung eines zweiten oder dritten Gleises. Doch auch hier betont Philipp Kosok:

„Bundesregierung und Länder müssen in Zukunft auf den Ausbau des Angebots und Netzes setzen und dauerhaft Mittel bereitstellen. Das ist leider kein Problem, das über Nacht oder in drei Monaten gelöst werden kann. Es braucht kontinuierliche Investitionen, die über Jahre hinweg durchgehalten werden müssen.“



Das 9-Euro-Ticket als Aktion der Bundesregierung bewertet Kosok grundsätzlich als positiv und glaubt, dass dadurch mehr Menschen dem Nahverkehr wieder eine Chance gaben. Ein wichtiges Learning sieht er abseits des Preises bei der Einfachheit der Verwendung: „Für das 9-Euro-Ticket musste man kein Tarif-Abi machen und sich um irgendwelche Verbundgrenzen kümmern. Es entlastete die Fahrgäste bei der Planung. Ein einfaches Tarifsysteem, das großräumig für den Bahn- und Busverkehr gilt, wäre ein großer Fortschritt und würde es vielen Menschen erleichtern, auf diese Verkehrsmittel umzusteigen.“

Vor-Ort-Wissen nutzen und mitteilen

Für ihn ist es ein Mix aus Push-and-pull, einem Fördern und Reduzieren, der letztlich zum Ziel führen wird: „Wir müssen attraktiver machen, was in Zukunft mehr genutzt werden soll. Und gleichzeitig die Dinge, die wir uns nicht mehr in einem bestimmten Umfang leisten können, wie die enormen Kosten des Autoverkehrs und die Flächen, die dafür vorgehalten werden, ein Stück weit unattraktiver. Es braucht beides, das gehört zusammen.“

Dass die Regionalbahnunternehmen in den letzten Jahren sehr gut darin waren, die Bedürfnisse der Fahrgäste zu registrieren und umzusetzen, nimmt Kosok deutlich wahr. „Seitdem es den Wettbewerb zwischen den Bahnen gibt, haben wir einen Qualitätssprung erlebt. Die Züge sind nun um einiges komfortabler und werden immer barrierefreier.“

Gegenüber Öffentlichkeit und Auftraggebern sieht es der Verkehrsexperte als unerlässlich, transparent und laut zu kommunizieren, was möglich ist, wenn das Angebot ausgebaut wird: „Wo die Engstellen sitzen, dafür braucht es viel lokales Vor-Ort-Wissen. Die Bahnunternehmen haben es und sollten darüber sprechen, wo sie glauben, mehr leisten zu können, wenn man ihnen den notwendigen Rahmen gibt.“ Kommunikation und stetige Investitionen sind demnach zwei wichtige Bausteine, die dazu beitragen, den Herausforderungen des Bahnverkehrs zu begegnen.



Hör-, Film- und Lesetipps

zum Thema
MOBILITÄT

1 Podcast | RAUS – Ab durch Europa

In diesem Reality-Podcast werden vier junge Menschen mit dem Zug quer durch Europa geschickt. Der Clou: Sie haben sich vorher noch nie gesehen. Eine Reise ins Ungewisse, voll mit Challenges und ohne Smartphones beginnt. Ein Podcast über große Träume, neue Freundschaften und Abenteuer pur.

2 Podcast | Mobilitätsfunk

Der Podcast über vernetzte Mobilität. In knapp 30-minütigen Folgen wird mit Expert:innen über die aktuellsten und interessantesten Themen aus der Mobilitätswelt gesprochen.

3 Trainfluencer | peterle.sky

Für wissbegierige Zugfans genau das Richtige: Lokführer Peter teilt auf humorvolle Art sein Eisenbahnwissen, gibt Einblicke in die Branche und beantwortet kuriose Zuschauerfragen. Zu sehen gibt es das Ganze auf Instagram und YouTube.

4 Buch | Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen

Jaroslav Rudiš begibt sich im Takt der Schienen durch Europa: von Berlin aus bis zum Gotthardtunnel und von Sizilien bis nach Lappland; im Nachtzug durch Polen und die Ukraine sowie im Speisewagen von Hamburg nach Prag. Ein leidenschaftlicher Reisebericht, erzählt von einem begnadeten Schriftsteller.

5 Serie | Snowpiercer

Die Science-Fiction-Drama-Serie Snowpiercer zeigt die Folgen einer gescheiterten Klimapolitik. In einer apokalyptischen Eiszeit kann sich eine Handvoll Menschen in den Zug Snowpiercer retten, der fortan unaufhörlich um den Planeten rast. Es entsteht eine Zweiklassengesellschaft, die in einem Aufstand mündet.



Wir sind bereit, mit
tollen Angeboten unseren
Beitrag zur Verkehrs-
wende zu leisten.

”

Interview mit
JOST KNEBEL

Vorsitzender der
Geschäftsführung
des NETINERA-
Konzerns



So tickt die Bahnbranche

Herr Knebel, danke, dass Sie sich die Zeit für dieses Gespräch nehmen. Sie sind seit 2012 CEO des NETINERA-Konzerns. Können Sie unseren Leser:innen erklären, was die NETINERA mit der Länderbahn zu tun hat?

NETINERA ist die Konzernmutter der Länderbahn, und zur Länderbahn haben wir eine ganz besondere historische Beziehung. Als unser Vorgänger-Konzern Arriva in Deutschland eingestiegen ist, war die Länderbahn das erste Unternehmen, das man erworben hat. Das ist auch der Grund, warum NETINERA als Nachfolgegesellschaft ihren Firmensitz noch immer in Viechtach hat.

Die Eisenbahnbranche hat in den 90er Jahren einen großen Wandel erlebt und wurde privatisiert. Wie genau ist die Branche denn heute organisiert und wie arbeiten die unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen zusammen?

Das lässt sich relativ einfach erklären: Im Fernverkehr in Deutschland darf jeder Anbieter fahren, wie er will. Da geht es darum, Tickets an die Fahrgäste zu verkaufen und gut ist's. Im Nahverkehr läuft es anders. Da definieren die Bundesländer, auf welchen Strecken wo gefahren wird und schreiben diese Leistungen auf dem Markt aus. Wir bewerben uns dann und wenn wir die Leistung erhalten, haben wir das Recht, diese die nächsten 10–15 Jahre anzubieten. Durch die Privatisierung ist die Deutsche Bahn nur noch ein Unternehmen von vielen und bedient bundesweit ca. 60 %. Wir als NETINERA sind die Nummer 3 in Deutschland und in vielen Bundesländern präsent.

Wenn Sie sagen, dass die Ausschreibungen von den Ländern spezifiziert sind, gibt es dann für die Eisenbahnverkehrsunternehmen überhaupt Möglichkeiten, diese mitzugestalten?

Auch wenn wir als Eisenbahnverkehrsunternehmen unsere Fahrgäste

Wie funktioniert der Wettbewerb um die Schiene?

Auftragsvergabeverfahren bestimmen, wer auf welcher Strecke fährt. In europäischen Ausschreibungen können sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen um den zeitlich begrenzten Streckenbetrieb bewerben. „Gewinner“ der Ausschreibung und somit der Leistungen ist, wer das wirtschaftlichste Angebot in Bezug auf Qualität und Strecke abgibt.

Genauer haben wir dies schon einmal in einer früheren Ausgabe unseres Magazins erklärt.





Wir haben Jost Knebel in seinem Büro in Berlin getroffen. Der CEO des NETINERA-Konzerns erklärt, welche Zahnräder in der Branche ineinander greifen müssen, damit der Schienenverkehr in Deutschland möglichst reibungslos funktioniert.

am besten kennen, haben wir rein formal keine Möglichkeit, an den Ausschreibungen mitzuwirken. Wir versuchen aber im Vorfeld, viele Gespräche zu führen, sodass die Ausschreibungen so gestaltet werden, dass sie Sinn ergeben und für alle Wettbewerber die gleichen Bedingungen herrschen. Die Entscheidung, was in den Unterlagen steht, trifft aber der Aufgabenträger.

Was ist ausschlaggebend, um den Wettbewerb zu gewinnen?

Letzten Endes bekommt der, der den günstigsten Preis anbietet, den Zuschlag. Das ist tatsächlich das, was wir beklagen, weil es nicht zwingend bedeutet, dass das Unternehmen mit den besten Ideen für den Kunden den Zuschlag erhält. Hieran müssen wir in der Branche noch arbeiten und dafür setzen wir uns auch ein.

Nun sind Sie ja nicht nur CEO von NETINERA, sondern auch in einigen Branchengremien

und Vorständen vertreten. Welchen Nutzen haben solche Verbände?

Das sind klassische Interessensvertretungsverbände. Da gibt es einmal den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, bei dem ich im Präsidium sitze und der sich um die Vereinheitlichung von Normen und Regeln kümmert. In der Vergangenheit ging es auch viel um die Einnahmeverluste durch die fehlenden Fahrgäste in der Coronazeit. Um die Erlöse auszugleichen, haben wir gemeinsam mit anderen Verbänden, den Ländern und dem Bund eine entsprechende Vereinbarung getroffen.

Der zweite Verband, in dem ich sehr stark vertreten bin, ist Mofair. Dieser setzt sich für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene ein und wurde ursprünglich als Gegenpol zur Lobbyarbeit der DB gegründet. Zwar ist das immer noch ein wesentlicher Teil, es geht aber auch darum, dass der Infrastrukturbereich unsere Arbeit nicht behindert und die Infrastruktur in ei-

nem Zustand ist, der es erlaubt, dass wir unsere Leistung vernünftig anbieten können.

Der Kontakt zur Politik wird in der Regel über die Verbände hergestellt. Werden diese umgekehrt bei politischen Entscheidungen einbezogen?

Normalerweise wird die Branche sehr intensiv befragt. Beim 9-Euro-Ticket war das anders, von diesem wurden wir alle überrascht. Es waren viele Fragen offen, über die sich im Vorfeld niemand Gedanken gemacht hat. Mit den Ländern und dem Bund haben wir dann nachträglich versucht, alles zu strukturieren und den Einführungstermin hinzubekommen. Alles in allem sind wir froh, dass es das 9-Euro-Ticket gab, weil wir dadurch die Chance hatten, vielen Fahrgästen zu zeigen, dass wir leistungsfähig sind. Aus den Schwachstellen, die durch das Ticket sichtbar wurden, lässt sich ableiten, was zu tun ist, wenn wir die Verkehrswende in Deutschland schaffen und



die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr bis 2030 verdoppeln wollen.

Stichwort „Verkehrswende“, Sie haben es eben genannt. Was sind aus Ihrer Sicht die notwendigen Maßnahmen und was kann die Branche dazu beitragen?

Um die Verkehrswende beim Schienenverkehr zu schaffen, muss die Infrastruktur verbessert werden. Diese ist heute schlichtweg nicht in der Lage, die Mengen an Verkehr aufzunehmen, die wir brauchen. Schon heute haben wir überlastete Schienenstrecken in Deutschland, auf denen mehr als 120 % der rechnerisch möglichen Kapazität fahren. Infolgedessen kommt es zu Verspätungen im Zulauf auf größere Städte, weil unsere Strecken nicht mehr hergeben. Um den Fahrgästen ein adäquates Angebot mit Halb- oder Viertelstundentakt anzubieten, brauchen wir mehr Gleise und mehr Überholmöglichkeiten. Kurzum: Ein Netz, das nicht mehr so anfällig für Störungen ist wie heute. Dann können wir mit mehr Zügen auch mehr Angebot bringen.

Wem obliegt die Entscheidung, ob in die Infrastruktur investiert wird?

Das ist eine Entscheidung zwischen dem Bund als Gesellschafter der Deutschen Bahn und DB Netz. In der Vergangenheit wurde sehr oft der Neubau von Strecken gefördert; kleinere Veränderungen wie der Einbau zusätzlicher Weichen, die dem Netz stark geholfen hätten, jedoch überhaupt nicht. Was wir wirklich brauchen, sind mehr Gleise, damit unsere Nahverkehrszüge nicht länger dem Güterzug hinterherzuckeln müssen, der auf den Neubau-strecken nicht fahren kann. Die Politik muss hier klare Entscheidungen treffen und Stellung beziehen.

Wir als Eisenbahnverkehrsunternehmen, als Gruppe, als NETINERA-Konzern wollen Teil der Verkehrswende sein. Wie bekommen wir das hin?

Mit einer starken Konzernmutter im Hintergrund, sind wir im Stande, in neue Fahrzeuge zu investieren – diese zu beschaffen. Wir sind in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen, können Verkehre aufnehmen und eine gute Leistung anbieten. Ob das jetzt unser Tochterunternehmen *vlexx* in Rheinland-Pfalz und Saarland ist, *metronom* und *erixx* im Norden oder die gesamte Länderbahn-Gruppe: Wir bringen tolle Leistungen und sind bereit, unseren Beitrag zu leisten.

Die Infrastruktur muss verbessert werden. Sie ist heute nicht in der Lage, die Verkehrsmengen aufzunehmen, die wir brauchen.

Was wünschen Sie sich für die Zu(g)kunft?



MARIO B.

Mitarbeiter der Länderbahn

„Ich habe 1996 als Lokführer bei der Länderbahn angefangen und bin seit 2007 als Disponent in der Betriebsleitzentrale tätig. Für die Länderbahn als Arbeitgeber habe ich mich entschieden, weil ich in der Heimat arbeiten wollte und in einer Eisenbahnfamilie aufgewachsen bin. Auch wenn die Leidenschaft für die Branche groß ist, bin ich heute aufgrund meiner ländlichen Wohnsituation und meinen Arbeitszeiten leider kaum mit dem Zug unterwegs. Aus Disponentensicht würde ich mir für die Zu(g)kunft einen besseren Umgang mit der Digitalisierung der Auskunftssysteme und weniger Schnittstellenchaos wünschen.“

LUIS H.

Fahrgast

„Ich nutze den Zug durchschnittlich alle zwei Wochen, um meine Familie in der Heimat oder Freunde in anderen Studienstädten zu besuchen. Wenn alles ohne Unterbrechungen und Verzögerungen läuft, ist Zugfahren sehr stressfrei für mich, weil ich mich nicht auf den Straßenverkehr konzentrieren muss. Und den Umweltaspekt finde ich natürlich auch sehr gut! Was ich mir für die Zu(g)kunft wünsche, sind gute Verbindungen und wenig Verspätungen. Lange am Bahnhof warten mag doch niemand.“



GERDA P.

Mitarbeiterin der Länderbahn

„Seit sieben Jahren bin ich bei der Länderbahn und als Kundenbetreuerin auf der *oberpfalzbahn* und im Kundencenter Viechtach aktiv. Ich gehe gerne zur Arbeit und mag den Kontakt mit den Fahrgästen. Für die Zu(g)kunft würde ich mir von ihnen aber wieder mehr Verständnis für den Zugbetrieb wünschen. Gerade in letzter Zeit verhalten sich einige Fahrgäste gegenüber uns Kundenbetreuer:innen alles andere als angemessen. Damit der Zug fährt, müssen viele Zahnräder ineinandergreifen. Wenn die Fahrgäste wüssten, wie komplex das System Bahn ist, würden sie bestimmt verständnisvoller reagieren.“



TAMIRA U.

Aktivistin bei Fridays for Future Regensburg

„Ich engagiere mich seit 2019 bei Fridays for Future und fahre Zug, da ich eine Menge Vorteile darin sehe. Zum Beispiel, dass der Individualverkehr nicht gefördert wird und das Bahnfahren die Ressourcen schont und zur Klimafreundlichkeit beiträgt. Es gibt aber auch viele Dinge, die noch verbessert werden müssen. Das fängt damit an, dass es nicht überall WLAN und Steckdosen gibt und Züge oft Verspätung haben. Gerade Letzteres sollte nicht als „normal“ hingenommen werden. Was ich mir für die Zu(g)kunft wünsche und von der Politik fordere, ist ein radikaler Ausbau, der zur Mobilitätswende beiträgt. Es braucht mehr Infrastruktur, mehr Personal, günstigere Tickets und Ökostrom auf der Schiene.“

FELIX NEUREUTHER

ehemaliger Skirennfahrer und Botschafter der VDV-Klimakampagne

„Ich wünsche mir, dass Entscheidungsträger clevere und bezahlbare Lösungen für eine nachhaltige Mobilität schaffen. Vor allem aber möchte ich die Menschen ermuntern, häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Wenn wir alle unser Mobilitätsverhalten hinterfragen und anfangen, wenigstens schon mal einzelne Strecken klimafreundlich zurückzulegen, können wir gemeinsam viel erreichen. Die Klimawende erreichen wir nur durch klimafreundliche Mobilität und dabei spielen Bus und Bahn eine Hauptrolle.“



STEFAN Z.

Kampagnenbotschafter Bahnland Bayern

„Ausflüge mit meinem Sohn, Städtetrips und auch Dienstreisen mache ich am liebsten mit dem Zug. Mit Kindern reist man damit einfach entspannter und auch allein ist es viel angenehmer, weil man sich z. B. auf den nächsten Arbeitstermin vorbereiten kann. Mit dem *alex* und der *oberpfalzbahn* erreiche ich Lieblingsziele wie das Deutsche Museum in München oder die Biergärten in Regensburg. Mein Wunsch für die Zu(g)kunft ist, dass die Bahn wieder näher zu den Menschen kommt. Dazu gehört für mich eine bessere Taktung und die Reaktivierung von Bahnstrecken.“



Gelebte Vielfalt bei der Länderbahn

Als Integrationsbeauftragte ist Maria Glišić Ansprechpartnerin für serbische Mitarbeiter und Berufsanerkennung.

15 verschiedene Nationalitäten sind bei der Länderbahn vertreten. Darunter auch viele serbische Mitarbeiter:innen, die über ein Qualifizierungsprogramm für angehende Triebfahrzeugführer in Kooperation mit der Technischen Eisenbahnschule in Belgrad hierher gekommen sind. Denn der Fachkräftemangel stellte auch das Bahnunternehmen vor eine Herausforderung. Deswegen streckte man die Fühler auch außerhalb der EU aus und stieß dabei auf Serbien. Hier gab es viele Fachkräfte, die in der Transformationsgesellschaft bei der nicht modernisierten Eisenbahn keine Anstellung fanden. 2018 wurde eine Repräsentanz in Belgrad gegründet. Von dort wird mit dem Recruiting begonnen, Kontakt zu wichtigen serbischen Institutionen gehalten und die zukünftigen Triebfahrzeugführer:innen während ihrer umfangreichen Sprachausbildung betreut. Maria Glišić, Integrationsbeauftragte bei der Länderbahn, ist Teil eines 5-köpfigen Teams der Personalabteilung und kümmert sich um die Teilnehmenden des Programms ab deren Ankunft in Deutschland.

„Die ersten Wochen sind entscheidend für eine gelungene Integration. Wir wollen den Ankömmlingen ein sicheres Gefühl geben. Aber auch nach Monaten und Jahren stehe ich ihnen und allen Mitarbeiter:innen gerne zur Seite, wenn Fragen aufkommen.“

Glišić unterstützt die Neuankömmlinge bei Behördengängen und hilft bei der Orientierung vor Ort.

Da sie in beiden Kulturen aufgewachsen ist, spricht Glišić sowohl Deutsch als auch Serbisch. So kann sie den neuen Mitarbeiter:innen schnell die ihnen unbekannte Kultur erklären, um Missverständnisse zu verhindern. Offenheit auf beiden Seiten und gute Sprachkenntnisse sind für Glišić der Schlüssel zu einer erfolgreichen Integration. Schon wäh-



rend ihrer Ausbildungszeit in Serbien lernen die Programmteilnehmenden Deutsch. Doch schnell wurde klar, dass auch die Fachsprache ein wichtiger Baustein ist, um sich hier gut einzuarbeiten: In Kooperation mit der Fakultät für angewandte Sprachwissenschaft und interkulturelle Kommunikation an der Westsächsischen Hochschule Zwickau wurde Lehrmaterial entwickelt, das auch dieses Hindernis erfolgreich überwindet. Die ausländischen Fachkräfte absolvieren eine 10-monatige Zusatzqualifikation und einen Intensivsprachkurs, um danach als Triebfahrzeugführer:innen im Streckennetz der Länderbahn eingesetzt werden zu können. 30 Mitarbeiter:innen wurden bisher erfolgreich ausgebildet und sind nun auf den Schienen unterwegs.

„Zusammen mit der Ausbildungsabteilung der Länderbahn möchten wir den neuen Mitarbeiter:innen das nötige Werkzeug an die Hand geben, damit sie sich hier gut zurecht finden“, so Glišić. Unterstützt wird sie dabei von ihren Kolleg:innen.

„Unsere Belegschaft hält zu(g)sammen und zieht an einem Strang. Jeder unterstützt jeden und sorgt so dafür, dass sich alle willkommen fühlen.“



Maria Glišić ist seit September 2018 Integrationsbeauftragte bei der Länderbahn. Sie begleitet serbische Mitarbeiter:innen auf ihrem Weg von ihrer Heimat nach Deutschland und koordiniert die einzelnen Gruppen, damit sie sich hier schon bei der Ankunft willkommen fühlen. Berufsanerkennung ist ein weiterer Themenschwerpunkt ihres Arbeitsalltags. Damit trägt sie dazu bei, dass bei dem Bahnunternehmen Vielfalt aktiv gelebt wird.



Glišić ist stolz darauf, wie sich die Mitarbeiter:innen einbringen. „Jeder bei der Länderbahn trägt dazu bei, dass unser Programm ein Erfolg ist.“ Das Engagement der Länderbahn-Familie wurde mit dem Siegel „Wir fördern Anerkennung“ ausgezeichnet. „Wir tun viel in Sachen Integration, Unterstützung und Vielfalt und möchten das nicht nur nach innen als selbstverständlich ansehen, sondern auch nach außen tragen und zeigen, was wir in den letzten Jahren gelernt haben.“ Mittlerweile ist aus dem Fachkräfteprojekt heraus eine eigene Abteilung gewachsen: Recruiting International.

„Wir sind für Interessenten aus anderen Ländern als potenzieller Arbeitgeber sichtbar geworden. Wir wissen, welche Unterlagen gebraucht werden, welche Fristen es gibt, was die neuen Mitarbeiter:innen alles benötigen und wie wir ihnen schnell und unkompliziert unter die Arme greifen können.“

Glišić geht ihrer Arbeit als Integrationsbeauftragte mit Herzblut nach – ihr ist wichtig, dass jeder gut ankommt und gerne bei der Länderbahn ist. „Auch das bedeutet für

mich Mitarbeiterbindung.“ Immer wieder gibt es Erfolgsgeschichten, die Glišić besonders in Erinnerung bleiben: „Ein Kollege hat sich von der hier erfahrenen Integration ermutigt gefühlt, sich als Mitglied der LGBTIQ-Bewegung zu outen. Das hätte er sich in seiner Heimat Serbien nie getraut.“

„Ich ziehe meinen Hut vor allen, die den Schritt wagen, eine Fremdsprache zu erlernen, um eine Zusatzqualifizierung in einem fremden Land zu absolvieren.“ Für Glišić ist damit jeder Teilnehmende ein Held. Behördliche Vorgaben machen es der Abteilung aber manchmal schwer. Für die Zukunft wünscht sich Glišić deshalb, dass bürokratische Hürden fallen und die Arbeit somit ein Stückchen vereinfacht wird.

Neben dem Projekt für serbische Triebfahrzeugführer:innen wird die Förderung der Diversität im Unternehmen auch mit der Unterzeichnung der Charta der Vielfalt deutlich. „Damit zeigen wir, wie facettenreich die Länderbahn ist“, so Glišić. So setzt die Länderbahn ein klares Zeichen für Toleranz und Vielfalt in der Arbeitswelt. Ebenfalls ein starkes Signal ist alexa: Die pinkfarbene Lok macht auf den Schienen immer wieder auf sich und ihre Botschaft aufmerksam.

Seit dem Weltfrauentag 2020 wirbt die pinkfarbene alexa-Lok für mehr Frauen in technischen Eisenbahnberufen. Als Botschafterin setzt sie ein Signal, um bei Frauen verstärkt Aufmerksamkeit zu wecken. Mit Erfolg: Bereits wenige Tage nach der Premierenfahrt stieg der Eingang neuer Bewerbungen spürbar an.





Von Zwiesel bis Grafenau

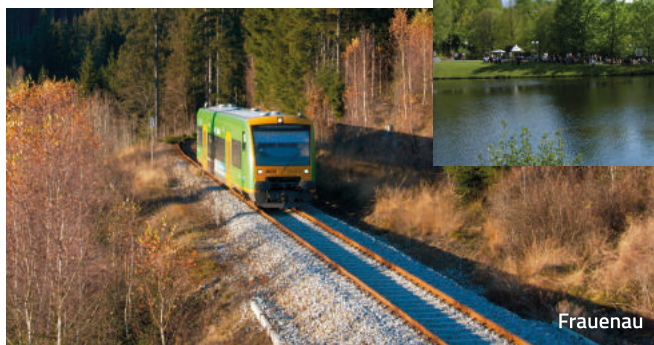
Der Stundentakt kommt

Flexibel den Nationalpark Bayerischer Wald entdecken

Einheimische und Besucher der Naturpark- und Nationalparkregion Bayerischer Wald können sich über eine wesentliche Verbesserung auf der Bahnstrecke Zwiesel – Grafenau (RB 36) freuen.

Ab 11. Dezember 2022 fährt die *waldbahn* auf der beliebten Nationalparkstrecke RB 36 täglich im Stundentakt statt wie bisher nur alle zwei Stunden. Auch die Betriebszeiten verlängern sich deutlich: Montags bis freitags verkehrt der erste Zug ab Grafenau bereits gegen 06:30 Uhr und damit rund 90 Minuten früher als vorher. Abends fahren die letzten Züge jetzt erst nach 21 Uhr ab, also mehrere Stunden später als heute. Zudem verbessern sich mit dem neuen Fahrplan die Anschlussverbindungen in Zwiesel. Dort bestehen jetzt von und nach Grafenau stündliche Anschlüsse in alle Richtungen.

Initiiert und in die Wege geleitet hat die deutliche Aufstockung der Verkehrsleistung die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die den Regional- und S-Bahn-Verkehr im Auftrag des Freistaats plant, finanziert und kontrolliert. Bereits seit vielen Jahren hatte die BEG vor, das Angebot auf der Strecke zu verbessern. Notwendige Voraussetzung dafür war jedoch ein Ausbau der Schieneninfrastruktur. So musste unter anderem auf der 31,5 km langen eingleisigen Strecke der Haltepunkt Spiegelau zum barrierefreien Begegnungsbahnhof ausgebaut werden, an dem entgegenkommende Züge einander ausweichen können.



Die Bauarbeiten der DB Netz AG entlang der Strecke befinden sich inzwischen im Endspurt. Noch bis zum 31. Oktober verkehren zwischen Zwiesel und Grafenau Busse im Schienenersatzverkehr (SEV).

Ab Fahrplanwechsel im Dezember können Ausflügler stündlich flexibel zu den beliebten Ausflugsorten Frauenau mit dem renommierten Glasmuseum, Spiegelau am Fuß des Großen Rachels und Grafenau, die älteste Bayerwaldstadt mit dem großen Kurerlebnispark Bäreal, an- und abreisen.

Haben Sie einen Ausflug innerhalb des waldbahn-Netzes geplant? Dann lohnt sich das waldbahn-Tagesticket für beliebig viele Fahrten inklusive der kostenlosen Mitnahme von drei Kindern zwischen 6 und einschließlich 14 Jahren. Kommen Sie mit dem Zug aus Richtung München, Regensburg, Passau über den Bahnhof Plattling, nutzen Sie am besten das Bayern-Ticket.



Mehr dazu online

Ausflug nach Löbau

Geschichtsträchtige Stadt mit Flair

Am Ortsrand der Oberlausitzer Berg- und Hügellandschaft Zeit verbringen

Zwischen Bautzen und Görlitz gelegen findet sich Löbau. Die Stadt mit 800 Jahren Geschichte wurde nicht nur durch traditionelles Handwerk und regionale Kultur geprägt, sondern auch durch reizvolle Bauwerke aus verschiedenen Epochen. Falls Sie die Stadt besuchen möchten, planen Sie auch die sehenswerten Stationen der Umgebung mit ein.

Als Startpunkt für Ihre Besichtigungstour bietet sich die Altstadt rund um den Altmarkt mit seinen vielen Geschäften hervorragend an. Besonders das Rathaus aus dem 14. Jahrhundert fällt auf, da es Architektur-Details aus mehreren Epochen vereint und eine Mondphasenuhr trägt.

Falls Ihnen nach noch mehr Baukunst ist, sollten Sie auch auf einen Rundgang beim Haus Schminke vorbeischauen. Das schiffsartige Bauwerk wurde vom Architekten Hans Scharoun geplant und zählt zu den weltweit vier wichtigsten Wohnhäusern der klassischen Moderne.



Der filigran anmutende König-Friedrich-August-Turm besteht aus über 1.000 Einzelteilen, die zusammengesteckt und mit Blei verschlagen wurden.

Möchten Sie das Umland erkunden, sollten Sie das Wahrzeichen von Löbau ansteuern: Der König-Friedrich-August-Turm ist der einzige noch erhaltene gusseiserne Aussichtsturm mit Plattform in Europa und wahrscheinlich der älteste gusseiserne Turm überhaupt. Eine Wendeltreppe führt 120 Stufen nach oben und ermöglicht einen einmaligen Blick über die Stadt und die Oberlausitzer Hügel- und Berglandschaft. Um zum Turm zu gelangen, können Sie beispielsweise vom Bahnhof aus den 3 km langen Weg über den Löbauer Berg wählen.

Mit dem **trilex**-Tagesticket haben Sie den ganzen Tag Zeit, Ausflüge auf den Linien RB 60 und RE 1 bis nach Görlitz zu unternehmen. Bis zu drei Kinder zwischen 6 und 14 Jahren fahren mit dem Ticket kostenlos mit.



Mehr dazu online



Unterwegs im EgroNet

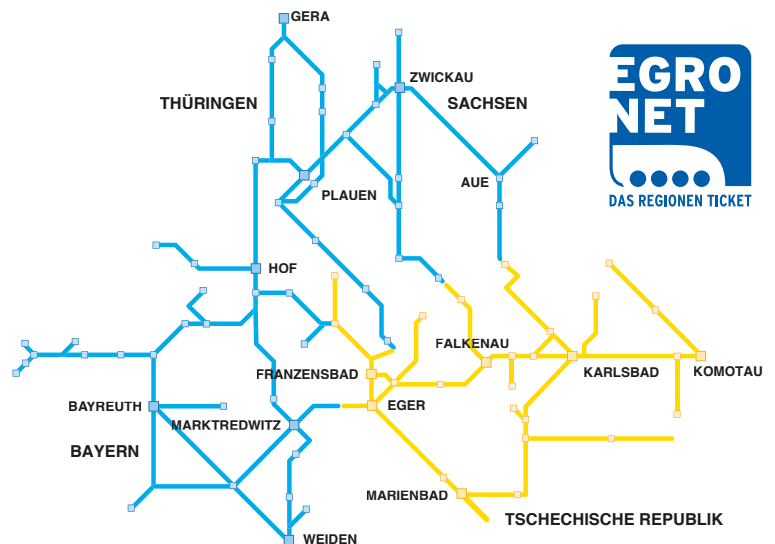
Grenzübergreifende Ziele ansteuern

Mit unseren Bahnen Cheb und Tschechiens schöne Bäder erkunden

Wussten Sie, dass das Vierländereck zwischen Bayern, Böhmen, Thüringen und Sachsen als Euregio Egrensis bezeichnet wird? Mit Euregio ist die europäische Region gemeint; Egrensis (lateinisch) steht für das Gebiet am Fluss Eger. Um die Menschen der Grenzregionen zu verbinden, wurde das EgroNet als regionenübergreifendes Nahverkehrssystem ins Leben gerufen. Mit der *oberpfalzbahn* und der *vogtlandbahn* sind wir Teil dieses Netzes und steuern gemeinsame Ziele in Tschechien an – ein paar davon möchten wir Ihnen im Regionenporträt vorstellen.

Fangen wir deshalb gleich mit Eger (Cheb) an. Dieses kann aus beiden Richtungen mit unseren Bahnen erreicht werden und verfügt über ein zauberhaftes Zentrum, das in nur wenigen Gehminuten vom Bahnhof aus erreichbar ist. Am besten beginnen Sie Ihre Erkundungstour auf dem Marktplatz, dem König-Georg-von-Podiebrad-Platz, und sehen sich das barocke Rathaus sowie die reichverzierten Häuser genauer an. Auch den Stöckl-Komplex in der Mitte des Platzes sollten Sie nicht auslassen. Es handelt sich dabei um historische Häuser, die in zwei Reihen stehen und nur durch eine schmale Gasse getrennt sind.

Machen Sie sich danach auf zur Kaiserburg, die zu den schönsten mitteleuropäischen romantischen Bauten gehört und vom Schwarzen Turm bewacht wird. Von dort aus können Sie weiter zum Franziskanerkloster spazieren. In dem zugehörigen Garten, der von den Klöstern und der Stadtmauer eingerahmt ist, lässt es sich gut pausieren. Ist Ihnen nach einer Ausstellung, können wir Ihnen das Retro-museum empfehlen. Dieses widmet sich ganz dem Design



Die Kaiserburg in Eger (Cheb)

und Lebensstil der 60er bis 80er Jahre und versetzt Sie zurück in die Zeit der sozialistischen Tschechoslowakei. Machen Sie den Ausflug mit Kindern, kann auf der Egerer Burg die Werkstatt eines Alchemisten besichtigt werden.



Mehr dazu online



Fahrzeuge im markanten Layout des EgoNet fahren im Netz der *vogtlandbahn* und bewerben das Regionen-Ticket im Vierländereck.

Ein weiteres Ziel, das sowohl von der *oberpfalzbahn* als auch der *vogtlandbahn* angefahren wird, ist Franzensbad, auch Františkovy Lázně genannt. Der Kurort ist perfekt für Tagesausflüge und Kurzurlaube geeignet. Dank 20 Heilwasserquellen und Heilschlamm wird ein Aufenthalt zur wahren Erholung für Körper und Geist. Die von gelb-weiß gestrichenen Gebäuden aus dem 19. Jahrhundert geprägte Stadt ist darüber hinaus aber auch eine gute Adresse für Familien, die etwas erleben möchten. Eine Fahrt mit der Franzbahn durch die Straßen macht großen Spaß und vermittelt interessante Fakten zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten. Für Ausflüge in der unmittelbaren Nähe eignen sich der Vulkan Kammerbühl, die Burg Seeberg sowie das Naturschutzgebiet Soos, in dem ein Naturlehrpfad und zahlreiche Moore warten. Weitere Bäder, die im EgoNet liegen und von Eger (Cheb) aus mit den Tschechischen Bahnen erreicht werden können, sind Karlsbad (Karlovy Vary) und Marienbad (Mariánské Lázně).



Franzensbad (Františkovy Lázně)



Marienbad (Mariánské Lázně)

In Karlsbad (Karlovy Vary) können Sie das Jan Becher Museum am Bahnhof besuchen und alles über die Herstellung des Karlsbader Likörs erfahren. Oder Sie machen eine Exkursion in den Untergrund der Sprudelkolonnade. Marienbad (Mariánské Lázně) hat das ganze Jahr über Sport- und Freizeitaktivitäten sowie kulturelle Veranstaltungen zu bieten. Zu den Highlights zählen die Kurgärten, die „Singende Fontäne“ vor der Hauptkolonnade und eine Fahrt mit der Seilbahn Koliba.

Das EgoNet-Ticket ist die kostengünstige und bequeme Möglichkeit, durch vier Regionen zu reisen und dabei über 700 Verkehrslinien zu nutzen. Der Umstieg von Bahn auf Bus oder Straßenbahn ist problemlos möglich, sodass Ihrem nächsten Tages- oder Wochenendausflug zu beliebten Kulturhighlights, Wander- und Fahrradrouten nichts mehr im Wege steht. Erhältlich ist das Ticket in der *oberpfalzbahn* und der *vogtlandbahn* beim Zugbegleitpersonal oder im Vorverkauf bei unseren Agenturen entlang der Strecken. Viel Spaß beim Entdecken der Grenzregionen!



Mehr dazu online

Unterwegs in Prag

Highlights der Goldenen Stadt kennenlernen

Tradition und Moderne in der tschechischen Hauptstadt

Prag ist eine Stadt mit vielen Facetten und genau deshalb ein tolles Reiseziel für Jung und Alt, Familien, Pärchen und Freunde. Auf charmante Weise verbindet die Stadt an der Moldau das teils junge, künstlerische Publikum mit barocken Gebäudefassaden, romantischen Straßenzügen, legendären Kneipen und jeder Menge Historie.

Zu den bekanntesten Sehenswürdigkeiten zählt die Karlsbrücke, die die Altstadt mit der Kleinseite verbindet und von zahlreichen Straßenmusikern und Souvenirhändlern belebt wird. Gleich danach ist die Prager Burg mit dem Burgbergviertel aufzuführen sowie der Altstädter Ring mit Rathaus, Astronomischer Uhr und St.-Nikolaus-Kirche. Am besten ziehen Sie einfach zu Fuß los – sehenswerte Gebäude, Museen und Kulturstätten warten an jeder Ecke.

Reisen Sie mit Ihrer Familie an, ist ein Ausflug mit der Seilbahn zum Laurenziberg und dem Kleinen Eifelturm eine



schöne Idee. Werden Sie auf Ihrem Kurztrip von Freunden begleitet, ist das Nachtleben bestimmt mehr nach Ihrem Gusto. Gefeiert werden kann beispielsweise im Karlovy Lázně, dem Cross Club oder in der Underground-Bar U Sudu.

Die 1891 eröffnete Standseilbahn führt auf einer 510 m langen Strecke hinauf zum Laurenziberg. Die verglaste Kabine bietet während der Fahrt einen tollen Ausblick.

Kulinarisch hat die böhmische Küche mit Knödeln, Gulasch, Braten und Co. einiges zu bieten. Passend dazu gibt es kühles Bier aus einer von über 30 ansässigen Brauereien.

Mit unseren Zügen ist die Anreise in die Goldene Stadt ein Kinderspiel. Der **alex** bringt Sie 7x täglich aus Richtung München und Regensburg auf direktem Weg in die Prager City. Dank des Prag Spezial Tickets können Sie die Rückreise flexibel innerhalb von 15 Tagen antreten. Das Ticket erhalten Sie beim Zugbegleiter im **alex** oder online.



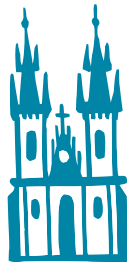
Mehr dazu online



Julia auf Tour mit alex nach Prag



Diesmal hat es Julia mit dem *alex* nach Prag verschlagen. Die Hauptstadt der Tschechischen Republik ist ein wunderbares Beispiel dafür, wie vielfältig Europa ist, denn sie vereint alles, was für einen perfekten Städtetrip benötigt wird: tolle Sehenswürdigkeiten, nette Menschen, leckeres Essen und eine super Zuganbindung.



Julia ist gebürtige Münchnerin und hat ihre Reise- und Abenteuerlust zum Nebenjob gemacht. Auf ihrem Instagram-Kanal nimmt sie ihre Follower:innen auf verschiedene Abenteuer und Reisen rund um die Welt mit, teilt Hotel Tipps und hat auch den einen oder anderen „Travelhack“ auf Lager.



Mehr von Julia:

 [julia.santek](#)

 [julia.santek](#)

Von München aus ging es für Julia mit dem *alex* nach Prag. Dass die Wahl auf den Zug fiel, lag an den vielen Vorteilen: die direkte Anbindung ohne Umsteigen, die kurze Reisezeit und die entspannte, unkomplizierte Fahrt – perfekt, um noch das ein oder andere abzuarbeiten. Auch die Tatsache, dass man in Prag kein Auto vor Ort braucht, da man sowieso keinen Parkplatz finden würde, sprach für den Zug.

Julias Lieblingsplatz in Prag ist übrigens der Fürstenberg-Garten am südlichen Hang der Prager Burg. Dieser ist nicht stark überlaufen und man hat von dort aus eine wunderbare Aussicht über die Stadt. Setzen Sie sich einfach auf eine Bank und genießen Sie den Ausblick ...



Mehr dazu online

Crystal Valley

Wo Glasmacherkunst zu Hause ist

Faszinierendes Handwerk in Nordböhmens malerischer Landschaft

Die Region Liberec in Tschechien ist weltweit für ihre Glas-, Schmuck- und Bijouterie-Herstellung bekannt. Bereits seit dem 17. Jahrhundert ist das Handwerk dort zu Hause und prägt Nordböhmen in großem Maße. Eingebettet zwischen Kamenický Šenov (Steinschönau) im Lausitzer Bergland und Harrachov (Harrachsdorf) im Riesengebirge beherbergt das Kristalltal mehr als 40 Unternehmen, die vor Ort produzieren und in die ganze Welt verkaufen. Auch Schulen und Museen, die sich auf das Kristallglas beziehen, sind ansässig. Ein Besuch ist jederzeit empfehlenswert – die Herstellung sowie die zahlreichen Figuren und Schmuckstücke sorgen garantiert für Staunen und große Augen!

Möglichkeiten in die Welt des Glases einzutauchen, gibt es viele. Da sich das Gebiet nach und nach entwickelte, verteilen sich auch die Produktionen entsprechend und es kann in jedem Winkel schwerpunktmäßig etwas anderes entdeckt werden. Besonders beliebte Ziele für Touristen sind die Glashütten in Lindava oder Harrachov. Hier können Sie den Profis über die Schulter blicken und hautnah erleben, wie in aufwendiger Handarbeit und mit traditionellem Werkzeug bezaubernde Stücke entstehen. In Nový Bor wird täglich Industrieglas in hoher Stückzahl produziert. Auch gigantische Leuchten und Deckenleuchten für berühmte Luxushotels, Paläste und Kreuzfahrtschiffe haben in Nový Bor ihren Ursprung. Filigrane Weihnachtsdekoration finden Sie in Poniklá am Rande des Riesengebirges. Poniklá ist der einzige Ort weltweit, in dem das traditionelle Glasperlen-Handwerk lebendig geblieben ist. Um die berühmten böhmischen Glasfiguren zu sehen, darf der Besuch von Železný Brod (Eisenbrod) nicht fehlen.

Das Crystal Valley erreichen Sie am besten, wenn Sie von Dresden aus mit dem *trilex* RE2 oder RB61 nach Liberec reisen. Unser Tipp, um möglichst günstig ans Ziel zu kommen: Das *trilex*-Tagesticket für 23 Euro. Mit diesem reisen Sie den ganzen Tag durch das Netz und zahlen pro Mitfahrer nur 8 Euro mehr.



Mehr dazu online



Fascinující řemeslo v malebné krajině severních Čech

Liberecký kraj v České republice je celosvětově známý výrobou skla, šperků a bižuterie. Toto řemeslo je zde doma již od 17. století a do značné míry utvářelo severní Čechy. V Křišťálovém údolí, které se rozkládá mezi Kamenickým Šenovem (Steinschönau) v Lužických horách a Harrachovem (Harrachsdorf) v Krkonoších, sídlí více než 40 firem, které zde vyrábějí a prodávají do celého světa. Nacházejí se zde také školy a muzea zaměřená na křišťálové sklo. Návštěvu vždy doporučujeme – výroba i četné figurky a šperky vás zaručeně ohromí a rozzáří vaše oči!

Existuje mnoho způsobů, jak se ponořit do světa skla. S postupným rozvojem této oblasti se současně rozšiřovala i výroba, jež se v každé části zaměřuje na něco jiného. Turisticky oblíbené jsou zejména sklárny v Lindavě nebo Harrachově. Zde můžete nahlédnout přes rameno profesionálům a na vlastní kůži zažít, jak se složitou ruční prací a s použitím tradičních nástrojů vyrábí okouzlující kousky. V Novém Boru se denně vyrobí velké množství průmyslového skla. Z Nového Boru pocházejí také obří světla a stropní svítidla pro slavné luxusní hotely, paláce a výletní lodě.



Das Museum für Glas und Bijouterie in Jablonec nad Nisou begeistert von außen und von innen. Neu im Museum: Die Dauerausstellung „WOW“ mit Weihnachtsdekorationen in allen Formen und Farben.

Muzeum skla a bižuterie v Jablonci nad Nisou inspiruje zevnitř i zvenku. Novinka v muzeu: Stálá expozice „WOW“ s vánočními ozdobami všech tvarů a barev.



WOW
WORLD OF WONDERS
SVĚT ZÁZRAKŮ

V Poniklé na okraji Krkonoš najdete filigránské vánoční ozdoby. Poniklá je jediným místem na světě, kde se zachovalo tradiční řemeslo výroby skleněných korálků. Chcete-li vidět slavné české skleněné figurky, nevynechejte návštěvu Železného Brodu.

Do Křišťálového údolí nejlépe dostanete vlakem trilex RE2 nebo RB61 z Drážďan do Liberce. Náš tip, jak se dostat do cílové destinace co nejlevněji: Denní jízdenka na vlak trilex za 23 eur. S touto službou můžete cestovat v této železniční síti celý den a za dalšího spolucestujícího zaplatíte jen 8 eur navíc.



Zjistěte více online

Výzvy pro železnice

O železniční dopravě v Německu a jejích regulačních opatřeních

Jízdenka za 9 eur nejenže přilákala mnoho cestujících do veřejné dopravy, ale také poukázala na některé problémy, které je třeba v rámci změny v dopravě řešit. V tomto článku hovoříme o tom, že se tak nemůže stát ze dne na den a že železniční podniky mají často svázané ruce.

Rostoucí ceny pohonných hmot, změna v dopravě, jízdenka za 9 eur – to jsou slova, která jsou v poslední době skloňována. Rozpoutala se debata, která nabývá na intenzitě. Kritika železnice se objevuje vždy: „Příliš pozdě, příliš přeplněné, příliš drahé“ – to je něco, co často slyšíte od lidí ve společnosti jako důvod, proč více nevyužívají autobusy a vlaky. Jedna věc je jasná: Musí se něco udělat. Zatím však bylo přijato příliš málo opatření, která by přinesla hmatatelné změny. Pro železniční podniky to představuje neuspokojivou situaci, protože by chtěly zvýšit provoz, ale nemohou kvůli nedostatku finančních prostředků a nevyhovující infrastruktuře. Zejména kvůli tomu, že mají jen omezený vliv na to, o čem se rozhoduje na politické úrovni a s čím musí pracovat.

Philipp Kosok je projektovým manažerem pro veřejnou dopravu v organizaci Agora Verkehrswende – iniciativě, jejímž cílem je snížit emise skleníkových plynů v odvětví dopravy na nulu. Považuje za naléhavě nutné přijmout opatření, která urychlí změnu v dopravě a posílí roli veřejné dopravy: „Odvětví dopravy je jedním z nejproblematictějších, pokud jde o ochranu klimatu. Je to velké problémové dítě.“ Vzhledem k tomu, že Německo má dnes stále téměř stejnou úroveň emisí CO₂ jako před třiceti lety, nezbývá než s ním

souhlasit. Ke splnění cílů Německa v oblasti ochrany klimatu do roku 2030 by bylo nutné snížit emise v příštích osmi letech na polovinu. To je nesmírně ambiciózní cíl.

Dvě cesty změny v dopravě

Podle Kosoka je to však reálně možné. A to tehdy, pokud se budou současně sledovat dvě cesty snižování emisí: „Na jedné straně potřebujeme změnu energií využívaných v dopravě, což znamená přechod z fosilních surovin, jako je ropa, na paliva na bázi elektřiny, a na druhé straně je třeba přeorientovat dopravu na energeticky mnohem účinnější druhy veřejné dopravy, jako je autobusová a železniční.“ Kosok se rovněž domnívá, že je třeba urychlit dopravní politiku. V posledních letech byla totiž více podporována nejen autobusová a železniční doprava, ale ve velké míře také doprava automobilová. „To se musí změnit.“

Za zásadní problém v železniční dopravě označuje Kosok železniční síť, která není schopna zvládnout současný a budoucí objem dopravy. „Je velmi stará a po celá desetiletí nebyla adekvátně sanována. Kromě toho je rozšiřování sítě v naší zemi obecně podfinancováno. Je zde příliš málo tratí a příliš mnoho problematických míst.“ To nejsou dobré podmínky pro úvahy o levnějším jízdě. Proč však již několik let zdražuje?

V Německu jsou železniční doprava a provozní náklady sítě financovány buď zcela (dálková doprava), nebo z velké části (místní doprava) těmi, kdo po síti také cestují – tedy cestujícími. Z těchto peněz, stejně jako ze státních dotací pro místní dopravu, platí železniční společnosti vysoké poplatky provozovateli sítě DB Netz, který odpovídá za provoz a údržbu. Vyrovňávají se tak rovněž rostoucí náklady na zaměstnance a pohonné hmoty. Tento systém v silniční osobní dopravě neexistuje. Ti, kdo infrastrukturu využívají, nemusí za její provoz platit. Místo toho je silniční síť financována především z daní.

Velmi nerovný a nespravedlivý přístup, jak konstatuje dopravní expert Kosok. Vyslovuje se pro to, aby se souběžně s vysokými výdaji na železniční síť zavedlo mýtné pro osobní automobily, a vysvětluje: „Mýtné pro automobily by obcím





velmi pomohlo, protože by znamenalo financování nákladů na údržbu silniční sítě. Část takto generovaných výnosů by mohla být použita na alternativy k silniční dopravě a na rozšíření železniční dopravy a sítě cyklostezek. Lidé tak získají lepší místní železniční a cyklistickou infrastrukturu, která bude dobře financovaná a v následujících letech se výrazně rozroste.“

Zhuštění pro větší atraktivitu

Aby se o vlak jako o ekologický dopravní prostředek zajímalo více lidí, je rozhodující četnost, spolehlivost železničního systému a rychlost ve srovnání s vlastním automobilem. Toho lze dosáhnout pomocí Deutschlandtakt, který má v příštích letech společně s rozšiřováním železniční infrastruktury postupně nabývat na významu. Předpokládá se zajištění jízdního řádu pro místní a dálkovou dopravu, kdy by vlaky jezdily v pravidelných intervalech od rána do večera a důležité linky by se setkávaly na hlavních stanicích, aby bylo možné přestupovat bez dlouhého čekání. K tomu nejsou zapotřebí nové rozsáhlé tratě. Jde spíše o množství menších projektů na stávajících tratích, jako je realizace druhé nebo třetí koleje. I zde však Philipp Kosok zdůrazňuje:

„Spolková vláda a spolkové země se musí v budoucnu zaměřit na rozšíření nabídky a sítě a zajistit trvalé financování. Tento problém bohužel nelze vyřešit ze dne na den nebo za tři měsíce. Je třeba do něj neustále investovat a provádět jej celé roky.“

Kosok považuje jízdenku za 9 eur jako kampaň spolkové vlády v podstatě za pozitivní a domnívá se, že díky ní by mohlo více lidí opět využívat místní dopravu. Kromě ceny vidí důležitý poznatek v jednoduchosti používání: „Za jízdenku za 9 eur jste nemuseli kupovat síťovou jízdenku a starat se o pásma platnosti tarifu. Cestující tak byli zbaveni břemene plánování. Jednoduchý systém jízdného, který by

platil plošně pro železniční a autobusovou dopravu, by byl velkým krokem vpřed a usnadnil by mnoha lidem přechod na tyto druhy dopravy.“

Využívání a sdílení znalostí na místě

Podle něj je to kombinace tlačení a tahání, prosazování a snižování, co nakonec povede k cíli: „Musíme zatraktivnit to, co bude v budoucnu více využíváno. A zároveň se věci, které si už do jisté míry nemůžeme dovolit, jako jsou obrovské náklady na automobilovou dopravu a pozemky, které jsou pro ni vyčleněny, stanou o něco méně atraktivními. Je nutné obojí, patří to k sobě.“

Kosok jednoznačně vnímá, že regionální železniční společnosti v posledních letech velmi dobře registrují a reagují na potřeby cestujících. „Od té doby, co mezi železnicemi panuje konkurence, jsme svědky skokového zlepšení kvality. Vlaky jsou nyní mnohem pohodlnější a dostupnější.“

Směrem k veřejnosti a zákazníkům považuje dopravní expert za nezbytné transparentně a nahlas informovat o možnostech rozšíření služeb: „Problematická místa vyžadují podrobnou znalost místních podmínek. Železniční společnosti je mají a měly by mluvit o tom, kde se domnívají, že mohou udělat více, pokud získají potřebný rámec.“ Komunikace a stabilní investice jsou tedy dva důležité stavební prvky, které pomáhají řešit problémy železniční dopravy.



Jako projektový manažer organizace Agora Verkehrswende pracuje Philipp Kosok se svými kolegy na návrzích a nápadech, jak může Německo splnit své cíle zaměřené na ochranu klimatu v odvětví dopravy.

Kreuzworträtsel

Zeigen Sie Ihr Wissen rund um die Inhalte dieser Ausgabe.

Wir verlosen zwei Freifahrkarten (gültig im deutschen Netz der Länderbahn) und eine Länderbahn-Goodiebag!

So machen Sie mit:

Sie kennen das Lösungswort? Dann schicken Sie es uns unter dem Stichwort „Gewinnspiel Länderbahnmagazin“ mit Ihrer vollständigen Adresse und Telefonnummer per Post an:

Die Länderbahn GmbH DLB
Birkenlohstraße 9
D-92421 Schwandorf

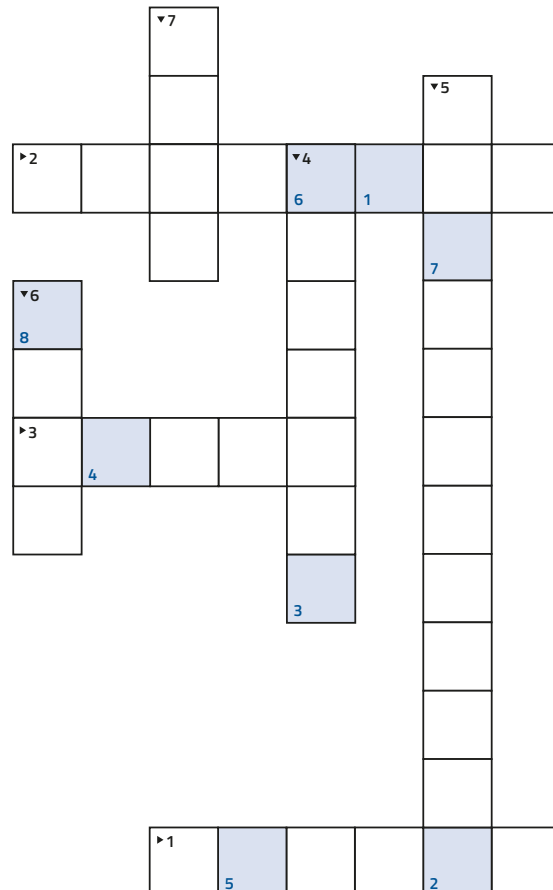


Oder nehmen Sie online teil:
www.laenderbahn.com/kundenmagazin-gewinnspiel

Teilnahmebedingungen unter:

www.laenderbahn.com/teilnahmebedingungen-datenschutzbestimmungen-gewinnspiele

Einsendeschluss ist der 31. Januar 2023.



Sudoku

1	5	7		3	2			
	9			4		1	2	
		4		9	6			
	1	5		7		6		
7						8		5
	2							
6		2	9			3		
	3	1	2	5		4		9

Lösungswort:

1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

1. CEO des Mutterkonzerns der Länderbahn
2. Studentakt bei der waldbahn: Von Zwiesel bis ...
3. Aus diesem Material besteht der König-Friedrich-August-Turm in Löbau
4. Grenzüberschreitendes Verkehrsnetz zwischen Bayern, Böhmen, Thüringen und Sachsen
5. Dieses Prager Wahrzeichen verbindet die Altstadt mit der Kleinseite
6. Mit diesem Zug war Influencerin Julia unterwegs
7. Mit diesem Material wird im Crystal Valley gearbeitet

Spiel & Spaß für Kinder

Chaos im Zug!

Auf dem unteren Bild haben sich 15 Fehler eingeschlichen. Findest du sie alle?

Lösung:



Scherzfragen:

Was sagt der große Stift zum kleinen Stift?

Wachs-mal-Stift!

Was ist ein Keks, der unter einem Baum liegt?

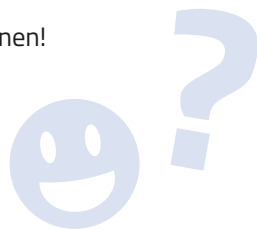
Ein schattiges Plätzchen!

Was ist grün und hüpfet lachend durchs Gras?

Eine Freuschnecke!

Warum summen Bienen?

Weil sie den Text nicht kennen!



Impressum

Herausgeber:

Die Länderbahn GmbH DLB
Bahnhofsplatz 1
94234 Viechtach

Konzeption/Layout/Redaktion:

FULLHAUS GmbH, Regensburg

Bildnachweise:

Titel: Hill Productions, Adobe Stock
(Animaflora PicsStock)

S. 3: Strauß, Adobe Stock (Yurii, Chansom Pantip)

S. 4: Unsplash (Konstantin Planinski)

S. 5: Agora Verkehrswende

S. 6: Adobe Stock (bellakononenko,
Semen Caliwanuyk)

S. 8–10: Hill Productions

S. 11: Adobe Stock (TheHut35)

S. 12, 13: Adobe Stock (VectorMine),
CP COMPARTNER

S. 15: Tobias Huber

S. 16: Klaus Dieter Neumann, Tourist-Info
Grafenau, Tobias Reisky

S. 17: Adobe Stock (modernmovie, Marcin)

S. 18: Adobe Stock (refresh(PIX,
Andrey Shevchenko)

S. 19: Adobe Stock (vanGeo, kaprikfoto)

S. 20: Adobe Stock (moofushi)

S. 21: Julia Santek, Adobe Stock (Zdenk)

S. 22, 23: Adobe Stock (Atmosphere, Konstantin),
Lasvit Ajeto Lindava, Johana Antosova

S. 27: FULLHAUS GmbH

Rückseite: Markus Altmann, Adobe Stock (aluna1)

Passt gut **#zugsammen**:

TOP GEHALT IM SERVICE-JOB & EIN STARKES TEAM



Jetzt als **Fahrgastbetreuer** (m/w/d) im Zug
auf **zugsammen.de** bewerben.



Mehr Infos auf
zugsammen.de

Als Kundenbetreuer informierst du unsere Fahrgäste zu Anschlussverbindungen, Tickets und Tarifen. Du kümmerst dich um die Fahrkartenkontrolle, leistest Hilfe beim Ein- und Aussteigen und sorgst für Ruhe und Ordnung im Zug. Durch den direkten Kontakt mit den Fahrgästen bist du ihr Hauptansprechpartner und verleihst der Länderbahn ein kompetentes Gesicht.

- Innerbetriebliche Qualifizierung zwischen 8 Wochen und 6 Monaten
- Attraktives tarifliches Gehalt ab dem ersten Tag der Qualifizierung
- Schichtpläne mit geregelten Arbeitszeiten

**QUER-
EINSTEIGER
gesucht!**



attraktives tarifliches
Entgelt zzgl. Zulagen und
Sonderprämien



bis zu
42 Urlaubstage



familiäres Arbeitsklima und
flache Hierarchien in einem
internationalen Konzern



unbefristeter
Arbeitsvertrag nach
bestandener Prüfung