

hinundweg

Das Kundenmagazin des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar

Jubiläumsheft
2009

www.vrn.de

DER VERBUND FEIERT GEBURTSTAG

20 JAHRE VRN

NAHVERKEHR GESTERN, HEUTE, MORGEN
KEINE RUHIGE MINUTE

VRN-Rallye
Wochenende
in Paris zu
gewinnen


VRN



Liebe Leserin, lieber Leser,

am 1. Dezember jährt sich die Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar zum 20. Mal. Ein Jubiläum, auf das wir stolz sind und das wir vor allem Ihnen zu verdanken haben: In den vergangenen 20 Jahren haben Sie uns immer wieder gezeigt, dass unsere Arbeit in die richtige Richtung geht. Die Fahrgastzahlen sind kontinuierlich gestiegen, unser Ticketangebot erfreut sich großer Beliebtheit, und bei einer aktuellen Umfrage schneidet der VRN in puncto Kundenzufriedenheit sehr gut ab. Dafür danken wir Ihnen. Und wir versprechen, dass Sie sich auch in den kommenden 20 Jahren auf uns verlassen können. Den Nahverkehr in der Region weiter auszubauen und für noch mehr Menschen zur echten Alternative zum Auto zu machen, sind und bleiben unsere erklärten Ziele. Im Jubiläumsjahr haben Sie öfter als sonst Gelegenheit dazu, sich mit uns darüber auszutauschen, beispielsweise beim großen Familienfest im Luisenpark am 5. Juli. Darüber hinaus gibt es eine Reihe interessanter Veranstaltungen, zu denen wir Sie herzlich einladen (s. u.).

GEWINNEN SIE MIT DEM VRN

Eine ganz besondere Freude möchten wir denjenigen Menschen machen, die vor 20 Jahren zu den ersten Fahrgästen im neuen Verkehrsverbund zählten. Unter allen Besitzern einer Original-Zeitkarte aus dem Jahr 1989 verlosen wir **zehn exklusive Plätze für den Festakt** am 1. Dezember in der Heidelberger Stadthalle.

Schicken, mailen oder faxen Sie uns einfach eine Kopie Ihres Tickets (VRN, B 1, 3-5, 68159 Mannheim, hinundweg@vrn.de, Fax: 0621.10 770-70; Stichwort: Stammkunde). Der Einsendeschluss ist der 15. November.

Wenn Sie „nur“ eine aktuelle Jahreskarte besitzen, können Sie trotzdem gewinnen: eine **Werksbesichtigung** in den Werkstätten von DB Regio RheinNeckar in Ludwigshafen (4. Juni) oder der DB Regio Südwest in Kaiserslautern (12. September). Bitte geben Sie bei Ihrer Einsendung das Stichwort „VIP-Tour“ und Ihre Zeitkartennummer an, Einsendeschluss ist der 15. Mai.

Und nun wünschen wir Ihnen viel Vergügen bei der Lektüre dieser Jubiläumsausgabe von HIN UND WEG.

Werner Schreiner (Geschäftsführer VRN GmbH) und Horst Kummerow (Geschäftsführer URN GmbH)

EXKLUSIV
FÜR
ZEITKARTEN-
INHABER

VERANSTALTUNGEN IM JUBILÄUMSJAHR



29. Mai – 1. Juni: Landesmusikfest und 25 Jahre Museumsbahn „Kuckucksbahn“, Neustadt an der Weinstraße und Bahnhof Elmstein. Mehr Informationen unter www.landemusikfest2009.de oder www.eisenbahnmuseum-neustadt.de.

5. Juli: VRN-Familientag mit Radio Regenbogen im Luisenpark Mannheim. Livemusik, Spiel- und Spaßarena und viele weitere Attraktionen, von 11 bis 18 Uhr (siehe Seite 16).

25. – 27. September: Plandampfzüge unterwegs im VRN. Sonderfahrten und Regelzüge mit historischen Dampfzügen und Triebwagen.

29. September: Symposium „Mobilität im Wandel“, Rosengarten Mannheim, 10 bis 17 Uhr (nur für Fachteilnehmer, Tagungsgebühr 149 Euro).

10. Oktober: Kolloquium „Schienenverkehr in der Pfalz – gestern, heute, morgen“, Villa Denis in Diemerstein, 10 bis 16 Uhr (nur für Fachteilnehmer, Tagungsgebühr).

13. Dezember: Start der S-Bahn im Elsenz- und Schwarzbachtal.



„Der VRN ist der Motor der Mobilität weit über die Grenzen der Metropolregion Rhein-Neckar hinaus.“

Dr. Jürgen Schütz, Vorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar



„Die Verkehrsunternehmen im VRN sind stolz darauf, mit ihren Angeboten Jahr für Jahr mehrere Millionen Menschen im Verbundgebiet zu bewegen.“

Andreas Kerber, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

IMPRESSUM

HERAUSGEBER:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH), Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), B1, 3-5, 68159 Mannheim

VERANTWORTLICH:
Beate Siegel, VRN GmbH, Tel.: 0621.10 770-139 E-Mail: b.siegel@vrn.de

PRODUKTION:
SIGNUM communication Werbeagentur GmbH, Lange Rötterstraße 11, 68167 Mannheim, www.signum-web.de, Tel.: 0621.33 974-0

REDAKTION:
Jörg Donner, Sabine Höfler, Rosa Ortega-Sánchez; Tel.: 0621.33 974-234 E-Mail: huvw@signum-web.de

HERSTELLUNG:
Christof Gauglitz, Tel.: 0621.33 974-134 E-Mail: gauglitz@signum-web.de

GRAFIK:
Peggy Hanns

LAYOUT:
Karin Breuner

REPRODUKTION:
Anja Daum, Frank Schelling

ANZEIGEN:
Caroline Westenhöfer, Tel.: 0621.33 974-112 E-Mail: westenhoefer@signum-web.de Anzeigenpreisliste: Nr. 6/Dezember 2008

DRUCK:
PVA Landau

ERSCHEINUNGSWEISE:
HIN UND WEG erscheint vier Mal jährlich, jeweils zum 1. März, Juni, September und Dezember. Anzeigenschluss ist vier Wochen, Redaktionsschluss sechs Wochen vor Erscheinen. Die Zeitschrift und alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

AUFLAGE:
100.000

BILDNACHWEIS:
Bombardier: 25; Daimler: 24; Delta Medien: 23; Wolfgang Detering: 23; Steffen Diemer: 3, 8-14; Lars Haug: 23; Josef Houstek: 23; Institut für Plastination, Heidelberg: 23; Sabine Kress: Titel, 2, 4, 5, 20, 21, 26, 27; Picture Alliance: 22; Radio Regenbogen: 23; Technik Museum Speyer: 23; Markus Tengler: 22; TSG 1899 Hoffenheim: 23. Cover-Model: Natalia Michel, Styling: Corine Spies; Torte: Konditorei Mohrenköpfe, Mannheim

Anzeige

STADT BENSHEIM

Die lebendige Stadt an der Bergstraße

Bergsträßer Weinfrühling: 25. April – 31. Mai 2009

Tourist Information Stadt Bensheim
Hauptstraße 39 · 64625 Bensheim
www.bensheim.de · E-Mail: touristinfo@bensheim.de
Tel.: 0 62 51-5 82 63 14 · Fax: 0 62 51-5 82 63 31
Mo/Di/Do/Fr 9-18 Uhr, Mi 9-13 Uhr, Sa 10-13 Uhr

inhalt

1989 bis 2009 – 20 Jahre VRN

- 04 **Menschen**
Wie vielfältig das Verbundgebiet ist, sieht man am besten an den Fahrgästen. Kleiner Eindruck gefällig?
- 06 **Zahlen bitte!**
Die harten Fakten hinter Bussen und Bahnen. Dazu die Entwicklung des Verbundgebiets auf einen Blick.
- 08 **Keine ruhige Minute**
Seit 20 Jahren am Start und noch kein bisschen müde: Die bewegte Geschichte des Verkehrsverbundes.
- 17 **VRN-Rallye**
Jetzt mitmachen und gewinnen: Kurzurlaube, Geburtstagsorten vom Konditormeister und 30 weitere tolle Jubiläumspreise.
- 19 **Den Verbund in der Tasche**
Für fast jede Zielgruppe gibt es im VRN die richtige Fahrkarte. Welche passt zu Ihnen?
- 22 **Immer dabei**
Schwelgen in Erinnerungen: Die größten Events der vergangenen 20 Jahre im Verbundgebiet.
- 24 **Die Zukunft hat schon begonnen**
Wie sieht der Nahverkehr in unserer Region in 20 Jahren aus? Ein Ausblick auf die Entwicklung.
- 26 **Kinder, wie die Zeit vergeht**
20 ganz persönliche Highlights der Mitarbeiter aus den Verkehrsunternehmen im VRN.





Keine ruhige Minute

Zugegeben: Die Mühlen der Verkehrsunternehmen mahlen oft langsamer als die von Wirtschaft und Industrie. Aber Stillstand? Fehlanzeige! Das zeigen die vergangenen 20 Jahre VRN, in denen es mit Bus und Bahn stetig und keineswegs gemächlich voranging.



Zügig voran: 20 ereignisreiche Jahre liegen bereits hinter dem VRN. Zeit zum Verschrauben blieb dabei kaum.

Öffentlicher Nahverkehr war 1989 ein Dschungel. Ein Dickicht aus 30 unterschiedlichen Tarifen stellte die Fahrgäste in der Rhein-Neckar-Region vor große Herausforderungen. „Wer aus dem Umland in die Zentren wollte, musste zwei, manchmal gar drei oder vier verschiedene Tickets lösen“, erinnert sich Horst Kummerow. Er war damals bei der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG angestellt. „Die Zugfahrkarte galt ausschließlich für die Deutsche Bundesbahn, ein Straßenbahnfahrschein der OEG

„Es wurde viel gerechnet in dieser Zeit“, erzählt Kummerow. „Was kostet wie viel wohin, und wer bekommt davon etwas ab? Wie groß sind die Tarifwaben, und wie geht man mit Grenzfällen um?“ Etliche Vorschläge wurden gemacht und wieder verworfen. Ein großes Problem bei der Planung des Verkehrsverbundes war die außergewöhnliche Lage. Weil der öffentliche Nahverkehr grundsätzlich von Bund und Ländern mitfinanziert wird, ist ein gemeinsames Tarifmodell über die Landesgrenzen von Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz hinweg ein Politikum. Die finanzielle Zuwendung spielt dabei eine wichtige Rolle, ebenso die Kompetenzverteilung. Die vertragliche Grundlage für einen Verkehrsverbund gab es bereits seit 1985. Nach zähen Verhandlungen findet sich aber erst vier Jahre später ein Konsens.

„Wer aus dem Umland in die Zentren wollte, musste zwei, manchmal gar drei oder vier verschiedene Tickets lösen.“

Nachdem bereits im Juni 1984 ein kommunaler Zweckverband gegründet worden war, ist es am 24. August des Jahres 1989 so weit: Mit ihrer Unterschrift besiegeln die Verkehrsbetriebe das Tarifmodell „43d“, die Grundlage für eine gemeinsame Zukunft. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ist endlich Realität.

wurde im Bus des BRN nicht anerkannt.“ Das Nahverkehrssystem in der Metropolregion musste dringend verbessert werden. Nur: Wie bekommt man acht öffentliche und eine Reihe privater Unternehmen unter einen Hut?

„Für die Fahrgäste war das eine wichtige Entwicklung“, sagt Kummerow, der heute als Geschäftsführer die Unternehmensgesellschaft Verkehrsbund Rhein-Neckar (URN) leitet. „Allen Strecken in der Region drohten aufgrund von Sparmaßnahmen Einschränkungen, manche sollten sogar ganz aufgegeben werden.“ Erst der Verkehrsverbund sorgt für ein zukunftsfähiges Nahverkehrskonzept. Ihm obliegt die Planung und Abstimmung von Fahrplänen mit den Städten und Kreisen im gesamten Verbundgebiet und den umliegenden Verkehrsverbänden. Dadurch ist das Angebot durchgängig gewährleistet, auch an den Grenzen des VRN-Gebiets.

Drei Jahre lang hatten sich die Vertreter der Verkehrsunternehmen in der Rhein-Neckar-Region bereits regelmäßig getroffen, um über eine Lösung zu verhandeln. Ein gemeinsamer Verkehrsverbund erschien dabei keineswegs allen als vernünftigste Lösung. „Jedes Unternehmen wollte natürlich seinen Tarif verteidigen und seine Einnahmen sichern. Ein Gemeinschaftstarif führt unweigerlich zu günstigeren Preisen – und damit zu vermeintlichen Verlusten bei den Erträgen“, sagt Kummerow. Einen Kompromiss zu finden, zwischen einem guten Angebot mit attraktiven Preisen für die Fahrgäste und einem vernünftigen Tarifmodell, bei dem alle beteiligten Verkehrsbetriebe zufrieden sein konnten, schien so gut wie unmöglich.

DER VRN SCHWÄRMT AUS

Mit der Einigung auf ein gemeinsames Tarifmodell bricht im Rhein-Neckar-Raum eine neue Ära des Nahverkehrs an. Am 1. Dezember 1989 nimmt der VRN seine Arbeit auf, die ersten Geschäftsführer sind Hans Gözl und Christian Fischer. Vom pfälzischen Bad Dürkheim bis Eberbach im badischen Odenwald, vom hessischen ▶



Mit diesem Motiv warb der VRN 1989 für das neue Tarifsystem.

1989

Der Grundstein ist gelegt. Am 1. Dezember gilt im Rhein-Neckar-Gebiet: ein Tarif, ein Ticket, ein Fahrplan. Der VRN nimmt seine Arbeit auf, und erstmalig gibt es einheitliche Fahrscheine für 17 Verkehrsunternehmen in Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz – ein Meilenstein für den Nahverkehr in der Region.

1990

Übertragende Idee. Wozu mehrere Karten kaufen, wenn eine genügt? Ab sofort ist die „Monatskarte für Jedermann“ übertragbar. Das heißt, sie kann an jede beliebige Person weitergegeben werden. Bisher galt diese Regelung nur für die Jahreskarte.

1991

Geschickt kombiniert. Die Eintrittskarte zum Mannheimer Maimarkt gilt erstmalig gleichzeitig als Fahrschein für den VRN. Das „Kombi-Ticket“ ist geboren und erfreut sich bis heute großer Beliebtheit, beispielsweise bei den Fußballspielen von Hoffenheim, Vorstellungen der Heidelberger Theater oder Veranstaltungen in der SAP-Arena.

1992

Drei auf einen Streich. Mit dem Gruppenfahrschein „Ticket 24 PLUS“, der Jahreskarte „Job-Ticket“ und der „Karte ab 60“ entstehen drei neue Tarifangebote, die sich bald als Verkaufsschlager erweisen.

■ Mit der „Elektronischen Fahrplanauskunft“ (EFA) ergänzt der VRN seine sechs Bereichsfahrpläne und hilft telefonisch bei der Reiseplanung der Fahrgäste.



1993

Probieren geht über Studieren. 17.000 Studenten greifen beim neu geschaffenen Semester-Ticket zu und sind damit verbundweit günstig unterwegs.

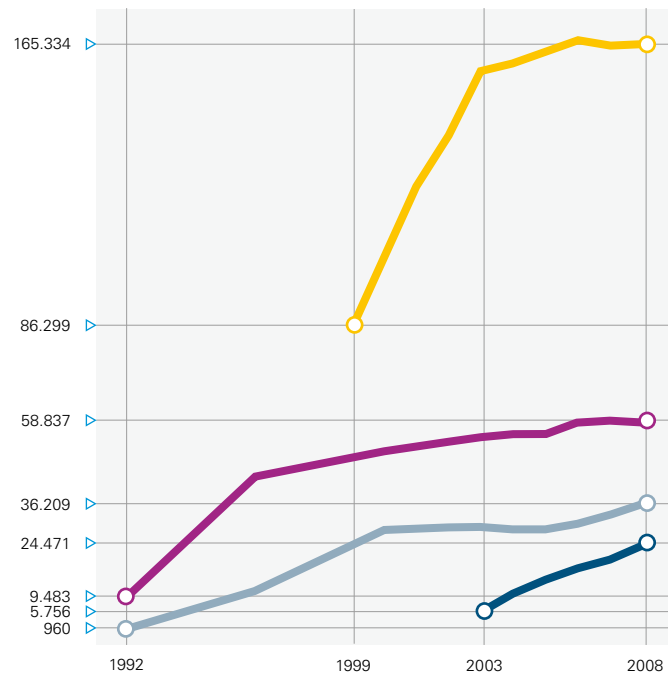
■ Mehr Flexibilität verschafft die erstmalig frei wählbare Gültigkeit der Monatskarte für jedermann: Ab sofort kann der Besitzer bestimmen, ab wann sein Ticket gelten soll.

1994

Ja, mir san mit'm Radel da. Die kostenlose Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder sorgt für noch mehr Freizeitvergnügen mit Bus und Bahn.

■ Die erste Stufe des „Rheinland-Pfalz-Taktes“ sorgt landesweit für abgestimmte Fahrpläne im Schienenverkehr.





Erfolgsmodell Zeitkarte

Mehr als 91 Prozent der Fahrgäste im VRN sind mit den zielgruppenspezifischen Jahreskarten unterwegs.

- Maxx-Ticket
- Karte ab 60
- Job-Ticket
- RheinNeckar-Ticket

Dann geschieht, was beim VRN damals niemand für möglich gehalten hatte: Unterstützt von den Heidelberger Verkehrsbetrieben organisiert die Akademie für Ältere ihre Mitglieder und andere Senioren in der Region. Schon bald liegen mehr als 9.000 Bestellungen auf den Schreibtischen der verblüfften Verantwortlichen beim Tarifverbund. „Die elektronische Datenverarbeitung steckte damals noch in den Kinderschuhen. Daher waren zum Teil mehr als 70 Mitarbeiter damit beschäftigt, die Anträge zu bearbeiten“, erinnert sich Kummerow. Für die restlichen 1.000 Abonnements stellt die Oberbürgermeisterin von Heidelberg, Beate Weber, eine Bürgschaft aus. Damit ist das verlangte Soll erfüllt, und die Verkehrsunternehmen lenken ein: Am 1. April 1992 erscheint die „Karte ab 60“ als erste Zeitkarte für Senioren.

Dr. Wolfgang Wagner, der Nachfolger von Hans Gözl in der Geschäftsführung des VRN, macht sich in der Folge für weitere Zielgruppentickets stark. Seinem Engagement ist es zu verdanken, dass der VRN noch im selben Jahr das „Job-Ticket“ als preisgünstige Jahreskarte für Berufstätige einführt. Im Jahr darauf fahren Studenten mit dem „Semester-Ticket“ günstig durchs Verbundgebiet. Dass sich aus diesem Konzept weitere Fahrausweise für genau definierte Zielgruppen entwickeln werden, die deutschlandweit Nachahmer finden sollen, ahnt zu diesem Zeitpunkt noch niemand.

LANGZEITPROJEKT S-BAHN RHEIN-NECKAR

Im Geburtsjahr des VRN steht der heutige Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Werner Schreiner noch auf der „anderen Seite“, wie er es schmunzelnd nennt. Bei der Kreisverwaltung von Bad Dürkheim sorgt er für die erste verkehrsmittelübergreifende Fahrkarte. Seine Idee: Fahrgäste von Zügen und im Busverkehr der Deutschen Bundesbahn sollen ohne zusätzliches Ticket im ÖPNV an der Weinstraße weiterfahren können. Sein Steckpferd ist allerdings seit 1973 die S-Bahn: In diesem Jahr gründen die Städte Mannheim, ▶

▶ Bensheim bis nach Sinsheim im Elsenzthal kann man nun mit einem einzigen Ticket fahren. Vom ersten Tag an rührt der Verbund kräftig die Werbetrommel. „Ab 1. Dezember schwärmen wir gemeinsam für Sie aus“, heißt es in Prospekten und Anzeigen, auf Handzetteln und Plakaten. Drei Bienen als Symbol für Zug, Straßenbahn und Bus bringen den Fahrgästen das neue Tarifsystem nahe, 2,30 Mark kostet die Fahrt für Erwachsene in den Großwaben Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen.

„Das System besteht weitgehend bis heute“, erklärt Horst Kummerow. „Allerdings gab es einen kleinen ‚Geburtsfehler‘.“ Die Vertreter der Stadt Heidelberg hatten keinen Ersatz für die beliebte Seniorenkarte im Tarifmodell verankern können. „Die Folge war ein Sturm der Entrüstung, vor allem an der Akademie für Ältere in Heidelberg“, sagt Kummerow. Dr. Werner Boll, der Gründer und damalige Leiter der Akademie, fordert vehement ein vergleichbares Angebot vom VRN. „Weil man im Verbund dennoch skeptisch war, sollte Boll den Nachweis erbringen, dass 10.000 Menschen tatsächlich eine solche Zeitkarte nutzen würden“, erklärt Kummerow.

1995

Weltweit vernetzt. Als erster Verkehrsverbund in Deutschland präsentiert sich der VRN im Internet mit einer Homepage. Essenzieller Bestandteil der Seite bis heute: die Fahrplanauskunft.

- Die Technik-Museen in Sinsheim und Speyer werden Partner des VRN und bieten das Erlebnis-Ticket an.



1996

Schwarz auf weiß. Mit ihren Unterschriften auf dem Bau- und Finanzierungsvertrag stellen die Vertreter von Bund, Ländern und Gemeinden die Weichen für die S-Bahn und das Nahverkehrssystem im Rhein-Neckar-Dreieck. Der VRN wächst inzwischen zu ansehnlicher Größe: von der französischen bis zur bayerischen Grenze.

- Der VRN erhält eine neue Organisationsstruktur. Der Zweckverband (ZRN) wird Alleineigentümer der VRN GmbH; die Unternehmen organisieren sich in der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH). Beide zusammen bilden den VRN.

1997

Parlez-vous français? Weißenburg rückt näher: Die stillgelegte Bahnstrecke von Winden ins Elsass wird reaktiviert und ins VRN-Tarifgebiet aufgenommen.

- Der viergleisige Ausbau der Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen markiert den Start der Baumaßnahmen für die S-Bahn.



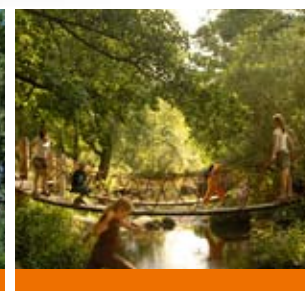
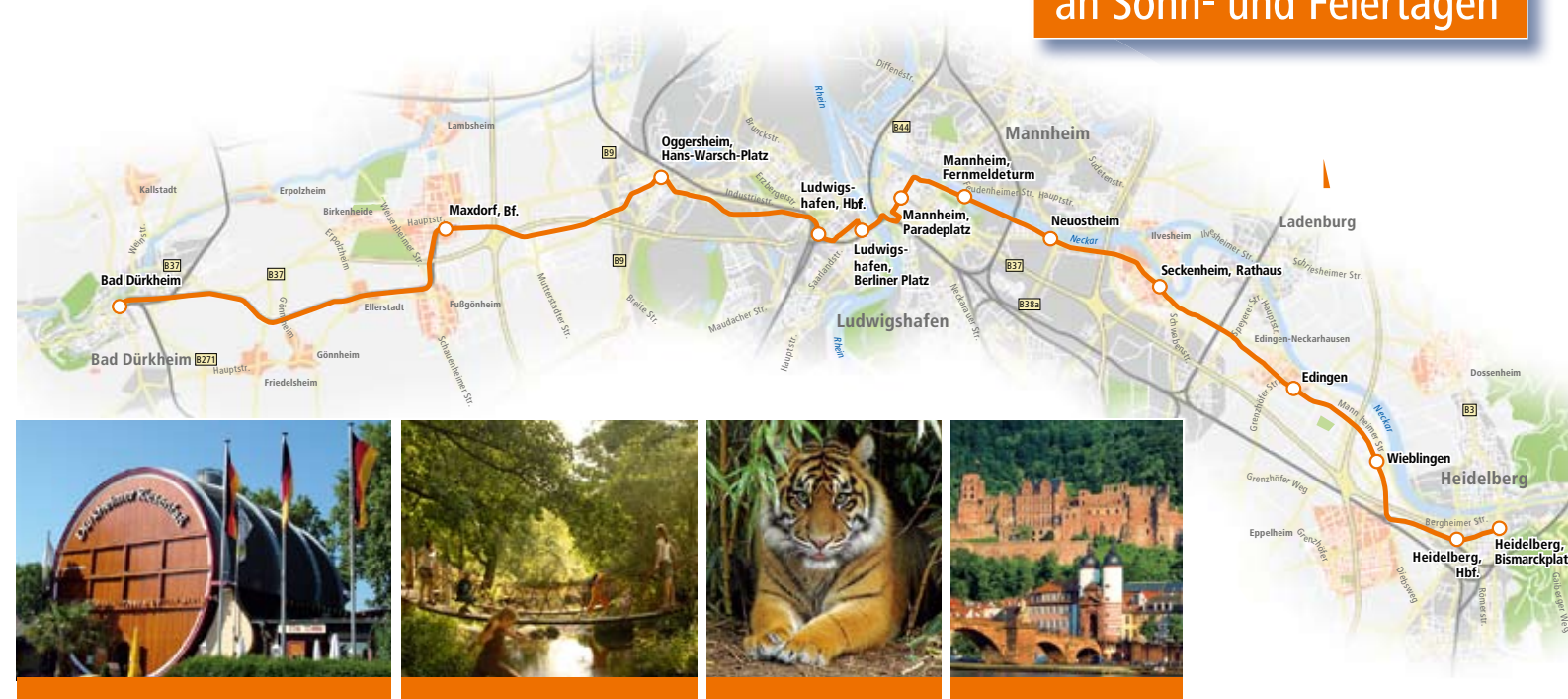
Sonntagsausflug – mit dem RNV-Express

Ob als Familie, Verein oder unternehmungslustiger Tagesausflügler – mit dem **RNV-Express** kommen Sie schnell und entspannt in die Region.



Von April bis Oktober an Sonn- und Feiertagen

Heidelberg – Mannheim – Ludwigshafen – Bad Dürkheim



Unser Ticket-Tipp:

Mit dem **Ticket 24** für Einzelreisende und dem **Ticket 24 Plus** für Gruppen (bis 5 Personen) haben Sie ausreichend Zeit, Ihre Tagesausflüge zu den schönsten Sehenswürdigkeiten unserer Region genießen zu können. Beide Tickets gelten ab dem Zeitpunkt der Entwertung 24 Stunden.



Seit dem Start des VRN stiegen die Fahrgastzahlen um mehr als 130 Prozent. Die Tarifeinnahmen sind etwa dreimal so hoch wie noch 1989.

► Heidelberg und Ludwigshafen gemeinsam mit Bundesbahn und Bundespost die „Nahverkehrsgemeinschaft Rhein-Neckar“. Eines ihrer Ziele: ein S-Bahn-Konzept, das als Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in der Region dienen soll.

Als die Bundesbahndirektion Karlsruhe ein konkretes Ausbaukonzept für ein S-Bahn-Netz vorlegt, führt Schreiner, damals noch freier

Journalist für die „Rheinpfalz“, ein Interview mit einem der Planer. In seinem Artikel lässt er sich zu der Aussage hinreißen: „1977 fährt die S-Bahn im Rhein-Neckar-Raum“. Es bleibt zunächst ein Wunschtraum. Machbarkeitsstudien liefern ungünstige Prognosen. Das Konzept verschwindet für viele Jahre in der Versenkung.

1991 nehmen die Pläne zwar weiter Gestalt an, doch die Deutsche Einheit und damit der Ausbau von Strecken der Bahn in Ostdeutschland machen eine Finanzierung unmöglich. Es folgen die Bahnreform und die Privatisierung – wieder steht die S-Bahn Rhein-Neckar auf dem planerischen Abstellgleis. Erst im März 1996 trifft ein Gremium aus Vertretern der drei beteiligten Bundesländer, der Deutschen Bahn und dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZVR) zusammen, um den lang ersehnten Bau- und Finanzierungsvertrag für den S-Bahn-Betrieb endlich zu unterschreiben.

Die sogenannte Ost-West-Strecke soll 26 Stationen umfassen und Schifferstadt, Neustadt an der Weinstraße und Speyer mit dem Ballungsraum um Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg verbinden. In östlicher Richtung soll die Strecke bis Eberbach und Bruchsal führen. Als Gesamtkosten werden 341 Millionen Mark veranschlagt.

„Schon damals war uns klar, dass es eine zweite Ausbaustufe geben muss“, erklärt Werner Schreiner. „Daher wurden im Vertrag bereits Optionen vorgesehen, die Strecke bis nach Kaiserslautern, Germersheim, Karlsruhe und Mosbach zu erweitern. So treffen die Unterzeichner auf den Tag genau fünf Jahre nach der Vertragsunterzeichnung für den ersten Bauabschnitt der S-Bahn erneut zusammen. Anfang des Jahres 2001 wird mit dem zweiten Bau- und Finanzierungsvertrag aus den bisherigen „Optionsstrecken“ die „Streckenerweiterung S-Bahn Rhein-Neckar“. Auf besonderen Wunsch der Städte und Gemeinden wird die S-Bahn sogar bis Osterburken verlängert.

1998

Verkaufsschlager im Beutel.

Ein Känguru wirbt für das MAXX-Ticket, die Jahreskarte für Schüler und Auszubildende. Innerhalb von fünf Monaten verkauft der VRN mehr als 100.000 Abos. ■ Im Rhein-Neckar-Raum gibt es erstmals einen Gemeinsamen Nahverkehrsplan für die 19 Städte, Kreise und Gemeinden im VRN-Gebiet.



1999

Glaube versetzt Brücken. Die Verschiebung der neuen Rheinbrücke gleicht einem Adventskalender: Jeder Zentimeter mehr Brücke bringt die S-Bahn ein kleines Stück näher. ■ Mit Ruftaxen bindet der VRN die weniger gut versorgten ländlichen Gebiete an. 140 Linien bringen mehr als 200.000 Fahrgäste sicher nach Hause.

2000

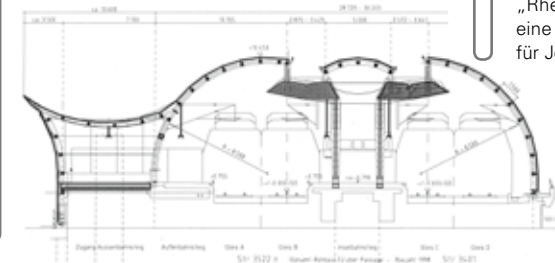
Kein Zurück mehr. Der Betrieb der S-Bahn wird europaweit ausgeschrieben. ■ Unter der neuen Service-Rufnummer 01805.8764636 bekommen Fahrgäste für 14 Cent pro Minute Auskunft zu allen Fragen rund um Ticket, Tarif, Verbund und Fahrplan.

2001

Tschüss D-Mark, hallo Heilbronn. Der Euro kommt und stellt die Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen: Alle Fahrscheinautomaten müssen umgerüstet werden, es gibt neue Tickets mit Preisangaben in Euro. ■ In den Übergangstarifgebieten des südlichen Landkreises Germersheim, des nördlichen Landkreises Heilbronn und des Odenwaldkreises gelten auch die Fahrscheine des VRN.

2002

Die Spannung steigt. Die Bahnstrecke zwischen Schifferstadt und Speyer wird elektrifiziert und damit fit gemacht für die S-Bahn. ■ In Ludwigshafen-Mitte beginnt der Bau der spektakulären Dachkonstruktion am neuen Bahnhof.



2003

Und sie bewegt sich doch. Am 14. Dezember geht's los: Die erste S-Bahn rollt, und damit ist endlich Realität, was vor fast 30 Jahren als Zukunftsvision entstanden war: ein Rückgrat für den Nahverkehr in der Rhein-Neckar-Region. Mit dem „RheinNeckar-Ticket“ bekommen die Fahrgäste eine neue attraktive Alternative zur „Jahreskarte für Jedermann“.

NaTourBus
vom Neckar durch den Odenwald an den Main

seit 04.04. wieder on Tour!

NaTour pur genießen!
Fahrpläne, Preise und Ausflugstipps: www.oreg.de/nahverkehr

Anzeige

SCHLAFLOSE NÄCHTE FÜR DAS MAXX-TICKET

In der Zwischenzeit hat sich im Verbundgebiet viel getan: Nach dem großen Erfolg der „Karte ab 60“, des Job-Tickets und des Semester-Tickets sollen 1998 auch Schüler und Auszubildende in den Genuss eines verbundweit gültigen, günstigen Tickets kommen. „Damals waren Jahreskarten für Schüler keineswegs üblich, schon gar nicht mit

„Damals waren Jahreskarten für Schüler keineswegs üblich, schon gar nicht mit einer Gültigkeit abseits vom Schulweg.“

einer Gültigkeit abseits vom Schulweg“, erklärt Horst Kummerow. Für 40 Mark im Monat, so der Plan, sollen die Kinder günstig sämtliche Busse und Bahnen nutzen können. „Der Vorschlag wurde uns von vielen regelrecht um die Ohren gehauen“, erinnert sich Werner Schreiner, der 1996 zum VRN stieß.

Gegen alle Widerstände halten die VRN-Geschäftsführer Dr. Wolfgang Wagner und Horst Kummerow an ihrem Konzept fest – und sind erfolgreich. Am 19. Januar 1998 stimmt der Aufsichtsrat der URN GmbH dem Vorschlag für das „MAXX-Ticket“ zu. Am Anfang scheint die Zukunft des Tickets noch ungewiss. „Die Unsicherheit hat mir einige schlaflose Nächte bereitet“, gesteht Kummerow. „Wir warteten praktisch täglich auf die Zahlen aus den Vorverkaufsstellen.“ Und dann die erlösende Nachricht: Das MAXX-Ticket ist ein voller Erfolg, die Rechnung aufgegangen. Zeitgleich mit dem VRN startet der Karlsruher Verkehrsverbund sein Jugendticket „S-Cool-Card“ nach dem Vorbild aus dem Norden. Ein paar Jahre später, 2002, führt der ►

INFORMATIONEN FÜR MILLIONEN

Als am 5. Dezember 1995 die Website des VRN online geht, enthält sie die erste dynamische Fahrplanauskunft in Deutschland, vielleicht sogar weltweit. Zuvor waren im Internet lediglich Fahrplantabellen großer Verkehrsträger wie etwa der Metro abgelegt. Eine individuelle Fahrplanauskunft, bei der auch über Umsteigebeziehungen hinweg Start, Ziel und Zeitpunkt selbst eingegeben werden können, ist bis dato völlig neu. 4.000 Fahrtempfehlungen wurden im ersten Monat berechnet. Ein toller Anfangserfolg verglichen mit den Abrufzahlen des damals etablierten Bildschirmtext-Angebots, das bei 8.000 Fahrtempfehlungen lag. Bescheiden allerdings gemessen an den mehr als drei Millionen Auskünften im Dezember 2008. Die Fahrtberechnung von Haltestelle zu Haltestelle aus dem Jahr 1995 wurde inzwischen zu einem umfassenden Informationssystem ausgebaut, das vom Nutzer keine Vorkenntnisse mehr erwartet.

Heute genügt die Adresseingabe für Start und Ziel, das System berechnet den Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle. Ist auch die Adresse unbekannt, lassen sich Start und Ziel in Stadtplänen anklicken. Als Teil der Fahrtempfehlung zeigen die Stadtpläne erforderliche Fußwege und den Linienverlauf der betreffenden Fahrt. Natürlich finden sich online auch alle weiteren Informationen, beispielsweise Fahrplänebücher, Aushangfahrpläne, Linienpläne, Preise und eine eigene Auskunft für Sehbehinderte.



Trotz dunkler Wolken am Himmel: Die **Aussichten** für den Nahverkehr in der Rhein-Neckar-Region sind **mehr als gut**.

► Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) das MAXX-Ticket unter dem Namen „Schoko-Ticket“ ein.

100 MILLIONEN GUTE GRÜNDE FÜR DIE S-BAHN

Aber nicht nur das Tarifmodell findet Nachahmer. Auch das Verbundgebiet wächst kontinuierlich. 1989 umfasst es noch eine Fläche von 3.600 Quadratkilometern. Die Verkehrsunternehmen im Verbund bedienen rund 200 Städte und Gemeinden. Vier Jahre später tritt ein Teil des Landkreises Germersheim dem VRN bei. Rund 14 Monate darauf entschließt sich die südliche Weinstraße bis zum Bahnhof Landau ebenfalls zum Beitritt, 1996 wird der gesamte Landkreis integriert. Zu diesem Zeitpunkt ist das Gebiet bereits um über 50 Prozent gewachsen und umfasst 5.700 Quadratkilometer. Täglich nutzen mehr als 400.000 Fahrgäste die Busse und Bahnen auf 450 verschiedenen Linien. Das Verbundgebiet reicht von der bayerischen bis zur französischen Grenze. Der Neckar-Odenwald-Kreis gehört ebenso dazu wie weite Teile des Donnersbergkreises und des Landkreises Alzey-Worms. Es folgen die Südwestpfalz und die Schienenstrecke nach Kaiserslautern. Am 1. April 2003 wird der Main-Tauber-Kreis in das Verbundgebiet integriert, rechtzeitig vor dem Start der S-Bahn.

In der Nacht vom 13. auf den 14. Dezember dieses Jahres, 20 Jahre nach den ersten Gedanken an ein S-Bahn-Netz, rollt tatsächlich der erste Zug vom neuen Bahnhof in Ludwigshafen in Richtung Hei-

delberg. Damit geht endlich in Erfüllung, was lange geplant und gewünscht war. Dr. Jürgen Schütz, Landrat des Rhein-Neckar-Kreises, würdigt in einer Festschrift zum 15-jährigen Bestehen des VRN den damaligen Verbandsvorsitzenden des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar Norbert Egger. Dieser sei treibende Kraft hinter dem „gewaltigen Projekt S-Bahn“ gewesen. Egger habe sich „wie kein anderer mit diesem Vorhaben identifiziert“ und „mit seinem Mut und seiner Beharrlichkeit dafür gesorgt, dass die Region nun ein stabiles Rückgrat an schnellen Nahverkehrslinien hat“.

Fünf Jahre nach dem Start der S-Bahn überreicht Andreas Schilling vom Betreiber DB Regio dem überraschten Michael Beck aus Mosbach eine Urkunde: Er ist der 100-millionste Fahrgast. Wieder einmal hat sich das Konzept des VRN als Erfolgsmodell erwiesen.

VORBILD IM IN- UND AUSLAND

Während die S-Bahn erfolgreich rollt, steht der VRN im Frühjahr 2006 vor einer neuen großen Herausforderung: Im laufenden Betrieb soll der Westpfalz Verkehrsverbund (WVV) integriert werden. So eine Fusion hat es in Deutschland bis dato nicht gegeben. Von einem Tag auf den anderen bedarf es dazu weitreichender struktureller Änderungen bei beiden Partnern. Das gesamte Ticketsystem des WVV muss umgestellt werden, Fahrpläne ändern sich, die Geschäftsstelle in Kaiserslautern wird integriert. Für die Fahrgäste dürfen dabei möglichst

Alle Inhaber einer Bus- und BahnCard fahren jetzt 25 % günstiger. Mit dem Auto.

Alle Bus- und BahnCard-Inhaber sparen jetzt bis zu 25 % bei der Kfz-Versicherung.

Infos rund um die Uhr unter Service Telefon 0180 2 757-757* und www.devk.de

*6 Cent/Anruf aus dem dt. Festnetz; aus Mobilfunknetzen ggf. andere Preise.

DEVK. Persönlich, preiswert, nah.

DEVK
VERSICHERUNGEN

Anzeige

Anzeige

keine Störungen entstehen, der Betrieb muss weiterlaufen. Jetzt bewähren sich die Erfahrungen aus 17 Jahren Verkehrsverbund: In der Nacht auf den 1. Juni erfolgt die Umstellung. Von Kusel bis Würzburg,

„Der Nahverkehr in der Rhein-Neckar-Region ist noch lange nicht am Ende seiner Möglichkeiten.“

von Zweibrücken und Pirmasens nach Lauterbourg und von Wissembourg nach Heidelberg gilt jetzt: ein Verbund, ein Tarif, ein Ticket.

Der Blick zurück macht Horst Kummerow und Werner Schreiner stolz. In 20 Jahren hat es der VRN weit gebracht. Er gilt europaweit

als Vorzeigemodell mit innovativen Ticketkonzepten, einer hohen Akzeptanz bei den Fahrgästen und stetig wachsenden Umsatzzahlen. In den Nachbarländern ist der Verbund ein gefragter Partner, auch im Hinblick auf die S-Bahn oder das Ruftaxi-Konzept. Nach dem Vorbild des VRN gründete der frühere Geschäftsführer Dr. Wolfgang Wagner die erfolgreichen Verkehrsverbände Rhein Nahe (RNN) und Region Trier (VRT). Aber Zeit, um sich zurückzulehnen, bleibt nicht. „Wir haben noch viel zu tun“, sind sich Horst Kummerow und Werner Schreiner einig. „Auch wenn die positiven Auswirkungen mancher Entscheidungen erst in ein paar Jahren sichtbar werden – der Nahverkehr in der Rhein-Neckar-Region ist noch lange nicht am Ende seiner Möglichkeiten.“ Das Tarifsystem weiterzuentwickeln, Strecken zu optimieren und Fahrgäste schnell und bequem ans Ziel zu bringen, sind auch in den nächsten 20 Jahren die erklärten Ziele des VRN. ■

2004

Rosige Aussichten. Kaum ein Jahr alt, schon ist die Zukunft verplant. Mit dem „Realisierungsprogramm Rhein-Neckar-Takt 2010“ ist die Verlängerung der S-Bahnstrecken nach Homburg, Bruchsal, Karlsruhe, Eppingen, Worms und Darmstadt beschlossene Sache.

2005

Konzentration bitte. Weil zwei Verkehrsverbände noch nie im laufenden Betrieb fusioniert haben, laufen die Vorbereitungen für die Integration des Westpfalz Verkehrsverbundes (WVV) im kommenden Jahr auf Hochtouren.
■ Zusammen mit der Région Alsace bietet der VRN das neue „TICKETPLUS Alsace“ an, das im nördlichen Elsass gilt. Damit kommt man beispielsweise bis nach Straßburg.

2006

Sommernächten reloaded. Die Fußball-Weltmeisterschaft stellt die Verkehrsunternehmen auf eine harte Probe: Fans aus aller Welt wollen in die Stadien, zum Public Viewing und zum Feiern in die Städte.
■ Das Mammutprojekt verläuft erfolgreich: Der WVV wird in den VRN integriert.
■ Nach der S-Bahn stellt sich der Busverkehr dem Wettbewerb. In einer Ausschreibung ringen die Anbieter zum ersten Mal um ein Linienbündel im VRN-Gebiet.

2007

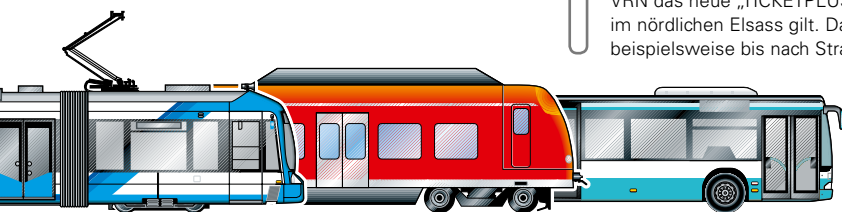
Web 2.0. Die Online-Fahrplanauskunft bekommt ein neues Gesicht. Fast 30 Millionen Mal wird die Internet-Seite des VRN für diesen Service aufgerufen. Das Angebot ist so gut, dass andere Verkehrsverbände die Infrastruktur des VRN auf ihrer Seite integrieren.
■ Das 20.000. RheinNeckar-Ticket wird verkauft.

2008

Nie mehr zweite Liga. Der Fan-Ansturm auf die Spiele der TSG 1899 Hoffenheim sorgt für volle Busse und Züge, zunächst in Mannheim, dann in Sinheim und auf dem Weg dorthin.
■ Das Elsenz- und das Schwarzbachtal bekommen die elektrische Grundausstattung für den S-Bahn-Betrieb, der 2009 starten soll.

2009

Happy Birthday, VRN. Der VRN bekommt ein neues Logo und eine neue Werbekampagne: „Einfach ankommen“ heißt der neue Slogan.
■ Das Freizeit-Ticket ergänzt die Angebotspalette des Verbunds um einen Gruppen-Fahrschein für alle Wochenenden und Feiertage im Jahr.



„Wir wecken Rhein-Neckar-Pfalz!“



Immer von 5 – 10 Uhr.

Radio an!

FM 103.6

WWW.RPR1.DE

RPR1.

Den Verbund in der Tasche

Maßgeschneiderte Netzkarten für jeden Bedarf sind der Verkaufsschlager des VRN. In vielen anderen deutschen Verkehrsverbünden finden sich mittlerweile ähnliche Angebote nach dem Vorbild aus dem Rhein-Neckar-Raum.

Die Fahrgastzahlen belegen es eindeutig: Das zielgruppengerechte Tarifangebot des VRN kommt gut an. Bundesweit steht der Verkehrsverbund Rhein-Neckar damit auf einem Spitzenplatz. Jährlich steigen mehr als 300 Millionen Kunden in die Busse und Bahnen des Verbunds ein, mehr als 91 Prozent davon sind mit Zeitkarten unterwegs. Die überwiegende Mehrheit nutzt dabei auf ihren Bedarf zugeschnittene Verbundnetzkarten – etwa das Semester-Ticket, das Job-

Ticket oder das RheinNeckar-Ticket. „Hinter unseren Angeboten steht immer ein zentraler Aspekt. Nämlich das ganze Jahr über im ganzen Verbundgebiet reisen zu können“, erklärt Dirk Dietz, zuständig für die Tarife beim VRN. „Damit stehen den Fahrgästen sehr günstige, reiseweitunabhängige Tickets zur Auswahl, die speziell zu ihren Anforderungen passen.“ Die Verkehrsunternehmen profitieren einerseits von der langfristigen Kundenbindung und können andererseits mit

günstigen Angeboten auch neue Kunden gewinnen. Als erste zielgruppenorientierte Jahreskarte des VRN entstand 1992 die „Karte ab 60“, für die auf Anhieb über 9.000 Bestellungen eingingen. Mittlerweile sind fast 60.000 Senioren damit mobil. Der jüngste Neuzugang im Tarifangebot ist das Freizeit-Ticket, mit dem Familien oder Gruppen an Wochenenden und Feiertagen den öffentlichen Nahverkehr besonders günstig nutzen können. ▶



Für nahezu jede Zielgruppe gibt es im VRN-Gebiet ein maßgeschneidertes Ticket-Angebot zum günstigen Preis.

Karin (63) und Herbert Röttele (64) aus Rauenberg, ehrenamtliche Reiseleiter bei der Akademie für Ältere in Heidelberg



» Wir sind große Fans der „Karte ab 60“ und fahren fast nur noch mit Bus und Bahn. Beispielsweise zum Einkaufen nach Heidelberg oder ins Theater nach Mannheim. Mit unseren Gruppen von der Akademie für Ältere in Heidelberg sind wir regelmäßig kreuz und quer im gesamten Verbundgebiet unterwegs und haben schon viele interessante Ecken kennengelernt.“

» Für mich lohnt sich das RheinNeckar-Ticket voll und ganz, denn ich bin damit im gesamten VRN-Gebiet unterwegs. Beruflich pendle ich jeden Tag von Heidelberg nach Mannheim, und privat fahre ich häufig nach Kaiserslautern und Neustadt. Außerdem finde ich die monatliche Abbuchung sehr bequem. So habe ich immer ein gültiges Ticket.“



Frank Schelling (46) aus Heidelberg, arbeitet als Lithograph in Mannheim



Robel Mesfin (25) aus Hockenheim, macht eine Ausbildung zum Marketing-Kaufmann in Mannheim

» Ich fahre täglich mit der S-Bahn zur Arbeit und jede Woche zur Berufsschule nach Karlsruhe. Da rechnet sich das MAXX-Ticket auf jeden Fall. Die Fahrzeit nutze ich, um Bücher oder die Zeitung zu lesen. Wenn ich Freunde in Darmstadt besuche, bin ich mit der Fahrkarte für Auszubildende auf dem Großteil der Strecke kostenlos unterwegs.“



Nils Klockmann (39), Patentingenieur bei der Heidelberger Druckmaschinen AG, wohnt in Weinheim

» Günstiger als mit meinem Job-Ticket komme ich kaum zur Arbeit. Für rund 30 Euro im Monat kann ich zudem in meiner Freizeit fahren, wann und wohin ich möchte, abends sogar auch noch mit Freunden. Beim Wochenendausflug fährt die ganze Familie mit, und die Bergbahn in Heidelberg ist im Preis ebenfalls dabei.“

» Mit dem Semester-Ticket bin ich mobil, ohne Fahrkarten am Automaten kaufen zu müssen. Ich fahre damit jeden Tag zur Pädagogischen Hochschule nach Heidelberg und zweimal die Woche zum Handball-Training nach Edingen. Wenn ich mich am Wochenende mit Freunden treffe oder ins Kino gehe, bin ich auch mit Bus und Bahn unterwegs.“



Katrin Seidl (23) aus Ladenburg, Lehramtsstudentin an der Pädagogischen Hochschule in Heidelberg



Ingrid (57) und Günter Bender (61), „Wandervogel“ aus Dossenheim

» Wir haben das Freizeit-Ticket abonniert, weil wir fast jedes Wochenende in der Pfalz wandern gehen. Mit dem Ticket kommen wir von Dossenheim einfach am günstigsten hin, und auch unser Hund darf kostenlos mitfahren. So sind wir von Anfang an entspannt unterwegs und schonen bei jedem Ausflug gleichzeitig auch noch die Umwelt.“

Tarif-Detailinfos:

Freizeit-Ticket

Ausflugskarte für Familien und Gruppen, zum VRN-Jubiläum 2009

- An Wochenenden und Feiertagen gültig
- Preis: 25 Euro pro Monat

Pluspunkte:

- Gültig für bis zu 5 Erwachsene oder Eltern/Großeltern mit beliebig vielen eigenen Kindern oder Enkeln

Karte ab 60

Die Jahreskarte für Senioren

- Seit 1992
- Knapp 60.000 Nutzer
- Preis: 32,50 Euro im Monat

Pluspunkte:

- Mobil im gesamten VRN-Gebiet
- „Neusechziger“ fahren einen Monat lang kostenlos

Job-Ticket

Vom Arbeitgeber bezuschusster Fahrschein für Berufstätige

- Seit 1992
- Mehr als 33.000 Nutzer
- Preis: 30 Euro im Monat

Pluspunkte:

- Zum günstigen Preis im gesamten VRN-Gebiet mobil
- Abends ab 19 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen fahren bis zu 4 Personen kostenlos mit

RheinNeckar-Ticket

Die Zeitkarte für alle

- Seit 2003
- Mehr als 20.000 Nutzer
- Preis: 67 Euro pro Monat

Pluspunkte:

- Preiswert im gesamten VRN-Gebiet mobil
- Günstige Car-Sharing-Konditionen bei Stadtmobil

MAXX-Ticket

Der Ausbildungstarif für Schüler und Azubis

- Seit 1998
- Rund 165.000 Nutzer
- Preis: 32,50 Euro im Monat

Pluspunkte:

- Günstig im gesamten VRN-Gebiet mobil (eingeschränkte Gültigkeit in der Westpfalz)
- Ohne zeitliche Einschränkungen

Semester-Ticket

Halbjahres-Fahrkarte für Studierende im VRN-Gebiet

- Seit dem Wintersemester 1993/94
- Knapp 44.000 Nutzer
- Preis: 116,30 Euro pro Semester

Pluspunkte:

- Zum Sparpreis im gesamten Verbundgebiet mobil (Ausnahme: Westpfalz)
- Sechs Monate lang gültig

Anzeige



Stilvoll auf der Schiene

Für Ihr Fest, Ihr Meeting, Ihre Veranstaltung suchen Sie einen ganz besonderen Rahmen?

Dann finden Sie ihn jetzt – im historischen Salonwagen der RNV!

Genießen Sie im liebevoll restaurierten Schienenoldtimer aus dem Jahr 1928 mit

Ihren Gästen eine Reise durch die malerische Metropolregion.

Wir beraten Sie gerne.

Kontakt: 06221/ 5 13 44 59

E-Mail: salonwagen@rnv-online.de

rnv GmbH



Immer dabei

Mit seinen 20 Jahren hat der VRN schon so manchen Spaß erlebt und einige Herausforderungen gemeistert: vom Sportfest über Rockkonzerte und Jahrhundertaustellungen bis hin zu Straßenfesten. Stets waren die Verkehrsunternehmen zuverlässige Begleiter.

Tanz auf den Straßen, 2006

Superstar „P!nk“ rockt die „Arena of Pop“, und 135.000 Fans feiern mit. Zum 400-jährigen Bestehen der Stadt Mannheim verwandelt sich die Innenstadt vom Ehrenhof des Mannheimer Schlosses bis zum Paradeplatz in ein einziges großes Open-Air-Festival.



Freudentaumel in Rot-Weiß, 1998

Dem Wiederaufstieg des 1. FC Kaiserslautern in die Bundesliga folgt unmittelbar der Meistertitel – ein Novum in der Geschichte der Fußballbundesliga und Anlass für ein Megafest. Die Technischen Werke Kaiserslautern (TWK) reagieren spontan mit einem Park-and-Ride-Service von den großen Unternehmensparkplätzen am Stadtrand in die Innenstadt.

Zwielicht, 1999

Die totale Sonnenfinsternis über Deutschland ist in Karlsruhe besonders gut zu sehen. Alles strömt ins VRN-Grenzgebiet.



Kicken in neuer Kulisse, 2009

Am 31. Januar spielt Fußball-Herbstmeister Hoffenheim zum ersten Mal im eigenen Stadion. Mehr als 30.000 Zuschauer feiern den 2:0-Sieg über Energie Cottbus in der ausverkauften Rhein-Neckar-Arena in Sinsheim.



Schlange stehen für ein bisschen Grusel, 1997

Die erste „Körperwelten“-Ausstellung in Europa löst einen Sturm der Empörung aus – und lockt fast 780.000 Besucher aus ganz Deutschland nach Mannheim.



Zu Lande, zu Wasser und nicht mehr in der Luft, 2008

Tausende Menschen verfolgen den Transport der Raumfähre „Buran“ über den Rhein ins Technik Museum Speyer.



Die Welt zu Gast, 2006

Im Sommer der Fußball-WM feiert Deutschland sein „Sommermärchen“. Grandioses Wetter und Fans in Feierlaune sorgen für Hochbetrieb bei den Verkehrsunternehmen, unter anderem in Kaiserslautern.

Köpfeschütteln auf beiden Seiten, 1992

Während Rockfans zur Musik „headbängen“, wundert sich der Laie: „Black Sabbath“, „Iron Maiden“ und fünf weitere „Monsters of Rock“ heizen den 40.000 Zuschauern auf dem Maimarktgelände ordentlich ein.



Die Nacht ist nicht allein zum Schlafen da, 1999

Bei der 1. Langen Nacht der Museen öffnet ein einziges Ticket die Türen zu Ausstellungen, Vernissagen und Lesungen. Die Besucher bleiben bis zum frühen Morgen.



So weit die Füße tragen, 2004

Beim Dämmermarathon kämpfen mehr als 3.500 Läufer, Handbiker und Inlineskater mit dem inneren Schweinehund.



So sieht die Zukunft für Busse aus: Der Hybridantrieb nutzt Verbrennungs- und Elektromotor. Die ersten Pilotprojekte laufen bereits.

Die Zukunft hat schon begonnen

20 Jahre sind in der Zeitrechnung des öffentlichen Nahverkehrs nur ein kurzer Abschnitt. Während kaum jemand daran denkt, wie er in einem Vierteljahrhundert zur Arbeit kommen wird, laufen die Planungen beim Verbund und den Verkehrsunternehmen bereits auf Hochtouren.

Deutschland im Jahr 2030: Die Zentren der großen Städte haben den Verkehrskollaps gerade noch verhindern können. Strenge Feinstaub- und Abgasregelungen machen das Auto für den Kurzstreckenverkehr uninteressant. Die Erdölknappheit hat die Benzinpreise explodieren lassen, Pendler fahren lieber mit geräuschten Solarstrom-Bahnen oder Brennstoffzellen-Bussen zur Arbeit. Wer spontan ein-

steigt, kauft per Knopfdruck auf dem Handy automatisch einen Fahrschein zum günstigsten Tarif. Fahrplanauskünfte oder Orientierungshilfe in fremder Umgebung geben virtuelle Kundenberater auf Flachbildschirmen an den Haltestellen.

Sieht so die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs aus? Sicher, das Gesamtbild ist übertrieben. Aber Experten wie der Verkehrswissenschaftler Hartmut Topp von der Tech-

„Mobilität wird zwar insgesamt teurer, doch die Preise im Individualverkehr steigen stärker als im öffentlichen Verkehr.“

nischen Universität Kaiserslautern sind davon überzeugt, dass sich Mobilität angesichts steigender Energiepreise in den nächsten Jahrzehnten stark verändern wird. Der Weg zur Arbeit oder ein Ausflug in der Freizeit wird deutlich teurer werden und sich stärker auf regenerative Energien stützen.

Horst Kummerow, Geschäftsführer der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, sieht darin ein wichtiges Argument für den weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs: „Investitionen in die Infrastruktur garantieren eine nachhaltige Mobilität. Bus und Bahn sind schon heute eine preisgünstige, umweltfreundliche Alternative zum Auto. Jetzt muss die Entwicklung von umweltfreundlichen Antriebsarten verstärkt werden“, betont er.

NEUE TECHNIK MACHT DEN NAHVERKEHR ATTRAKTIVER

In einigen Städten Deutschlands hat die Zukunft bereits begonnen. Hier fahren Brennstoffzellen-Busse im Pilotbetrieb. Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) erhielt kürzlich den baden-württembergischen Innovationspreis, weil sie als erstes Verkehrsunternehmen weltweit neue Stadtbahnen mit einer Technik zur Bremsenergie-Rückgewinnung ausrüstet, und so den Energiebedarf um bis zu 30 Prozent senkt. Bis 2030 werde es auch ausgereifte Technologien für eine flächendeckend einheitliche elektronische Fahrkarte geben, ist Kummerow überzeugt. Nach Ansicht des Mobilitätsforschers Andreas Knie von der Technischen Universität Berlin würde ein einheitliches Bezahlssystem gerade solchen Menschen den Wechsel zu öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtern, die mit dem Auto groß geworden sind. Sie müssten sich dann nicht mehr mit unterschiedlichen Tarifsystemen auseinandersetzen und bekämen zusätzlich alle notwendigen Informationen über Angebote und An-



Noch ist dieser Zug ein Prototyp des Herstellers Bombardier. Aber so oder ähnlich könnte der Schienenverkehr bald aussehen.

schlüsse. „Der Anreiz für einen Wechsel steigt in Zukunft“, betont Knie. „Mobilität wird zwar insgesamt teurer, doch die Preise im Individualverkehr steigen stärker als im öffentlichen Verkehr.“

Auf den Preis allein setzt der VRN indes nicht: „Auch das Angebot muss stimmen, damit der öffentliche Nahverkehr für die Kunden attraktiv bleibt“, betont VRN-Geschäftsführer Werner Schreiner. „Wir müssen die Menschen überzeugen, dass sie mit Bus

und Bahn preisgünstiger, umweltfreundlicher und entspannter unterwegs sind.“ Die Weichen dazu werden mit dem Verkehrskonzept „Rhein-Neckar-Takt 2020“ gestellt, das die Gebietskörperschaften im Sommer beschließen wollen. Wichtigste Säule ist der Ausbau der S-Bahn nach Norden, Süden und Osten. Für die Feinverteilung in den ländlichen Regionen gibt es bereits heute mehr als 150 Ruftaxi-Angebote, die nach Meinung von Verkehrsexperten in Zukunft an Bedeutung

gewinnen. Auch Partnerschaften mit Car-sharing-Unternehmen, wie sie der VRN unterhält, weisen in die Zukunft. Viele Fachleute prophezeien eine stärkere Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote. So sieht Hartmut Topp den ÖPNV als Dienstleister eines vielseitigen Mobilitätsverbundes. Kummerow und Schreiner blicken daher optimistisch nach vorn. „Der VRN ist gut aufgestellt, erfolgreich und innovativ. Darauf können wir für die nächsten 20 Jahre aufbauen.“

Anzeige

RSW wird Saar-Pfalz-Bus

20 Jahre VRN – wir feiern mit!

Wir gratulieren und freuen uns auf weiterhin gute Zusammenarbeit.

Saar-Pfalz-Bus

Kinder, wie die Zeit vergeht

Es hat sich viel getan seit 1989. Jedes Jahr hat seine eigene Geschichte zu erzählen. Und weil Bilder bekanntlich mehr sagen als tausend Worte: 20 ganz persönliche Highlights der Mitarbeiter aus den Unternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar.



- 1989 wird **Yvonne** geboren, ihre Mutter **Karen Schmitt** arbeitet beim VRN.
- 1990 ist der Jahrgang von **Rouven**, Sohn von **Astrid Kühbauch** (VRN).
- 1991 bringt **Ute Konrad** (VRN) ihre Tochter **Selina** zur Welt.
- 1992 wird **Andreas Scharfenberger** (RNV) Papa von **Elena** und **Ruven**.
- 1993 kommt **Thomas** auf die Welt, hier mit **Jürgen Rosenkranz** (VRN).
- 1994 bekommt **Andrea Kurrat** (VRN) ihre Tochter **Anne-Katrin**.
- 1995 ist das Geburtsjahr von **Olivia**, der Tochter von RNV-Mitarbeiter **Franz-Wilhelm Coppius**.
- 1996 freut sich **Claudia Schmitt** (VRN) über ihre Tochter **Annika**.
- 1997 bringt **Claudia Herrmann** (VRN) **Selina** zur Welt.
- 1998 tauft **Daniela Schunke** (VRN) ihre Tochter **Lisa-Marie**.
- 1999 wird **Dr. Alexander Pischon** (BRN) Papa von **Tim**.
- 2000 kommt **Laeticia** zur Welt, ihr Vater ist **Axel Thiemann** (VRN).
- 2001 ist der Jahrgang von **Anna Louisa**, Tochter von **Martina Kopf** (VRN).
- 2002 lacht **Yannik** zum ersten Mal in die Kamera von Papa **Dirk Dietz** (VRN).
- 2003 feiert **Rudolf Stegmüller** von der DB Regio erst die Geburt von **Paul**, dann den Start der S-Bahn.
- 2004 bringt **Anja Körner** (VRN) ihren Sohn **Lukas** zur Welt.
- 2005 ist die Geburt von **Moritz** das Highlight für **Dr. Michael Winnes** (VRN).
- 2006 werden **Daniela** und **Freddy Fontaine** (BRN) Eltern von **Joel**.
- 2007 kommt **David** zur Welt, Sohn von **Cristina Reisenauer** (BRN).
- 2008 freut sich **Jörg Donner** (HIN UND WEG) über seinen Sohn **Erik**.



**Bis zu 5 Personen.
1 Tag. 1 Ticket.**



Raus aus dem Alltag – rein ins Erlebnis.

Mit dem Baden-Württemberg-Ticket, dem Rheinland-Pfalz-Ticket und dem VRN-Ticket 24 PLUS **jeden Tag etwas Neues.**



Foto:
M. Zindl



© Daimler AG



Mit der Bahn zu den schönsten Ausflugszielen der Region.

Günstig reisen und bei Vorlage des zur Anreise benutzten, gültigen Zugtickets viele Rabatte erhalten, z. B. im Zoo Karlsruhe, im AbenteuerPark Fun Forest Kandel, im Mercedes-Benz Museum Stuttgart oder im Auto & Technik Museum Sinsheim. Und so fahren bis zu 5 Personen am besten:

- mit dem Baden-Württemberg-Ticket für nur 28 Euro, für Alleinreisende gibt es das Single-Ticket für 19 Euro
 - mit dem Rheinland-Pfalz-Ticket für nur 27 Euro oder dem Single-Ticket für 19 Euro
 - mit dem VRN-Ticket 24 PLUS für nur 19,50 Euro, gültig im gesamten VRN-Gebiet, Alleinreisende fahren mit dem Ticket 24 für 13,50 Euro
 - alle Tickets erhalten Sie unter www.bahn.de bzw. am DB Automaten und für nur 2 Euro mehr mit persönlicher Beratung in allen DB Verkaufsstellen
 - alle Infos und viele Ausflugsziele unter www.bahn.de/freizeit-rhein-neckar
- Die Bahn macht mobil.**