

Lost&Found: kompetente Service- stelle für vergessliche Kunden

Nr. 19/2009

Mittwoch, 4. November 2009



Nr. 19/2009

Redaktionsschluss: 23. Oktober 2009
portal.oebb.at

AKTUELLES

RCA setzt Maßnahmen zur Krisenbewältigung

Interview mit Friedrich Macher, Sprecher des Vorstandes der Rail Cargo Austria AG

Seite 4

Über zwei Millionen Kilometer mehr

fährt ÖBB-Postbus GmbH ab Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009.

Seite 5

Wege aus dem Informationsdilemma

Effektives Krisenmanagement rund um die S-Bahn im Großraum Wien: Projektgruppe arbeitet an der konzernweiter Offensive zur Verbesserung der Fahrgastinformation.

Seite 6

Winterzeit: Wer dreht an den ÖBB-Uhren?

In der Nacht vom 24. auf den 25. Oktober standen alle Uhren eine Stunde lang still.

Seite 7

Nach wie vor:**mit den ÖBB täglich nach Venedig!**

ÖBB-Intercitybusse fahren viermal pro Tag in die Lagunenstadt und zurück.

Seite 8

Gemeinsamkeiten für gute Zusammenarbeit nutzen

Vor kurzem fand die 1. Netzveranstaltung im Rahmen des ÖBB-Mentoringprogramms statt.

Seite 9

Jede Station hat ihren Preis

Die ÖBB-Infrastruktur AG definiert in ihrem Produktkatalog Preise für die Nutzung von Verkehrsstationen.

Seite 10

ÖBB-Umrichterwerk Timelkam eröffnet

Neuer zusätzlicher Energie-Einspeisepunkt für das ÖBB-Stromnetz in Oberösterreich

Seite 16

KONZERNintern-Serien:

- Berufsbilder im ÖBB-Konzern: Lehrwerkstätte Wien Innstraße – Kompetenzzentrum Mechatronik Seite 7
- Jobbörse: Ausbildung zum/zur WagenmeisterIn bei TR Seite 11
- Gesundheitstipp: Pistenspaß, aber ohne Verletzungen! Seite 12
- Aus den Regionen Seite 13
- Kunden am Wort Seite 15

KONZERNintern-Service:

- Reisehits: Kreuzfahrt Costa Serena Seite 13

Verlorene und wiedergefundene „Schätze“

Fundwesen aus einer Hand! Ziel des Fundwesens ist es, Kunden dabei zu unterstützen, ihren Besitz rasch und unkompliziert wiederbekommen.

Herr Paier ist seit Jahren begeisterter Bahnfahrer. Während draußen die Landschaft vorbeifliegt, liest er am liebsten entspannt ein interessantes Buch und lässt stressfrei die Seele baumeln. Bei der letzten Zugfahrt nickte Herr Paier so fest ein, dass sein neues Buch unbemerkt von seinem Bauch zwischen die Sitze rutschte. Da der müde Herr beinahe sein Fahrtziel verpasst hätte, blieb in der Eile der Verlust des Buches unbemerkt. Erst daheim stellt er fest, dass das für ihn kostbare Geschenk seiner Nichte nicht mehr auffindbar war. Herr Paier wählte sofort die Nummer der Lost&Found-Hotline: +43 1 93000-22 2 22.

Tadelloser Service

Egal, ob Schirm, Sonnenbrille oder der ganze Reisekoffer, wenn ÖBB-Kunden beim Reisen mit den ÖBB einen Gegenstand verlieren, wird dieser in der Regel gefunden und kann seinem Besitzer/seiner Besitzerin auch zurückgegeben werden. Um einen Fundgegenstand wieder aushändigen zu können, braucht man jedoch einen tadellos funktionierenden Lost&Found-Prozess, zahlreiche engagierte MitarbeiterInnen sowie die perfekte Zusammenarbeit der Konzerngesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Infrastruktur AG und der Tochterfirma Mungos Sicher & Sauber GmbH. Nur ein reibungsloser Ablauf garantiert Kunden wie Herrn Paier die Wiederauffindung seines Buches.

Vom vergessenen zum registrierten Gegenstand

Egal, ob bei der Wagenreinigung ein Fundgegenstand auftaucht oder ob der/die FahrdienstleiterIn auf dem Bahnhof etwas findet oder dem/der ZugbegleiterIn ein herrenloser Gegenstand auffällt, zuallererst gilt es das Objekt mit einer Fundschleife zu kennzeichnen. Danach werden die Fundgegenstände in Fundboxen aufbewahrt. Nach dem Vier-Augen-Prinzip wird die Fundbox von den Mungos-Service-Teams entleert und der Inhalt an eine der insgesamt sechs Lost&Found-Servicecenter geliefert.

Dort wird im ersten Schritt nach Fundorten geordnet, verderbliche Waren werden sofort entsorgt. Wenn in Taschen oder Jacken persönliche Daten wie beispielsweise Adressen oder Telefonnummern auftauchen, wird der

Besitzer/die Besitzerin sofort verständigt. Die Recherchen gestalten sich nicht immer einfach, vor allem bei Pässen oder beim Gepäck ausländischer BahnfahrerInnen kontaktiert das Lost&Found-Team nicht selten auch Hotels oder Botschaften, um den Kunden vielleicht auf halbem Weg entgegenzukommen.

„Die Verständigung erfolgt auf telefonischem Wege, per E-Mail oder durch die gute alte Postkarte“, so Manuela Kilian, Produktentwicklerin Service, Mungos Sicher & Sauber GmbH. Die Fundgegenstände können nun persönlich in den Lost&Found-Servicecentern abgeholt oder auf Wunsch per Post zugestellt werden. Rund 60 Prozent der verlorengegangenen Gegenstände kommen wieder zu ihren EigentümerInnen zurück.

Oftmals werden Fundgegenstände aber nicht mehr abgeholt, da der Wert der Fundsachen in keiner Relation zum Aufwand steht, wie es beispielsweise bei Regenschirmen und Schlüsselanhängern der Fall ist.

Unglaublich: 12.500 Fundstücke seit Jänner 2009

12.500 Fundgegenstände wurden seit Jahresanfang 2009 gezählt – diese enorme Anzahl von Gegenständen zu erfassen und bis zur Abholung/Nichtabholung zu koordinieren, erfordert ein System modernster Technik sowie einen genau definierten Ablauf.

Und so gestaltet sich die Abfolge: Alle Fund-



Stets freundlicher Service in den Lost&Found-Servicestellen

gegenstände werden anhand der Fundnummer in einer eigens dafür entwickelten Datenbank erfasst. Sobald der Kunde unter www.oebb.at auf den Button Lost&Found klickt und einen Nachforschungsantrag stellt oder bei der Lost&Found-Hotline anruft, untersuchen die MitarbeiterInnen akribisch die Datenbank nach dem gesuchten Gegenstand. Die Daten können österreichweit von allen sechs Lost&Found-Servicestellen abgerufen werden. Egal, ob der Gegenstand in Vorarlberg oder in Wien verlorengegangen ist, für unsere Kunden gibt es nur eine einzige aktuelle Telefonnummer.

„Hierbei spielen Management Verkehrstation und unser Dienstleister, die Firma Mungos, eine wesentliche Rolle. Die Mungos Sicher & Sauber GmbH sorgt für die Abwicklung des Fundwesens und schafft eine einzige Schnittstelle zum Kunden. Je schneller und unkomplizierter das Fundwesen funktioniert, desto besser für unsere Kunden“, erklärt Wolfgang Urbanek, Leiter Management Verkehrsstation, in dessen Verantwortungsbereich der Lost&Found-Prozess liegt. Das Prinzip nur einer kompetenten Servicestelle zieht sich durch den gesamten Prozess.

„Ladenhüter“ Fundgegenstand

„In den letzten Jahren haben sich viele Fundgegenstände angesammelt, die nicht abgeholt wurden. Sie gehen laut Gesetz – nach einjähriger Frist – in das Eigentum der ÖBB über. Immer wieder übergeben wir diese Gegenstände an karitative Organisationen“, erklärt Markus Ettlinger, Management Verkehrsstation. Neben den „klassischen“ Fundgegenständen kümmert sich die Mungos Sicher & Sauber GmbH auch um die Entfernung von nicht mehr abgeholt Taschen und Koffern aus den Gepäckschließfächern auf den Bahnhöfen. Auch hier wird gesichtet, protokolliert und aufbewahrt. Das Ziel aber bleibt dasselbe, dem Kunden seinen persönlichen Besitz so rasch wie möglich wieder auszuhandigen.

Was verlieren Herr und Frau Österreicher „am liebsten“?

Unter den Top Five der verlorenengegangenen Gegenstände zählen neben Brillen und Büchern vor allem diverse Kleidungsstücke wie Handschuhe, Schals und diverse Mützen. Auch Schultaschen sind im Ranking der verlorenen Artikel ganz weit oben. Im Laufe der Jahre haben sich immer wieder Kuriositäten unter den herrenlosen Gegenständen eingereiht. Zu den seltsamsten Funden zählte sicher ein medizinisches Sauerstoffgerät oder eine Prothese. Wie man so etwas verlieren kann, bleibt fraglich.

„Der Job im Fundbüro hat viele Sonnenseiten.

Es ist immer wieder schön, wenn verzweifelte SchülerInnen ihre Schularbeitshefte erhalten oder wenn kleine Kinder ihre Lieblingskuscheltiere zurückbekommen“, schmunzelt Doris Unger, Mitarbeiterin im Lost&Found-Servicecenter am Wiener Südbahnhof.

Auch Herr Paier konnte dank der raschen Abwicklung durch das Lost&Found-Servicecenter schon nach kurzer Zeit sein verloren geglaubtes Buch wieder in Händen halten – so dass glücklicherweise seine Nichte nichts von dem Verlust mitbekam.

KOMMENTAR

**Herwig Witberger,
Vorstandsdirektor
ÖBB-Infrastruktur AG**

„Jeder kennt sicher diese Situation: Man hat etwas verloren. Auf vieles kann man im Moment auch verzichten, vieles wird jedoch sofort dringend benötigt. Wichtig ist, dass Kunden rasch und unkompliziert ihre verlorenen Gegenstände wiederbekommen. Ein gut organisiertes Lost&Found-Service unterstützt diese Serviceleistung. Auch wenn nicht alles wiedergefunden wird: Ihr Einsatz macht sich täglich bezahlt, und der Lohn sind zufriedene Kunden.“



INFOBOX LOST&FOUND

Österreichweit verfügen die ÖBB über sechs Fundbüros. Diese sind am Wiener Südbahnhof, in Linz, Salzburg, Villach, Bruck/Mur und Innsbruck situiert. Unter der Lost&Found-Hotline +43 1 93000-22 2 22 werden Kundenanfragen von Montag bis Donnerstag 7.30 bis 12.00 Uhr und 14.00 bis 16.30 Uhr sowie freitags von 7.30 bis 13.30 Uhr gern entgegengenommen. Gefundene Gegenstände können direkt bei den Lost&Found-Sammelstellen abgeholt werden. Für die Verwahrung von Fundgegenständen werden

in den ersten 15 Tagen 7 Euro verrechnet. Danach fällt eine Verwahrungsgebühr von 5 Euro pro 15 Tage an. Die Aufbewahrungsfrist für Fundgegenstände endet längstens nach 60 Tagen. Falls der Finder den gesetzlich vorgeschriebenen Finderlohn beansprucht, hat der Besitzer des Fundgegenstands ihm diesen auszubezahlen.

Durch den Neubau des Hauptbahnhofs muss auch das Fundbüro übersiedeln. Der Franz-Josefs-Bahnhof wird der neue Standort für das Wiener Lost&Found-Servicecenter.



Archivieren, protokollieren und selbstverständlich immer kundenorientiert arbeiten: Margit Kerschbaum und Doris Unger, beide Mungos GmbH, kümmern sich vorbildlich um verloren geglaubte Gegenstände.

RCA setzt Maßnahmen zur Krisenbewältigung

Rail Cargo Austria AG verzeichnet wie alle anderen Unternehmen der Transport- und Logistikbranche massive Umsatzrückgänge. Und doch ist man trotz zurückgehender Mengen optimistisch, was die Zukunft betrifft. Warum das so ist, erklärt Friedrich Macher, Sprecher des Vorstandes der Rail Cargo Austria AG, im KONZERNintern-Interview.

KONZERNintern: Herr Macher, wie hart trifft die Krise Rail Cargo Austria?

Macher: Wir verzeichnen wie alle anderen Transport- und Logistikanbieter massive Umsatzrückgänge. Im Jahresvergleich zu 2008 – da haben wir 2,5 Milliarden Euro Umsatz gemacht – erwarten wir für heuer einen Umsatzrückgang von 18 Prozent. 80 Prozent davon können wir durch ein Maßnahmenpaket und Sanierungskonzepte auffangen. Die Rekordumsätze des Jahres 2008 werden wir frühestens in den Jahren 2012 bis 2013 wieder erreichen, die Transportmengen erst wieder 2014 oder 2015.

KONZERNintern: Bleibt RCA da noch eine der besten Güterbahnen Europas?

Macher: Ja. Wenn wir uns die internationalen Mitbewerber ansehen, steht RCA in der Wirtschaftskrise sehr gut da. Die großen europäischen Güterverkehrsbahnen – also unsere direkten Konkurrenten – haben teils mit einem Geschäftseinbruch weit über 25 Prozent zu rechnen. Dass RCA besser dasteht, liegt dar-



Friedrich Macher, Sprecher des Vorstandes, Rail Cargo Austria AG

an, dass wir rechtzeitig auf den Konjunkturreinbruch reagiert und gezielt Maßnahmen gesetzt haben. Und RCA ist strategisch ausgezeichnet positioniert, weshalb wir Ende des Jahres mengenmäßig den Sprung von Platz vier auf Platz zwei im Ranking der europäischen Güterverkehrsbahnen schaffen werden.

KONZERNintern: Waren das hauptsächlich Einsparungsmaßnahmen?

Macher: Zum Teil ja. Wir haben ein 153-Millionen-Euro-Maßnahmenpaket geschnürt und werden dieses auf Punkt und Beistrich auch erfüllen. Wir haben Frequenzen und Fahrleistungen optimiert, ohne an Service und Qualität zu sparen. Das Waggoninvestitionsprogramm wurde zum Teil in die Zeit des Konjunkturaufschwungs nach hinten verschoben. Die Synergieeffekte aus der Kooperation mit der ungarischen MÁV Cargo machen schon heuer einen zweistelligen Millionenbetrag aus, mittelfristig erwarten wir uns jedes Jahr rund 47 Millionen Euro. Der Personalstand von 7.784 MitarbeiterInnen wird Ende des Jahres durch Nichtnachbesetzung von Abgängen und Pensionierungen um knapp 500 niedriger sein.

Dauerhafte jährliche Einsparungen sind für die nächsten Jahre geplant. Dazu beitragen könnte etwa die Übernahme der 70-Prozent-Mehrheit an der ÖBB-Traktion GmbH, die uns mehr Flexibilität brächte. In diesem Sinne ist unser Vorhaben – die Bündelung von Produktionsaufgaben in einer eigenen Produktionsgesellschaft – zu verstehen.

KONZERNintern: Am größten sind die Chancen für eine Güterbahn doch wohl, wenn mehr Verkehr auf die Schiene kommt.

Macher: Selbstverständlich. Österreich ist im Modalsplit (*Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger, Anm. d. Red.*) mit rund 30 Prozent am gesamten Güterverkehrsaufkommen Europaleader. Diesen Anteil müssen wir halten oder sogar noch heben, da verfolgen wir mit der Infrastrukturministerin gemeinsame Ziele. Es ist an der Zeit, das europäische Güterverkehrswesen neu zu ordnen. Die EU kann nicht mit erhobenem Zeigefinger mahnen, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, andererseits aber einen Großteil der Verkehrssubventionen in den Ausbau der Straßeninfrastruktur stecken. In den neuen EU-Mitgliedsländern wie Rumänien oder Bulgarien fließen die EU-Gelder direkt in den Autobahnasphalt, und über die Schienen wächst Gras. Der europäische Durchschnitt



RCA: Spagat zwischen Ökologie und Wirtschaftlichkeit erfolgreich schaffen

beim Modalsplit zugunsten der Schiene liegt bei knapp 15 Prozent. Auf EU-Ebene fehlen derzeit leider die Visionen und die Rahmenbedingungen, um nachhaltig in Richtung Kreislauf- und Ökosystemwirtschaft zu fahren.

KONZERNintern: Warum wollen Sie dann in der Steiermark Fracht von der Schiene auf die Straße verlagern? Das wurde in der Öffentlichkeit ja sehr breit diskutiert.

Macher: Also, natürlich wollen wir grundsätzlich den Schienenanteil ausbauen, das ist gar keine Frage. Bedingung dafür ist ein flächendeckendes nationales Transportnetz. Damit die Schiene im Modalsplit stärker wird, muss dieses Netz atmen können. Transport und Logistik sind ja kein starres System, sondern verändern sich laufend und passen sich an wirtschaftliche Gegebenheiten und Warenströme an. Dass es dabei zu Veränderungen wie eben möglicherweise in St. Michael und Werndorf kommt, ergibt sich daraus: Wir können über die beiden Standorte den Stückguttransport auf der Schiene mit unter 50 Prozent Kostendeckung wirtschaftlich nicht mehr vertreten.

In derselben Woche, als das Thema medial im Mittelpunkt stand, hat RCA langfristig Transporte für zwei Kunden von der Straße auf die Schiene verlagert. Allein diese zwei Kunden bringen täglich doppelt so viel Tonnage und Lkw-Fahrten auf die Schiene, als über St. Michael und Werndorf zusammen rollen. Wir müssen immer das Gesamtsystem und die Verhältnismäßigkeiten im Auge behalten, um den Spagat zwischen Ökologie, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit erfolgreich zu schaffen. Modalsplit zugunsten der Schiene steigern: ja, aber zu wirtschaftlich sinnvollen Konditionen! Wir prüfen derzeit mehrere Maßnahmen zur Optimierung der Lastläufe.

KONZERNintern: Warum leistet sich RCA immer noch einen Stückgutbereich? Andere Bahnen haben diesen Bereich längst aufgegeben.

Macher: Das stimmt, wir sind europaweit überhaupt die einzige Güterbahn, die im Stückgutbereich noch flächendeckende nationale Distribution als 24-Stunden-Lieferservice anbietet. Gerade der Stückgutbereich stellt hohe Anforderungen an den Transporteur, weil es sich oftmals um sperriges Material oder Gefahren-

gut handelt. Wir sehen diesen Bereich aber als unerlässliche Ergänzung im Portfolio, schließlich ist RCA ja Gesamtlogistikanbieter.

Aber es ist schon richtig: Beim Stückgut müssen wir nachjustieren. Die Westachse ist in beide Richtungen prinzipiell sehr gut ausgelastet, Richtung Süden passt die Auslastung auch, der Retourweg ist von Wirtschaftlichkeit aber weit entfernt. Hier müssen wir beispielsweise in der Transportabwicklung flexibler werden, um den Servicelevel aufrechtzuerhalten. Der Fokus des Sanierungspakets liegt auf der Verbesserung der Produktivität im Umschlag sowie auf besseren Marktergebnissen – sowohl durch Neugeschäfte als auch

durch strategisches Wachstum rentabler Geschäfte. Und wie beim Kontraktlogistikbereich müssen wir Anpassungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr vornehmen und über Sanierung sprechen.

KONZERNintern: Wie schaut die RCA-Zukunft aus?

Macher: Wir wollen den anderen großen Staatsbahnen weiterhin Paroli bieten, sie aber auch zur Zusammenarbeit einladen. Beispielsweise durch eine vernetzte Tracking&Tracing-Plattform, die alle Bereiche des Sendungswesens abdeckt – Kalkulation, Disposition, Sendungsverfolgung und

-dokumentation. Wir investieren zweistellige Millionenbeträge in die Eigenproduktion, die Abrundung des Speditionsportfolios und den flächendeckenden Ausbau in Mittel- und Südosteuropa, wo wir bereits die Nummer eins sind. Schon heute fährt RCA mit eigenen Zügen von Mailand über Wien und Budapest bis zu den Schwarzmeerbahnen und an die türkische Grenze in Bulgarien. Derzeit befindet sich der Schienengüterverkehr mitten in einer europaweiten Marktkonsolidierung. Wenige große Logistikkdienstleister werden übrig bleiben, einer davon wird RCA sein.

KONZERNintern: Wir danken für das Gespräch.

Über zwei Millionen Kilometer mehr

fährt Postbus ab Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009.

Zwei Millionen Buskilometer mehr, verteilt auf ganz Österreich, mehr Niederflurbusse, moderne Stockbusse, neue Verbindungen, optimierte Anschlüsse an Bahn oder Bus. Die ÖBB-Postbus GmbH hat sich für die neue Fahrplan-Saison einiges vorgenommen.

Mit 70 Prozent im Regionalbusverkehr und rund 50 Prozent im gesamten Busverkehr in Österreich ist Postbus Marktführer im öffentlichen Verkehr auf der Straße und hält rund 20 Prozent am gesamten Personennahverkehr. Doch es gibt immerhin 200 konkurrierende Linienverkehrsunternehmen, die um die Gunst der Verkehrsbesteller (Bundesländer) werben. „Künftig werden wir noch mehr Verkehrskonzepte selbst erstellen und aktiv an Länder und Gemeinden herantragen“, sagt Postbus-Geschäftsführer Christian Eder. „Wir analysieren aktuelle Verkehre und finden heraus, welche Angebote noch besser auf die Bedürfnisse der Fahrgäste zugeschnitten werden könnten.“

Die Fahrplan-Highlights der ÖBB-Postbus GmbH

Oberösterreich

- Neue „Uni-Verbindung“ Linz–Hagenberg, Montag bis Freitag im Stundentakt



Gemeinden werden mit dem Postbus jetzt noch besser angebunden.

- Einsatz von Doppelstockbussen auf stark frequentierten Strecken im Zentralraum auf den Strecken Bad Leonfelden–Linz, Freistadt–Linz, Aschach–Linz, Steyr–Linz, Steyr–Rohr–Bad Hall, Linz–Gramatstetten–St. Veit, Unterweißenbach–Linz, Königswiesen–Linz

Waldviertel

Neues Verkehrskonzept: Zwei Hauptlinien (Gmünd–Zwettl–Krems und Waidhofen/Thaya–Göpfritz–Horn) fahren im 2-Stunden-Takt und bilden das Rückgrat eines neuen Verkehrskonzepts. 20 andere Linien binden an diese beiden an und sind so abgestimmt, dass schnelles Umsteigen ermöglicht wird.

Steiermark

Gesäuse: Hier wird die Busverkehrsdichte praktisch verdoppelt – die Region wird durch Postbus besser erschlossen, die Ortszentren werden optimal angebunden. Es gibt mehr Verbindungen, etwa jene direkte von Altenmarkt/St. Gallen über den Buchauer Sattel nach Admont/Liezen, und 22 neue Anschlüsse, z. B. von/nach Eisenerz. Alle Busse sind barrierefrei und mit Fahrradträgern ausgestattet.

Kärnten

IC Bus: Derzeit wird die Linie mit zwei Stockbussen betrieben, zukünftig werden vier Stockbusse unterwegs sein. Postbus fährt dann in Zukunft eine Million Kilometer pro Jahr auf der Strecke



Christian Eder,
Geschäftsführer ÖBB-Postbus GmbH

Klagenfurt–Venedig (siehe dazu auch Beitrag „Mit den ÖBB täglich nach Venedig“ auf Seite 8).

Tirol

Das Verkehrskonzept Regiobus Mittelgebirge (KONZERNintern berichtete in Ausgabe 17) ist das größte, das es in Tirol je gegeben hat. Insgesamt sind 15 Gemeinden des östlichen und westlichen Mittelgebirges eingebunden. Von manchen Gemeinden im Umfeld Innsbrucks gibt es Viertelstunden-Takt-Verbindungen zur Landeshauptstadt.

Wals/Salzburg

Neuer Ortsverkehr: Die Gemeinde Wals bestellte bei Postbus 110.000 Buskilometer zusätzlich pro Jahr, damit kann das Busangebot im Ortsverkehr wochentags auf einen 20-Minuten-Takt und samstags auf einen Halbstunden-Takt verdichtet werden. Samstags wird ganztägig im 30-Minuten-Takt gefahren.

Vorarlberg

- Stadtbuss Bregenz mit zusätzlicher neuer Linie im Halbstundentakt
- neue Linie 56 Feldkirch–Rankweil im Halbstundentakt
- neue Linie 69 Götzis–Rankweil im Stundentakt

Wege aus dem Informationsdilemma

Eine von den Vorständen der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Infrastruktur AG beauftragte Projektgruppe arbeitet unter Schirmherrschaft der ÖBB-Holding AG an einer konzernweiten Qualitätsoffensive zur Verbesserung der Fahrgastinformation im Bereich der Wiener S-Bahn.

Wir wissen es alle: Kunden äußern zu Recht ihren Unmut über Verspätungen der Züge entlang der S-Bahn-Stammstrecke, über nicht durchgängige, nicht verständliche oder gar nicht vorhandene Information. Um dem entgegenzuwirken, wurde am 9. September ein konzernweites Projekt ins Leben gerufen, das in erster Linie mit rasch greifenden Aktivitäten, aber auch mit mittel- und langfristigen Maßnahmen die Informationsqualität entlang der S-Bahn-Stammstrecke deutlich verbessern soll.

Unter der Leitung von Andrea Opperer, Leiterin Anlagenmanagement ÖBB-Personenverkehr AG, und Christian Svatek, stv. Leiter Qualitätsmanagement ÖBB-Infrastruktur AG, sind SpezialistInnen am Werk. „Das gemeinsame konzernweite Erarbeiten von Maßnahmen mit Unterstützung der Praktiker und Praktikerinnen ist der einzige Ausweg aus dieser kritischen Ausgangslage“, sagt Andrea Opperer. „Ob Verkehrsleitung, Zugbegleitung, Baubetriebsplanung oder Triebfahrzeugführung – alle verstehen den Ernst der Lage und haben ein gemeinsames Ziel: die Information für Fahrgäste auf der S-Bahn im Großraum Wien massiv zu verbessern. Ge-

rade zum Fahrplanwechsel 2009/10 mit der Sperre des Südbahnhofs in seiner Funktion als Endbahnhof der Südbahn ist die Auskunft, die wir unseren Reisenden geben, immens wichtig. Zeitgerechte Vorabinformation nimmt einen besonderen Stellenwert ein.“

Was jetzt geschieht

Im Krisenprojekt werden Informationen aus bereits laufenden Projekten zusammengeführt und für die Verkehre der S-Bahn-Stammstrecke adaptiert, ausstehende Maßnahmen werden gesetzt. Zusammengearbeitet wird mit dem österreichweiten Projekt „ImmerKUNDENorientiert“, aus dem viele Inputs einfließen, z. B. zu Personaleinsätzen oder technischen Systemverbesserungen sowie zur Optimierung der bereits mehrmals eingesetzten Sonderinformations-Trupps. Ebenfalls enger Kontakt besteht zum Projekt Hauptbahnhof, mit dem Informationskonzepte rund

um die Sperre des Südbahnhofs harmonisiert werden. Eines der wichtigsten Arbeitspakete ist die Verbesserung der Kundeninformation im akuten Störfall. Es muss gewährleistet sein, dass Informationen rasch zum Fahrgast am Bahnsteig oder im Zug kommen. Maßnahmen sind verbesserte Monitoranzeigen, der Einsatz von Sonderinformations-Trupps, optimierte Lautsprecheransagen und der Aufbau eines aktiven Kommunikationsmanagements sowohl zwischen den Gesellschaften als auch zwischen den Akteuren vor Ort. Aus diesem Grund fand am 21. Oktober ein Workshop „Kundeninformation“ statt, bei dem PraktikerInnen aus verschiedenen Bereichen Erfahrungen und Anliegen einbringen konnten.

Wer Ideen zur Verbesserung der Kundeninformation einbringen oder sich an weiteren Projektaktivitäten beteiligen will, kann sich unter anlagenmanagement@pv.oebb.at melden!



Beim Workshop „Kundeninformation“

Internationale ExpertInnen bei Laienhelfertagung

„Das Notfallinterventionsteam (NIT) im Wandel der Zeit – in Zeiten des Wandels“ war das Thema der Laienhelfertagung von 14. bis 16. Oktober in Salzburg.

Über 471-mal waren die LaienhelferInnen der ÖBB heuer bereits im Einsatz. Einmal im Jahr

trifft man einander zum Erfahrungsaustausch bei den LH-Tagen, die heuer erstmals als Tagung mit nationalen und internationalen, aber auch ÖBB-internen ExpertInnen konzipiert waren. Qualitätssicherung, Evaluierung und Einbindung neuester wissenschaftlicher und auch

praktischer Methoden sind wichtige Themen für das NIT. So sprach Univ.-Prof. Dr. Gernot Brauchle, Notfallpsychologe und Professor an der UMIT in Hall, über neue wissenschaftliche Erkenntnisse und deren Auswirkungen auf die praktische Arbeit von LaienhelferInnen, Dr. Andreas Winkelbauer, Leiter der Unfallversicherung der VAEB, hielt einen Vortrag über die gesetzliche Unfallversicherung, und lic. phil. Christiane Dubuis, Leiterin der „Nachbetreuung“ der SBB, ermöglichte einen Blick über die Grenzen.

Fachlicher Input zur Tagung kam auch von ExpertInnen des ÖBB-Konzerns. Christoph Hofmann, Fachliche Bildung, ÖBB-Traktion GmbH, Norbert Krausner, Personalentwicklung, ÖBB-Infrastruktur AG, und die NIT-Verantwortlichen der ÖBB-Personenverkehr AG nahmen sich Zeit für die Diskussion mit den LaienhelferInnen.



LaienhelferInnen bei der Tagung in Salzburg

Winterzeit: Wer dreht an den ÖBB-Uhren?

In der Nacht vom 24. auf den 25. Oktober standen bei den ÖBB alle Uhren eine Stunde lang still.

Haben Sie gewusst, dass die ÖBB über ganz Österreich verteilt 650 Hauptuhrenzentralen haben, die 3.500 Uhren steuern? Angesichts dieser beeindruckenden Zahlen stellt sich die Frage, wie denn alle diese Uhren jetzt vor kurzem präzise und gleichzeitig auf Winterzeit umgestellt wurden.

In der Nacht vom Samstag, dem 24. Oktober, auf Sonntag, den 25. Oktober, blieben für die Zeitumstellung bei den ÖBB um Punkt 3.00 Uhr alle Uhren stehen. Sie erhielten genau eine Stunde lang keine weiteren Impulse und wurden somit um eine Stunde angehalten. Erst danach erfolgte wieder die sekundengenaue Uhrensteuerung. „Dieser Prozess läuft automatisch, die Uhr weiß, dass die Zeitumstellung

kommt,“ so Josef Kautschitz, ÖBB-Infrastruktur AG. „Unsere Systeme sind doppelt abgesichert: durch das Synchronisationssignal und zusätzlich durch die Programmierung in der Uhr selbst, die durch unsere Mitarbeiter, die hier erstklassige Arbeit leisten, durchgeführt wird.“

Jene neun Züge, die in dieser Nacht unterwegs waren, mussten in einem geeigneten Bahnhof entlang der Reisestrecke anhalten, um dann wieder zur richtigen, im Fahrplan vorgesehenen Zeit am Ziel anzukommen.



Eine der 3.500 ÖBB-Uhren

Synchronisation mit Funkuhr, Satellit und NTP

Damit alle 650 Hauptuhrenzentralen mit der genauen Uhrzeit laufen, ist Synchronisation erforderlich. Die ÖBB-Hauptuhrenzentralen werden mit dem DCF-Signal des Langwellen-Senders der Funkuhr in Mainflingen (D) synchronisiert. In Gebieten mit schlechtem Empfang des Langwellensignals wird die Synchronisation über Satellit und GPS-Signal durchgeführt. Sowohl das

Signal der Funkuhr Mainflingen als auch das GPS-Signal enthalten die Informationen zur Zeitumstellung.

Eine weitere Möglichkeit ist die Zeitsynchronisation über ein NTP-Protokoll (Network Time Protocol). Dazu betreiben die ÖBB in ihren Datennetzen zwei NTP-Server. Über das NTP-Protokoll synchronisieren sich PCs, Anlagenrechner und Server.

BERUFSBILDER IM ÖBB-KONZERN

ÖBB-LEHRWERKSTÄTTE WIEN INNSTRASSE: KOMPETENZZENTRUM MECHATRONIK

Gesellschaft: ÖBB-Dienstleistungs GmbH
Arbeitsort: Innstraße 18, 1020 Wien

Die Lehrwerkstätte Wien Innstraße blickt auf 70 Jahre Tradition in der Lehrlingsausbildung zurück. War früher der Lehrberuf Mechanik Standard, erkannte man bald, dass die Umstellung auf neue Lehrberufe eine Investition für die Zukunft ist. Elektronik und Maschinenfertigungstechnik etablierten sich als Nachfolgeberufe. Ein völlig neuer Weg der Lehrlingsausbildung war der Umstieg auf den Lehrberuf Mechatronik. Die Ausbildung in diesem sehr jungen Beruf dauert 3 1/2 Jahre und kombiniert die Berufe Mechanik, Elektronik und EDV-Technik. Die Ausbildung ist sehr umfassend und streift nahezu jedes technische Arbeitsgebiet.

Aus dem Arbeitsalltag:

105 Lehrlinge müssen vom Team der Ausbilder unterrichtet und trainiert werden. Viele Lehrlinge kommen aus den Bundesländern, die meisten sind aus dem Umfeld von Wien. Aber auch Tiroler und Kärntner Lehrlinge kommen ins Kompetenzzentrum Mechatronik zur Ausbildung. Sieben Ausbilder sorgen für reibungslosen Ablauf. Mit großem Aufwand wurden 2009 alle technischen Geräte und Einrichtungen erneuert, größere Räume angemietet, und

die Lehrwerkstätte wurde fast auf das Doppelte vergrößert. Seit wenigen Wochen gibt es nun Laborräume, von denen die meisten Lehrbetriebe nur träumen.

Aus den Reihen der Lehrlinge können die ÖBB Nachwuchskräfte aufbauen, die in nahezu jedem Geschäftsbereich einsetzbar sind. Die „Klassiker“ sind SignalmeisterIn, TriebfahrzeugführerIn und EisenbahnelektrotechnikerIn. Im externen Praxiseinsatz

können die Lehrlinge in ganz Österreich ihr erlerntes Wissen und ihr handwerkliches Geschick trainieren und perfektionieren. Eine statistische Erhebung der 90er Jahre ergab, dass fast 87 Prozent der Topjobs im Bereich ÖBB Sicherheitstechnik von ehemaligen Lehrlingen der Lehrwerkstätte Wien Innstraße besetzt sind. Aber auch die Ausbilder kommen aus der eigenen Lehrwerkstätte.

Das Tagesgeschehen in der Lehrwerkstätte ist sehr familiär organisiert. Jeder kennt jeden, und die Teams der Lehrlinge und Ausbilder arbeiten übergreifend zusammen. Viele der



V.l.n.r.: Christian Dedlmahr, Peter Gold, Simon Aschmüller, Stefan Cohrs und Gerhard Kober

ehemaligen Lehrlinge kommen immer noch auf Besuch und erfreuen sich an den Erinnerungen aus ihrer Lehrzeit.

Das Team:

Im Team der Ausbilder sind Peter Gold, Ernst Zizka, Christian Dedlmahr, Stefan Cohrs, Simon Aschmüller. Alle sind ehemalige Lehrlinge der ÖBB. Mustafa Aksoy und Gerhard Kober sind neue Ausbilder und seit 2009 im Einsatz. Die zwei Letztgenannten wurden 2009 dem Ausbildungsteam der Lehrwerkstätte aufgrund der von 20 auf 45 angestiegenen Anzahl der Neuaufnahmen zugeteilt.

Nach wie vor: mit den ÖBB täglich nach Venedig!

ÖBB-Intercitybusse fahren viermal pro Tag in die Lagunenstadt und zurück.

„Warum gibt es keine ÖBB-Züge mehr von Wien nach Venedig?“, fragen viele, seit der neue Fahrplan bekannt ist. Der Grund liegt bei der Trenitalia: Die italienische Bahn zieht sich aus dem internationalen Bahnverkehr zurück und blockiert derzeit jegliche neue Koopera-

tion. Deshalb gibt es die einzige Tagesverbindung zwischen Wien und Venedig (EC 30/31) nur noch bis bzw. ab Villach Hbf.

Trotzdem vier tägliche Verbindungen

Die ÖBB-Personenverkehr AG reagierte auf diese Situation sehr rasch und setzt ab Fahrplanwechsel auf der Strecke Klagenfurt–Villach–Udine–Venedig zusätzliche ÖBB-Intercitybusse



Komfort wie im Zug: ÖBB-Intercitybus nach Venedig

SPARSCHIENE IM ÖBB-INTERCITYBUS

■ Klagenfurt/Villach–Udine	ab € 9,-
■ Klagenfurt/Villach–Venedig	ab € 19,-
■ Wien/Salzburg–Venedig Kombiticket Bahn+Bus	ab € 29,-

ein. Dieses Angebot ist eine hochwertige Ergänzung zur Bahnreise aus Wien und Salzburg – das Umsteigen zwischen Bahn und ÖBB-Intercitybus erfolgt in Villach Hbf. Bahn und ÖBB-Intercitybus bieten somit in Kombination bis zu vier tägliche Verbindungen ab Wien und Salzburg zum Canal Grande.

Reisen mit dem Service der Bahn

Großzügiger Sitzkomfort in der 1. und 2. Klasse, WC und Klimaanlage garantieren sicheres und komfortables Reisen mit dem ÖBB-Intercitybus. Die 1. Klasse bietet zusätzlich elegante Ledersitze, Arbeitsflächen und Steckdosen sowie ein Gratis-Zeitungs- und Getränkeangebot. Die Sitzplatzreservierung ist in jedem Ticket automatisch inkludiert. ÖBB-Intercitybus-Tickets können bei allen ÖBB-Personenkassen, in den Reisebüros am Bahnhof, in allen Reisebüros mit Fahrkartenverkauf, im ÖBB-CallCenter 05-1717 und als Online-Ticket auf www.oebb.at gekauft werden.

Nachtzüge bleiben!

Übrigens: Der ÖBB-Nachtzug EN 236/237 von Wien West über Linz und Salzburg nach Venedig fährt auch weiterhin täglich. Ebenfalls unverändert und täglich verkehren die Nachtzüge von Wien nach Florenz, Rom und Mailand.

Großer TV-Auftritt für die neue Unterinntalbahn

Baustellen für große Infrastrukturprojekte sind eine eigene Welt. Hunderte Fachkräfte arbeiten auch, vom unmittelbaren Umfeld oftmals unbemerkt, im Untergrund. Eine ORF-Sendung holte diese Kollegen vor die Kamera.

Georg Laich, Chef vom Dienst beim ORF Radio Tirol, tauchte gemeinsam mit Martin Pellizzari, Öffentlichkeitsarbeiter des Geschäftsbereichs Unterinntal der ÖBB-Infrastruktur AG, in die Welt der Großbaustellen ein. Fast eineinhalb Jahre lang dokumentierten die beiden nicht nur den Baufortschritt im Unterinntal, vielmehr begleiteten sie Arbeiter und Ingenieure und hielten deren Alltag fest. Mehr als 50 Kassetten-Video-Material sind im Laufe der Zeit entstanden.

Im September 2009 wurden die Aufnahmen als einfühlsame Reportage Sonntagabend auf ORF 2 ausgestrahlt. Wie geht es den Bautauern im Finsternen des Grundwassers? Was weiß der Kantinenchef über seine „Buam“ zu erzählen? Wo sind die Vortriebsarbeiter zu Hau-



ORF-Sendung lieferte eindrucksvolle Bilder aus der Unterwelt im Unterinntal.

se? Diese und andere Geschichten wurden mit eindrucksvollen Baustellenbildern unterlegt.

Tolle SeherInnenquote!

Freuen durften sich die Filmemacher schließlich

nach der Bekanntgabe der SeherInnenanalysen. Mehr als 350.000 Menschen hat die Geschichte über die ÖBB-Baustellen im Unterinntal fasziniert. Damit hatte die Sendung mehr als doppelt so viele SeherInnen wie normalerweise zu dieser Tageszeit.

200.000 Tonnen fahren umweltfreundlich über den Arlberg

Moderne Bahnverladestelle + passendes Wagenequipment + gutes Logistikkonzept = 14.000 Lkw-Fahrten pro Jahr weniger

Anfang Oktober stellte das Kieswerk Starkenbach GmbH in Schönwies/Tirol seine neue Bahnverladeanlage fertig, seit Mitte Oktober transportieren bis zu zweimal pro Werktag Schotterzüge der Rail Cargo Austria AG Abbruchmaterial von hier zur Anschlussbahn der Firma Rhomberg Bau in Dornbirn, wo das Material weiterverwertet wird. Mehr als 200.000 Tonnen werden so pro Jahr auf der Schiene unterwegs sein, was Umwelt und AnrainerInnen 14.000 Lkw-Fahrten oder mehr als 1.600 Tonnen CO₂ erspart.

Förderband, Roboter, Spezialwaggons

Für diesen auf die nächsten 20 Jahre fixierten Großauftrag wurde die Anschlussbahnanlage großzügig ausgebaut und modernisiert. Auf dem Anschlussgleis können die Züge ungeteilt bereitgestellt und verladen werden. Und mit einer Länge von 600 Meter – was einer Verdoppelung gegenüber der bisherigen Anlage entspricht – ist das neue Gleis auch für längere und schwerere Züge geeignet. Über das neue, doppelstöckig ausgeführte Förderband wird das Material über eine Entfernung von 500 Meter vom Kieswerk unter der Autobahn A12 und über den Inn zur Anschlussbahn befördert. Ein funkferngesteuerter Roboter sorgt dort für die Beladung der hochmodernen oben offenen RCA-Spezialwaggons. Nach nur 110 Minuten ist der Ladevorgang für den gesamten Zug abgeschlossen. Bei einem Gesamtgewicht



Start der tonnenschweren Kooperation: v.l.n.r. Ferdinand Schmidt, Vorstand Rail Cargo Austria AG, Thomas Waltle, Geschäftsführer Kieswerk Starkenbach GmbH, mit Gattin

von rund 1.500 Tonnen wird jeder Zug mit der höchstmöglichen Last gezogen – über den Arlberg grundsätzlich mit drei Taurus-Loks.

Langfristiger Großauftrag

Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sind Aufträge dieser Dimension enorm wichtig. Basis ist ein effizientes Konzept, wo einheitliches Gut in ganzen Zügen von einer Firmenschlussbahn zu jener des Partnerbetriebs transportiert wird. In der Region Tirol/Vorarlberg beförderte Rail Cargo Austria im letzten Jahr sechs Millionen Tonnen Güter (ohne Tran-

sit) auf der Schiene – jede fünfte Tonne entfiel dabei auf das Segment Baustoffe, und genau hier will RCA weiter zulegen. „Immer mehr Unternehmen zeigen Verantwortungsbewusstsein und setzen auf klimafreundliche Transporte. Wir unterstützen diese Unternehmen mit maßgeschneiderten Gesamtlogistiklösungen“, sagt Ferdinand Schmidt, RCA-Vorstandsdirektor. Kunde Thomas Waltle, Geschäftsführer Kieswerk Starkenbach, bestätigt das: „Durch den langfristigen Großauftrag an Rail Cargo Austria können wir einen aktiven Beitrag zur umweltfreundlicheren Transportabwicklung leisten.“

Gemeinsamkeiten für gute Zusammenarbeit nutzen

Vor kurzem fand die 1. Netzveranstaltung im Rahmen des ÖBB-Mentoringprogramms statt.

Das gesellschaftsübergreifende ÖBB-Mentoringprogramm startete im Mai mit einer Kick-off-Veranstaltung für Mentees und MentorInnen.

Mentees sind ausschließlich Frauen in einer Spezialistinnenfunktion, MentorInnen sind erfahrene Führungskräfte und ProjektleiterInnen. Ziel ist die berufliche und persönliche Entwicklung der Mentees durch die Unterstützung seitens der MentorInnen während eines Jahres. Im Rahmen der Kick-off-Veranstaltung hatten die TeilnehmerInnen die Möglichkeit, einander kennenzulernen und sich über die persönlichen Ziele und Wünsche für das Mentoring auszutauschen.

ÖBB-Netzwerk ausbauen

Vier Monate nach dem Start des ÖBB-Mentoringprogramms fand das 1. Netzwerktreffen mit kulturellem Schwerpunkt statt. Nach einer Führung im Leopold Museum konnten sich die anwesenden TeilnehmerInnen gemütlich im Café Restaurant.HALLE unterhalten und das ÖBB-Netzwerk weiter ausbauen. „Es ist gut, dass das Treffen einmal nicht in einem Seminarraum oder Hotel stattgefunden hat, sondern einen ganz eigenen bahnfremden Inhalt hatte. Dadurch konnten die TeilnehmerInnen Gemeinsamkeiten entdecken, die letztlich wieder der guten Zusammenarbeit zwischen Mentee und MentorInnen nutzen“, reflektiert Eva Kohlmayer, Mentee aus der ÖBB-Technische Services GmbH, über das erste Netzwerktreffen.

Verschiedene Blickwinkel

Sowohl die Mentees als auch die MentorInnen können vom Mentoringprogramm profitieren. Erwin Pichorner, Mentor aus der ÖBB-Dienstleistungs GmbH, betont vor allem die Möglichkeit, durch die offenen Gespräche mit seiner Mentee auch über das eigene Verhalten zu reflektieren. Eva Kohlmayer leitet aus der Teilnahme am Mentoringprogramm sowohl berufliche als auch persönliche Entwicklungschancen ab, da ihr die Auseinandersetzungen mit ihrem Mentor die Möglichkeit geben, Themen aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten, und sie durch das Mentoring gefördert und gefordert wird.

Das zweite Netzwerktreffen ist im Frühjahr 2010 geplant.

Postbus innovativ unterwegs

Wie kann man den Fahrkomfort weiter verbessern, wie lässt sich die Umwelt noch mehr schonen?

Dass die ÖBB-Postbus GmbH stets unter den Ersten ist, wenn es darum geht, innovative Technologien zu testen, beweisen zahlreiche Aktivitäten – man denke nur an Bedarfshaltestellen, die dynamische Fahrgastinformation oder den Rufbus. Derzeit aktuell: Bustests in Tirol, in der Steiermark und in Vorarlberg.

Busriese mit neuen Dimensionen

Entlang der Tiroler Inntalfurche auf den Postbuslinien zwischen Telfs und Schwaz und auf der Postbuslinie Graz–Hartberg–Pinggau war ein Gelenkbus zu Testzwecken unterwegs, der besonders für Linien in Ballungsräumen mit erhöhtem Fahrgastaufkommen interessant werden kann. Bis ca. 190 Personen finden im Bus Platz. Das Fahrzeug der Serie CapaCity aus dem Hause Mercedes Benz besticht – trotz seiner Länge von 19,54 m – durch sein ausgezeichnetes Handling. Fahrgästen bietet der Bus mit vier Doppeltüren und einer Podesthöhe von nur 250 mm die Möglichkeit, rasch und

bequem ein- und auszusteigen. Angetrieben wird der Busriese durch einen wassergekühlten 6-Zylinder-Reihenmotor; das stufenlos schaltbare 4-Gang-Automatikgetriebe sorgt für angenehmen Fahrkomfort und niedrigen Kraftstoffverbrauch.

Bevor der Test mit dem das zulässige Maß von 18,75 m überschreitenden Bus allerdings losging, bedurfte es einer Sondergenehmigung, und die Haltestellen mussten auf ihre Tauglichkeit überprüft werden. Ergebnis: Die Haltestellenbuchten konnten trotz der enormen Länge gut bedient werden, und die Lenker brachten auch mit dem „Überlängler“ die Fahrgäste gewohnt sicher ans Ziel.

Pro Umwelt – Vorarlberg testet Hybridbus

Einen Hybridbus, den Urbino 18 Hybrid der polnischen Firma Solaris, stellte die Münchner Verkehrsgesellschaft Postbus Vorarlberg zur Verfügung. Es handelt sich dabei um den ersten serienmäßigen Hybridbus, der von einem Diesel- und zwei Elektromotoren betrieben wird. Die niedrigen Emissions- und Lärmwerte verbessern die Lebensqualität der Menschen, die niedrigen Betriebskosten ermöglichen wirtschaftlichen Einsatz. Der Test soll zum einen zeigen, ob sich Vorarlberg als Einsatzgebiet für einen Hybridbus eignet, und zum anderen, ob sich der höhere Anschaffungspreis rechnet.



Der CapaCity überzeugte im Test Fahrgäste und Lenker.

Jede Station hat ihren Preis

Die ÖBB-Infrastruktur AG definiert in ihrem Produktkatalog ein modulares Preismodell für die Nutzung einer Verkehrsstation. EVU, welche die Station nutzen, bezahlen so einen leistungsorientierten Kostenbeitrag.

„Unser Stationspreissystem entspricht einem leistungs- und nutzungsorientierten Netzzugang und kann sich auch im europäischen Vergleich sehen lassen“, erklärt Katja Skodacsek, INFRA.netzzugang, Marketing und Vertrieb. Sie konzipierte und entwickelte das neue Modell. Jetzt ist für jede Station ein Preis definiert, dessen Höhe davon abhängt, wie viele Fahrgäste die Station nutzen, welche Bedeutung sie hat und wie sie ausgestattet ist.

Die Ausstattung zählt und wird bezahlt

Im Produktkatalog „Stationen“ sind alle Stationsleistungen vom Zugang über die Benutzung von Bahnsteigen und die Reisendeninformation bis zu zusätzlichen Serviceleistungen umfassend dargestellt.

Die Grundkategorisierung aller Stationen erfolgt auf Basis der Fahrgastfrequenz (Kategorie 6/weniger als 500 Fahrgäste bis Kategorie 1/mehr als 27.500 Fahrgäste). Dies spiegelt

die Bedeutung einer Station etwa als Taktknoten wider und ist Indikator für die bauliche Ausgestaltung und die laufende Abnutzung. Je höher die Stationskategorie, desto mehr Leistungs- und Ausstattungsmerkmale sind im Preis als Basisleistung enthalten. Das sind u. a. Wetterschutz, dynamische Fahrgastinformation und der Zugang zum Bahnsteig über die Rolltreppe. „Dazu wird ein Zuschlag von

25 Prozent für Stationshalte von Fernverkehrszügen verrechnet, um die zusätzlich erforderliche Ausstattung, beispielsweise Vitrienen für Wagenstandsanzeiger sowie längere Bahnsteige mit Sektoreneinteilung, zumindest teilweise zu kompensieren. Von einer Kostendeckung, wie sie etwa von DB Station & Service erzielt wird, sind wir dennoch weit entfernt“, so Katja Skodacsek.



Egal, ob einfache Haltestelle oder Taktknoten mit komplexer Infrastruktur: Jede Station hat ihren Preis.

JETZT BEWERBEN!

JOBBörse

Liebe Kollegen!
Liebe Kolleginnen!

Denken Sie schon länger darüber nach, sich zu verändern?

Haben Sie Lust auf eine neue Aufgabe oder auf berufliche Weiterentwicklung innerhalb des ÖBB-Konzerns?

Dann sind Sie hier genau richtig: bei den interessanten Jobangeboten aller ÖBB-Gesellschaften in KONZERNintern.

Ihre Bewerbung wird selbstverständlich vertraulich behandelt.



Interne Ausschreibung Nr. 7772

Die ÖBB-Traktion GmbH, Geschäftsfeld Wagendienst, sucht MitarbeiterInnen für die Ausbildung zum/zur WagenmeisterIn.

Sie wollen in einem technisch orientierten und abwechslungsreichen Job Verantwortung übernehmen, handeln gern selbständig und können kurzfristige Entscheidungen treffen? Dann bewerben sie sich als WagenmeisterIn bei der ÖBB-Traktion GmbH.

Nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung sind Sie in diesem Job als WagenmeisterIn für den betriebssicheren Zustand von Wagen und Zügen verantwortlich. Dabei entscheiden Sie unter anderem über die Fahrten von Zügen durch ganz Europa. Natürlich dokumentieren Sie die erbrachten Leistungen in eigenen IT-Programmen.

Weiters bieten wir Ihnen laufend Aus- und Weiterbildungen sowie daraus resultierende mehrstufige Aufstiegsmöglichkeiten im Unternehmen.

Als Grundlage für die Ausbildung zum/zur WagenmeisterIn (Dauer 30 Wochen) benötigen Sie eine abgeschlossene maschinen- oder elektrotechnische Ausbildung bzw. einen artverwandten Beruf. Nach Feststellung Ihrer medizinischen und psychischen Eignung und einem

positiven Vorstellungsgespräch absolvieren Sie die theoretische und die praktische Ausbildung.

Während der Ausbildung werden alle technischen und betrieblichen Vorschriften in Bezug auf Schienenfahrzeuge und Beladung im nationalen und internationalen Güterzugverkehr vermittelt und praxisnah trainiert.

In der Tätigkeit als WagenmeisterIn werden Sie im Schichtdienst eingesetzt.

Ihr Ansprechpartner für inhaltliche Fragen:

Patrick Dassler/Mobil: 0664/9603460/E-Mail: patrick.dassler@oebb.at

Ihre Bewerbung übermitteln Sie bitte an:

ÖBB-DLG/HRO-Recruiting

Doris Starek, Clemens-Holzmeister-Straße 6, 1100 Wien

E-Mail: doris.starek@oebb.at

Fax: 838-34920/Tel.: 880-34920



Weitere interne Jobangebote finden Sie im Konzernportal unter <http://portal.oebb.at/Konzern/Jobs/index.jsp>

GESUND IN DEN HERBST

PISTENSPASS, ABER OHNE VERLETZUNGEN!

Alle Wintersportfans freuen sich bereits ab Oktober auf die kommende Wintersaison und können es kaum erwarten, endlich auf die Piste zu kommen. Die Vorfreude der Wintersportfans auf herrliche weiße Pisten, Pulverschnee und blauen Himmel mit Sonnenschein ist groß. Nicht nur für Wintersportfans gilt: Bewegung an der frischen Luft ist grundsätzlich sehr gesund! Ganz gleich, ob Langlauf, Abfahrt oder Snowboarden, für alle diese Wintersportarten ist Vorbereitung extrem wichtig. Wer ungeübt auf die Piste geht, wird wahrscheinlich schneller auf die Nase fallen und läuft leichter Gefahr, sich zu verletzen. Wintersportfans die sich gut vorbereiten, können das Verletzungsrisiko erheblich senken.

Starten Sie sofort mit den Vorbereitungen auf die bevorstehende Schisaison, dann sind Sie auf der sicheren Seite! Schisportlerinnen und Schisportler brauchen kräftige Muskeln und langen Atem, andernfalls kann der Pistenpaß schnell ein schmerzhaftes Ende nehmen. Auch die ungewohnten Wetterbedingungen wie Kälte, Wind oder Nebel stellen eine hohe Belastung für das gesamte Herz-Kreislauf-System dar. Wer sich aber früh genug vorbereitet, der wird verletzungsfrei über glitzernde Hänge wedeln und dieses wunderbare Naturerlebnis genießen.

Gefahren

Vor allem bei Übermüdung ist das Unfallrisiko besonders hoch. Ungefähr die Hälfte aller Verletzungen beim Schisport betreffen die Beine, die Hälfte davon die Knie. Jede zehnte Verletzung, die im Spital behandelt werden muss, betrifft den Schädel- und Nackenbereich. Um solche Verletzungen zu vermeiden, sollen sich nicht nur Kinder, sondern auch Erwachsene unbedingt mit einem Helm schützen. Helme retten nachweislich Leben! Auch eine gut gewartete Schiausrüstung ist ein absolutes Muss.

Die ideale Vorbereitung

Die beste Vorbereitung ist kontinuierliches Training während des gesamten Jahres, denn über eine gewisse Grundlagenausdauer sollten

auch Hobby-SchiläuferInnen verfügen. Um aber absolut fit zu sein, sollten Sie zwei bis drei Monate vor dem Schiurlaub Ihr Training intensivieren und durch spezielle Kräftigungsübungen ergänzen. Tipp: In einer Gruppe machen die Trainingseinheiten mehr Spaß!

Konditionstraining

Um das Herz-Kreislauf-System zu stärken, sind für jene, die sich gern an der frischen Luft bewegen, Nordic Walking, Radfahren und Jogging zu empfehlen. Aber auch der Heimtrainer, das Laufband oder der Crosstrainer im Fitness-Studio eignet sich für das Ausdauertraining.

Kraftausdauer

Die meiste Kraft, die beim Schilaufen benötigt wird, kommt aus den Beinen. Deshalb muss vor allem die Oberschenkelmuskulatur sehr gut trainiert sein, um der Beanspruchung gewachsen zu sein. Aber auch das Zusammenspiel anderer Muskelgruppen, z. B. der Bauch- und der Rückenmuskulatur, ist entscheidend, denn diese stabilisieren den Rumpf.

Schigymnastik

Kniebeugen und Abfahrtschöcke bereiten perfekt auf die bevorstehende Schisaison vor, denn sie stärken die Gesäß- und Oberschenkelmuskulatur. Durch Trampolin- oder Seilspringen wird das so verletzungsanfällige Knie stabilisiert. Auch Balanceübungen auf dem Wackelbrett sind sehr zu empfehlen, denn diese verbessern die Koordination. Mit Hilfe

von Sit-ups und Unterarmstütz trainieren Sie exakt die Bauch- und die Rückenmuskulatur.

Trainingseinheiten

Zwei bis drei Monate vor dem Start der Schisaison sollten Sie die Trainingseinheiten intensivieren. Dabei sind zwei bis drei Trainingseinheiten pro Woche optimal. Kraft und Ausdauer können gut zu einer eineinhalbstündigen Einheit kombiniert werden. Vor Beginn ist eine kurze Aufwärmphase zu empfehlen, diese sollte auch auf der Piste nicht vergessen werden!

AlpenschifahrerInnen aufgepasst!

Wegen der ständigen Auf- und Abwärtsbewegung und Gewichtsverlagerung brauchen Alpenschiliebhaber eine besonders starke Muskulatur! Zu empfehlen ist daher zusätzliches Krafttraining an Geräten. Selbiges gilt für SnowboarderInnen. Für diese ist eine gut gestärkte Rumpfmuskulatur unabdingbar.

Mach mal Pause!

Wer gegen Überbelastung und Verletzungen bestmöglich vorbeugen möchte, sollte mehrmals eine Pause einlegen, denn wer an einem Tag acht Stunden über verschneite Hänge wedelt, macht möglicherweise mehr Sport als sonst in einem ganzen Monat. Vor allem Schiurlauberinnen und Urlauber sollten bei ihren täglichen Pistenaktivitäten daher nicht übertreiben.

Quelle: www.fitness-tips.com



Pulverschnee, Sonne, herrliche Schipisten: Wer sich rechtzeitig auf die Wintersaison vorbereitet, hat mehr davon!

REISEHITS für ÖBB-MitarbeiterInnen

REISEBÜRO
am
bahnhofKreuzfahrt
Costa Serena

11 Tage ab/bis Savona

ab € 699,-/Person

Einzelkabinenzuschlag: 50 Prozent auf den Kreuzfahrtpreis
 Kinder € 150,- (bis einschließlich 18 Jahre bei Belegung von Oberbetten)

Inkludierte Leistungen:

Schiffsreise in der gebuchten Kabinenkategorie, Vollpension (bis zu 6 Mahlzeiten täglich), freie Teilnahme an den Bordveranstaltungen, Betreuung durch deutschsprachige Bordreiseleitung, Ein- und Ausschiffungsgebühren in den Häfen.

Bei Variante mit Flugreise: An-/Abreise per Flugzeug inkl. Transfers zum/vom Hafen inkludiert.

Bus bzw. Flug gratis!

- Bus ab/bis Wien, Wr. Neustadt, Graz, Klagenfurt, Villach, Linz, Salzburg (Mindestteilnehmer 4 Personen), Inntal, Innsbruck
- Flug ab/bis Wien oder München; je nach Verfügbarkeit kann der Flug nach Genua, Mailand, Turin oder Nizza mit Transfers zum/vom Hafen erfolgen.

Gültig für Vollzahler, nicht für 3./4. Person in Oberbetten sowie Kinder.

Termine:

8. Dezember 2009, 7. und 29. Jänner 2010

**Weitere Costa-Schnäppchen:**

z. B. 14-tägige Karibik-Kreuzfahrt (Kombi östl. + westl. Karibik) ab/bis Fort Lauderdale (Abfahrten Jänner bis März 2010)

ab € 1.549,- p. P., Flug ab/bis Wien inkludiert!

Weitere Angebote sowie **Information und Buchung** in allen Reisebüros am Bahnhof. 21 x in Österreich: Amstetten, Bischofshofen, Bregenz, Feldkirch, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Leoben, Linz, St. Pölten, Salzburg, Steyr, Villach, Wels, Wiener Neustadt, Wien FJB, Wien Mitte, Wien Praterstern, Wien Süd, Wien West, Wörgl. reisebuero.oebb.at
Druck- und Satzfehler vorbehalten.

AUS DEN REGIONEN

KÄRNTEN**Pionierbataillon 1 Villach und ÖBB seit 25 Jahren Partner**

Vor 40 Jahren wurde die erste Partnerschaft zwischen einem zivilen Unternehmen und einem Truppenkörper des österreichischen Bundesheeres (ÖBH) begründet – zwischen dem Villacher Pionierbataillon 1 und den ÖBB Villach gibt es eine solche mittlerweile seit 25 Jahren. Unter anderem fuhr 2005 drei Monate lang ein CityShuttle mit Bundesheer-Taurus als Themenzug durch Kärnten und Osttirol und informierte SchülerInnen und PendlerInnen über die Leistungen der Pioniere.

Aus Anlass des 25-jährigen Bestehens wurden die Partner vom Bundesministerium für Landesverteidigung im Rahmen der AIRPOWER 09 zu einem gesamtösterreichischen Treffen nach Zeltweg eingeladen. Generalmajor Edmund Entacher übergab Manfred Oberrauner, Leiter ÖBB-Personenverkehr Kärnten, und Willibald Schicho, Leiter Marktbereich Holz/Agrar, Rail Cargo Austria AG, stellvertretend für die ÖBB Villach eine Jubiläumsurkunde.



V.l.n.r. Generalmajor Edmund Entacher, Bataillonskommandant Oberst Josef Linder, Willibald Schicho, Leiter Marktbereich Holz/Agrar, Rail Cargo Austria AG, Manfred Oberrauner, Leiter ÖBB-Personenverkehr AG Kärnten, und Oberstleutnant Andreas Scherer

SALZBURG**„Lesen (er)fahren“ im ÖBB-Bücherzug**

Seit 18. Oktober und noch bis 15. November ist der ÖBB-Bücherzug auf Salzburgs Schienen unterwegs. Im Regionalexpress zwischen Salzburg und Saalfelden liegen von den Salzburger Bibliotheken bereitgestellte Bücher auf. Fahrgäste können die Bücher im Zug lesen oder auch gratis mit nach Hause nehmen.

Die Aktion „Lesen (er)fahren – Zug um Zug“ wird gemeinsam von öffentlichen Salzburger Bibliotheken, dem Literaturhaus Salzburg und den ÖBB organisiert. Bei der Auftaktveranstaltung für die Buchwochen „Österreich liest“ lasen im ÖBB-Bücherzug Landeshauptfrau Gabi Burgstaller, die in Salzburg lebende Schriftstellerin Christine Haidegger und der Jungliterat Jakob Lundwall einem interessierten Reisepublikum ausgewählte Text vor.



Landeshauptfrau Gabi Burgstaller las im ÖBB-Bücherzug.

Antworten auf (fast) alle Fragen

Von welchem Bahnsteig fährt der Zug nach Graz ab? Was tut sich in der Stadt? Wie benutze ich das Gepäckschließfach? Wie komme ich am schnellsten zu den Sehenswürdigkeiten? Fragen, die unsere Kunden täglich stellen und unsere MitarbeiterInnen am InfoPoint professionell und kompetent beantworten.

Sie sind die zentrale Servicedrehscheibe am Bahnhof: An den fünf InfoPoints in Österreich erhalten ÖBB-Kunden Informationen zu allen Fragen rund um Bahnhof und Zugverbindungen, Auskünfte über die Stadt, ihre Sehenswürdigkeiten und Übernachtungsmöglichkeiten. Am InfoPoint fühlen sich Bahnkunden willkommen und gut aufgehoben, das offene Design der InfoPoints trägt wesentlich dazu bei. Und: Jeder InfoPoint ist barrierefrei zugänglich, hat höhenverstellbare Schalter, eine induktive Höranlage für Menschen mit Hörbehinderung und eine Gegensprechanlage zum Behinderten-WC.

Täglich 1.500 Kundenanfragen

Das Um und Auf jedes InfoPoints sind aber die

motivierten MitarbeiterInnen hinter dem Schalter, die den Kunden den Aufenthalt am Bahnhof so angenehm wie möglich gestalten. So werden beispielsweise in Eigeninitiative und mit viel Engagement Listen mit Sehenswürdigkeiten verfasst oder spezielle Touristenprogramme für einen Tagesausflug erstellt. „Täglich über 1.500 Kundenanfragen sind keine Seltenheit. Bei den Themen der Anfragen gibt es nahezu keine Grenzen, am häufigsten geben wir aber Auskünfte über das Umfeld“, erzählt David Sejkora, InfoPoint-Mitarbeiter am Wiener Südbahnhof.

Kontinuierliche Weiterbildung

Maßgeschneiderte Kurse und Seminare mit Schwerpunkt „Kundenzufriedenheit“ bereiten die MitarbeiterInnen auf die Vielfältigkeit der Anfragen vor. „Die kontinuierliche zielgerichtete Weiterbildung und die Motivation der MitarbeiterInnen sind die Erfolgsgeheimnisse unserer InfoPoints“, erklärt Wolfgang Urbanek, Leiter Management Verkehrsstation, ÖBB-Infrastruktur AG. „Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geben im Zuge der Liberalisierung diskriminie-



InfoPoint-Mitarbeiter David Sejkora erläutert einer italienischen Touristin den Weg in die Wiener Innenstadt.

Schnäppchen online

Rund 150 Angebote, Rabatte, Vergünstigungen und Highlights nur für MitarbeiterInnen der ÖBB sind in der ÖBB-Schnäppchenbörse zu finden!

Im Konzernportal unter <http://portal.oebb.at/Konzern/Schnaepchenboerse/> tummeln sich Goodies aus den unterschiedlichsten Branchen: fünf Kategorien erleichtern das Suchen nach dem richtigen Offert.

In der Kategorie Neueste Angebote – sowie direkt auf der Startseite des Konzernportals <http://portal.oebb.at> – erblicken Sie sofort die neuesten online gestellten Schnäppchen. Je nach Branche verschieben sich diese dann in folgende Rubriken:

- Gesundheit beinhaltet Fitness-Center, Massage, Messgeräte, Sportartikel- und -bekleidung, Sonnenstudio, Trainingswochen.
- Wohnen & Erleben beinhaltet Ausflüge, Baumärkte, Bücher, Hotel und -gutscheine, Möbel, Musicals, Schwimmbäder, Tauchen, Terme, Versicherungen, Wellness.
- Schönheit & Genuss beinhaltet Brillen, Dermatologie, Friseur, Mode, Parfümerie, Schmuck, Textilreinigung.
- Auto & Zweirad beinhaltet Fahrräder und Zubehör, Mietwagen, Motorräder, Navigationslösungen, Pkw und Ersatzteile, ÖAMTC.

INFOPOINT-AUFGABEN

- Empfang und Weiterleitung der Reisenden
- Auskünfte über Zugdirektverbindungen
- Umfeld- und Touristikauskünfte
- Weitergabe sämtlicher Informationen zur Mobilitätsverknüpfung (Taxi, U-Bahn, Bus etc.)
- Information der Reisenden in Störungsfällen
- Hilfestellung bei außerordentlichen Ereignissen und Notfällen
- Auskünfte und Anfragen zur Bedienung von Gepäckschließfächern/Fahrkartenautomaten
- Ausgabe von Prospekten aller Art (Stadtpläne, Hotelguide, Veranstaltungskalender etc.)
- Personenausrufe im Bahnhof
- Hausverwaltungsaufgaben, z. B. Überwachung der Brandmeldeanlagen
- Anlaufstelle für Anregungen und Beschwerden der Kunden
- Organisation von Begleitung für Personen mit Mobilitätseinschränkung
- Annahme von Fundgegenständen aus dem Bereich der ÖBB (nur von Kunden)

rungsfrei Auskünfte über alle EVU – und das auch in Fremdsprachen.“

Markus Ettlinger von Management Verkehrsstation bringt die Funktion der Serviceeinrichtung InfoPoint auf den Punkt: „Der Vergleich mit den Informationsschaltern am Flughafen liegt nahe. Dort wird beispielsweise der Weg zum richtigen Gate erklärt, detaillierte Preisauskünfte und Buchungen sind aber nur an den Schaltern der jeweiligen Fluglinie möglich. Ähnlich funktioniert das System auch auf unseren Bahnhöfen.“

Bundesweit gibt es fünf InfoPoints: in Innsbruck Hbf., Salzburg Hbf., Linz Hbf. und Wien Westbahnhof. Der InfoPoint am Wiener Südbahnhof wird mit Jahresende im Zuge der Errichtung des Hauptbahnhofs nach Wien Meidling verlegt.

Besuchen Sie regelmäßig die Schnäppchenbörse unter <http://portal.oebb.at/Konzern/Schnaepchenboerse/>



KUNDEN AM WORT

Kann Aufregung in den Medien nicht nachvollziehen

Ich bin seit über einem Jahr täglicher Fahrgast unserer ÖBB und, wie ich Ihnen versichern möchte, ein höchst zufriedener. Meine tägliche Gesamtstrecke mit den ÖBB beträgt ca. 80 km und eine Gesamtfahrzeit von maximal 45 Minuten. Sie können mir glauben, dass solche Zeiten mit einem Pkw unerreichbar sind. Ich bin vor meinem Umstieg auf die Bahn 34 Jahre mit dem Pkw täglich die gleiche Distanz gefahren. Der Komfort der ÖBB, die Stresslosigkeit, einfach im Zug sitzen und vieles andere genießen, ist durch nichts zu ersetzen. Es mag schon sein, dass diese Erkenntnis auch ein Reifeprozess ist, jedoch ich mag es nicht mehr missen.

Die Leistungen unserer ÖBB sind durch die Anforderungen des Personenverkehrs natürlich des öfteren gefordert, werden aber professionell gemeistert. Ich kann daher die öffentliche Aufregung in den Medien nicht ganz nachvollziehen. Das Personal ist freundlich, gut informiert und kompetent. Zugverspätungen sind kaum der Rede wert, wenn man im Vergleich die Staus im Autoverkehr heranzieht.

Wenn ich etwas kritisieren möchte, dann sind es wir Fahrgäste selbst. Der Umgang Einzelner mit den aus Steuergeldern finanzierten öffentlichen Einrichtungen lässt sehr zu wünschen übrig. Tägliche Belästigungen durch Handys, Walkmann, Essen, Getränke in den Zügen, sind katastrophal, aber das alles ist nicht Schuld der ÖBB.

Das Rauchen auf den Bahnsteigen außerhalb der Raucherzonen wird zur Alltäglichkeit, das Ausspucken und sonstige Verunreinigungen durch uns Menschen nehmen menschenunwürdige Ausmaße an. Leider wird darauf in den Medien nicht hingewiesen, damit lässt sich ja keine Zeitung verkaufen.

Ich hoffe, dass un-

sere ÖBB bald wieder positiveren Schlagzeilen gegenübersteht. Vielleicht wäre auch ein Hinweis seitens der ÖBB an die Fahrgäste (Durchsagen in den Bahnhöfen) auf die Zustände eine Möglichkeit, um einige Dinge zu verändern.

Wolfgang Wollner, ORF Rundfunk, 1136 Wien

Großer Service für kleine Postbus-Kunden

Täglich vertrauen rund 300.000 SchülerInnen und Lehrlinge auf Postbus als zuverlässiges und sicheres Straßenverkehrsmittel. Pro Jahr legen sie insgesamt ca. 154 Millionen Fahrten mit Postbus zurück – eine große Verantwortung, deren sich die ÖBB-Postbus GmbH durchaus bewusst ist.

Dass auch junge Fahrgäste bei Postbus gut aufgehoben sind und sich über kundenfreundliches „Rundumservice“ freuen dürfen, zeigt einmal mehr das Dankeschreiben einer kleinen Kundin: Gina hatte ihr Handy im Postbus vergessen. Groß war dann ihre Freude, als sie es dank des „detektivischen“ Einsatzes von **Lenker Werner Meszaros** aus der Verkehrsstelle Bad Ischl wieder zurückbekam. Meszaros fand das Handy nach Dienstende in seinem Bus, eruierte die Telefonnummer von Ginas Mutter und sorgte dafür, dass das Handy wieder sicher und unbeschadet zu seiner kleinen Besitzerin kam.

Das Dankeschön, einen persönlichen Brief und eine Packung Kaffee, überbrachte Gina persönlich.



Das Dankschreiben der kleinen Gina



Postbus-Lenker Werner Meszaros

Lob an Mitarbeiter der ÖBB

Am 10. 10. 09 lud uns unser Sohn zu seiner Promotion an die Universität Innsbruck ein. Es ist für sieben Erwachsene und drei Kinder sehr angenehm, gemeinsam mit dem Zug anzureisen. Doch mit den verschiedenen Tarifen und Nachlässen kannten wir uns nicht aus. Prompt vergaßen wir diverse Ermäßigungsmöglichkeiten! Zudem hatte die Schwester des Gastgebers ihre Vorteilskarte in Paris vergessen, ich die meine in der Kanzlei. Von der Möglichkeit einer Gruppenermäßigung, bei der der siebte Fahrgast nur noch 25 % des Fahrpreises zu bezahlen habe, wussten wir nichts. Da

half uns der freundliche Schaffner (nicht umsonst heute auch Fahrbegleiter genannt) Herr Wimmer freundlich und kompetent. Flugs rechnete er nach und verschaffte uns einen Nachlass von fast 100 Euro. All dies, während wir das reichhaltige Frühstück im Speisewagen genossen und die Kinder (eins, drei und fünf Jahre alt) die vorbeifliegende Landschaft bewunderten. Danke, Herr Wimmer! Das sind Einsatzfreude und bester Service. Der Tag fing gut an. Wir werden wohl noch öfters „unsere Bahn“ nutzen.

DR. HELMUTH MASER,
WIDAGASSE 11, DORNBIERN
MIT FAMILIEN AUS DORNBIERN UND



Vergünstigte Tickets – Lob für ÖBB-Service.

(Foto: ÖBB)

Vorarlberger Nachrichten (Leserbrief) 17./18.10.2009 – Seite C7

ÖBB-Umrichterwerk Timelkam eröffnet

Der Ausbau der Westbahn bringt erhöhten Bedarf an Bahnstrom mit sich. In Oberösterreich gibt es jetzt einen zusätzlichen Energie-Einspeisepunkt im ÖBB-Stromnetz.

Am 12. Oktober wurde im oberösterreichischen Timelkam das erste Umrichterwerk der ÖBB-Infrastruktur AG feierlich eröffnet. Warum dessen Errichtung notwendig war, erklärt Johann Pluy, Leiter des Geschäftsbereichs Kraftwerke der ÖBB-Infrastruktur AG: „Mit den bestehenden Kraft- und Umformerwerken kann die benötigte Energie nur unter entsprechend großen Spannungsverlusten in den Bereich Oberösterreich transportiert werden. Das bringt mit sich, dass die elektrische Spannung des Fahrleitungsnetzes für den regulären Zugbetrieb zu niedrig wäre, vor allem im Hinblick auf den Ausbau der Westbahn. Weil wir jetzt direkt in Oberösterreich Energie in das Netz einspeisen können, reduzieren wir die Transportverluste im Hochspannungsnetz. Man kann sagen: Wir erzeugen die elektrische Energie nahe dem Verbraucher.“

Unterirdische Verbindung

Die Lage des neuen Umrichterwerks ist ideal, weil es sich unmittelbar an der bestehenden 110-kV-Bahnstromleitungstrasse befindet. Über eine unterirdisch verlaufende Kabelstrecke wird 50-Hz-Strom aus einer modernen, neu errichteten Gas- und Dampfanlage des oberösterreichischen Energieversorgers Energie AG in das Umrichterwerk geleitet. Eine Beeinflussung des Landschaftsbildes ist dadurch kaum gegeben.

Bedienung aus der Ferne

Das ÖBB-Umrichterwerk Timelkam wird unbesetzt betrieben. Im Normalfall erfolgt die Bedienung aus der Ferne durch die Zentrale Leitstelle Innsbruck (ZLI), im Bedarfsfall (z. B. bei Wartungsarbeiten) kann die Bedienung auch in der Schaltwarte des Umrichterwerks durchgeführt werden.

KLEINES LEXIKON

In einem **Umformerwerk** wird Bahnstrom mit einem 16,7-Hertz-Generator erzeugt. Der Antrieb dieses Generators erfolgt aber nicht – wie bei einem Kraftwerk – durch eine Turbine, sondern durch einen Drehstrommotor, der aus dem öffentlichen 50-Hertz-Netz gespeist wird.

Bei einem **Umrichter** kommen für die Leistungsumwandlung keine drehenden Maschinen zum Einsatz, sondern der 50-Hertz-Strom wird elektronisch in

16,7-Hertz-Bahnstrom umgewandelt.

Die **Vorteile** des im Umrichterwerk Timelkam verwendeten Umrichters:

- hohe Verfügbarkeitsrate
- hoher Wirkungsgrad (Differenz zwischen abgegebener und zugeführter Leistung) im gesamten Betriebsbereich
- geringer Platzbedarf
- geringere Kosten bei gleicher Maschinenleistung



V.l.n.r. Johann Pluy, Geschäftsbereichsleiter Kraftwerke, ÖBB-Infrastruktur AG, Gilbert Trattner, Vorstand ÖBB-Infrastruktur AG, Hugo Baldauf, ÖBB-Infrastruktur AG, und Bürgermeister Johann Riezinger

IMPRESSUM:

Herausgeber, Medieninhaber und Redaktion:

ÖBB-Holding AG, Konzernkommunikation, Wienerbergstraße 11, 1100 Wien
 Kontakt- und Feedbackmöglichkeit:
 Mag. Romana Hoffmann,
 Tel. 0664 821 77 12, BASA 44284,
 E-Mail: romana.hoffmann@oebb.at

Redaktionsteam: Mag. Romana Hoffmann, Mag. Monika Kerck, Andrea Kaufmann

Grafik: SPV-Druck GmbH

Produktion:

ÖBB-CI & M Werbeagentur GmbH, Prot.Nr. 3303067, **Fotos:** ÖBB
Druck: PG-DVS, Felberstraße 3, 1150 Wien.
 Druck- und Satzfehler vorbehalten.

GZ-Nummer: GZ 06Z036942

Verlagspostamt 1100 Wien

Die Zeitung KONZERNintern erscheint als Informationsschiene für alle ÖBB-MitarbeiterInnen 22-mal im Jahr.

Jede Ausgabe ist auch im Konzernportal unter Mediathek (<http://portal.oebb.at>) online abrufbar!