

Alle bisher erschienenen Ausgaben von como finden Sie unter www.siemens.de/mobility/como. Hier können Sie sich auch für ein kostenloses Abonnement registrieren.

como
Fakten, Trends und Stories zu integrierter Mobilität
Herausgeber:

Siemens AG · Sektor Infrastructure & Cities ·
Mobility and Logistics Division, München
Rail Systems Division, Berlin
Smart Grid Division, Nürnberg

Redaktionsleitung:
Stephan Allgöwer
Siemens AG · Sektor Infrastructure & Cities ·
Mobility and Logistics Division · Communications

Textredaktion:
Eberhard Buhl, www.presse-team.de
Fotos: Thinkstock S. 1, 19–22 · Corbis S. 8 ·
Deutsche Bahn/Station & Service S. 18/23 ·
Getty Images S. 26 links · istockphoto S. 29

Alle übrigen Fotos: Siemens AG

Konzeption & Gestaltung:
Agentur Feedback, München
www.agentur-feedback.de

Druck:
Mediahaus Biering, München
Printed in Germany

Copyright:
© Siemens AG 2013
Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung dieser
Unterlage sowie Verwertung ihres Inhalts unzu-
lässig, soweit nicht ausdrücklich zugestanden!
Technische Änderungen vorbehalten. Die Informa-
tionen in diesem Dokument enthalten allgemeine
Beschreibungen der technischen Möglichkeiten,
welche im Einzelfall nicht immer vorliegen müssen.

www.siemens.com/mobility

contact.mobility@siemens.com

ISSN 2190-0310

FB como d 05|2013 161011 ZS05134.0

Dispo-Nr.: 21700 c4bs 7607

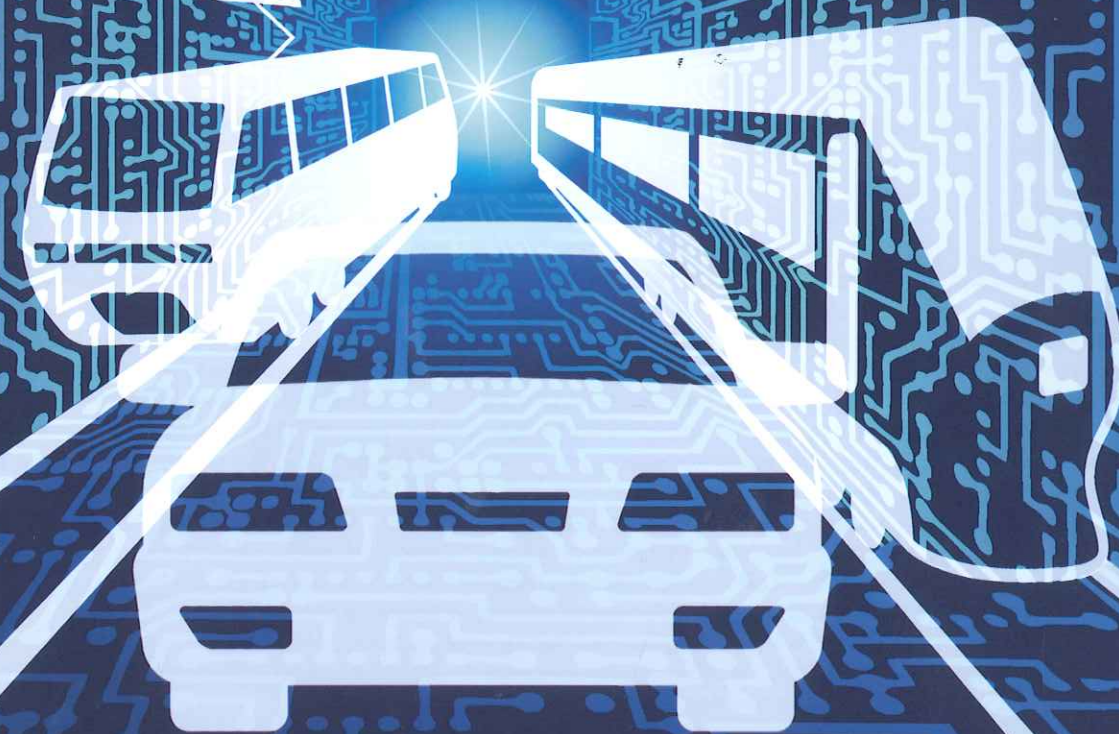
Bestell-Nr.: A19100-V901-B131

SIEMENS

Ausgabe 10 | Mai 2013 | www.siemens.com/mobility

como

Fakten, Trends und Stories zu integrierter Mobilität



Wie wir morgen unterwegs sind

**Modellfall
Stadtverkehr**

Eine finnische Stadt
setzt auf die Tram

**Kombiniert
und intelligent**

IMP – die Integrierte
Mobilitätsplattform

Das neue Bild vom Bahnhof

Vor gut einem Jahrhundert galten Bahnhöfe als Kathedralen der Moderne und Wegweiser des Fortschritts – dann kam das Auto. Mit der autogerechten Stadt und billigen Flugreisen geriet der Bahnhof vollends aufs Abstellgleis. Nun hat das Umdenken begonnen.



Radler und Fußgänger, Taxi und Bus: Der neue Bahnhof Kerpen-Horrem wird zur Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsteilnehmer.

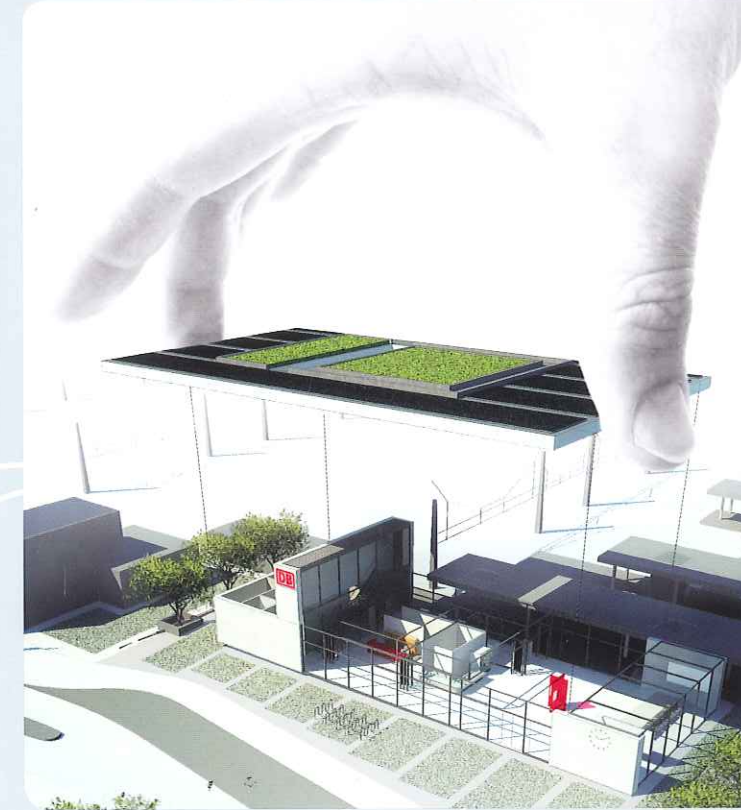
Viel hat sich verändert, seit die ersten Großbahnhöfe in den Zentren der Städte errichtet wurden wie steinerne Technikmonumente. Das Leben ist schneller geworden seither, das Mobilitätsverhalten der Menschen individueller und Ressourcen wertvoller. Wie also sieht der Bahnhof der Zukunft aus?

Umweltfreundlich soll er sein. In Horrem, einem Ortsteil der Stadt Kerpen westlich von Köln, entsteht derzeit als Prototyp der erste StationGreen-Bahnhof Deutschlands. „Horrem gehört zu meinen Lieblingsprojekten“, sagt Marc Ulrich, als Leiter der Abteilung Konzeption und Planung bei DB Station&Service oberster Bahnhofsarchitekt der Deutschen Bahn. „Mit dem Programm StationGreen oder Grüner Bahnhof setzen wir völlig neue Standards. Wir bauen nahezu CO₂-neutral mit Baustoffen aus der Region, erneuerbaren

„Wir verstehen den Bahnhof als Zugang zur Systemmobilität für alle. Er ist ein wesentlicher Teil in der Mobilitätskette.“

Marc Ulrich, Architekt, DB Station&Service

Energien und Baumaterialien, und sind auch im Betrieb klimaneutral.“ Die Photovoltaikanlage soll jährlich rund 35.500 Kilowattstunden Strom erzeugen, Solarthermie sorgt für warmes Wasser, mit Geothermie wird geheizt und gekühlt



Oben: Das Pilotprojekt „Grüner Bahnhof“ in Kerpen-Horrem steht für eine neue Generation von Bahnhofsgebäuden.

Links oben: Großflächige Verglasungen lassen den Innenraum des Bahnhofs hell und freundlich erscheinen.

Links unten: Dachbegrünung, Photovoltaik, Geothermie – Bahnhöfe der Zukunft lassen sich klimaneutral betreiben.

und das begrünte Dach hilft bei der Klimaregulierung. Große Fensterflächen und großzügige Oberlichter bringen viel Tageslicht ins Gebäude und sorgen für gute Orientierung.

Das Bauprogramm „Grüner Bahnhof Horrem“ wird im Rahmen des EU-Projektes „SusStation“ (Sustainable stations, nachhaltige Bahnhöfe: www.susstations.org/movie) gefördert. Fünf Infrastruktur-Organisationen aus verschiedenen Ländern beteiligen sich mit Bauten – neben Kerpen-Horrem sind dies Accrington Station im Nordwesten Englands, das Antrim Integrated Transport Centre in Nordirland, Boulogne-Mer in Nordfrankreich und der Hauptbahnhof im niederländischen Utrecht.

„Dabei geht es nicht nur um Energieeffizienz, Barrierefreiheit und eindeutige Reisendenführung“, sagt Marc Ulrich. „Es geht vielmehr darum, das Bahnfahren leichter und komfor-

tabler zu machen.“ Zum Beispiel mit besseren Umsteigemöglichkeiten durch Park-&-Ride-Plätze im direkten Umfeld des Regional- und S-Bahnhofs, dem direkt an den Bahnsteig verlegten Omnibusbahnhof oder digitalen Anzeigen für Bahn- und Bus-Abfahrtszeiten. Nebenbei gibt es nun eine große Fahrradstation, und die neue Fußgängerbrücke führt von den umliegenden Schulen kreuzungsfrei direkt zum Bahnhofsvorplatz.

„Wir verstehen den Bahnhof als Zugang zur Systemmobilität für alle“, sagt Bahnarchitekt Ulrich. „Heute beginnt Unterwegssein nicht erst am Bahnhof, und dort endet es auch nicht. Der Bahnhof ist ein wesentlicher Teil in der Mobilitätskette. Deshalb müssen wir ihn zur Schnittstelle zwischen den Fortbewegungsmitteln machen, dem Bus, dem Miet- und Privatauto, Fahrrad, Taxi – oder was auch immer die Zukunft noch bringen wird.“ Ende 2013 soll der erste Bahnhof der Zukunft fertig sein.

To view all como issues published to date
or to sign up for a free subscription, go to
www.siemens.com/mobility/como.

como

Facts, Trends and Stories on Integrated Mobility

Publisher:

Siemens AG · Infrastructure & Cities Sector ·
Mobility and Logistics Division, Munich
Rail Systems Division, Berlin
Smart Grid Division, Nuremberg

Editor:

Stephan Allgöwer
Siemens AG · Infrastructure & Cities Sector ·
Mobility and Logistics Division · Communications

Editing:

Eberhard Buhl, www.presse-team.de

English translation:

Paul Sabin, Alexander Chavez

Photographs: Thinkstock pp. 1, 19–22 · Corbis p. 8 ·

Deutsche Bahn/Station & Service p. 18/23 ·

Getty Images p. 26 left · istockphoto p. 29

All other photos: Siemens AG

Concept & layout:

Agentur Feedback, Munich
www.agentur-feedback.de

Printing:

Mediahaus Biering, Munich
Printed in Germany

Copyright:

© Siemens AG 2013

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced or used without express prior
permission. Subject to technical modifications.

The information in this document contains
general descriptions of the technical possibilities.
These may not apply in every case.

www.siemens.com/mobility

contact.mobility@siemens.com

ISSN 2190-0329

FB como e 05|2013 161011 ZS05134.0

Dispo No.: 21700 c4bs 7607

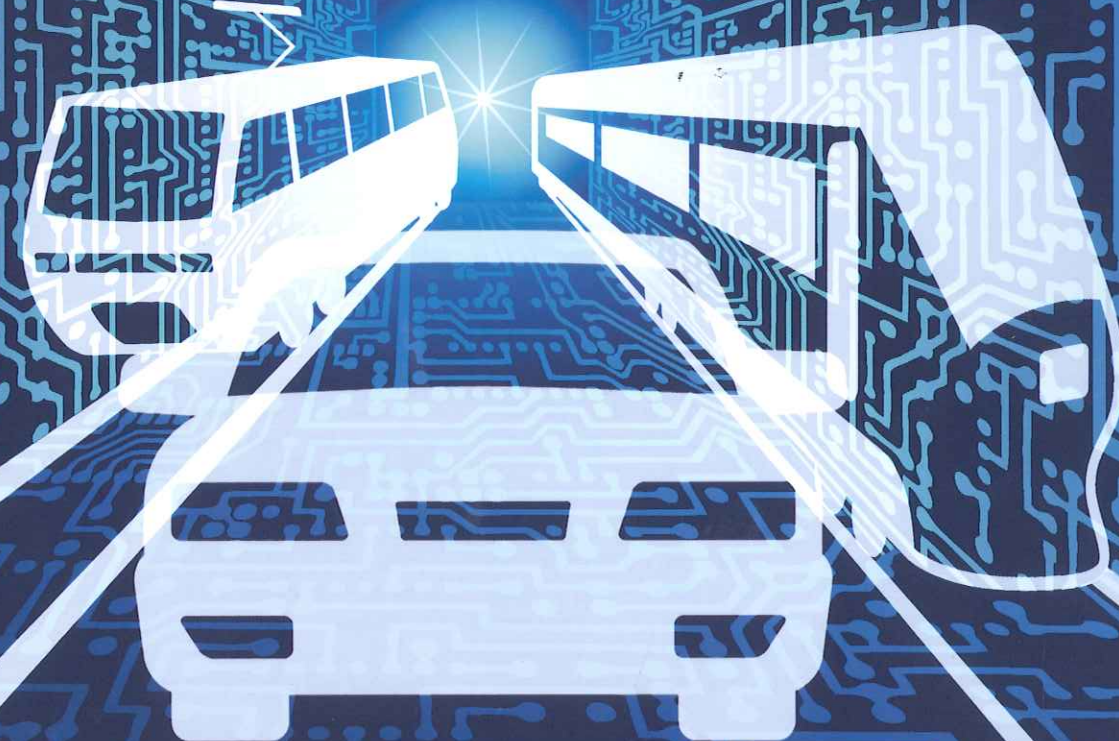
Order No.: A19100-V901-B131-X-7600

SIEMENS

Issue 10 | May 2013 | www.siemens.com/mobility

como

Facts, Trends and Stories on Integrated Mobility



The future of getting around

**Urban planning
at its best**

A Finish city relies
on the tram

**Intermodal
to the core**

IMP – the Integrated
Mobility Platform

A fresh view of the train station

Around a century ago train stations were regarded as cathedrals of modernity and signposts of progress – until cars arrived on the scene. Car-friendly cities and low-cost airlines meant that train stations were shunted to the sidings. Now a change of thinking is underway.



Cyclists and pedestrians, taxis and buses: the new StationGreen in Horrem will become a hub for all transport users.

A lot has changed since the first major train stations were erected in city centers, like stone monuments to modern technology. Life has sped up, people have more individual travel habits, and natural resources have become more valuable. So what does the future hold for the train station?

The key word here is green. In Horrem, a district in the town of Kerpen, west of Cologne, Germany's first StationGreen is currently being built – a prototype for a new kind of environmentally friendly train station. "Horrem is one of my favorite projects," says Marc Ulrich, Head of the Design and Planning Unit of DB Station&Service, which makes him the most senior train station architect at Deutsche Bahn. "With the StationGreen program we are setting entirely new standards. The construction is virtually CO₂ neutral – using local building resources, renewable energy and construction

"We consider the train station the gateway to integrated mobility for everyone. It forms a crucial link in the mobility chain."

Marc Ulrich, Architect, DB Station&Service

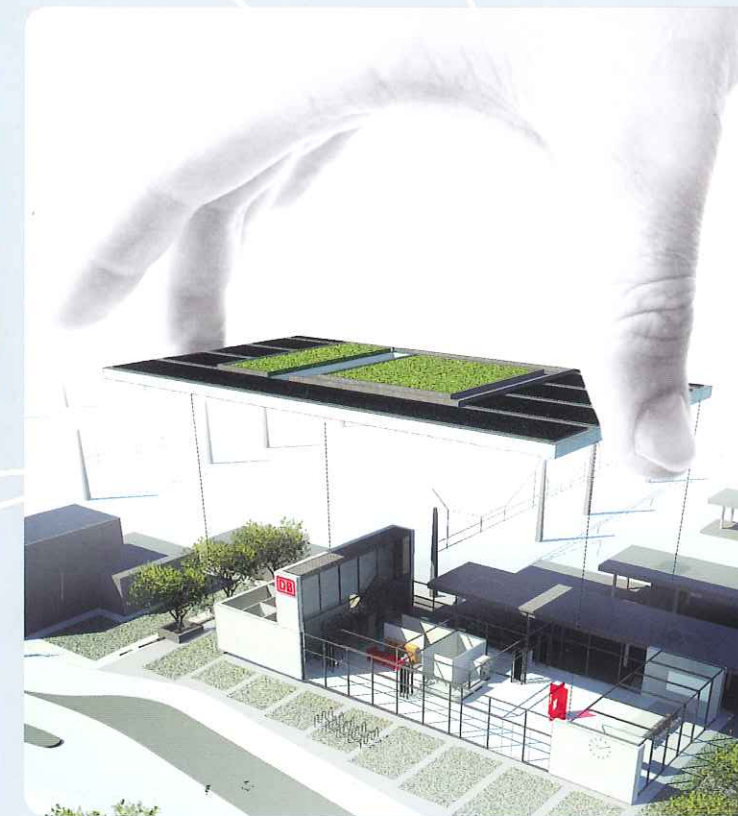
materials – and the station operation is also climate neutral." The photovoltaic installation will provide around 35,000 kilowatt hours of electricity per year, solar thermal energy takes care of warm water, geothermal energy pro-



vides heating, and the green roof helps with air-conditioning in the building. Large windows and generous skylights allow plenty of daylight in and aid with orientation.

The StationGreen Horrem construction program is receiving funding via the EU project SusStation (Sustainable Stations: www.susstations.org/movie). Five infrastructure organizations from different countries are participating with construction projects – alongside Kerpen-Horrem these are Accrington Station in northwest England, the Antrim Integrated Transport Centre in Northern Ireland, Boulogne-sur-Mer in northern France, and the Central Station of Utrecht in the Netherlands.

"It's not just about energy efficiency, accessibility and clear passenger guidance," says Ulrich. "It's equally important to make rail travel easier and more convenient." To enable people to switch modes of transport more easily,



Above: The pilot project StationGreen in Kerpen-Horrem represents a new generation of train station buildings.

Above left: Large windows let in plenty of light for a bright and friendly atmosphere.

Bottom left: A green rooftop, photovoltaic cells, geothermal power – the train station of the future is CO₂ neutral.

for example, park & ride spaces are provided next to the rapid-transit and regional train stations, the bus station has been moved adjacent to the train platform, and there are digital displays showing the next train and bus departure times. Adjacent to the train station is a large bicycle station, and the new pedestrian bridge provides a path from the nearby schools to the station forecourt with no road crossings.

"We consider the train station as the gateway to integrated mobility for everyone," says station architect Ulrich. "These days getting around doesn't begin or end at the train station. Rather, it forms a crucial link in the mobility chain. That's why we have to turn it into a hub for the various modes of transport: buses, rental or private cars, bicycles, taxis – and whatever the future might bring." The planned completion date for this first train station of the future is the end of 2013.