BF Bahnen

Verkehrsmanager

Ausgabe 2/2019 · Juli · 40. Jahrgang

Foto: SBB

Themen

Neuer Kern des Bahnproduktionssystems - das Programm smartrail 4.0 und die RCA-Initiative

Saarland muss sich mehr für Bahnverkehr engagieren!

Leserreise und Jahresexkursion 2019 nach Portugal

3. iaf Kongress BahnBau in Münster

IntercityHotel

Mehr Informationen und
Buchungen unter:
www.intercityhotel.com

IntercityHotel Duisburg

IntercityHotel Frankfurt Hauptbahnhof Süd

IntercityHotel Braunschweig

Mehr Auswahl, mehr Extras, mehr Spaß …

Über 40 IntercityHotels erwarten Sie in Deutschland und an weiteren internationalen Destinationen.

LAGE

- Zentral gelegene Hotels der gehobenen Mittelklasse
- Exzellente Verkehrsanbindung per Auto, Flugzeug und per Bahn

MOBILITÄT

- FreeCityTicket zur kostenfreien Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs
- Bundesweite Hin- und Rückreise mit der Deutschen Bahn zum attraktiven Festpreis

SERVICE UND AUSSTATTUNG

in allen teilnehmenden Hotels

- Kostenfreies WLAN
- Mediathek zum kostenfreien Download von Tageszeitungen und Magazinen
- Großzügiges Frühstücksbüfett inklusive kostenfreiem Coffee-to-go
- Kostenfreie Sky Sport- und Bundesligakanäle
- Sky Sportsbar
- Zertifizierte Umwelt- und Energiemanagementsysteme (ISO14001 + 50001)

ICH

Buchen. Einchecken. Tür öffnen.
Auschecken. Bezahlen.

Download on the App Store | GET IT ON Google Play

DEUTSCHE HOSPITALITY

Liebe Leserinnen und Leser

Die neue Besinnung der Bundesregierung auf Förderung und Ausweitung des öffentlichen Verkehrs ÖV) lässt hoffen. Endlich wird erkannt, dass nur der Ausbau der Infrastruktur und hohe Investitionen in den ÖV helfen werden, den Verkehrskollaps zu verhindern und die Klimaschutzziele zu erreichen.

Die Rückbesinnung der Deutschen Bahn AG auf das Aktionsprogramm „Starke Schiene" zeigt ebenfalls in die richtige Richtung. Die Erfahrungen zeigen allerdings, dass für Planung und Bau neuer Infrastruktur, die erst die Ausweitung von Verkehren ermöglichen, zirka 10 bis 15 Jahre ins Land gehen, bis der erste Zug rollt. Für Deutschland stellt sich die Frage, wie die jetzt beschlossenen Maßnahmen effektiv und früher spürbar greifen können. Der Deutschland-Takt soll im Jahre 2030 vollends umgesetzt werden. Lauthals fordern Politiker in den Metropolen, den Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV. Wohlwissend, dass ein sofortiges Umsteigen auf den ÖPNV angesichts voller und teilweise überlasteter Kapazitäten vorerst gar nicht möglich ist. Gewiss stimmt nun endlich die verkehrspolitisch erforderliche Neuausrichtung. Historisch betrachtet müssen wir allerdings festhalten, dass die Bundesverkehrsminister der letzten beiden Jahrzehnte kaum Ahnung von der Bahnmaterie hatten. Entlastung erhofften sie sich durch die Einsetzung von Bahnvorständen, die fast ausschließlich von der Autoindustrie kamen und mangels präziser Vorgaben nicht um die Schiene in Deutschland sondern um „global logistics" kümmerte, ähnlich wie Edzard Reuter, der in den 80er Jahren auch den Daimler-Konzern zum Weltkonzern umbauen wollte, was bekanntlich scheiterte.

Seit einem Jahr ist nun alles anders. Der Eigentümer hat erstmals dem bahnvorstand einen klaren Auftrag gegeben:"Kümmere Dich um das Geschäft in Deutschland und stelle der Wirtschaft und den Bürgern ein sicheres und zuverlässiges Bahnsystem zur Verfügung "

Der Verkehrsminister wünscht sich einen Wow-Effekt noch in diesem Jahr. Doch – wie soll der aussehen? Eine Verbesserung der Qualität quasi über Nacht ? Da es selten Wunder gibt, muss hart an der Verbesserung der Qualität gearbeitet werden. Das zentrale Thema ist dabei die Gewinnung neuer Mitarbeiter. Neben einer guten Ausbildung wird es darauf ankommen, die neu gewonnenen Mitarbeiter im Unternehmen zu halten und das Wissen und ihre Erfahrung im Betrieb zu erhalten. Wenn dazu dann noch die Zahl der fahrzeug- und Infrastruktur –Störungen wieder auf ein (analoges) Niveau reduziert werden kann, wird es auch mit der Zuverlässigkeit wieder bergauf gehen.

Wir BFBAHN'ler – unterstützen und helfen mit unserer Berufserfahrung gerne mit diese Ziele zu erreichen..

Wilfried Messner

Aus dem Inhalt

Top-Thema
Neuer Kern des Bahnproduktionssystems - das Programm smartrail 4.0 und die RCA-Initiative
Seiten 4 bis 7

Aktuell
Neuer Bahntunnel soll Bahnknoten Zürich leistungsfähiger machen

3. iaf Kongress BahnBau in Münster

Messe transport logistik in München 04. - 07.06.2019 – Lösungen für den Güterverkehr von morgen?
Seiten 8 bis 11

Verleihung der Goldenen Umweltschiene 2019
Seiten 12 bis 13

Nachrichten
Neues aus Bahn, Verkehr & Umwelt
Seite 14

Allianz pro Schiene: Deutschland bei Schiene auf dem drittletzten Platz
Seiten 16 bis 17

Aus den Regionen
Saarland muss sich mehr für den Bahnverkehr engagieren

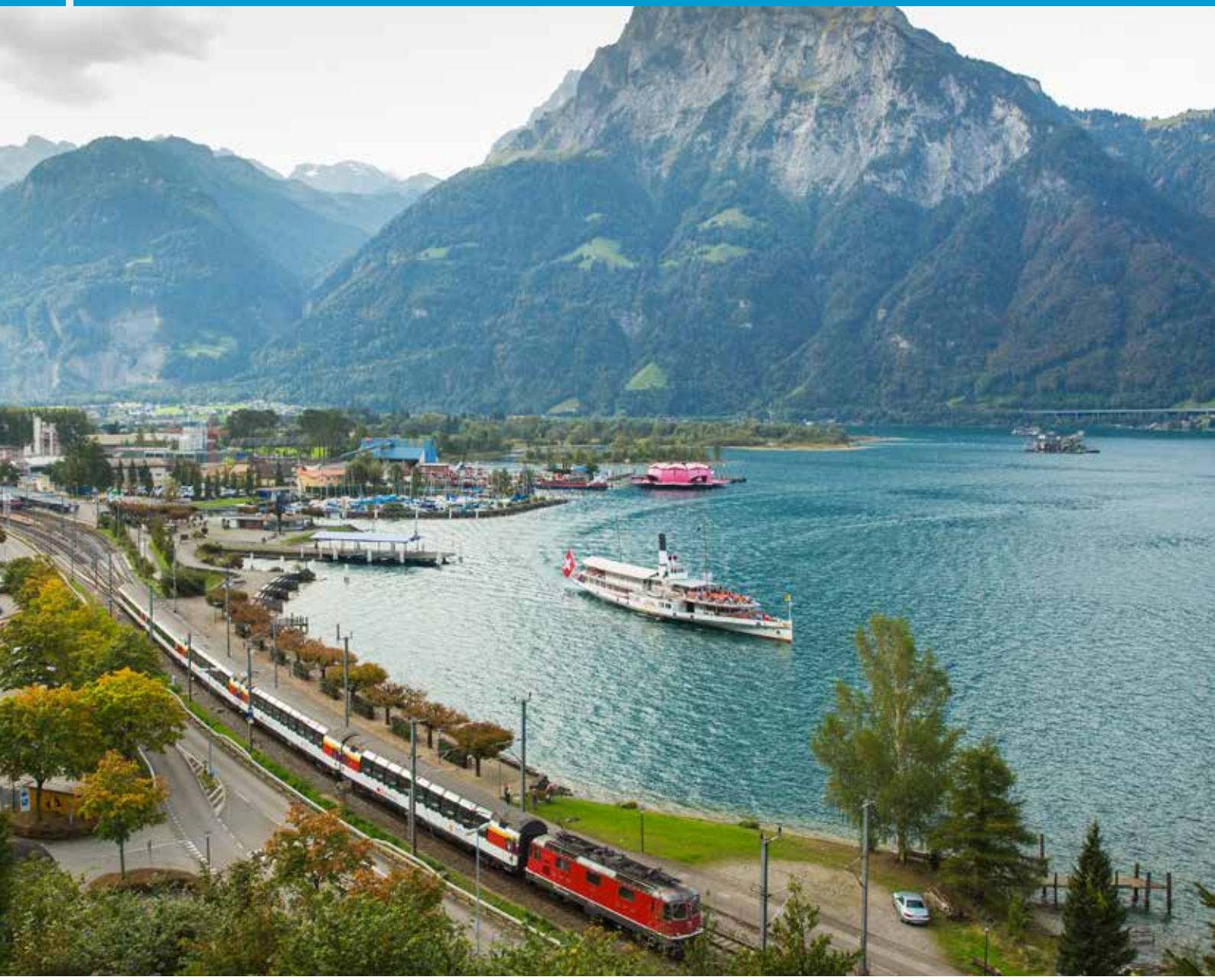
Ein Dankeschön an Dr. Walter Mittmann

Leserbrief zum Artikel „Mit der Bahn nach Österreich"

Leserreise und Jahresexkursion 2019 nach Portugal
Seiten 18 bis 21

Termine in den Regionen
Seite 22

Anschriften
Seite 23



Neuer Kern des Bahnproduktionssystems - das Programm smartrail 4.0 und die RCA-Initiative

Das Tempo des technologischen Wandels bei anderen Verkehrsträgern macht klar, dass sich das Eisenbahnsystem dringend weiterentwickelt muss wenn es langfristig relevant bleiben soll. Die SBB hat aus diesem Grund ein Programm zur Entwicklung und Umsetzung eines wesentlich verbesserten „Produktionssystems" für den Betrieb des nationalen Eisenbahnnetzes gestartet. Alle wichtigen Akteure in der Schweiz haben sich der Initiative smartrail 4.0 angeschlossen, während auf europäischer Ebene mehr als 10 Bahnen mit der RCA-Initiative das gleiche Ziel verfolgen - die Entwicklung einer sogenannten Reference CCS (Command, Control & Signalling) Architecture.

Untergrabung der Wettbewerbsfähigkeit

Im Jahr 2017 erreichte die Schweiz das Ziel, das nationale Netzwerk mit ETCS auszustatten. Ausgewählte Routen wurden mit Level 2 ausgestattet, während der Rest des Netzwerk mit Level 1 Limited Supervision ausgestattet wurde, eine Entwicklung die von der Schweiz vorgeschlagen und dann in einen Europäischen Standard integriert wurde. L1LS ermöglicht die Migration von Fahrzeugen auf ETCS und ist gleichzeitig schneller und kostengünstiger in der Installation von Full Supervision.

Denn die Umsetzung von Level 2 als Ersatz für lebensdauerverfallene Signaltechnik stellte sich nicht als guten Business Case heraus: Es gab keine Kosteneinsparungen, keine zusätzlichen Kapazitäten, nur geringe Sicherheitsgewinne und mehr Komplexität. Dies ist nicht auf Mängel an ETCS zurück zu führen, sondern auf die Implementierung davon. Da Führungssysteme ein wichtiger Kosten- und Kapazitätsfaktor für die Eisenbahn sind, untergräbt dieser ungünstige Business Case eindeutig die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern. In Anbetracht dessen wurde Ende 2016 smartrail 4.0 lanciert um eine attraktivere Alternative der nächsten Betriebsgeneration von Planungs- und Steuerungstechnologien zu entwerfen und zu evaluieren.

Die Alternative des Branchenprogramms smartrail 4.0

Smartrail 4.0 ist heute ein gemeinsames Projekt von fünf grossen Eisenbahnen der Schweiz: SBB, BLS, Südostbahn und Rhätische Bahn, Transports public fribourgeois sowie vom Schweizerischen Verband für öffentlichen Verkehr VöV. Das Branchenprogramm wird vom Bund als Regulierungsbehörde und Eigentümer unterstützt und für den Zeitraum 2017-2020 vollständig finanziert. Das Programm, welches zurzeit 150 Mitarbeiter beschäftigt, strebt eine wesentliche Verbesserung im Kern der Bahnproduktion an, die alle Prozesse, Personen und Systeme zur Planung und sicheren Durchführung von Bewegungen und Tätigkeiten auf den Gleisen umfasst. Zu den spezifischen Zielen von smartrail 4.0 gehören:

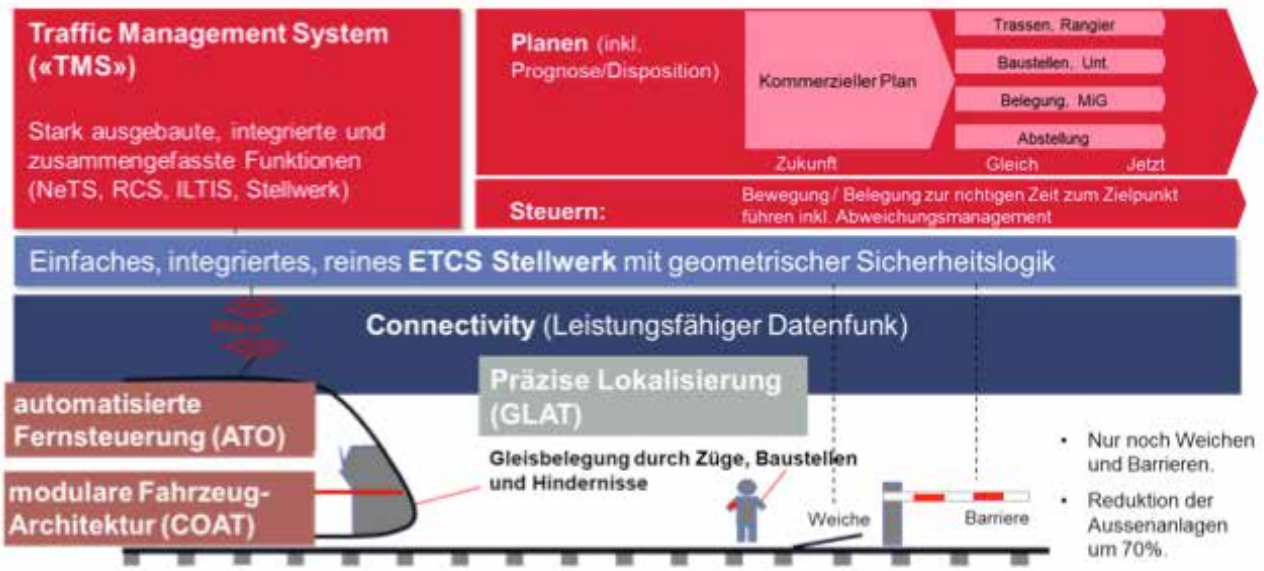
- Kosten: Reduzierung der jährlichen Kosten (TCO) des Bahnproduktionssystems um mehr als 30%.
- Kapazität: Erhöhung der nutzbaren Kapazität um 15%-30%.
- Sicherheit: Erhöhen Sie die Sicherheit, insbesondere beim Rangieren und für Gleisarbeiter.

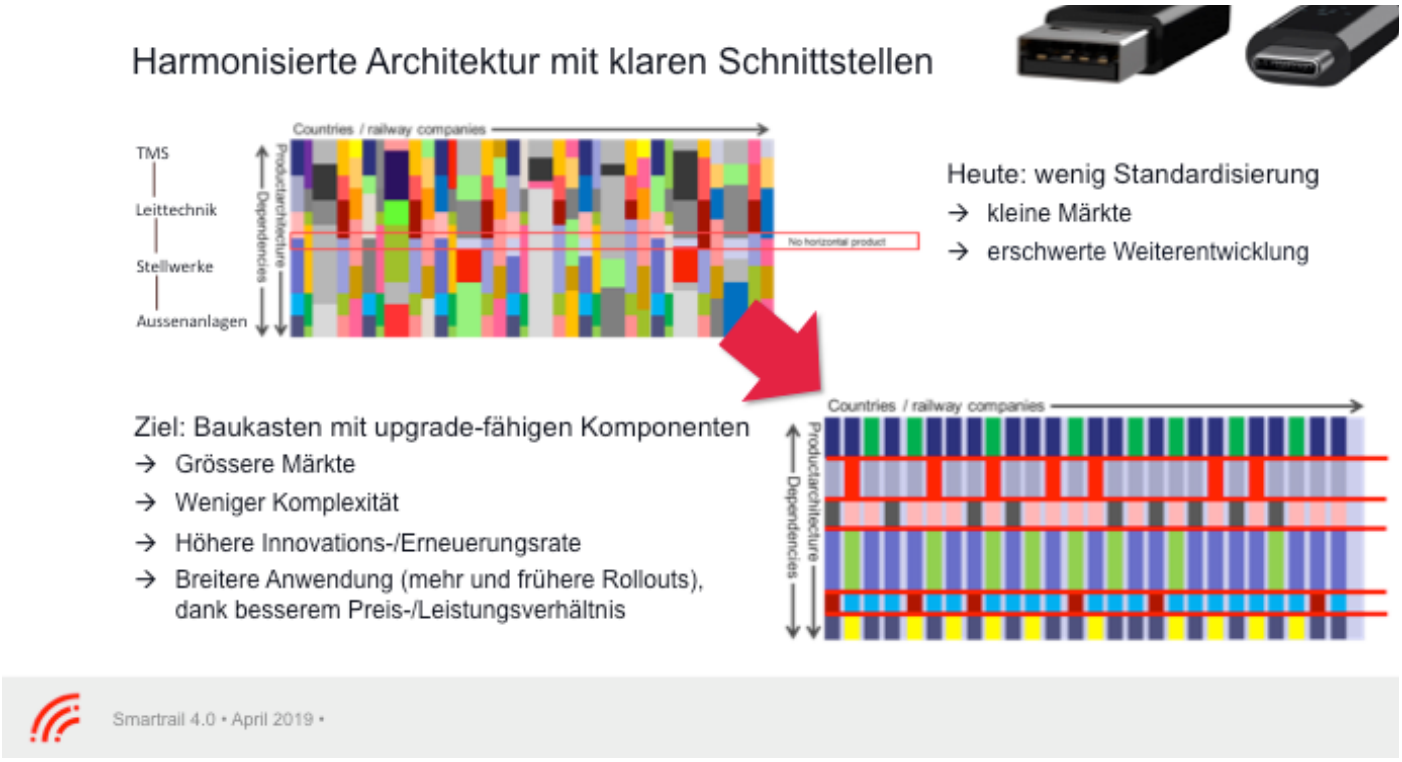
- Zuverlässigkeit: Erhöhung der Verfügbarkeit der Signalisierungssysteme.
- Migration: Schnelle und kosteneffiziente Migration

Um diese Ziele zu erreichen, braucht es eine koordinierte Entwicklung mehrerer wichtiger Systeme, die auf einer gemeinsamen Architektur basieren. Neue Technologien sollen einbezogen und zukünftige technologische Fortschritte berücksichtigt werden können. Denn es geht bei smartrail 4.0 nicht nur um eine Zielarchitektur, sondern auch um Mechanismen zur Unterstützung einer schnellen und effizienten Migration.
Die Bausteine des Programms
Im Wesentlichen basiert smartrail 4.0 auf der bekannten Logik von ETCS L2/L3 und wird auch bestehende ETCS-Protokolle weiter nutzen. Abweichend zu bisherigen ETCS-Implementierungen wird smartrail 4.0 die Anlagekomplexität reduzieren und (für die Bahn) neue Technologien einsetzen.

Die Architektur smartrail 4.0 basiert auf folgenden Funktionsblöcken:

Physische Bahninfrastruktur. smartrail 4.0 setzt auf der bestehenden Infrastruktur (Schienen, Weichen, Barrieren etc.) auf und verlangt keine Anpassungen. Mit der Umsetzung von smartrail kann jedoch auf alle Signale, Tafeln und die meisten GFM (Gleisfreimeldemittel) verzichtet werden. Dadurch ergibt sich eine Reduktion der Aussenanlagen um 70% und eine entsprechende Kosteneinsparung in Bau und Unterhalt.
Automatic Train Operation (ATO). In schrittweiser Weiterentwicklung der heutigen Fahrempfehlung wird smartrail 4.0 ATO einführen. Aktuelles Ziel ist das Automatisierungsniveau GoA2 (Autopilot, Lokführer weiterhin präsent und für Sicherheit zuständig). GoA4 (vollständige Automatisierung) ist für gewisse Anwendungsfälle (Abstellen) in Prüfung. Aufgrund der präziseren Steuerung der Geschwindigkeit bringt ATO Kapazität, Pünktlichkeit und die Möglichkeit für Energieeinsparungen.
Präzise Lokalisierung. Alle Züge können sich selber präzise, kontinuierlich (das heisst ohne feste Blockabstände) und sicher (inklusive Zugsintegrität) lokalisieren. Dies erlaubt eine präzisere Steuerung der Zugsbewegungen (Kapazität) und einen Rückbau der GFM (Kosten).
Connectivity. Voraussetzung für eine optimierte Steuerung ist eine leistungsfähiger Datenfunk. Dafür setzt das Programm auf den kommenden Standard FRMCS, um GSM-R (das auf bald obsoleter 2G-Technologie basiert) abzulösen.
ETCS Stellwerk (ES). Diese zentrale Komponente integriert und vereinfacht bisherige Stellwerke und RBC. Das ETCS Stellwerk basiert auf einer geometrischen Sicherungslogik, welche mehr Kapazität schafft und die aufwändige Projektierung vereinfacht. Das ETCS Stellwerk hat eine reine «Gatekeeper»-Funktion, dieser sicherheitsrelevante Kern wird so klein wie möglich gehalten.
Traffic Management System (TMS). Sorgt für eine durchgängige Planung (über alle Planungshorizonte) und Steuerung des Zugverkehrs. Die Fahrplanerstellung und Steuerung des Zugsverkehrs wird weitgehend automatisiert. Bei Abweichungen wird automatisch ein neu optimierter Fahrplan erstellt. Damit wird die vorhandene Bahnanlage in allen Fällen optimal genutzt.
Entscheidend ist, dass diese Funktionsblöcke über präzis spezifizierte, offen verfügbare Schnittstellenstandards integriert werden können. Nur mit einer solchen standardisierten Gesamtarchitektur können in Zukunft Integrations- und Lebenszykluskosten gesenkt, Interoperabilität verbessert und dank einem grösse-





ren Marktvolumen das Preis-/Leistungsverhältnis der Anlagen und Komponenten verbessert werden.

Initiativen auf europäischer Ebene

Im Jahr 2017 wurde deutlich, dass andere Bahnunternehmen mit den gleichen Problemen zu kämpfen hatten und große Modernisierungsprogramme initiierten. Die Mitglieder von EUG und EULYNX haben sich im August 2018 zusammengeschlossen um unter der RCA-Initiative (= Referenz-CCS-Architektur) eine harmonisierte Architektur für das zukünftige Bahn-CCS zu definieren. Das Hauptziel davon ist das Leistungs-/TCO-Verhältnis von CCS im Vergleich zu den heutigen Implementierungen deutlich zu erhöhen. Die Mitglieder ADIF, Banenor, CFL, DB Netze, Infrabel, NetworkRail, ProRail, RFI, SBB, SNCF, SZ, Trafikverket, Väylä verfolgen damit die Harmonisierung von Schnittstellen zwischen einigen wichtigen Komponenten, um die aktuelle Fragmentierung zu reduzieren. Im Jahr 2018 wurde zur zukünftigen Entwicklung von CCS und der Notwendigkeit harmonisierter Anforderungen ein Whitepaper von der RCA-Gruppe veröffentlicht. Im Frühjahr 2019 folgt die Veröffentlichung eines ersten Entwurfs der Architektur. Mit dieser Initiative besteht eine Plattform, welche die Harmonisierung der Architektur über mehrere Länder hinweg vorantreibt. Das Marktpotential für RCA-Komponenten wird damit erhöht und führt zu besseren Lösungen. Ausserdem wird durch diesen gemeinsamen Ansatz die Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern ermöglicht und damit eine größere politische Unterstützung geboten.

Fazit

Um im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern bestehen zu können und für die Kunden und die Öffentlichkeit relevant zu bleiben, muss die Eisenbahn ihre Effizienz weiter verbessern und sicherstellen, dass der technologische Fortschritt unseren Sektor erreicht. Eine substantielle Zusammenarbeit in der Bahnbranche ist nötig, um wesentliche Fortschritte zu erzielen und die technologische Fragmentierung und mangelnde Standardisierung zu durchbrechen. Denn in vielen Fällen kann der technologische Fortschritt die Eisenbahnen nicht effizient erreichen, solange die Märkte klein und für die Anbieter fragmentiert bleiben. Die Schweizer Bahnen haben gemeinsam beschlossen, dies mit dem Programm smartrail 4.0 voranzutreiben. Erfreulicherweise sind mehrere Eisenbahnen in Europa zu sehr ähnlichen Schlussfolgerungen gekommen.

Bernhard Rytz – Leiter Kooperationen & Research smartrail 4.0
Tabea Mandour – Kommunikationsberaterin smartrail 4.0

Neuer Bahntunnel soll Bahnknoten Zürich leistungsfähiger machen

Vergleich mit den Planungen für einen Fernbahntunnel Frankfurt

Um die aktuelle Diskussion über einen im Bundesverkehrswegeplan neu enthaltenen „Fernbahntunnel Frankfurt" zu versachlichen, lud der „Berufsverband Führungskräfte deutscher Bahnen" (BFBahnen) einen kompetenten Schweizer Experten ein: Felix Feurer, der zur Zeit des Baus der „Durchmesserlinie Zürich" den Bereich Netzentwicklung Zürich/Ostschweiz leitete. Er erläuterte vor einem Fachpublikum ausführlich die Vorgeschichte, den Bau und den Nutzen des Züricher Bauwerks.

In Zürich gibt es einen sehr stark frequentierten Kopfbahnhof und einen S-Bahn-Tiefbahnhof (Bahnhof Museumstraße) mit 4 durchgehenden Bahnsteiggleisen. Ende der 1990er Jahre war der Druck groß, für mehr Verkehr zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Zunächst war der mehrgleisige Ausbau einer oberirdischen Strecke durch das Stadtgebiet geplant. Dies stieß jedoch auf große Kritik der Bevölkerung. Auch wäre die Kapazität im Kopfbahnhof dadurch nicht erweitert worden. Man entschied sich für einen weiteren unterirdischen Bahnhof mit einem Tunnel unter der City und dem anschließenden Weinberg zum Vorortbahnhof Oerlikon.

Die Planungsphase begann Ende 2001 mit einem Vorprojekt. Die Züricher stimmten in einer in der Schweiz obligatorischen Volksabstimmung dem Projekt mit großer Mehrheit zu. Der Bau begann 2007, die Inbetriebnahme erfolgte in 2 Schritten wie geplant 2014 und 2015.

Das Projekt umfasste eine neue 2 – gleisige Strecke, die zunächst oberirdisch in Altstetten beginnt. Es schließen sich verschiedene, weitgehend niveaufreie Anschlüsse an das bestehende Eisenbahnnetz an mit mehreren Über- und Unterführungen, die über Rampen erreicht werden. Dann folgt ein Durchgangsbahnhof mit zwei 13,5 m breiten, 400 m langen Bahnsteigen und vier Bahnsteiggleisen 16 m unter den Gleisen des Kopfbahnhofs – wegen seiner Lage als „Bahnhof Löwenstraße" bezeichnet. Dieser mündet in einen ca. 5 km langen 2-gleisigen Tunnel mit parallelem Rettungsstollen und unterquert die Flüsse Sihl und Limmat, taucht dann unter die unterirdische Trasse der S-Bahn, weiter geht es unter der City und dem Weinberg nach oben. Die Neigungen sind z.T. recht steil, was aber für moderne Reisezüge unproblematisch ist. Die Strecke taucht vor dem Vorortbahnhof Oerlikon auf. Dieser musste von 6 auf 8 Bahnsteiggleise erweitert und die Bahnhofsköpfe entscheidend – mit weiteren Überwerfungen – umfangreich bei voller Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs umgebaut werden.

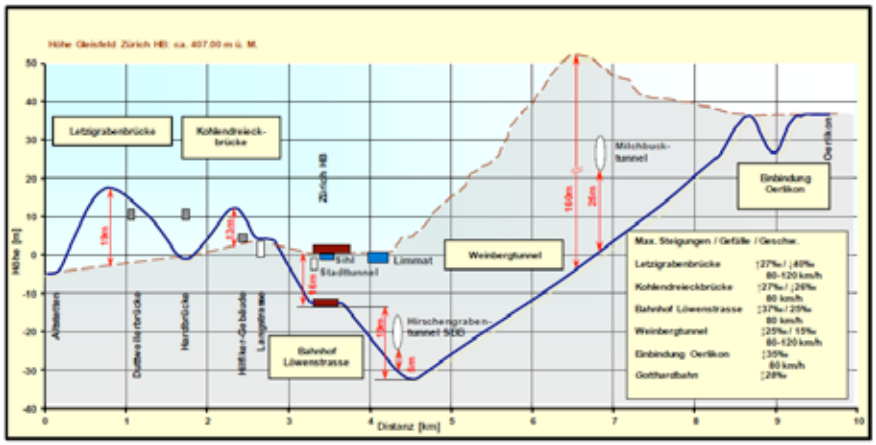
Es gab besondere Herausforderungen für die Bauingenieure wie die Sicherung vor Hochwasser des Sihl-Flusses und die Verschiebung von Gebäuden zur Freimachung der Trasse. Der Weinbergtunnel wurde mit einer Tunnelbohrmaschine aufgefahren. Der Bereich des Bahnhofvorplatzes und des Flusstals sowie des historischen Empfangsgebäudes wurde mit Dichtblockinjektionen gesichert und der Tunnel mit einem Grossrohrschirm vorgetrieben. Um während des Baus im eigentlichen Kopfbahnhof den Betrieb nicht einschränken zu müssen, hatte man seitlich einige Gleise mit provisorischen Bahnsteigen ertüchtigt.

Ein für die Funktionsfähigkeit wichtiger Bauteil ist eine großzügige Verteilebene unter den Gleisen des Kopfbahnhofs und über dem bestehenden S-Bahnhof und dem neuen Tunnelbahnhof. Damit ergeben sich kurze Wege für die zahlreichen umsteigenden Reisenden.

Die Kosten der Durchmesserlinie wurden vor Baubeginn mit 2,03 Mrd Schweizer Franken veranschlagt. Da der Nutzen zu einem Drittel dem Fernverkehr und zu zwei Dritteln dem Agglomerations-

Längenprofil Durchmesserlinie

Durchmesserlinie von Oerlikon nach Altstetten



SBB • Infrastruktur • Netzentwicklung
Region Ost-FF • 21.2.2019

und Regionalverkehr zugerechnet wurde, einigte man sich auf eine recht komplizierte Kostenteilung zwischen Bund und Kanton Zürich. Die Endabrechnung in 2018 ergab eine Punktlandung: Die Prognose in Bezug auf die Kostenbezugsbasis wurde mit 2,05 Mrd. Schweizer Franken nur um 1 % überschritten. Wegen der Einhaltung der relativ kurzen Realisierungszeit und des Kostenrahmens spricht man auch vom «Wunder von Zürich».

Mit der Erweiterung der Bahnanlagen konnte das Zugangebot wesentlich erweitert werden. Der neue Tunnel wird von Fernzügen und S-Bahnen genutzt. Im Kopfbahnhof wurden einige Kapazitäten für zusätzliche Züge frei. Die gute Gleisinfrastruktur ermöglicht einen sehr pünktlichen Betrieb, 98,4 % der Züge der S-Bahn Zürich erreichten ihr Ziel mit weniger als 6 Minuten Verspätung.

Der kontinuierliche Ausbau des Schienennetzes im Raum Zürich – zur Durchmesserlinie kamen weitere Ausbauten auf Zulaufstrecken zum Knoten und in anderen Bahnhöfen der weiteren Region – hat zur kontinuierlichen Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs geführt. Nach Eröffnung der Durchmesserlinie wurde das Angebot des Ballungsverkehrs um ca. 25 % erweitert.

Trotz enormem Wachstum der Arbeitsplätze und Einwohner fand das Wachstum des Verkehrs fast ausschließlich im öffentlichen Verkehr statt. Vom Basisjahr 1990 bis heute stieg die Reisendenzahl im Bahnverkehr gemessen an der Stadtgrenze Zürich auf das Dreifache! Der motorisierte Individualverkehr insgesamt nahm um weniger als 20 % zu, auf den Einfallstraßen nach Zürich ist sogar ein Rückgang festzustellen.

Die anschließende Diskussion zeigte, dass die Bahnprobleme Zürichs in vielen Punkten mit Frankfurt vergleichbar sind. Es werden dringend zusätzliche Kapazitäten für mehr Züge im Fern- sowie im Regional- und Ballungsverkehr benötigt. Einen Vorteil eines Tunnels zeigt das Projekt in Zürich: Man hat wenig Probleme mit Anliegern und Eingriffen in die Wohnbebauung. Ein Tunnel für moderne elektrische Züge kann relativ stark geneigt sein. Und man kann so eine Trasse relativ flexibel an Gegebenheiten im Untergrund anpassen.

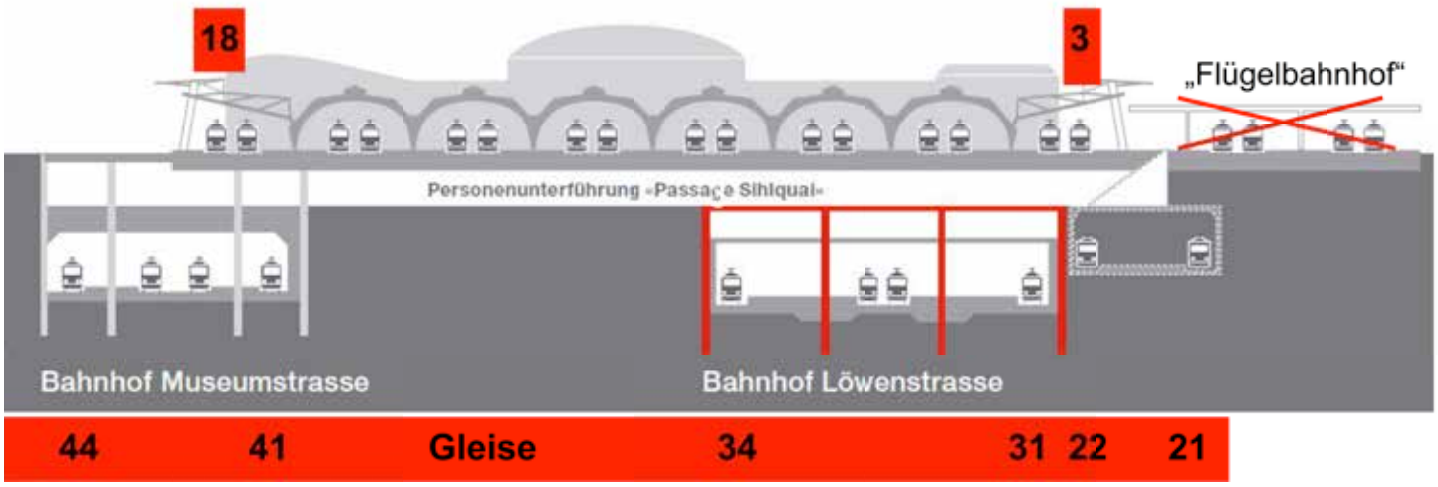
Der Vortrag hat deutlich gemacht, dass so ein Bahntunnel unter einem Hauptbahnhof und unter einer Stadt zwar eine anspruchsvolle Herausforderung, aber kein Hexenwerk ist. Der nun diskutierte Fernbahntunnel ist nicht mit „Frankfurt 21" oder „Stuttgart 21" zu vergleichen. Ähnlich wie in Zürich gibt es komplizierte Gleisanlagen, an die anzuschließen ist, einen Kopfbahnhof, unter dem man bauen muss, ohne den Betrieb zu sehr einzuschränken, einen Fluss, der zu berücksichtigen ist und einen U-Bahn-Tunnel (in Zürich S-Bahn-Tunnel), den man unterqueren muss.

Natürlich gibt es auch andere Anforderungen, mit denen man sich auseinandersetzen muss, wie den „Frankfurter Ton" im Untergrund, und Hochhäuser, denen man ausweichen sollte.

Dr. Ing. Werner Weigand,
Vorstandsmitglied
BFBahnen Hessen

Zürich Hauptbahnhof Querschnitt

Querschnitt des Hauptbahnhofes.



SBB • Infrastruktur • Netzentwicklung Region Ost-FF • 21.2.2019

3. iaf Kongress BahnBau in Münster

Am 22. Und 23. Mai 2019 lud der Verband Deutscher Eisenbahningenieure e.V. (VDEI) zum dritten internationalen Kongress nach Münster ein. „Track to the Future" lautete das Motto, frei übersetzt war der Leitgedanke dieses Kongresses „Die Schiene der Zukunft". Dr.-Ing. Thomas Mainka, Präsident des VDEI, eröffnete die Tagung und begrüßte Gäste und Redner, insbesondere die Bürgermeisterin der Stadt Münster, Frau Karin Reismann, sowie Herrn Ralf Schweinsberg vom Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in Vertretung für Enak Ferlemann.

Die Tagung umfasste fünf Themenblöcke:

- Schieneninfrastruktur der Zukunft – Anspruch und Wirklichkeit
- Planen und Bauen – ein Ländervergleich
- Technische Demonstrationen um Außenbereich
- Generationenwechsel & Wissenstransfer
- Innovationen & aktuelle Forschung

Die verkehrspolitischen Aspekte einer „Schiene der Zukunft" wurden im ersten Block dargestellt:

Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, moderierte diesen Teil und kam in seiner key note gleich auf den Punkt: „In 25 Jahren Bahnreform gab es Zuwächse im SGV von 85% und 60% im SPNV, im gleichen Zeitraum waren jedoch 6000 km (14%) des Streckennetzes auf Grund des Renditedrucks stillgelegt worden. Die Schweiz und Österreich investieren deutlich mehr in ihre Schieneninfrastruktur. Der Bund müsse seine Investitionen mindestens verdoppeln angesichts des geplanten Deutschlandtaktes und der Digitalisierung. Die Kontinuität der Mittel sei sicherzustellen – eine LuF III mit 10 Jahren Laufzeit wäre ein Signal für die Zukunft." Ralf Schweinsberg vom BMVI konstatierte in seinem Beitrag: „Wir brauchen eine positive Grundstimmung pro Schiene in der Bevölke-

rung und wir brauchen Geld. Die Digitalisierung müsse jetzt mit einem Starterpaket beginnen; der Elektrifizierungsgrad müsse von 60% auf 70% des Streckennetzes gesteigert werden. Sicherheit und Qualität sei auf einem hohen Niveau. Am 23.05. werde das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung in Dresden eröffnet, das neue Impulse und Innovationen bringen solle."

Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG, betonte in seinem Statement: „ Verkehrsinfrastruktur ist der Garant unseres Wohlstands, Im Netz der DB gebe es immer mehr Grünstrom, Engpässe und Verkehrsprobleme entstehen es in den Knoten und Ballungsräumen. Die Schiene solle wieder Verkehrsträger der ersten Wahl werden, der roll out von ETCS und DSTW werde in 3 Stufen bis 2040 erfolgen, ein runder Tisch – Kapazität – mit der Branche soll Störungen vermeiden und Probleme lösen helfen. Es sei ein neues Rollenverständnis der Schiene notwendig."

Dipl.-Ing. Dr. Huber Hager von der ÖBB-Infrastruktur berichtete: „Österreich durchqueren vier TEN-Korridore wovon sich drei in Wien kreuzen, es gebe einen Masterplan für drei Achsen, der Ausbau von Strecken, Bahnhöfen und KLV-Anlagen sei im Programm - Österreich baut - zusammengefasst." Andreas Brunner von den SBB informierte aus der Schweiz: „Die gegebenen Rahmenbedingungen ermöglichen eine beste Erschließung der Schweiz mit öffentlichem Verkehr. Die Finanzierung erfolge durch einen Verkehrsfonds, der Fond sei nicht an einen einzelnen Verkehrsträger gebunden und biete Planungssicherheit über lange Zeiträume. Über den Mitteleinsatz entscheiden die Schweizer in Volksabstimmungen." Das einhellige Fazit - auch der anschließenden Podiumsdiskussion: Verkehrspolitik ist keine Tagespolitik. Sie erfordert grundsätzliche, langfristige und bindende Konzepte. Basis hierfür kann nur ein großer gesellschaftlicher Konsens sein.

Den Themen der nachfolgenden Blöcke widmeten sich namhafte Vertreter der Branche mit fachspezifischen Referaten. Zusammenfassend ist hier festzustellen: Die Digitalisierung ist mittlerweile in allen Bereichen fester Bestandteil. Die Verfügbarkeit und der Zugang zu Fachwissen sind für kleinere Unternehmen existentiell geworden. Vordringlich müssen jetzt der Aufbau von „Wissensdatenbanken" sowie der Wissenstransfer und letztlich auch das Erwerben von Erfahrungswissen voran gebracht werden. Es gilt, in der Branche gemeinsame Projekte zu initiieren. Systemdenken, nicht Konkurrenzdenken, ist jetzt gefordert. Das können wir als Berufsverband BFBahnen nur unterstreichen. Im technischen wie im kommerziellen Bereich brauchen wir Fachkräfte, die für das System Schiene gerne und mit Leidenschaft arbeiten. Ein neuer, begeisternder „Spirit" scheint zu kommen.

Messe transport logistik in München 04. - 07.06.2019 – Lösungen für den Güterverkehr von morgen?

Seit 1978 findet die internationale Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management alle zwei Jahre in München statt. Zentrale Themen waren auch dieses Mal die Welt der Logistik und der vielschichtig strukturierte Güterverkehr auf Straße, Schiene, zu Wasser und in der Luft. Erneut konnten beeindruckende Messerekorde verzeichnet werden: 2374 Aussteller aus 63 Ländern (+10%), 64000 Besucher aus 125 Ländern(+5%). Eröffnet hatte die Messe Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer mit blumigen Worten wie: „Immer einen Schritt besser" und „Green Logistic made in Germany ist ein Exportschlager". Die Moderatorin Susanne Franke kreierte darauf sogar als neuen Messetitel: „Logistik und Klimaschutz". Gefällige Rhetorik oder echte Mutmache?

Ein umfangreiches Tagungs- und Veranstaltungsprogramm informierte die Besucher über Innovationen, Probleme und Herausforderungen des Güterverkehrs und der Logistik. Organisatoren waren Verbände (VDV, DVF, BVL, DVWG), die Fachpresse (DVZ; Verkehrsrundschau, DVV) und einschlägige Institute (Fraunhofer, IHK, BMVI). Auch alle großen Aussteller luden zu Präsentationen und Erfahrungsaustausch ein. Also viel Fachkompetenz, Branchenkenntnis und auch „Herzblut" auf den Podien und beim Networking.

Digitalisierung und Künstliche Intelligenz, Ressourcen- und Klimaschutz, Demografie und Fachkräftegewinnung, Assistenzsysteme und automatisiertes Fahren, Verkehrslösungen in Ballungszentren und auf dem flachen Land – diese und weitere wichtige Themenfelder wurden ausgiebig diskutiert. Erstmals auf der Agenda waren der Masterplan Güterverkehr, die neue Seidenstraße oder Frauen in der Logistik. Alle Beiträge bewegten sich im gewohnten und überschaubaren Rahmen; etwas Revolutionäres konnte ich nicht erkennen. Vielleicht doch: – Die Digitalisierung kommt in großen Schritten und wird vieles entscheidend verändern. Auch bei der Schiene.

Die Verkehrswende ist ein Wettlauf gegen die Zeit.

Ja, die Politik bewegt sich. Die Branche zeigt Bereitschaft und Mut zur Veränderung. Es wird mit ökologischem Ansatz investiert. Das neue Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung des BMVI in Dresden soll die fragmentierte Forschungslandschaft und ihre Ergebnisse bündeln und zeitnah nutzbar machen.

Ökonomisch geprägt und technikverliebt packen wir den Klima- und Umweltschutz sehr rational an. Den notwendigen Veränderungsprozess per Change Management durchzuführen ist eines. Die Menschen als Verkehrsteilnehmer und Verbraucher, als Bürger und Wähler zu überzeugen, zu motivieren und mitzunehmen, - das gehört ebenfalls dazu. Motivation entsteht nur dann, wenn Aussicht darauf besteht, die eigenen Bedürfnisse zu befriedigen. Neue Wege, neue Lösungen, neue Konzepte hatte auch diese Messe transport logistic wieder aufgezeigt. Das Transportieren dieser Ideen in die Köpfe und Herzen eines jeden von uns – das muss noch gelöst werden. Eine Aufgabe – nicht nur für Führungskräfte.

BFBahnen Fridolin Werner, Presse & PR

Fotos: Messe München/Thomas Plettenberg

Frankfurt am Main Hauptbahnhof, Foto: Deutsche Bahn AG

Verleihung der Goldenen Umweltschiene 2019

Der Geschäftsführende Verbandsvorstand BFBahnen und der Bezirk Hessen laden Sie als Verbands-mitglied im BFBahnen mit Ihrer Begleitung nach Frankfurt zur Verleihung der „Goldenen Umweltschiene" ein, die wir bereits zum 31. Mal vergeben. Außerdem erwarten Sie ein Festabend und ein interessantes und abwechslungsreiches Begleitprogramm in der Mainmetropole.

Preisverleihung und Verbandstag Schienenverkehr – Beitrag zum Umweltschutz

Freitag, 01. November 2019
15:00 bis 18:00 Uhr:
Festakt mit Verleihung der „Goldenen Umweltschiene" 2019
Kommen Sie mit Ihren interessierten Freunden, mit Gästen aus Wissenschaft und Forschung, Wirtschaft und Politik, Behörden und Bahnunternehmen zur Verleihung in den Festsaal des IntercityHotels Frankfurt Hauptbahnhof Süd. Traditionell verleihen wir die „Goldene Umweltschiene" seit 1989 an Persönlichkeiten, die sich um den Schienenverkehr verdient gemacht haben. Unser Preisträger 2019 ist Herr Professor Knut Ringat, Sprecher der Geschäftsführung der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV).

Wesentliche Stationen seiner Vita sind: - Studium an der Hochschule für Verkehrswesen Friedrich List in Dresden; - Geschäftsführer beim Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe und des Verkehrsverbundes Oberelbe GmbH und - seit 2009 Sprecher der Geschäftsführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes.

Mit seinem Engagement als Vizepräsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) so-wie als langjähriger Präsident der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V. (DVWG) unter-streicht er seine Verbundenheit mit umweltfreundlichen Verkehrslösungen. Seine Professuren an der TU Dresden und TU Darmstadt erweitern sein Engagement pro Schiene.
Prof. Knut Ringat hat sich für einen umweltfreundlichen öffentlichen Personennahverkehr verdient gemacht. Die Verleihung der Goldene Umweltschiene soll ihn weiterhin motivieren, die Verkehrswende auch in Hes-sen voranzutreiben.

Die Laudatio auf Professor Knut Ringat hält Herr Volker Sparmann, Mobilitätsbeauftragter beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (angefragt). Herr Volker Sparmann ist Preisträger der Goldenen Umweltschiene 1997.

Die Keynote zum öffentlichen Personennahverkehr der DB mit Dr. Jörg Sandvoß, Vorsitzender des Vorstan-des DB Regio AG, (angefragt) verspricht interessante Diskussionen.

Zum Abschluss des Festaktes laden wir Sie ein zum „get-together" im Foyer des Festsaales. Bei Erfri-schungsgetränken und kleinem

Imbiss führen Sie vertiefende Gespräche, knüpfen neue Kontakte und pflegen bestehende Verbindungen.

19:00 – 23:00 Uhr: Festabend
Kommen Sie zu unserem traditionellen Festabend ins Restaurant des IntercityHotels Frankfurt Hauptbahn-hof Süd. Mit Sektempfang und einem schmackhaften Buffet ist für Ihr leibliches Wohl gesorgt.

Samstag, 02. November 2019
08:30 bis 14:00 Uhr:
BFBahnen 11. Verbandstag
Die Mitglieder des Verbandsvorstandes des BFBahnen und die Delegierten der Bezirke / Vereine treffen sich zum 11. Verbandstag im Tagungssaal des IntercityHotels Frankfurt Hauptbahnhof Süd.

Begleitprogramm

Freitag, 01. November 2019
15:00 – 16:30 Uhr Stadtführung
Erleben Sie bei diesem eineinhalbstündigen Spaziergang die Geschichte der Stadt, das historische Zentrum Frankfurts und die Entwicklung der neuen Altstadt.

Samstag, 02. November 2019
10:00 – 11:30 Uhr
Stadtführung
Erleben Sie bei diesem eineinhalbstündigen Spaziergang die Geschichte der Stadt, das historische Zentrum Frankfurts und die Entwicklung der neuen Altstadt.

13:00 – 14:00 Uhr
Ebbelwei-Express Stadtrundfahrt in einer historischen Straßenbahn
Ein Sightseeing-Highlight in Frankfurt ist eine Rundfahrt im Ebbelwei-Express, hochdeutsch: Apfelwein-Express, einer historischen Straßenbahn. Bei Musik, Brezeln und „Ebbelwei" – dem typischen Frankfurter Nationalgetränk Apfelwein – wird die originelle Stadtrundfahrt zum unvergesslichen Frankfurt-Erlebnis.

Sonntag, 03. November 2019
Zur individuellen Programmgestaltung empfehlen wir:
Besuch der Ausstellung: Making Van Gogh im Städel Museum Frankfurt
Sie haben die Möglichkeit, auf der Südseite des Bahnhofgebäudes die Buslinie 46 Richtung Sachsenhausen zu nehmen. An der dritten Haltestelle Städel steigen Sie aus. Reisezeit: ca. 10 Minuten
Besuch des Goethe-Hauses und des Goethe-Museums
Frankfurter Goethe-Haus / Freies Deutsches Hochstift, Großer Hirschgraben 23-25 60311 Frankfurt Main. Hier wurde Johann Wolfgang Goethe am 28. August 1749 „mit dem Glockenschlage zwölf" geboren.
Sie erreichen das Freie Deutsche Hochstift, Goethe-Haus und Goethe-Museum mit allen S- und U-Bahnen über Willy-Brandt-Platz und Hauptwache in fünf bis zehn Gehminuten.

Palmengarten
Siesmayerstraße 61 60323 Frankfurt am Main -Westend-Süd Telefon +49 69 212366 89

Organisatorisches

Anreise: Sie reisen individuell per Bahn nach Frankfurt Main Hbf.

Hotel: IntercityHotel Frankfurt Hauptbahnhof Süd, Mannheimer Straße 21, 60329 Frankfurt/Main, T +49 69 659992-0

Das neue IntercityHotel begrüßt seine Gäste im stylischen Design von Matteo Thun auf der Südseite des Hauptbahnhofs. Sie erreichen das Hotel vom Bahnhof Frankfurt Main Hbf, entlang Gleis 1 bis zum Abgang der Unterführung, durch den Nebenausgang Mannheimer Straße, überqueren diese und stehen direkt vor dem Hoteleingang.
Das Hotel ist bemüht, Ihr Zimmer bis spätestens 15:00 Uhr zur Verfügung zu stellen. Es erwarten Sie schall-isolierte Zimmer mit Klimaanlage, Badezimmer mit Dusche/WC, Flachbild-TV und Radio und kostenfreies WLAN. Außerdem erhalten Sie bei Anreise das FreeCityTicket für die Dauer des Aufenthalts. Die Fahrkarte gilt für den gesamten Verkehrsverbund RMV.

Auschecken:
Jeweils bis 11 Uhr am Abreisetag.
Übernachtungskosten, Telefongebühren und Verzehr an der Bar oder Minibar sind beim Auschecken an der Rezeption zu bezahlen. Das Gepäck kann bis zur Rückreise im Hotel untergestellt werden.

Anmeldung / Information

Bitte melden Sie sich und ggf. Ihre Begleitperson(en) bis zum 15. August 2019 verbindlich mit beiliegen-dem Anmeldebogen an, auch dann, wenn Sie keine Hotelübernachtung buchen. Den Anmeldebogen finden Sie auch auf unserer Homepage: http://www.bfbahnen.de/presse/goldene-umweltschiene.html
Die Kosten für den Festabend und ggf. das Begleitprogramm überweisen Sie bitte ebenfalls bis zum 15. August an das im Anmeldebogen angegebene Konto des BFBahnen.

Programm

Ausführliche Informationen zu allen Veranstaltungen erhalten Sie mit ihrer Buchungsbestätigung. Auskünfte zur Organisation und zum Begleitprogramm erteilen:

BFBahnen Hessen
Norbert Böcher
mail: Norbert.Boecher@BFBahnen.de
Tel. +49 6181 60235

die Bundesgeschäftsstell
mail: BGSt@BFBahnen.de
Tel. +49 2304 256614

Sie möchten sich mehr Zeit für Frankfurt am Main gönnen? Das IntercityHotel Frankfurt Hauptbahnhof Süd bietet Ihnen für die Tage vor und nach der Festveranstaltung die gleichen Zimmerpreise an.

Prospekte und Auskünfte für Ihren individuellen Aufenthalt erhalten Sie bei den Tourist Informationen: tele-fonisch zu erreichen unter Telefon +49 69 21238800 oder unter www.frankfurt-tourismus.de.

Das Organisationsteam freut sich auf Ihr Kommen.

Neues aus Bahn, Verkehr und Umwelt

DB Vorstand stellt Strategie vor

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG hat dem Aufsichtsrat und auch der Öffentlichkeit seine neue Strategie „Starke Schiene" vorgestellt. Künftig will sich das Unternehmen auf einen konsequenten Ausbau seines Kerngeschäftes konzentrieren. Mit der neuen Dachstrategie „Starke Schiene" soll ein größerer Rahmen geschaffen werden, der deutlich macht,, welche Richtung zukünftig verfolgt wird und zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung sollen in Angriff genommen werden.

Einige zentralen Aussagen der neuen Strategie: Arriva soll verkauft werden. Schenker soll aber im Konzern bleiben und Hilfe für DB Cargo beim profitablen Wachstum sein. Der Fernverkehr will die Platzkapazität und die Zahl seiner Fahrgäste verdoppeln. Die DB will im ÖPNV zusätzlich eine Milliarde Kunden gewinnen. DB Cargo soll 70 Prozent mehr auf deutschen Schienen transportieren, „politische Unterstützung" wird für den Einzelwagenverkehr genannt. „Im Schulterschluss mit dem Bund" will die DB 30 Prozent mehr Kapazität in der Schieneninfrastruktur schaffen.
Ein technologischer Quantensprung soll im Eisenbahnbetrieb mit dem „Starterpaket Digitale Schiene Deutschland" erreicht werden. Die Bahnhöfe sollen für bis zu doppelt so viele Gäste ausgebaut werden. Die DB will in den nächsten Jahren 100.000 Mitarbeiter einstellen.
Kosten für das ehrgeizige Programm wurden in der Öffentlichkeit bisher nicht genannt. In der Presse wird die Frage nach der Finanzierung gestellt. „Wer zahlen soll, ist unklar. Die Bundesregierung dürfte angesichts der neuen Querelen nicht gerade erfreut sein über die notwendigen Milliarden-Investitionen".

Bahnvorstand wegen Beraterverträgen unter Druck

Die Bahn steht wegen hoher Kosten für Beraterverträge und wegen Unregelmäßigkeiten in der Kritik. Der Staatskonzern zahlte zwischen 2015 und 2018 mehr als 500 Millionen Euro an Beratungsfirmen. Die Bahn prüft derzeit Beraterverträge mit früheren Managern aus der Zeit von 2010 bis 2018. Dabei geht es auch um ehemalige Konzernvorstände. Es sind hohe Abfindungen gezahlt worden und zusätzlich Beraterverträge über hohe Summen abgeschlossen worden, bei denen nicht klar ist, ob entsprechende Gegenleistungen erbracht worden sind. Unregelmäßigkeiten fielen der internen Revision auf. Vorstand und Aufsichtsrat hätten daraufhin reagiert und eine externe Kanzlei mit der Prüfung beauftragt. Dazu seien nun weitere externe Ermittler eingeschaltet. Mittlerweile schaltete sich auch der Bundesrechnungshof ein.

Alternativen zu Glyphosat gesucht

Der Pharma- und Pflanzenschutzkonzern Bayer will die Umweltbilanz seiner landwirtschaftlichen Produkte verbessern und in den kommenden zehn Jahren rund fünf Milliarden Euro in die Suche nach Alternativen zum umstritten Unkrautvernichter Glyphosat investieren.

Die Leverkusener haben betont, dass Glyphosat weiterhin eine wichtige Rolle in der Landwirtschaft und in der Produktpalette des Unternehmens spielen wird. Der Konzern wolle aber zusätzliche Methoden zur Unkrautbekämpfung entwickeln. Die Deutsche Bahn ist mit rund 65 Tonnen pro Jahr größter Einzelabnehmer von Glyphosat in Deutschland. Sie kündigte an, nach Wegen zu suchen, bei der Unterhaltung ihres Streckennetzes auf Glyphosat zu verzichten. Der bundeseigene Konzern hat drei Verfahren identifiziert, die als mögliche Alternativen zu Glyphosat im Gleisbereich zum Einsatz kommen könnten. So könnte Unkraut durch den Einsatz von Heißwasser, Elektroschocks oder energiereichem UV-Licht bekämpft werden.

Zusammengestellt von Dr.-Ing. Werner Weigand, Vorstandsmitglied BFBahnen Hessen

Impressum

Verkehrsmanager
Informationen und Nachrichten des Berufsverbandes Führungskräfte Deutscher Bahnen e. V. (BFBahnen). Sitz Frankfurt am Main (Anschriften siehe letzte Innenseite). BFBahnen ist Gründungsmitglied der Allianz-pro-Schiene und kooperiert eng mit dem Verband die Führungskräfte

Redaktionsleiter
Werner Graf
Paul-Lincke-Straße 20
70195 Stuttgart
Tel: (0162) 98 30 302
E-Mail: verkehrsmanager@email.de

Satz:
Sascha Stoll
PR Presseverlag Süd GmbH
Weberstraße 18
71063 Sindelfingen
www.pr-presseverlag.de

Anzeigen:
Es gilt die Anzeigenpreisliste 2/2019

Druck:
Lensing Druck GmbH & Co. KG,
Feldbachacker 16, 44149 Dortmund
www.lensingdruck.de

Fotonachweise:
Titelfoto: SBB

Der Verkehrsmanager erscheint viermal im Jahr und wird im Rahmen der Mitgliedschaft kostenfrei geliefert. Beiträge, die mit Namen oder Namenszeichen des Verfassers gekennzeichnet sind, geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion oder des Verbandsvorstands wieder. Aus Platzgründen können nicht alle Einsendungen berücksichtigt oder in vollem Umfang veröffentlicht werden. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung.

www.evg-online.org

Nur mit der **EVG** ...

EVG gestaltet.
Wir stehen für Tarifpolitik und Mitbestimmung. Das heißt für uns nicht, Paragrafen abzuarbeiten. Sondern mitzugestalten im Interesse unserer Mitglieder.

EVG sichert ab.
Wir stehen für umfassenden Schutz. EVG-Mitglieder genießen vielfältige Unterstützung, Rechtsschutz und Versicherungsschutz.

EVG ist vor Ort.
Wir stehen für Mitgliedernähe. Wir betreuen euch unmittelbar in den Betrieben und Dienststellen. Und mit unserem dichten Netz von Geschäftsstellen und Ortsverbänden.

EVG handelt.
Wir stehen für eine Politik, die Bus und Bahn fördert. Dafür nutzen wir unsere guten Kontakte in die Politik und zu Verbänden. So können wir eure Interessen wirksamer vertreten.

EVG bildet.
Wir stehen für Information, Qualifikation und Hilfe. Die EVG bietet Seminare, Weiterbildungen und Ratgeber. Praxisnah und politisch.

EVG

Wir leben Gemeinschaft

Deutschland bei Schiene auf dem drittletzten Platz

Länderranking: Investitionsvergleich bescheinigt Bundespolitik großen Nachholbedarf

Ein europaweiter Vergleich der Schieneninvestitionen stellt der deutschen Verkehrspolitik ein schlechtes Zeugnis aus. Mit seinen Pro-Kopf-Investitionen in die Eisenbahn-Infrastruktur landet Deutschland im Ranking zehn führender Volkswirtschaften in Europa auf dem drittletzten Platz. In der von der Allianz pro Schiene (ApS) und der Unternehmensberatung SCI Verkehr gemeinsam erstellten Analyse lässt die wohlhabende Bundesrepublik nur Frankreich und Spanien hinter sich. Teils deutlich mehr für die Schiene leisten nicht nur die Spitzenreiter Schweiz und Österreich, sondern auch Schweden, Großbritannien und Dänemark, die Niederlande sowie Italien.

Kleine Schritte reichen nicht für Verkehrswende

„Der Realitätscheck für die deutsche Verkehrspolitik fällt enttäuschend aus. Die Verkehrswende hin zu einer umweltgerechten Mobilität kommt in Deutschland trotz aller Bekenntnisse zum Klimaschutz nicht wirklich voran", sagte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, im Juni 2019 Berlin. „Zwar gehen die Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur seit 2014 schrittweise nach oben. Doch mit diesem Tempo kann die Bundesrepublik gerade einmal die größten Schwachstellen ausbessern, aber nicht die Verkehrswende gestalten. Sie bleibt Nachzügler in Europa, weit abgeschlagen von den Vorzeigeländern Schweiz, Österreich oder Schweden."

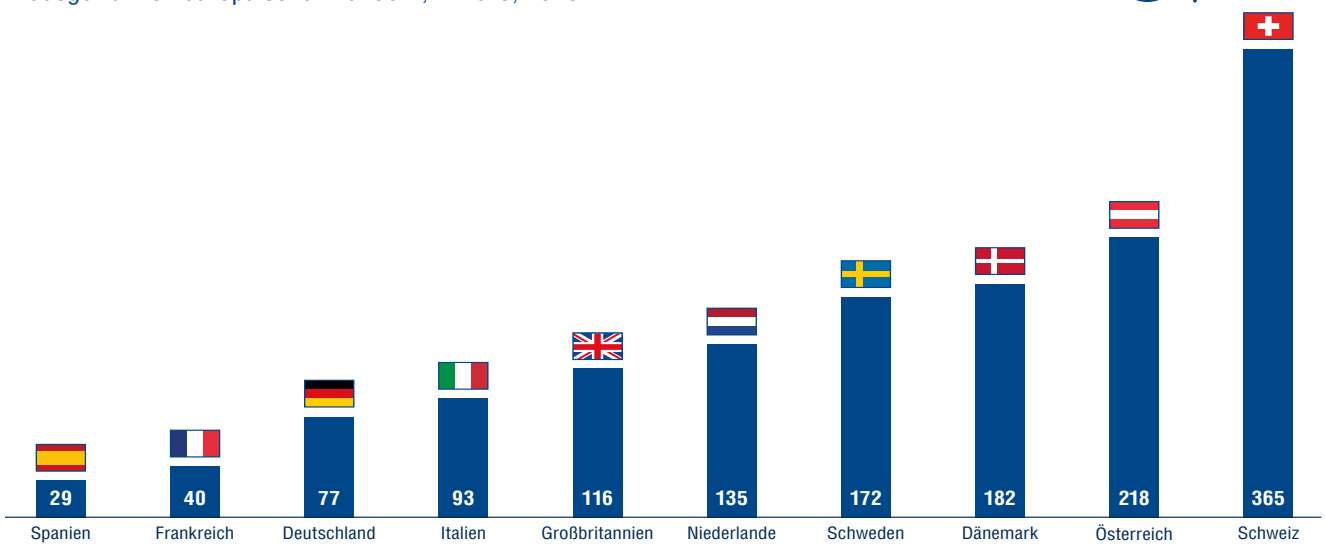
Volkswirtschaft braucht leistungsfähige Infrastruktur

Auf die Folgen mangelnder Infrastruktur-Investitionen wies Maria Leenen, Geschäftsführerin der Unternehmensberatung SCI Verkehr, hin. „Für die Realisierung der Klimaschutzziele ist eine Verkehrswende weg von fossilen Brennstoffen hin zu regenerierbaren Energien einer der wichtigsten Bausteine. Die heute massenhaft verfügbare, ökonomisch und ökologisch effizienteste E-Mobilität bietet die Schiene – sowohl für die Reisenden wie auch für die Beförderung von Gütern. Allerdings wird der Umstieg durch den Zustand und die fehlenden Kapazitätsreserven der Bahninfrastruktur empfindlich ausgebremst. Hoffnungslos überlastete Linien, Langsamfahrstellen, fehlende Überholgleise oder zu wenig Netz-Redundanz im Falle von Störungen belasten die Qualität des komplexen Systems Schiene", so Leenen. Als besonders enttäuschend bezeichnete Flege, dass Deutschland nach wie vor ein Vielfaches an öffentlichen Geldern in die Straße stecke. In der Schweiz und Österreich übertreffen dagegen die Schieneninvestitionen die in die Straße. „Deutlicher kann man nicht machen, dass Deutschland dem Klimaschutz im Verkehr noch immer keine Priorität einräumt." Leenen ergänzt: „Ein wichtiger Grund für die unbefriedigende Qualität der Bahn heute ist die langjährige Unterfinanzierung der Bahninfrastruktur in der Vergangenheit. Die heutigen Kunden der Schiene zahlen die Quittung für. Man ist zu lange auf Verschleiß gefahren. Wir brauchen jetzt ein deutliches und vor allem nachhaltiges Hochfahren der Investitionen, um die Infrastruktur zu modernisieren und die Kapazität so auszubauen, dass tatsächlich auch das erwünschte Wachstum auf der Schiene bewältigt werden kann."

Umfrage zeigt Stimmungswandel

Weiter als die Bundespolitik sind laut Flege die Menschen in Deutschland. Die aktuelle Civey-Umfrage zeigt einen klaren Stimmungsumschwung zugunsten der Schiene. Erstmals seit Beginn der Erhebung vor zwei Jahren fordert die größte Bevölkerungsgruppe (31 Prozent) einen „deutlichen stärkeren Ausbau" des Schienennetzes.

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur
in ausgewählten europäischen Ländern, in Euro, 2018



Quelle: Allianz pro Schiene | 06/2019 | auf Basis von BMVI, VöV, BMVIT, SCI Verkehr GmbH
Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Namensnennung

SchienenJobs

Die Online-Stellenbörse rund um die Schiene

Bahn frei für Ihre Karriere!

schienenjobs.de info@schienenjobs.de schienenjobs.de

Ein Projekt von:

Allianz pro Schiene index

Unterstützt durch:

DB BVG BAHNBKK NETINERA EIN UNTERNEHMEN DER FS-GRUPPE AVG DEVK

BF Bahnen VDV Die Verkehrsunternehmen DIE BAHNINDUSTRIE. VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V. transdev the mobility company

Saarland muss sich mehr für den Bahnverkehr engagieren!

Mehr Engagement und Kompetenz für den Eisenbahnverkehr durch die Landesregierung, einen eigenen Bahnbeauftragten im saarländischen Verkehrsministerium und einen eigenen DB-Konzernbevollmächtigten für das Saarland fordert BF Bahnen Saarbrücken. „Dem Abschluss des erneuerten deutsch-französischen Freundschaftsvertrages müssen nun rasch Verbesserungen für den internationalen Zugverkehr folgen, aber auch besonders im Schienenpersonennahverkehr der Region", fordert Dieter Lorig, Pressesprecher von BF Bahnen Saarbrücken. Die Bahn erwecke im Saarland zunehmend den Eindruck, sich selbst abzuschaffen. „Ein Großteil der öffentlichen Kritik, die das Unternehmen zuletzt einstecken musste, ist vollkommen berechtigt", sagt Lorig. „Marode Schieneninfrastruktur, blamable Pünktlichkeitsquoten, Ausfall von Zügen, Rückzug aus ländlichen Gebieten, aber auch der Zustand von Bahnhöfen und Gleisanlagen treiben so manchem Fahrgast die Zornesröte ins Gesicht", klagt Lorig. „Politik und Ministerialbehörden haben einen Anteil am heutigen Zustand der Bahn", sagt der BF Bahnen-Pressesprecher.

Sei es doch eine politische Entscheidung gewesen, die Bundes- und Reichsbahn 1994 zusammenzuführen und pro forma zu privatisieren. Jedoch sei der erhoffte Anstieg der Marktanteile für den Schienenpersonenverkehr im Vergleich zum Auto und Flugzeug seit 1994 bis heute mit etwa zehn Prozent kaum gestiegen. Und dies, obwohl seither weit über 80 Milliarden Euro in das Bahn-Netz investiert worden seien! BF Bahnen Saarbrücken sieht den Rückzug der Bahn im Saarland, der nach der Bahnreform weiter an Tempo zugenommen habe, bis heute ungebremst! So habe die Bundesbahn 1974 im Saarland noch etwa 11000 Mitarbeiter beschäftigt. Dagegen arbeiteten heute bei der DB AG im Saarland weniger als 2500 Mitarbeiter! Dies entspreche einem Personalrückgang von zirka 77 Prozent, obwohl die Zahl der Erwerbstätigen im Saarland 2018 mit über 532000 einen neuen Höchststand erreicht habe. „Logische Konsequenz des drastischen Personalabbaus bei der Bahn im Saarland, der deutschlandweit nicht überall derart extrem stattfand, ist die Verlagerung der Entscheidungs-kompetenzen bei der Bahn weg vom Saarland nach Mannheim, Mainz oder Frankfurt", sagt Lorig.

Es sei scheinheilig, wenn saarländische Abgeordnete auf die Bahn schimpften, aber Entscheidungen des Landes nur abnickten, DB Regio im Saarland immer mehr Nahverkehrsleistungen wegzunehmen und einer Billigbahn mit ausländischem Mutterkonzern zuzuschustern. „Die bereits zum 1. Februar 2019 erfolgte Versetzung des seit 2012 in Saarbrücken angesiedelten Bahnkonzern-Bevollmächtigten für Rheinland-Pfalz und das Saarland, Jürgen Konz, ist eine weitere Schwächung saarländischer Interessen in punkto Eisenbahnverkehr", bedauert Lorig. Nachfolger von Konz ist Dr. Klaus Vornhusen, der nunmehr die Interessen der Bahn in gleich drei Bundesländern vertreten soll! „Das Saarland benötigt einen eigenen DB-Konzernbevollmächtigten, der sich ernsthaft um die Probleme der Bahn vor Ort kümmert", fordert Lorig.

Zudem müsse sich die saarländische Verkehrsministerin Anke Rehlinger fragen lassen, warum sie die vom Bund 2018 zur Verfügung gestellten 106 Millionen Euro Regionalisierungsmittel nicht komplett genutzt habe? Nach Ansicht von BF Bahnen Saarbrücken hätten die verbliebenen 13 Millionen Euro in den saarländischen Schienenverkehr investiert werden können, beispielsweise um die Niedtalbahn zu elektrifizieren. Dagegen handle das Land Rheinland-Pfalz mit deutlich mehr Know-how und erfolgreicher, um den umweltfreundlichen Eisenbahnverkehr zu stärken, sagt Lorig. So erreichte das Nachbarland 2018, dass die Bahn dort 260 Millionen Euro in das Schienennetz und Bahnhöfe investiert habe, während es im Saarland nur etwa 40 Millionen Euro gewesen wären.

Dieter Lorig, Pressesprecher BF Bahnen Saarbrücken

Ein Dankeschön an Dr. Walter Mittmann

Eine feste Rubrik in unserem Verkehrsmanager ist die Seite 14 „Nachrichten - Neues aus Bahn, Verkehr und Umwelt“. Mit großer Sachkenntns hat unser Autor Dr. Walter Mittmann, BFBahnen Hessen, aus den vielen Nachrichten diejenigen Themen ausgewählt und aufbereitet, die für unsere Leser interessant sind.

Dr. Mittmann hat seine seit 2008 erschienen Beiträge einmal nachgezählt und dabei selbst gestaunt: Es sind bis einschließlich Heft 1/2019 in elf Jahrgängen insgesamt 310 Kurzberichte von ihm erschienen.

Nun wird Dr. Mittmann dieses Geschäft sowie seine Tätigkeit als Schriftführer von BFBahnen Hessen an seinen Nachfolger Dr. Werner Weigand abgeben und ein wenig kürzer treten. Die Redaktion des Verkehrsmanagers und der Geschäftsführende Vorstand von BFBahnen danken Dr. Mittmann für sein großes Engagement und wünschem ihm alles Gute. Herr Dr. Weigand: willkommen an Bord!

Leserbrief zum Artikel: „Mit der Bahn nach Österreich“,

Verkehrsmanager 1 / 2019 (auszugsweise)

Seit 39 Jahren verbringen meine Frau und ich alle zwei Jahre unseren Sommerurlaub in Kärnten (inzwischen 19 Reisen), wobei stets -ausnahmslos- ohne Auto gefahren wurde. Dabei erleben wir den Verzicht auf unser Auto von Mal zu Mal mehr als Stress, als Einschränkung in der Mobilität vor Ort, als Nachteil gegenüber Urlaubsgästen, die ihr Fahrzeug dabei haben.

Es beginnt mit der An- und Rückreise von Norddeutschland nach Kärnten und zurück. Konnte man noch bis in die 90ger Jahre die Koffer nach Österreich zu günstigen Tarifen als Reisegepäck aufgeben (Transportdauer damals 2 Tage), liegen heute die Kosten für den Gepäckversand von 2 Koffern gleichauf mit den Kosten für die Fahrkarte. Dazu hat sich die Transportdauer auf 5 bis 7 Tage verlängert. Also nimmt man das Gepäck im Zug mit: man spart die hohen Frachtkosten und hat die Koffer garantiert am Urlaubsort zur Hand. Und so denken fast alle Urlauber, die die EC-Züge von München nach Villach / Klagenfurt bevölkern. Nur, wo lässt man im 6er-Abteil jeweils zwei Koffer für zwei Personen = 6 Koffer pro Abteil? Dies lässt sich noch steigern, wenn die ÖBB, wie im September 2018 geschehen, auf der Rückfahrt einen anderen Wagentyp (in ihrem Wagenpark) einsetzt, bei dem die gebuchten Plätze gar nicht vorhanden sind („Die Gebühr für die Reservierung bekommen Sie erstattet“). Mit Gepäck auf Platzsuche in einem nahezu ausgebuchten EC nach Frankfurt (Main) = stressfrei ?? Und die Urlauber mit PKW: Sie haben ihr Gepäck dabei, sie haben ihren Sitzplatz sicher.

Und dann die Mobilität am Urlaubsort in Kärnten: Die ÖBB (oder das Land Kärnten als Besteller des Nahverkehrs) haben die Nahverkehrszüge vieler Strecken in Kärnten zur „S-Bahn“ gemacht. Eine S-Bahn im Stundentakt, an Samstagen und Sonntagen im 2-Stunden-Takt. Nach 20.30 Uhr herrscht im Nahverkehr und damit S-Bahn-Verkehr (ausgenommen die Strecke Villach –Klagenfurt) Betriebsruhe.
Einer der beiden Bahn-Knoten ist Villach Hbf. Anschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten sind nur teilweise gegeben. An Samstagen und Sonntagen beträgt die Übergangszeit von der Linie S 2 von Feldkirchen auf die Linie S 2 nach Rosenbach sage und schreibe 111 Minuten, weil die Züge der S-Bahn-Linie S 2 im Knoten Villach nicht durchgebunden sind. Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sind grundsätzlich nicht aufeinander abgestimmt, obwohl die Postbusse ebenfalls von der ÖBB betrieben werden. An Sonntagen geht der Busverkehr in Kärnten gar gegen Null.
Österreich = ein Bahnland ? Österreich ist kein Bahnland, sondern ein ausgesprochenes PKW-Land. Der Österreicher ist geradezu vernarrt in sein Auto und übertrifft damit sogar die Auto-Liebe der Deutschen.

Fazit: Verzicht auf das Auto zur Fahrt nach / von Österreich (mit Gepäck) und Urlaub ohne Auto in Österreich ist nur etwas für ausgesprochene Eisenbahnfreunde, für echte Freaks (wie ich). Alle übrigen sind entweder zu alt fürs Autofahren oder gesundheitlich dazu nicht in der Lage.
Die große Mehrheit wird man mit den heutigen Leistungen der Bahnen DB und ÖBB und der übrigen Verkehrsmittel vor Ort nicht zur „Verkehrswende“ überzeugen können.

Rainer Pohl,
Bielefeld

Unsere Gruppe im eisenbahnmuseum Lusado

Leserreise und Jahresexkursion 2019 nach Portugal

Die Vielfalt Europas konnte auch bei dieser Exkursion wieder erlebt werden. Vom 30.03. – 06.04.2019 ging unsere Reise nach Lissabon, Porto, Sintra, Braga, Cascais und zum westlichsten Punkt des europäischen Kontinents, zum Cabo da Roca. Wir wollten nicht nur touristischen Ziele besichtigen, sondern Land und Leute kennenlernen und nicht zuletzt auch Eindrücke des Eisenbahnwesens und des ÖPNV gewinnen.

Die stolze Seefahrernation Portugal hatte ihre Blütezeit im Mittelalter und in der Renaissance. Uns allen bekannt ist Heinrich der Seefahrer. Handel, aber auch Ausbeutung der Kolonien (Brasilien, Macau) war die Basis des einstigen Reichtums. Noch heute zeugen Burgen, Kirchen, Klöster, Paläste und Universitäten von dieser Epoche. Touristische Ziele, die auch wir besuchten. Heute ist Portugal ein verlässliches Mitglied der EU. Das Land war 1986 beim EU-Beitritt noch das „Armenhaus Europas". Dank Subventionen und Förderungen, aber auch nach harten „Spardiktaten" aus Brüssel, hat sich ein wirtschaftlicher Wandel vollzogen. Ein bescheidener Wohlstand ist erreicht; doch relativ geringe Einkommen und fehlende Arbeitsplätze bestimmen nach wie vor das tägliche Leben. Beim Fachgespräch mit der Transportarbeitergewerkschaft STRUP (Sindicato dos Trabalhadores de Transportes rodoviarios e urbanos de Portugal) wurde uns dies am Beispiel der Eisenbahn erläutert.

1992 wurde die staatliche CP (Comboios de Portugal) in verschiedene Firmen aufgespalten. Ab 2012 war nach weiteren Brüsseler „Spardiktaten" nicht mehr in die Bahn investiert worden. Es folgte ein beispielloser Personalabbau von einst 50000 auf nurmehr 8000 Arbeitsplätze mit der Folge von mangelhaftem Service und häufigen Zugausfällen. Die aktuelle Klimapolitik hat jetzt ab April 2019 ein Billigticket für den ÖPNV kreiert, um den ausufernden Autoverkehr in Lissabon und Porto zu reduzieren.

Die Monatskarte kostet gerade mal 30€ bzw. 40€ - „es kostet mehr, es zu glauben als es zu bezahlen" lautet der entsprechende Werbeslogan. Aber es fehlt an Kapazität, Fahrzeu-

ÖPNV-Seilbahn in Porto

gen, Infrastruktur und Personal, um die Umsteiger auch zu befördern. Doch die Portugiesen sind findig. In Lissabon wird eine Touristenabgabe von 2€/Tag erhoben. Per Bürgerentscheid wird diese Einnahme gezielt in den Ausbau der Metro investiert. Und es gibt neue Mobilitätsangebote wie Leihräder und E-Roller an fast jeder Straßenecke. Nicht alles ist modern: Viele Fahrzeuge des ÖPNV tragen auch den Hauch der Nostalgie, so die berühmten „Electrico"-Straßenbahnen, die Schrägaufzüge und manche Hafenfähren.

Nostalgie pur erlebten wir beim Besuch des Eisenbahnmuseums in Lusado. Besonders beeindruckend war die alte Stellwerkstechnik, die sich doch stark von den uns bekannten Bauformen unterscheidet. Dampflokomotiven von Henschel dagegen kamen uns bekannt vor. Nicht abschließend geklärt werden konnten die Farben der Schlussleuchten eines Triebwagens: Warum hat er ein rotes und ein grünes Licht? In der Seefahrt steht das für backbord und steuerbord – aber bei der Eisenbahn?

In Porto verkehren moderne Straßenbahnen und eine moderne Kabinenseilbahn ist innerstädtisches Verkehrsmittel. Pflichtbesuch für jeden Porto-Touristen ist der pompöse Bahnhof San Bento. Das Wanddekor mit den Azulejo-Kacheln in der prachtvollen Halle ist beliebtes Photomotiv. Da kann der Kopfbahnhof Estacao Santa Apolonia in Lissabon nicht mithalten. Die modernisierte Bahnstation liegt erhöht im Stadtkern. Schier endlos lange Rolltreppen führen von der unterirdischen Metro zu den hochgelegenen Fernbahngleisen. Ein musealer Geheimtipp ist dort das im Souterrain gelegene Bahnhofsrestaurant Cozinha da Estacao. Elegant speisen im Ambiente vergangener Eisenbahnzeiten. Essen und Trinken hält Leib und Seele zusammen. Dies gilt gerade auch in Portugal. Man liebt es üppig und deftig. Viele Produkte kommen aus heimischen Regionen; nur der allseits beliebte Stockfisch (bacalhau) wird aus Skandinavien eingeführt und als Nationalgericht in unzähligen Variationen aufgetischt. Ein Highlight war für uns die Weinprobe bei Burmester in Porto. Dort wurden uns die Farblehre, die Herstellung und die Geschmacksvariationen des Portweins in Theorie und Praxis nähergebracht. Portugal – seine Menschen, das Land, die gute Küche und die herzliche Gastfreundschaft bleiben uns in angenehmer Erinnerung. Es gibt viel zu entdecken bei unseren Nachbarn in Europa. Freuen sie sich 2020 auf die nächste Exkursion. Vielleicht nach Slowenien? Oder in die Niederlande?

Fridolin Werner,
BFBahnen Bayern

Regionale Veranstaltungen bis Oktober 2019

Bayern

08. Oktober Nürnberg
Info-Treff zu aktuellen Themen
BFBahnen & FEANDC Süd - Zum Schwänlein
hintere Sterngasse 11

10. Oktober Regensburg
Museum der bayrischen Geschichte Besuch
der Landesausstellung 2019

14. Oktober München-Pasing
Info-Treff zu aktuellen Themen
BFBahnen & FEANDC Süd -
Schweizer Hof, Planegger Straße 14

17. Oktober München
Werksbesuch bei der Hofpfisterei

Hamburg

17. Juli 17.00 Uhr, Stammtisch
Veranstaltungsort: der „Paulaner" in der
Kirchenallee

21. August 17.00 Uhr, Stammtisch
Veranstaltungsort: der „Paulaner" in der
Kirchenallee

18. September 17.00 Uhr, Stammtisch
Veranstaltungsort: der „Paulaner" in der
Kirchenallee

16. Oktober 17.00 Uhr, Stammtisch
Veranstaltungsort: der „Paulaner" in der
Kirchenallee

Niedersachsen/Bremen

jeden 3. Dienstag ab 15:30 Uhr Monatstreff
Hannover, Central Hotel

Nordrhein-Westfalen

12. September Essen-Frohnhausen
Herbsttagung

11. Oktober Gütersloh
Teil-Bezirks-Versammlung
mit anschließendem Sportschießen

Südwest

04. August Fahrt nach Sulzfeld
Besuch des Weingutes „Brüssel" mit typischem „Besengericht" im Freien

08. September
Städtebesuch Kirchheim/Teck

24. bis 26. September Baiersbronn
Großen Anklang hat die 65-er Feier im Oktober 2018 im BSW-Schwarzwaldhotel Baiersbronn gefunden. Daher werden wir dort in ähnlicher Weise unseren 66. Vereins-Geburtstag begehen

02. Oktober Stuttgart
Aktuelles Gesundheitsthema mit Bahnarzt
Dr. Römer, Ulm

Den Verkehrsmanager gibt es auch als Online-Ausgabe

Liebe Leserin, lieber Leser,
Sie können ihren Verkehrsmanager an Stelle des gedruckten Exemplares als Online-Version per internet erhalten. Sie möchten von print auf online umstellen? - Dann genügt eine formlose E-Mail an Fridolin.Werner@BFBahnen.de mit Angabe ihrer E-Mail-Adresse. Und schon das nächste Heft kommt perInternet zu Ihnen - natürlich kostenlos. Die Online-Ausgabe wird nach dem Herunterladen der Datei auf ihrem PC, Laptop, Tablet und Smartphone lesefreundlich dargestellt. Die neue Art des Lesens - probieren sie es aus.
Ihre Redaktion

Weitere Informationen bei den Vereinen/Bezirken und im Internet unter www.bfbahnen.de

Berufsverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e. V. (BFBahnen)

Verbandsvorsitzender
Dipl.-Ing. Wilfried Messner
Schöneberger Weg 5
38300 Wolfenbüttel
Tel. (01 60) 97 44 77 07
Wilfried.Messner@BFBahnen.de

Stellvertretender Verbandsvorsitzender
Ralf Lang
Landstraße 3
84061 Ergoldsbach
Tel. (01 60) 88 40 85 9
Ralf.Lang@BFBahnen.de

Ressort Wirtschaft & Finanzen
Carlos Alberto Nobre Cunha
Ahornstraße 30 c
85296 Rohrbach
Carlos.Cunha@BFBahnen.de

Ressort Presse- & Öffentlichkeitsarbeit
Fridolin Werner
Tettnanger Straße 2
81243 München
Tel. (0 89) 83 66 60
Fridolin.Werner@BFBahnen.de

Ressort Verbandsentwicklung
Dipl.-Ing. Thomas Hoffmann
Ernst-König-Straße 4
06108 Halle
Tel. (0345) 2 90 09 03
Thomas.Hoffmann@BFBahnen.de

Beisitzer Mitgliedergewinnung
Jürgen Heyne
Johann-Jacob-Schramm-Straße 15
08132 Mülsen St. Jakob
Tel. (01 57) 52 41 49 89
Juergen.Heyne@BFBahnen.de

Beisitzer Marketing – Social-Media IT
Peter Brunow
Walkürenstraße 11
10318 Berlin
Tel. (01 52) 28 74 84 83
Peter.Brunow@BFBahnen.de

Beisitzer Unternehmenskultur
Michael Gocha
Tannenstraße 10, 59077 Hamm
Tel. (0 23 81) 99 88 40
Michael.Gocha@BFBahnen.de

Bundesgeschäftsstelle
Leiter Siegfried Hoffmann
Kornweg 35, 58239 Schwerte
Tel. (0 23 04) 25 66-14; Fax: -10
BGSt@BFBahnen.de

Vorsitzende der BFBahnen in den Regionen:
BFBahnen Bayern
Fridolin Werner
Tettnanger Straße 2
81243 München
Tel. (0 89) 83 66 60
Fridolin.Werner@BFBahnen.de

BFBahnen Berlin-Brandenburg
Oswald Richter
Postfach 41 13 74
12123 Berlin
Tel. (0 30) 79 01 63 06
Berlin@BFBahnen.de

BFBahnen Hamburg
Holger Wallmann
S-Bahn Hamburg GmbH
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg
Tel. (0160) 97 42 62 49
holger.wallmann@gmx.de

BFBahnen Hessen
Norbert Böcher
Peterstraße 1
63456 Hanau
Tel. (0 61 81) 6 02 35

BFBahnen Mitteldeutschland
Dipl.-Ing. Thomas Hoffmann
Ernst-König-Straße 4
06108 Halle
Tel. (03 45) 2 90 09 03

BFBahnen Niedersachsen/Bremen
Klaus Bauermeister
Heinrich-Wulfert-Weg 2
38642 Goslar
Tel. (0 53 21) 4 13 84

BFBahnen Nordrhein-Westfalen
Ronald Mildorf
Gonheide 47
45966 Gladbeck
Tel. privat: (0 20 43) 9 37 51 64
Tel. dienstl: (02 21) 7 76 21 34

BFBahnen Saarbrücken
2. Vorsitzender
Hartmut Wernicke
Ohmstraße 1
66123 Saarbrücken

BFBahnen Südwest
Eberhard Stolz
Bunsenstraße 6
76135 Karlsruhe
Tel. (07 21) 85 47 59

Beiträge für die Ausgabe 3/2019 des Verkehrsmanagers bitten wir bis zum 24. August 2019 als Datei an verkehrsmanager@email.de zu senden. Später eingehende Beiträge können leider nicht berücksichtigt werden. Alle Adressänderungen sollten bis zum 17. August 2019 an Norbert Böcher, Peterstraße 1, 63456 Hanau vorliegen, E-Mail: norbert.boecher@bfbahnen.de
Weitere Informationen, auch zu einer Mitgliedschaft bei BFBahnen, finden Sie im Internet unter **www.BFBahnen.de**

Ein einfacherer Weg zur Rente
Wir bieten Ihnen maßgeschneiderte Lösungen

Für eine persönliche Beratung können Sie sich gerne telefonisch unter **0221 757-2312** mit Jürgen Brinkmann in Verbindung setzen.

Forum für Verkehr und Logistik

Verkehrs!Rente
Versorgungswerk für Verkehr und Logistik

Eine Gemeinschaftsinitiative von

VDV Die Verkehrsunternehmen

DEVK