BF Bahnen

Verkehrsmanager

Ausgabe 3/2019 · November · 40. Jahrgang

Foto: Batteriezug Talent3

Themen

Die Bremischen Häfen - Eisenbahnhäfen aus Tradition
Topfit für Verkehrsverlagerungen auf die Schiene

Die Bahn in Deutschland soll bald voll elektrisch fahren

Stillachhaus: Mit Resilienz die psychische Widerstandskraft stärken

6. RAILWAY FORUM Berlin 2019

IT-TRANS
International Conference and Exhibition

Intelligent Urban Transport Systems

AUF DIE PLÄTZE FERTIG? LOS!

Der Mobilitätssektor ist so stark im Umbruch wie kaum eine andere Branche. Informationstechnologien halten rasant Einzug in alle Bereiche. Wie verändert die Digitalisierung die Erwartungshaltung der Fahrgäste? Wie sieht der Verkehrsbetrieb von morgen aus? Welche Herausforderungen warten in der Zukunft? Die UITP und die Messe Karlsruhe bieten diesen Fragen eine Bühne.

Entdecken Sie die neuesten Trends und wegweisenden Entwicklungen im Mobilitätssektor auf der IT-TRANS 2020, **der weltweit größten Fachmesse und Konferenz für Digitalisierung im ÖPV**.

it-trans.org

3. – 5. März 2020
Messe Karlsruhe

Partner

Veranstalter

Liebe Leserinnen und Leser

Nun also starke Schiene - die neue Strategie der DB. DB 2020 ist out – die starke Schiene kommt. Wie stark ist die Schiene wirklich ? Auf der Haben-Seite muss man sicherlich feststellen, dass die Finanzausstattung der Bahn mit Bundesmitteln so gut wie noch nie ist. Die Ausrede fehlendes Geld zieht also nicht mehr – mit einer Ausnahme. Die Baupreise steigen fast linear mit den steigenden Mitteln. In einigen Fällen wurden Ausschreibungen bereits aufgehoben, weil es keine akzeptablen Angebote gegeben hat. Hier rächen sich Fehler der Vergangenheit. Da die DB immer abhängig vom Bundeshaushalt ist - § 87 des Grundgesetzes sieht die Verantwortung des Bundes für den Erhalt der Bundesschienenwege vor – war in der Vergangenheit keine Stetigkeit bei den Mitteln gegeben und die Bauwirtschaft war somit nicht in der Lage, sich entsprechend aufzustellen. Das hat sich mittlerweile geändert und die notwendige Planungssicherheit ist jetzt gegeben. Neue Ressourcen aufzubauen wird allerdings dauern. Das ist insofern nicht weiter schlimm, da die Planungsprozesse ohnehin mehrere Jahre dauern, bevor dann endlich mit dem bauen begonnen werden kann. Auch für die Planung werden Ressourcen benötigt, die derzeit auch noch fehlen. Verbandsklagen und eine allgemeine „Klagewut" der betroffenen Bevölkerung verzögern beinahe jedes Projekt. Alle Versuche, den Planungsprozess zu beschleunigen, sind bisher mehr oder weniger ergebnislos verlaufen. Die Bürger schon imVorfeld einer Planung im Rahmen einer Mediation „mitzunehmen", ist sicherlich vernünftig. Allerdings ersetzt die Mediation kein Rechtsverfahren und die Gefahr, dass sich manche Gruppen nicht mitgenommen fühlen, ist sehr groß, wie man bei dem Projekt Hannover – Hamburg gerade sieht.

Der Deutschland-Takt ist das verkehrliche Ziel für den Personen- und Güterverkehr, dem sich auch die starke Schiene anzupassen hat. Die endgültigen Zielfahrzeiten und auch Knotenzeiten stehen noch immer nicht fest. Die Abstimmung der Fahrpläne mit 16 Bundesländern und 27 Aufgabenträgern wird eine Herkulesaufgabe werden und erfordert Zugeständnisse auf allen Seiten, Ganz konkret: Um wie viele Minuten wird der Fernverkehr zwischen Hamburg und München verlangsamt, um dem Nahverkehr mögliche Überholungen und damit Fahrzeitverlängerungen zu ersparen ? Die für den Deutschlandtakt unterstellen Infrastrukturen sind bisher nicht finanziert und sicherlich bis 2030 auch nicht realisierbar – in Frankfurt/Main beispielsweise der Fernbahntunnel. Nichts desto trotz sollte man das Thema Deutschlandtakt beherzt und pragmatisch angehen, um jedes Jahr dem Ziel ein Stück näher zu kommen.

Die Digitalisierung der Bahnen ist ein weiterer wichtiger Baustein der starken Schiene. Neben Qualitätsgewinnen soll auch die Kapazität nennenswert gesteigert werden. Bei aller Euphorie dürfen die Knoten nicht vergessen werden. Unsere Fahrgäste steigen nicht schneller ein und aus, weil die Bahn digital unterwegs ist. Um die mögliche Kapazitätssteigerung auf der Strecke für das Gesamtsystem „einzufahren" müssen auch die Knoten – eventuell auch baulich – „aufgerüstet werden. Ganz ohne Beton wird es nicht gehen – so ehrlich sollten wir sein.

Wilfried Messner

Aus dem Inhalt

Top-Thema
Die Bremischen Häfen - Eisenbahnhäfen aus Tradition - Topfit für Verkehrsverlagerungen auf die Schiene
Seiten 4 bis 7

Aktuell
Die Bahn in Deutschland soll bald voll elektrisch fahren

Schienenverkehrsforschung
Seiten 8 bis 11

Resilienz statt Burnout:
Das Stillachhaus: Private Fachklinik für Psychosomatische Medizin und Psychotherapie
Seiten 12 bis 13

Nachrichten
Neues aus Bahn, Verkehr & Umwelt
Seite 14

Allianz pro Schiene:
Die Schiene gemeinsam in die digitale Zukunft führen
Seiten 16 bis 17

Aus den Regionen
6. RAILWAY FORUM Berlin 2019

Leserreise 2020 nach Slowenien

DVWG Jahrestagung 2019 in Köln

S-Bahn Hamburg –
Ein guter Zug fürs Klima
Seiten 18 bis 21

Termine in den Regionen
Seite 22

Anschriften
Seite 23

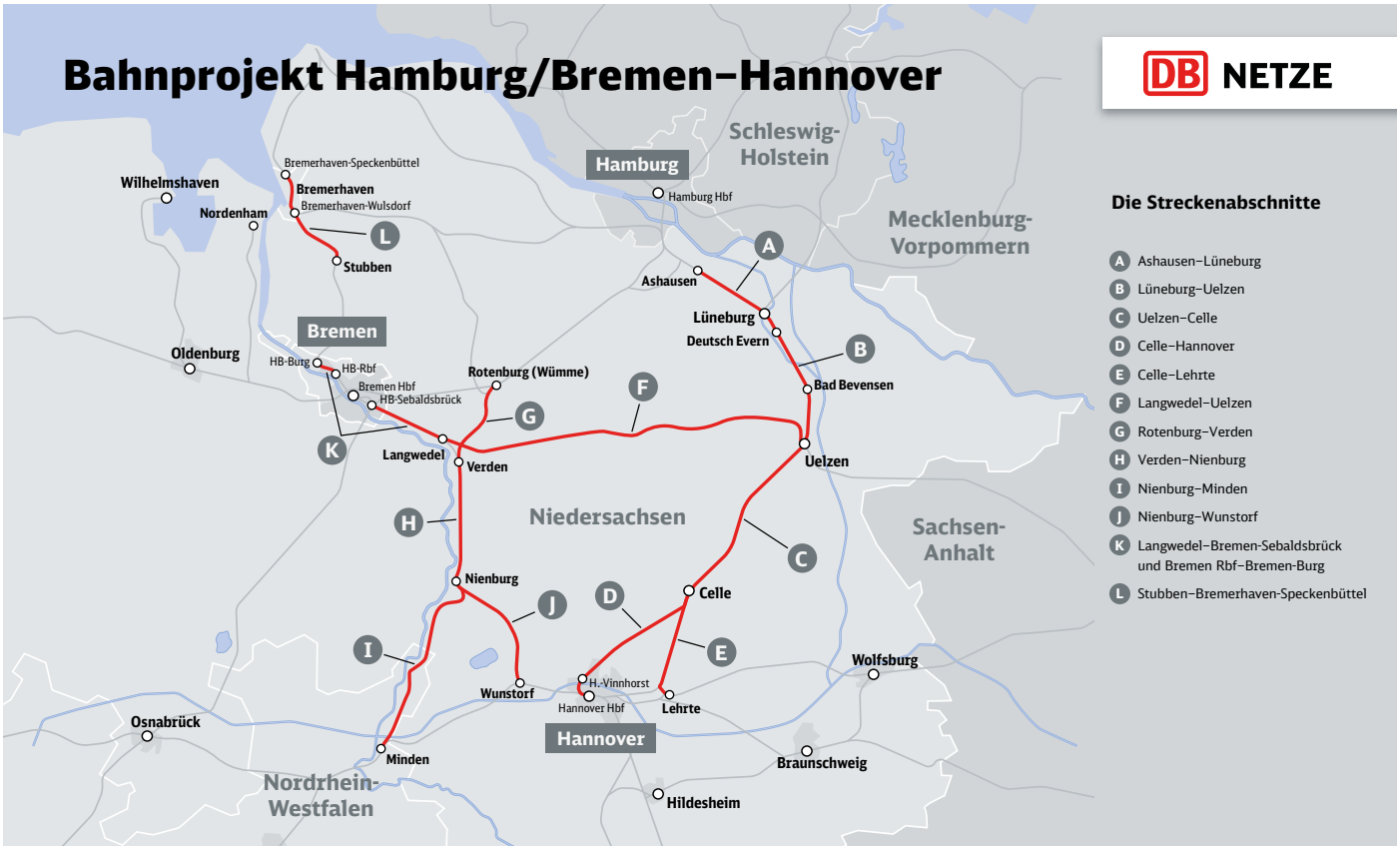
Die Bremischen Häfen - Eisenbahnhäfen aus Tradition - Topfit für Verkehrsverlagerungen auf die Schiene

Seit nahezu 160 Jahren und damit so lange wie an kaum einem anderen Hafenplatz Europas verbinden sich in Bremen und Bremerhaven die Themen und Herausforderungen des Hafengeschäfts mit denen der Eisenbahn in einer besonderen Weise. Der Hafen und seine Anbindung auf der Schiene stehen seither für wirtschaftliches Wachstum, für unternehmerischen Erfolg, für internationalen Handel und natürlich für die existenziell bedeutsame Verbindung des Hafens mit seinem Hinterland. Zu keinem Zeitpunkt der Geschichte der Bremischen Hafeneisenbahn und der Bremischen Häfen ließ sich ein Schlussstrich ziehen, die Infrastruktur als fertig bezeichnen und die Entwicklung als abgeschlossen betrachten. So geht es bis heute.

Natürlich stellen die Erwartungen zur weiteren Entwicklung des Güterverkehrs, die unverändert dynamische Schiffsgrößenentwicklung und in jüngerer Zeit allem voran die klimapolitischen Ziele der Bundesregierung und der EU den Verkehrssektor insgesamt und die großen Seehäfen vor immer neue, enorme Herausforderungen. Die Bremischen Häfen haben frühzeitig begonnen, sich für diese Aufgabe zu rüsten und den Anteil der Schiene im Hafen-Hinterlandverkehr soweit erhöhen können, dass Bremerhaven heute einen der höchsten Bahnanteile überhaupt aufweisen kann.

Mit einem Schienenanteil von über 46,4% (2004: 35,9%) an den Container-Hinterlandverkehren führt Bremerhaven die Liste der Nordrange Häfen seit Jahren an. In absoluten Zahlen ist der Container-Hinterlandverkehr auf der Schiene in den letzten 15 Jahren um fast 150% angestiegen und im vergangenen Jahr wurden die bisherige Rekordmenge von nahezu 1,2 Mill. TEU per Schiene von/ab Bremerhaven transportiert. Damit bestätigt Bremerhaven neben Hamburg seine führende Position als Eisenbahnhafen noch vor den Häfen von Rotterdam und Antwerpen.

Im für den Hafenstandort Bremerhaven zweiten großen Gütersegment, dem Automobiltransport ist diese Entwicklung noch deutlicher. Während 2004 ein Großteil der Automobile über die Straße transportiert wurde, werden heute über 75% der Automobile über die Schiene in den Hafen bzw. ins Hinterland gefahren. Ein wesentlicher Aspekt hierfür ist neben der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur der wachsende Anspruch der Automobilhersteller in deren Logistikketten auf die Bahn zu setzen. Bremerhaven ist dafür der Partner der Wahl.



Insgesamt werden von und zu den Bremischen Häfen heute mehr als 30 Millionen Tonnen im Container- und Automobilbereich über die Schiene transportiert. Hierfür verkehren täglich über 100 Güterzüge von mittlerweile über einhundert verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Gleise der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremerhaven und verbinden Bremerhaven und Bremen mit allen wichtigen Logistikzentren in Deutschland und dem süd- und südosteuropäischen Hinterland.

Künftige Herausforderungen

Bis 2030 prognostiziert die Seeverkehrsprognose des Bundes für die Bremischen Häfen einen Anstieg des Seegüterumschlags von rund 50 Mill. t im Jahr 2010 auf nahezu 90 Mill t. Im Bereich der Containerverkehre wird mit einem Anstieg auf 9,9 Mio. TEU und im Bereich der Automobile mit rund 2,8 Mio. Fahrzeugen gerechnet. Angesichts dieser erwarteten Zuwächse kommt auf den Schienen-Hinterlandverkehr von/nach Bremerhaven schon bei konstantem Modal Split ein Anstieg von rund 22.000 Zügen (2010) auf ca. 42.000 Züge/Jahr zu. Trotz mancher Kritik, die immer mal wieder an diesen Prognosen aufkommt, erscheint der genannte Anstieg aus heutiger Sicht absolut realistisch, wenn nicht gar zu zurückhaltend, denn im vergangenen Jahr 2018 wurden im Ist bereits über 30.000 Züge verzeichnet. Und sollten in absehbarer Zeit tatsächlich die ernsthaften Bemühungen zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene in die Tat umgesetzt werden, wäre wohl mit noch deutlich höheren Zugzahlen zu rechnen.

Die Freie Hansestadt Bremen hat sich im Rahmen ihrer historisch bedingten Verantwortung für die Bremische Hafeneisenbahn, die de facto das verbindende und unverzichtbare Glied zwischen dem nationalen Schienennetz und den Hafen-Umschlagterminals darstellt, bereits frühzeitig für die Herausforderungen gerüstet. Mit einem „Masterplan Hafeneisenbahn Bremerhaven" wurde bereits im Jahr 2011 auf der Grundlage der seinerzeit vorliegenden Umschlagprognosen die zu erwartende Entwicklung der Zugzahlen ermittelt und davon ausgehend wurden die steigenden Anforderungen an Infrastruktur, Betrieb und Organisation der Hafeneisenbahn in Bremerhaven definiert. Die Empfehlungen des Masterplans sind inzwischen fast vollständig umgesetzt worden:

Verlängerung der Gleise im Kaiserhafen zur Anpassung an die Ganzzuglängen im Automobil-Verkehr und vollständige Elektrifizierung von Gleisen zur Erleichterung der terminalnahen Ein- und Ausfahrt von Zügen (Inbetriebnahme 2015).

Ausbau der Vorstellgruppe Imsumer Deich um acht zusätzliche, voll elektrifizierte, 750 Meter lange Gleise (Inbetriebnahme 2017).

Ausbau der Vorstellkapazitäten der Hafeneisenbahn im Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel (Vorplanungen abgeschlossen, Flächen gesichert)

Umgestaltung des Nutzungs-Entgeltsystems durch Einführung zeitabhängiger Komponenten und weitere Anreize zur Unterstützung störungsfreier Abläufe (fortlaufend seit 2012).

Einführung eines Slot-Systems für Automobilverkehre (2013).

Umstellung des analogen Rangierfunksystems auf ein TETRA-Funk-System (2013).

Entwicklung eines neuen IT-System der Hafeneisenbahn (aktuell in Arbeit, Inbetriebnahme 2021)

Zur Definition der vordringlichen Handlungsfelder für die kommende Dekade wurde im Jahr 2018 eine betrieblich orientierte Kapazitätsuntersuchung der Anlagen der Bremischen Hafeneisenbahn fertiggestellt. Für den Zielhorizont 2030 sollten Maßnahmen definiert werden, die eine Spitzenauslastung von 197 Zügen/Tag ermöglichen. Im Ergebnis wurden über den vorherigen Masterplan hinausgehend die folgenden infrastrukturellen und organisatorischen Maßnahmen definiert:

- Engpassauflösung im Bereich des Weichenknotens in der Zuführung im südlichen Kaiserhafen
- Engpassauflösung im Gleis- und Straßenknoten im Bereich der südlichen Senator-Borttscheller-Straße
- Betriebliche Optimierungen hinsichtlich der zeitlichen und örtlichen Gleisbelegung
- Schaffung zusätzlicher Vorstellkapazitäten im Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel
- Umstellung der Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel (Abschluss in 2019)
- Vollständige Elektrifizierung der Richtungsgruppe in Bremerhaven Speckenbüttel (Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr II, Inbetriebnahme 2020)

Einige diese Maßnahmen wurden zwischenzeitlich bereits realisiert und mit diesem Katalog wird Bremerhaven den Anforderungen, die sich aus der Seeverkehrsprognose ableiten, ohne Frage gut gewachsen sein. Ein nachhaltiger Erfolg basiert zudem auf dem erfolgreichen Zusammenspiel aller am Bahnbetrieb Beteiligten, denn die Vielfalt der Akteure und derer Interessen stellt die Bahnbranche insgesamt vor immer neue und manchmal auch die immer gleichen Herausforderungen.

Voraussetzungen für einen weitergehenden Modal-Shift zu Gunsten der Bahn

Um den Schienenverkehr im Seehafenhinterland insgesamt noch attraktiver und im Vergleich zur Straße noch wettbewerbsfähiger zu machen, müssen neben der Bereitstellung einer leistungsfähigen und redundanten Infrastruktur die Digitalisierung und Automatisierung der gesamten Lieferkette vehement vorangetrieben werden, ordnungspolitische Rahmenbedingungen homogenisiert und hinreichendes Personal akquiriert und qualifiziert werden. Durch eine konzertierte Aktion aller Beteiligten stünden die Zeichen nie besser als heute, um das System Schiene endlich im 21. Jahrhundert ankommen zu lassen.

Auf dem Papier wurde dazu bereits viel erreicht, so viel wie nie zuvor, denn mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030, dem Masterplan Schienengüterverkehr, dem Verkehrs-Innovationsplan und diversen politisch motivierten Absichtsbekundungen und Erklärungen liegt ein klares Konzept für einen deutlichen Modal-Shift zu Gunsten der Bahn vor. Nun geht es um nicht mehr, aber auch nicht weniger, als um die zügige und beherzte Umsetzung der als notwendig erkannten Maßnahmen.
Ein wesentlicher Aspekt ist dabei die Modernisierung des Bahnsektors in technischer, betrieblicher, organisatorischer und struktureller Hinsicht, denn wenn dies nicht und nicht schnell gelingt, wird die Straße ihren Verkehrsanteil nicht nur halten, sondern weiter steigern können. Auch hier setzt die Bremische Hafeneisenbahn mit einem klaren Fokus auf Digitalisierung und Innovation ein deutliches Zeichen. Ein Beispiel, das den Bahnverkehr nicht nur von und zu den bremischen Häfen, sondern insgesamt erheblich effizienter machen wird, liegt in der Optimierung der Verkehre auf der letzten Meile. Wesentlich hierfür ist, dass Züge, die in Häfen aber ebenso auch in Hinterland-Terminals ankommen nach der Trennung der zumeist elektrischen Streckenlok in aller Regel noch zu den eigentlichen Umschlaganlagen rangiert werden müssen. Dafür benötigen sie aufgrund der geltenden Regeln und der bahnbetrieblichen Prozesse im Normalfall etwa drei Stunden. Somit erfolgen die ersten Ladungsbewegungen an einem Güterzug erst Stunden nach der Ankunft im Hafengebiet, ein zeitlicher Nachteil, den kein anderer Verkehrsträger verzeichnet.

Ähnlich verhält es sich nach Abschluss der Ladearbeiten. Züge mit Importwaren benötigen durch die vorgeschriebenen Bremsproben, durch Ladungskontrollen und Rangierarbeiten im Mittel etwa zwei Stunden, bevor sie das Hafengebiet zu ihren Zielorten im europäischen und im nationalen Güterverkehr verlassen können. Das bedeutet, dass die Schiene im Operation auf der letzten Meile deutlich benachteiligt ist und dies in erster Linie durch bahnbetriebliche Regelungen und Vorschriften. Im kombinierten Verkehr auf den europäischen Güterverkehrskorridoren ließe sich folglich allein durch eine Optimierung des Bahnbetriebs auf der letzten Meile mindestens 20 Prozent Produktivitätssteigerung erzielen. Mit einem Projekt zum autonomen Rangieren auf der Hafeneisenbahn, Rang-E, wird aktuell aufgezeigt, welche Maßnahmen und Schritte erforderlich sind, um im Bahnbetrieb eine solche Effizienzsteigerung zu ermöglichen.

Notwendige Maßnahmen im Hinterland

Die klimapolitischen Ziele der Bundesregierung sind eindeutig, Treibhausgase sollen gegenüber 1990 bis 2020 um 40%, bis 2030 sogar um 55% reduziert werden. Bis 2050 möchte Deutschland weitgehend treibhausgasneutral agieren und damit seinen Beitrag gegen die fortschreitende Erderwärmung leisten. Die erste Zielgröße 2020 wird aller Voraussicht nach jedoch mit ca. 32% deutlich verfehlt. Um die Zielgröße 2030 noch erreichen zu können, müssen die Anstrengungen signifikant erhöht werden. Der Verkehr ist bisher eines der Sorgenkinder auf dem Weg und spielt daher eine Schlüsselrolle in den verbleibenden 11 Jahren. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung, dem Zukunftsbündnis Schiene und im Masterplan Schienengüterverkehr sind die Grundlagen für einen echten Quantensprung im Schienenverkehr gelegt und die Präsenz des Themas gibt Anlass zur Hoffnung, dass die notwendigen Maßnahmen zielstrebig und ohne weitere zeitliche Verzögerung umgesetzt werden.
Im Hinterland der Bremischen Häfen fällt dem Bahnprojekt „Optimiertes Alpha E mit Bremen" als zentralem Bundesverkehrswegeplan Schieneninfrastrukturprojekt in Norddeutschland die Schlüsselrolle für die erfolgreiche Weiterentwicklung des Bahnverkehrs im Zulauf auf die Bremischen Häfen zu. Seit Jahrzehnten verkehren die Hinterland-Züge hier auf weitgehend identischen Gleiskapazitäten. Angesichts der erfolgreichen Entwicklung im Schienengüterverkehr und der Erfolgsgeschichte im Bereich des SPNV stoßen die vorhandenen Kapazitäten absehbar an ihre Grenzen. Eine zeitnahe Umsetzung aller Teilstücke schafft die entscheidende Grundlage, den Anforderungen moderner Mobilitätsansprüche in Zeiten klimapolitischer Herausforderungen gerecht werden zu können.

Ein Blick voraus

Die Darstellungen zeigen, dass die Freie Hansestadt Bremen aufbauend auf ihrer Tradition als Eisenbahnhafen und mit ihrer unmittelbaren Verantwortung für die Bremische Hafeneisenbahn klar auf eine Steigerung des Bahnanteils setzt. Dazu wurde bereits viel erreicht, wofür der führende Bahnanteil im Hafen-Hinterlandverkehr ein klarer Beleg ist. Für Bremen ist dieser Erfolg zugleich Ansporn weiter in seine Häfen und seine Anbindungen zu investieren und sich im Zuge von Automatisierungs- und Digitalisierungsprojekten für eine erhebliche Effizienzsteigerung im Bahnsektor insgesamt einzusetzen.

Batteriezug Talent 3

Die Bahn in Deutschland soll bald voll elektrisch fahren

Keine CO_2 Emissionen im Schienenverkehr ist übergeordnetes politisches Ziel. Forderung ist, auf CO2 freie Antriebe zu setzen. Hinzu kommt das Thema der Belastung durch Abgase aus Dieseltriebfahrzeugen. Während man über den Autodiesel streitet, rußt die Eisenbahn ebenso kräftig vor sich hin. Von den gut 7000 Lokomotiven und Triebwagen der Deutschen Bahn AG fahren 2380 mit Diesel. Davon erfüllen nur 468 eine moderne Umweltnorm. „Maßgeblich für die Einhaltung von Emissionsgrenzwerten ist der Zeitpunkt des Inverkehrbringens des jeweiligen Dieselmotors".

Das BMVI bereitet derzeit das im Koalitionsvertrag vereinbarte umfassende Elektrifizierungsprogramm vor. Ziel ist es, die Elektrifizierungsquote des Netzes von heute 60% auf 70 % zu erhöhen. Das Elektrifizierungsprogramm „Bund für Elektrifizierung" umfasst neben der Förderung von Antrieben mit Brennstoffzelle und mit Batterie drei Säulen:

1.Bedarfsplan: Der Bedarfsplan Schiene dient unter anderem als zentrales Instrument der Elektrifizierung von überregionalen Strecken. Allein mit den Aus- und Neubaumaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 lässt sich die Elektrifizierungsquote von heute 60 auf über 67 % steigern.

2.Bundesprogramm im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG): Im Zuge der GVFG-Novellierung soll ein Bundesprogramm Elektrifizierung für regionale Schienenstrecken eingerichtet werden. Ziel ist es, auch die Elektrifizierung von bisher nicht förderfähigen Strecken abzudecken (z.B. regionale Strecken außerhalb von Agglomerationsräumen, Projekte mit einem Volumen unter 50 Mio. Euro). Für die GVFG-Novelle wurde Artikel 125c GG geändert.

3.Ausbauprogramm Elektrische Güterbahn: Ziel ist die Beseitigung von nichtelektrifizierten Lücken und das Schaffen von Ausweichstrecken, um ein robustes elektrifiziertes Schienennetz für den Güterverkehr zu schaffen. Die von den Ländern eingereichten Streckenvorschläge werden von einem Gutachter analysiert. Die Förderrichtlinie soll voraussichtlich bis Ende 2019 erlassen werden.
Leider sind die Anforderungen an die Planfeststellung selbst für ein-

fache Elektrifizierungen von Bahnstrecken heute so aufwendig, dass man mit der Realisierung der Projekte erst in 10 Jahren rechnen kann. Um die Verkehrswende zügig umsetzen zu können, muss daher die konsequente Vereinfachung von Planfeststellungsverfahren gefordert werden.

Triebwagen mit Batterie

Batteriezüge – früher Akkumulatortriebwagen– sind schon zwischen den 50er- und den 90er-Jahren von der Bahnerfolgreich eingesetzt worden. Die Technik ist seinerzeit wegen des günstigen Dieselpreises nicht weiterverfolgt worden.Unter dem Aspekt CO2 Neutralität werden nun Batteriezüge von mehreren Herstellern entwickelt und getestet. Nahe bei Berlin hat der Schweizer Hersteller Stadler im Herbst 2018seinen batteriegetriebenen „Akku Flirt" vorgestellt. Er holt sich den Strom aus der Oberleitung – wenn es eine gibt. In Deutschland gibt es viele Strecken, bei der nur ein kleinerer Teil nicht elektrifiziert ist oder die in großen elektrifizierten Bahnhöfen enden, wo Batterien unter dem Fahrdraht aufgeladen werden können. Vorteil: Die Batterien müssen nicht allzu groß sein.

Bombardier hat einen ähnlichen Zug entwickelt, den „Talent 3". Er kann ohne nachladen eine Strecke von bis zu 40 Kilometern autonom elektrisch fahren, die nächste Generation wird 100 km schaffen. Wo eine Oberleitung vorhanden ist, kann er diese nutzen und in nur 7 bis 10 Minuten die auf dem Dach platzierten Akkus wieder voll aufladen. Auch die beim Bremsen gewonnene Energie kann zum Laden genutzt werden. Angeblich sind 90 % der Batterieanteile recyclebar. Baden-Württemberg wird bei einer Neuanschaffung von Zügen für oberleitungsfreie Abschnitte auf Elektrotriebzüge setzen, die eigentlich einen Stromabnehmer nutzen. Für die sonst mit Dieselzügen betriebenen Strecken wird Siemens' auf die „Mireo-Plattform" setzen. Dabei handelt es sich eigentlich um Elektrotriebwagen für den S-Bahn- und Regionalverkehr. Die Plattform ist sehr flexibel – so wird es einen Mireo mit Batterien geben. Der Bund unterstützt die Hersteller bei der Entwicklung mit mehreren Millionen Euro. Offen ist, wie lange die Batterien halten. Jeder kennt den Effekt, dass die Leistung eines Akkus, zumBeispiel im Smartphone, nach einigen Jahren drastisch nachlässt. Züge haben eine kalkulierteLebensdauer von 30 Jahren, Batterien werden das nicht schaffen. Die Wirtschaftlichkeit eines Zuges hängt maßgeblich also davon ab. Batteriekritiker verweisen auf die schlechte Umweltbilanz bei der Herstellung und Entsorgung. Dafür kann ein Zug effizienter mit Batterien als mit Wasserstoff betrieben werden.

Triebwagen mit Brennstoffzellen in Niedersachsen und Hessen

In Niedersachsen fährt seit 2018 der „Coradia iLint" des französi-

Foto: Coradia iLint, Copyright Alstom/Rene Frampe

schen Herstellers Alstom im Fahrgastbetrieb. Eine Brennstoffzelle erzeugt Strom, der durch Oxidation von Wasserstoff entsteht. Mit einer Füllung kommt der Zug 800 Kilometer weit – das ist der Vorteil. Statt Kohlendioxid, Ruß und Feinstaub emittieren Wasserstoffmotoren nur Wasserdampf. Zwei schwere Batterien speichern zusätzlich die Bremsenergie und überschüssigen Strom aus der Zelle.
Pluspunkt: Der Zug fährt nahezu geräuschlos.Allerdings sind die Technik komplex und die Tankstellen teuer – ein Nachteil. Auch kommt Kritik von Umweltschützern: reiner Wasserstoff kommt in der Natur nicht vor, sondern muss mit hohem Energieaufwand aus Verbindungen wie Wasser oder Methan gelöst werden. Für den Betrieb in Hessen ist geplant, auf Wasserstoff zurückzugreifen, der im Industriepark Höchst als Nebenprodukt chemischer Prozesse anfällt - keine Extra-Produktion". Die Tankstelle für die Züge soll auf dem Gelände in Frankfurt-Höchst in Kooperation mit dem Industriepark-Betreiber Infraserv gebaut werden. „Grünen Wasserstoff" bekommt man erst, wenn das Gas mit dem Einsatz erneuerbarer Energien erzeugt wird. Vor allem die Windenergiebranche setzt große Hoffnungen in das Power-to-Gas-Verfahren, bei dem Wasser mit Hilfe des Windstroms in Sauerstoff und speicherbaren Wasserstoff aufgespalten wird.

Fazit

Die Elektrifizierung von ca. 10 % des Streckennetzes wird vorbereitet. Die Nutzung des Stroms aus dem Fahrdraht ist die effektivste Nutzung elektrischer Energie – soweit der Strom aus erneuerbarer Energiegewinnung stammt. Allerdings dauern Elektrifizierungen lang und der Aufwand bei schwach ausgelasteten Strecken ist z.T. unangemessen hoch. Die Weiterentwicklung der alternativen Antriebskonzepte mit Batterie und Brennstoffzellen bis zur Serienreife und die Praxiserprobung müssen daher unbedingt gleichberechtigt weiter verfolgt und gefördert werden.

Dr. Ing. Werner Weigand,
Vorstandsmitglied
BFBahnen Hessen

Schienenverkehrsforschung

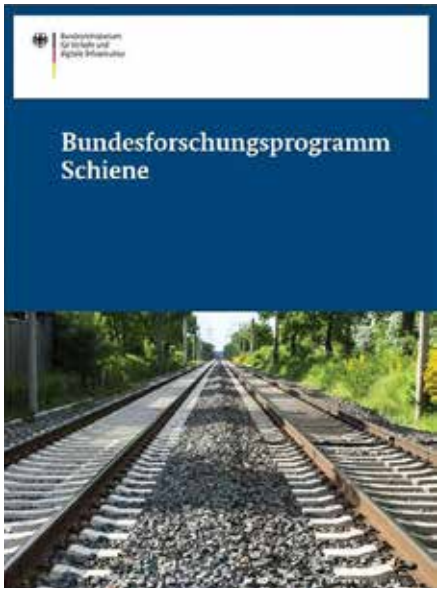
Der Verkehrsträger Schiene steht vor großen technischen und wirtschaftlichen Herausforderungen. Die Schiene soll auch künftig eine maßgebliche Rolle bei der Verkehrsverlagerung und für das Erreichen unserer Klimaschutzziele spielen. Deshalb muss die Schiene in Zukunft noch leistungsfähiger sein als heute.

Die Forschung kann die weitere Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland unterstützen. Es sind gerade die innovativen, die neu gedachten Lösungen, die der Schiene zu Entwicklungssprüngen verhelfen können. Zugleich finden innovative Technologien aus Kostengründen oft keinen Eingang in den Markt. Deutschland ist bereits heute ein Standort vielfältiger und profilierter Schienenverkehrsforschung. Die Erkenntnisse aus den Forschungsaktivitäten sollten aber künftig schneller und besser für das Gesamtsystem Schiene nutzbar gemacht werden.

Um die wichtige praktische und schnelle Umsetzung von Innovationen zu erleichtern und das Gesamtsystem Schiene zum Nutzen aller Beteiligten zu stärken, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zwei starke Instrumente geschaffen, die seine bisherigen Forschungsaktivitäten ergänzen: Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) und das Bundesforschungsprogramm Schiene. Mit ihnen soll die wichtige praktische Umsetzung von Innovationen erleichtert und das Gesamtsystem Schiene in Deutschland durch weitere anwendungsorientierte Forschung zum Nutzen aller Beteiligten gestärkt werden.

Das DZSF und Bundesforschungsprogramm Schiene bauen auf den bisherigen Forschungsaktivitäten des BMVI und des Eisenbahn-Bundesamts (EBA), auf den Forschungsüberblicken zur Eisenbahnforschung und zum Stand der Forschung und Technik zum Lärmschutz und vielen Gesprächen mit Wissenschaft und Branche auf. Damit wird in gemeinsamem Einverständnis mit den Akteuren eine gute und profilierte Struktur geschaffen.

Das DZSF und Bundesforschungsprogramm Schiene nehmen eine koordinierende Funktion wahr und stehen nicht in Konkurrenz zu der vorhandenen Forschungslandschaft. Das Ziel ist, künftig noch lösungsorientierter und in allen Handlungsfeldern des Schienenverkehrs zu forschen und innovative Lösungen schneller zur Anwendung zu bringen. Das erfolgreich abgeschlossene Projekt „Innovativer Güterwagen" ist ein gutes Beispiel für diesen integrativen Forschungsansatz, der den Verkehrsträger Schiene, die Wissenschaft und den Standort Deutschland gleichermaßen stärken wird.



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

Das Stillachhaus

Resilienz statt Burnout

Das Stillachhaus: Private Fachklinik für Psychosomatische Medizin und Psychotherapie

Warum gelingt es manchen Menschen, aus einer Lebenskrise gestärkt hervorzugehen, während andere daran zerbrechen? Woher nehmen sie die Kraft, trotz traumatischer Erlebnisse, einer schwierigen Kindheit, Krankheit und Leid ein „normales" Leben zu führen? Was ist es, was manche trotz Dauerstress, Optimierungsdruck und Leistungswahn dennoch nicht verwunden lässt? Es wird Resilienz genannt, die Kraft der Widerständigen, und die Forschung lernt immer mehr darüber, wie Menschen in Krankheit und Lebenskrisen diese positive Seelenkraft nutzen können. Dr. Florian Saathoff, Chefarzt und Geschäftsführender Gesellschafter in dritter Generation im Stillachhaus, lächelt: Wir machen unsere Patienten nicht nur gesund, wir machen sie auch stark fürs Leben."

Einzigartig in Deutschland

Die Kombination aus einer medizinisch erfahrenen und hervorragend aufgestellten psychosomatischen Klinik, dem interdisziplinären Netzwerk an Medizinern und Therapeuten sowie der Aufgeschlossenheit gegenüber neuen, innovativen Behandlungsmethoden macht das Stillachhaus zu einem einmaligen Ort. Geschäftsführer Dr. Uli Fieger fügt hinzu: „Wir sind der Tradition verbunden und setzen gleichzeitig die Trends in der Behandlung psychischer Erkrankungen." Und das mit großem Erfolg. Erste Ergebnisse einer von der Ruhr Universität Bochum durchgeführten Studie (unter der Leitung von Prof. Dr. Jürgen Margraf) zur Wirksamkeit und Nachhaltigkeit des Therapiekonzepts im Stillachhaus geben den Verantwortlichen recht. Deutlich positive Werte nach der Therapie einer Depression, Angststörung oder eines Erschöpfungssyndroms sprechen für die gebotenen Therapiemaßnahmen und die besondere Begleitung der Patienten im Stillachhaus. „Wir haben laut dieser Studie in der Therapie von Depressionen und Angststörungen Effektstärken von bis zu 1,4 erreicht", erklärt Fieger. „Besser geht es kaum. Das ist so gut, dass uns viele Kollegen deutschlandweit gefragt haben, wie wir das nur machen."

„Wie machen Sie das nur?"

Vermutlich liegt der Erfolg darin begründet, dass das Ärzte-, Psychologen- und Therapeutenteam im Stillachhaus längst einen gewissen Perspektivenwechsel vorgenommen hat. Weg vom Denken in den altbewährten Schubladen, in krank oder gesund. „Unser Fokus liegt nicht mehr allein auf der Pa-

thogenese, also der Frage, welche Ursache einer Krankheit zugrunde liegt", beschreibt es die Ärztliche Direktorin des Stillachhaus, Dr. Franziska van Hall. „Es geht uns nicht mehr allein um die Identifikation und Modifikation von Risikofaktoren und Entstehungsbedingungen für psychische Erkrankungen. Wir setzen vielmehr auf das Konzept der Resilienz im Sinne von „psychischer Widerstandskraft" als einem wichtigen positiven Gegenpol." Da ist er wieder, der Begriff Resilienz.

Und das Beste daran: Resilient sein ist kein Schicksal, Resilienz kann man lernen – nur nicht eben mal schnell. Wissenschaftler vom Deutschen Resilienzzentrum in Mainz stellen diesen Prozess auf eine Stufe mit einer Psychotherapie: je langfristiger, desto nachhaltiger. Hier greift auch das Konzept des Stillachhaus. „Wir machen uns die Erlernbarkeit von Resilienz für unser Resilienz-Training im Haus zunutze", sagt die Ärztliche Direktorin. „Dieses wird von hierfür speziell ausgebildeten klinischen Psychotherapeuten regelmäßig wöchentlich durchgeführt." Ziel dieser Trainings sei es, eine Haltung der inneren Stärke zu erleben, wiederzuentdecken oder zu vertiefen. Auch selbstzahlende Gäste, die in ihrem Alltag hohem chronischem Stress ausgesetzt sind, werden immer öfter im Stillachhaus begrüßt. Speziell auf ihre Bedürfnisse hat das Kompetenzzentrum für Resilienz und Stressmedizin im Stillachhaus mit dem Stillachhaus Campus plus® wissenschaftliche Symposien in zahlreichen deutschen Städten im Angebot.

„Es gibt nichts Gutes,
außer man tut es." Erich Kästner

Perspektivenwechsel - Gesundheit ist mehr als die Abwesenheit von Krankheit

Wer nicht krank ist, ist gesund. So haben wir das gelernt. Doch ist Gesundheit nicht viel mehr als die bloße Abwesenheit von Krankheit? Psychologie und Psychiatrie sind im Aufbruch, den grundlegenden Prinzipien des Wohlbefindens, der menschlichen Leistungsfähigkeit und einer positiv bejahten Gesundheit auf den Grund zu gehen.

Die verschiedenen Disziplinen der Schulmedizin und der psychologisch/psychotherapeutischen Forschung bündeln sich neu und formen sich zu wissensübergreifenden Kompetenzzentren. Auf diese Entwicklung hat auch das Stillachhaus in den letzten Jahren einen erheblichen Einfluss genommen. Als Veranstalter der Stillachhaus-Campus® Symposien gestaltet es den Austausch zwischen Wissensträgern und Therapeuten und trägt seinen Teil zur akademischen Fortbildung von Ärzten und Psychologen in Deutschland bei.

17 Symposien 2019

Auf den Symposien des Stillachhaus-Campus® treffen sich Spitzen-Mediziner, -Psychologen und international renommierte Wissenschaftler, die in kleinem und persönlichem Rahmen zu grundlegenden und richtungsweisenden Themen vortragen und im Anschluss in den Diskurs gehen.

Fachreferenten wie Univ.-Prof. Dr. med. Dipl.-Psych. Isabella Heuser, Direktorin der Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie der Charité-Universitätsmedizin Berlin, und Univ.-Prof. Dr. Jürgen Margraf, Alexander von Humboldt-Professor für klinische Psychologie und Psychotherapie, Ruhr Universität Bochum weisen der Forschung den Weg in die Praxis. Allein zu 17 Veranstaltungen in mehr als einem Dutzend deutschen Städten wird das Team des Stillachhaus-Campus® 2019 einladen.

Hinzu kommen weitere, mindestens fünf Resilienz-Intensiv-Workshops im Stillachhaus sowie Workshops zu Achtsamkeit und Waldbaden-Wochenend-Workshops. „Die Resonanz auf unsere Angebote ist überwältigend", sagt Dr. Uli Fieger, der den Stillachhaus-Campus® und die Symposien- Reihe 2016 initiierte und leitet.

Ausbildung zum Resilienz-Coach/Berater

Ein Höhepunkt im Veranstaltungsprogramm des Stillachhaus-Campus® wird 2019 die Ausbildung zum Resilienz-Coach/Berater sein. Der einjährige Ausbildungsgang mit sechs dreitägigen Modulen im Stillachhaus startet in der zweiten Hälfte des Jahres und richtet sich an Psychotherapeuten, Ärzte, Führungskräfte und Personalmanager. Das Alleinstellungsmerkmal der Ausbildung ist die Verknüpfung von psychologisch/medizinischen Inhalten mit Coaching- und Trainings-Methoden sowie sehr starken Selbsterfahrungsanteilen. Die Vermittlung der Inhalte und Methoden werden durch Spitzenwissenschaftler aus den Bereichen Medizin und Psychologie, erfahrenen Praktikern aus der Industrie sowie Ärzten und Psychotherapeuten durchgeführt. Die Ausbildung wird durch das Forschungs- und Behandlungszentrum für psychische Gesundheit (FBZ) der Fakultät für Psychologie der Ruhr-Universität Bochum zertifiziert.

Franziska van Hall

Dieser Artikel ist im TT-Verlag GmbH erschienen. Wir bedanken uns bei der Autorin Angelika Hirschberg und dem Verlag für die freundliche Genehmigung, den Artikel abzudrucken (leicht gekürzt).

Neues aus Bahn, Verkehr und Umwelt

Änderung der Satzungen der Deutschen Bahn AG

Union und SPD arbeiten daran, die Satzungen des Unternehmens zu ändern. Es sollen neue Leitplanken für den Bahn-Vorstand gesetzt werden. Dabei sollen der Verzicht auf die Maximierung des Gewinns, eine Steigerung des Anteils des Schienenverkehrs und das Erreichen der Klimaschutzziele verankert werden.
Da diese Schritte Geld kosten, wird gefordert, dass der Gewinndruck bei der Bahn herausgenommen wird. Der Bund soll auf einen Teil der erwarteten Dividende verzichten, im Gegenzug muss die Deutsche Bahn in pünktliche Züge, mehr Service und bessere Verbindungen investieren.

Rastatt: Einbetonierte Tunnelbohrmaschine wird ausgegraben

Bahn und die Baufirmen haben sich im Schlichtungsverfahren über den Weiterbau der havarierten südlichen Einfahrt zum Rastatter Tunnel geeinigt. Für den Weiterbau wird die bestehende Rheintalstrecke auf einer Länge von 700 Metern umgelegt.
Danach wird der einbetonierte Bohrer ausgegraben. Die nicht havarierte Röhre soll im nächsten Jahr fertiggebaut werden. Eine der beiden 4,3 Kilometer langen Tunnelröhren war vor zwei Jahren, am 12. August 2017, unter der Rheintalstrecke beim Rastatter Stadtteil Niederbühl eingebrochen. Dieser am meisten befahrene Bahnabschnitt Deutschlands wurde sieben Wochen lang gesperrt, der Bohrer in der havarierten Röhre einbetoniert.

Die Bahn zahlte 2018 mehr als 50 Millionen Euro an Entschädigungen

Die Entschädigungszahlungen der Deutschen Bahn an ihre Fahrgäste haben sich in den vergangenen fünf Jahren mehr als verdoppelt. Im Jahr 2018 erstattete das Unternehmen aufgrund von Verspätungen und Zugausfällen rund 54,5 Millionen Euro – 2014 waren es 27 Millionen Euro.
Die Summe bezieht sich vor allem auf den Fernverkehr, enthält aber auch Ersatzzahlungen im Regional- und S-Bahn-Verkehr. Der „Entschädigungsrekord" wurde im vergangenen Jahr erreicht, was vor allem auf die schlechte Pünktlichkeit im Fernverkehr mit nur 74,9 % zurückzuführen ist.

Pläne für die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München geändert

In München wurden wesentlich veränderte Pläne für die zweite S-Bahn-Stammstrecke präsentiert. Der Halt am Ostbahnhof ist nicht mehr unter dem Bahnhofsvorplatz vorgesehen, sondern die Trasse soll mit einem großen Bogen auf die Südseite geführt werden. Neu ist auch, dass zwischen den beiden Gleistunneln eine dritte Röhre als Fluchtweg gegraben werden soll - dafür entfallen vier Rettungsschächte. Die Großbaustellen für die Rettungsschächte sind ein wesentlicher Streitpunkt und von Anwohnern beklagt. Am Hauptbahnhof wird umgeplant, um einen neuen Bahnhof für die langfristig geplante U-Bahn-Linie U9 zu berücksichtigen. Die Stadt wird diesen für ca. 400 Mio € bauen.

Die Verzögerung wegen des neuen Planfeststellungsverfahrens im Osten von gut zwei Jahren könne wettgemacht werden, da mit den neuen Plänen schneller gebaut werden könne.

Die komplexen Abläufe am engen Orleansplatz, an dem der Bahnhof bisher geplant war, entfielen. Ziel ist weiterhin die Inbetriebnahme 2028. Die Wartephase für den Planfeststellungsbeschluss im Osten will die Bahn nutzen, um bis 2023 ein neues elektronisches Stellwerk am Ostbahnhof zu errichten. Die Maßnahmen sollen 100 bis 200 Millionen Euro mehr kosten.

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 3/2019

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

Fotonachweise:
Titelfoto: Batteriezug Talent3

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

Bund und Branche unterzeichnen Memorandum of Understanding – Die Schiene gemeinsam in die digitale Zukunft führen

Die Eisenbahn soll der erste Verkehrsträger sein, dessen Infrastruktur komplett für den digitalen Betrieb hergerichtet wird. Bund und Branche haben in einem „Memorandum of Understanding" den gemeinsamen Willen für die Digitalisierung der Schiene bekräftigt. Bundesverkehrsministerium, Deutsche Bahn und sieben Branchenverbände, darunter die Allianz pro Schiene, unterzeichneten die Absichtsbekundung Ende September in Berlin.

Der Bund plant bis zum Jahr 2030 eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr und eine Marktanteilssteigerung des Schienengüterverkehrs von derzeit 19 auf 30 Prozent. Damit diese Ziele erreicht werden können, müssen Schieneninfrastruktur und Bahnbetrieb leistungsfähiger werden. Einen Schlüssel hierfür sieht die Absichtserklärung in der Digitalisierung. Im Speziellen sieht das Memorandum of Understanding vor, ein „Digitale Schiene Deutschland-Starterpaket" als Programmstartschuss zu setzen. Für drei ausgewählte Pilotprojekte stehen bis 2023 570 Millionen Euro zur Verfügung. Durch diese Projekte sollen Erkenntnisse für den weiteren Roll-Out gesammelt werden. Zu den Maßnahmen zählt der ETCS-Ausbau des Transeuropäischen Korridors von Skandinavien bis zum Mittelmeer, die Schnellfahrstrecke zwischen Köln und dem Rhein/Main Gebiet sowie ein S-Bahn-Projekt in Stuttgart.

Der politische Wille

Im Bundeshaushalt für 2020 sind zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nur ca. 200 Millionen Euro für Fahrzeuge und Infrastruktur vorgesehen. Dieser Betrag müsste in den Folgejahren deutlich erhöht werden, um das Projekt „Digitale Schiene" schnell und flächendeckend umzusetzen. Gerade für kleinere Eisenbahnunternehmen ist die digitale Ausrüstung ihrer Fahrzeuge ein immenser Kostenfaktor. Ohne Unterstützung des Bundes und der Länder kann die Digitalisierung nicht gelingen. Für die Allianz pro Schiene ist das jetzt unterzeichnete „Memorandum of Understanding" daher ein wichtiger Anhaltspunkt, dass die Bundesregierung dies erkannt hat und im Folgenden auch darauf hinwirken wird, die erforderlichen Mittel im Haushalt bereitzustellen. In weiteren Schritten wollen die beteiligten Akteure nun gemeinsam Pläne entwickeln, wie die Fahrzeuge ausgerüstet, technische Standards gesetzt und auch die Prozesse beschleunigt werden. Der Finanzierungsmix aus Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeugausrüstung steht ebenfalls auf dem Programm. Als letzten Eckpunkt sieht das Papier noch die Verständigung zur Entwicklung des Digitalen Bahnbetriebs vor.

Die „Digitale Schiene"

Teil des Generationenprojekts „Digitale Schiene" ist die Ausstattung des Fahrwegs und der Züge mit dem European Train Control System (ETCS). ETCS löst die bisher mehr als 20 existierenden nationalen Eisenbahnleit- und Sicherungssysteme in Europa ab und soll zusammen mit der Digitalisierung der Stellwerke im bestehenden Schienennetz einen Kapazitätszuwachs von bis zu 20 Prozent bringen. Durch den Einsatz der Digitalisierung können letztlich auch flächendeckend fahrerlose Züge eingesetzt werden – wie es sie bei U-Bahnen schon seit mehr als 30 Jahren gibt.

Foto: Deutsche Bahn AG / Stefan Klink

SchienenJobs.de

Das Karriereportal für Bahnberufe

Einfach zurücklehnen

und Jobangebote aus der Bahnbranche bekommen

Mein SchienenJobs: Unternehmen bewerben sich bei Dir

Bahn frei für Deine Karriere!

Ein Projekt von:

Allianz pro Schiene

index

Unterstützt durch:

DB

DEVK

AVG

BAHNBKK

NEB Niederbarnimer Eisenbahn AG NIEDERBARNIMER EISENBAHN

transdev the mobility company

BF Bahnen

VDV Die Verkehrsunternehmen

DIE BAHNINDUSTRIE. VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

NETINERA EIN UNTERNEHMEN DER FS-GRUPPE

6. RAILWAY FORUM Berlin 2019: Die Zukunft der Bahnindustrie wurde in Berlin diskutiert

Zusammen mit renommierten Partnern aus Bahnindustrie und Politik fand unter der Kompetenzpartnerschaft der Deutschem Bahn AG am 01. und 02. Oktober die größte Bahnkonferenz Europas im Jahr 2019 statt.

Digital & automatisiert: Die Zukunftsagenda der Mobilitätsbranche

Die Bahnindustrie wandelt sich:
a) die Digitalisierung schreitet voran und verankert sich tiefgehend in allen Bereichen des Systems.
b) Ihr folgt die Vision datengetriebener Automatisierung im Eisenbahnwesen für höhere Effizienz und mehr Kundenzufriedenheit.
c) Neue Technologien für Fahrzeuge, Infrastruktur & Fabriken ergänzen die technologische Revolution.
d) Neben technologischen Themen wirkt der zunehmend europäische und globale Wettbewerb bei Produzenten und Betreibern zu Anpassungsbedarfen in Ihren Unternehmen. Diese Herausforderungen zwingen die Bahnindustrie zum Handeln und zum forcierten Austausch.

Die Entwicklungen wurden auf dem 6. Railway Forum am 01. und 02. Oktober 2019 in Berlin diskutiert. Schirmherren und inhaltliche Impulsgeber waren Uwe Günther, CPO, Deutsche Bahn AG und Rolf Härdi, CTO, Deutsche Bahn AG. Auf dem RAILWAY FORUM Berlin trafen über 1.000 Entscheider und Fachkräfte der Bahnindustrie zusammen, um über die zukünftigen Entwicklungen und Herausforderungen zu diskutieren. Der Teilnehmerkreis setzte sich aus Bahnbetreibern, -herstellern, -zulieferern in allen Tier-Level, politischen Entscheider & Vordenkern aus Deutschland und Europa zusammen.

Ausgewählte Programmhighlights beinhalteten Beiträge von u.a.:
Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender, Deutsche Bahn AG, Alexander Doll, Vorstand Finanzen, Güterverkehr und Logistik, Deutsche Bahn AG, Susanne Henckel, Geschäftsführerin, VBB Verkehrsbund Berlin-Brandenburg GmbH, Michael Peter, CEO, Siemens Mobility, Dr. Martin Werner, CTO Spitzke SE, Michael Fohrer, Vorsitzender der Geschäftsführung, Bombardier Transportation GmbH

Neben der Konferenz wurden in der begleitenden Fachausstellung mehr als 110 Aussteller erwartet. Diese präsentieren innovative Lösungen für die Bahnindustrie der Zukunft. Die Ausstellungsfläche war in die Bereiche Fahrzeugtechnologie, Instandhaltung & Werke, Bahninfrastruktur & Baustellen, Fahrzeuginterieur & Service, Systeme & IT-Lösungen, Sonstige Leistungen untergliedert.

Infos: www.railwayforumberlin.de

Railway Forum
Berlin 2019

Leserreise 2020 nach Slowenien

Unbekanntes entdecken und erleben – dazu müssen sie nicht an das andere Ende der Welt reisen. Unser Europa bietet eine Vielfalt der Kulturen, der Lebensarten, der Landschaften und der Menschen.

Bei unseren Reisen & Exkursionen zu den nahen und entfernteren Nachbarn lässt sich viel Interessantes, Liebenswertes und Inspirierendes zu entdecken – und so manches Klischee wird bei dieser Gelegenheit korrigiert. Vom 21. – 28. März 2020 geht unsere Jahresexkursion nach Slowenien. Dieses Mal als Busreise und mit neuem Partner BSW-Touristik. Slowenien: Das kleine Land ist Mitglied der EU, in der Währungsunion (Euro) und im Schengener Abkommen. Seine bewegte Geschichte prägten die Beziehungen zu den Nachbarn Österreich, Italien und dem früheren Jugoslawien (heute Binnengrenze mit dem EU-Mitglied Kroatien).In Slowenien erwarten sie beeindruckende Landschaften. Ob Hochgebirge, idyllische Seen oder Mittelmeerküste – alle Regionen sind über kurze Wege erreichbar. Der Verkehr ist modern. Autobahnen und Flughafen zeugen von wirtschaftlicher Prosperität – gleichwohl die Fluggesellschaft Adria Airways jetzt insolvent ist. Die Eisenbahn muss erst wieder zu neuer Stärke finden. Wie es um die slowenische Bahn SZ (Slovenske zeleznice) gestellt ist, auch das wollen wir vor Ort in Ljubljana aus erster Hand erfahren.
Die genaue Reisebeschreibung und den Anmeldecoupon finden sie im beiliegenden Flyer. Die Teilnahme ist nicht an eine Mitgliedschaft gebunden.

„Reisen in ein fremdes Land bildet Herz und den Verstand“ – sagt ein spanisches Sprichwort.
Kommen sie mit.

Fridolin Werner,
BFBahnen Bayern

Fotos: Tourismusverband Ljubljana

DVWG – Jahrestagung 2019 in Köln Ein zusammenfassender Rückblick

Die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V. (DVWG) lud Mitglieder und Verkehrsfachleute vom 27.- 28.06.19 nach Köln zu ihrer Jahrestagung und zum Jahresverkehrskongress. Dem schloss sich am 29.06. eine Exkursion des Jungen Forums der DVWG zu Kölner Transportunternehmen an.

Die Jahrestagung behandelte interne Angelegenheiten der DVWG wie Finanzen, Kommunikation und Wahlen. Interessant aus Sicht meines Verbandes: Die DVWG gibt sich eine neue Beitragsstruktur mit einer dynamischen Beitragsanpassung. Die DVWG-Bezirksvereinigung Rostock organisiert den europäischen Verkehrskongress 2020 der Europäischen Plattform der Verkehrswissenschaften (ETPS); er wird vom 14. – 16.10.20 in Rostock stattfinden.
Der Jahresverkehrskongress stand unter dem Motto: „Kritische Nadelöhre des Verkehrs – Knoten, Engstellen, Brücken". Fakt ist: Erhalt und Ausbau der Infrastruktur entsprechen nicht den stetig wachsenden Anforderungen. Das klassische „Bauen" sei nur Teil der Lösung. Gleichzeitig solle Intelligentes Verkehrsmanagement und Digitalisierung für effizientere Auslastung der Infrastrukturen sorgen. Und hier sei insbesondere die Wissenschaft gefragt. Prognosen zum Verkehrsaufkommen, zum Mobilitätsverhalten, zur Nutzung neuer Technologien – da zeigen sich unterschiedliche Szenarien. Welche Infrastrukturen werden dann benötigt? Das wissenschaftliche Erfassen der Erkenntnisse und das Aufzeigen von Lösungsmöglichkeiten seien herausfordernde Aufgaben. Dazu sagte Prof. Lemmer von der DLR am Schluss seiner keynote: „Herausforderungen sind auf viele Arten zu lösen. Doch eines ist sicher: Wir sind mit der Verkehrsforschung noch lange nicht am Ende."

Die Engpässe der Infrastruktur seien der Seidenfaden und das Druckventil der Verkehrsbewältigung. Als Mutter aller Herausforderungen gelten der Klimawandel und die CO_2-Reduzierung. So seien bei-

spielsweise alternative Antriebe und Verhaltensänderungen der Nutzer an Stelle des business as usual notwendig. Das Verhältnis von Systemoptimum versus Nutzeroptimum müsse neu justiert werden. Die Mobilität beginne im Kopf.

In drei getrennten Sessions Schiene – Straße - Verkehrsknoten wurden spezielle Fragen dieser Bereiche erörtert. Trotz bröckelnder Infrastruktur ist Deutschland wieder Logistikweltmeister und man will weiterhin an der Spitze bleiben. Für eine dauerhafte solide Verkehrsfinanzierung wird ein Fondsmodell a la Schweiz gefordert. Mein Fazit: Für die Engpässe in den Verkehrsknoten wird es keine schnelle „gordische Lösung" geben.

Nach viel Wissenschaft folgte Praxis. Am 29.06. führte das Junge Forum der DVWG eine Exkursion durch. Besucht wurden die Bahnanlagen des Containerterminals Köln-Eifeltor der DUSS, der Rheinhafen Köln-Niel (CTS) und der Flughafen Köln/Bonn.

Der Geschäftsführer der DUSS (Deutsche Umschlagesellschaft Schiene-Straße), Herr Pieper, stellte das Unternehmen vor. Der Seehafen-Hinterlandverkehr und das klassische Umschlaggeschäft Schiene-Straße werden über derzeit 25 „trockene" Terminals abgewickelt; ca.3,8 Mio TEU pro Jahr gehen so auf die Bahn.

Der Hafen Köln-Niel war dann quasi das „nasse" Pendant. Geschäftsführer Oliver Haas von der CTS Container-Terminal GmbH betonte die wachsende Bedeutung des zweitgrößten deutschen Binnenhafens. Mittlerweile dominiere auch hier der Container den Umschlag. Massengüter seien rückläufig. Dies zeige den Wandel Kölns von der Industrie- zur Medienstadt. Dritte Station der Exkursion war der Flughafen Köln/Bonn. Der Airport bedient vorrangig low-cost-carrier (Eurowings) und Luftfrachtgesellschaften (UPS, DHL). Die Kölner Bodendienste arbeiten noch sehr konventionell mit Diesel- und Benzinfahrzeugen. Da erinnere ich mich gerne an die Exkursion zum Flughafen Stuttgart. Dort sind fast alle Vorfeldfahrzeuge auf umweltfreundliche elektrische Antriebe umgestellt.

Und einen weiteren Engpass gilt es zu lösen. Fachkräfte aller Sparten werden dringend gebraucht. In der Wissenschaft wie in der Praxis. Dem Nachwuchs stehen alle Türen offen.

Fridolin Werner
BFBahnen Presse & PR

S-Bahn-Hamburg: Ein guter Zug fürs Klima

Zur Hamburger Klimawoche im September schickte die S-Bahn einen eigens gestalteten Klimazug auf die Schiene, mit Statements zum Klimaschutz aus der Social-Media-Community. Bereits zum 1. Januar 2010 hatte die S-Bahn Hamburg ihren Betrieb vollständig auf grüne Energie umgestellt. Im Vergleich zum Betrieb mit konventionellem Strom wurden seitdem insgesamt 800.000 Tonnen des klimaschädlichen Gases CO_2 eingespart.

Kay Uwe Arnecke, Geschäftsführer S-Bahn Hamburg: „S-Bahn-Kunden sind Klimaschützer. Wer mit uns unterwegs ist, leistet einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz. Würden unsere Fahrgäste statt der S-Bahn das Auto nutzen, hätten wir jährlich sogar mehr als 280.000 Tonnen zusätzliches CO_2 in der Atmosphäre."
Michael Westhagemann, Verkehrssenator: „Hamburg war schon sehr früh Vorreiter für nachhaltigen Nahverkehr in Deutschland. Wir haben unsere Verantwortung, einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz zu leisten, erkannt und fördern daher den massiven Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in den kommenden Jahren. Damit wollen wir noch mehr Fahrgäste von der Straße in den öffentlichen Nahverkehr bringen und damit für eine umweltfreundliche Mobilität gewinnen."

Im Jahr spart die S-Bahn im Vergleich zum Betrieb mit konventionellem Strom bis zu 90.000 Tonnen CO_2.

Auf Grundlage der durchschnittlichen CO_2-Emission pro Kopf in Deutschland von 11,3 Tonnen entspricht das dem Jahres-Ausstoß von fast 8.000 Einwohnern.

Seit 2013 ist auch der Betrieb von Werkstätten auf grüne Energie umgestellt. Das neue S-Bahn-Werk Stellingen kann im Sommer den Energiebedarf vollständig über eigene Solarenergie decken.

Foto: Ann-Kathrin Rebhan

Regionale Veranstaltungen bis Dezember 2019

Bayern

21. November, 17.00 bis 19.00 Uhr,
Bahn am Abend
München, Richelstraße 3, DB AG/BFBahnen

Hamburg

20. November 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

19. November,
Empfang NRW-Bezirkstag
Essen-Frohnhausen

3. Dezember,
Münster,Teil-Bezirksversammlung
der Region Münster, Gastätte Pröhlken

Saarland

16. November, 10.00 Uhr,
außerordentliche Jahreshauptversammlung
in Saarbrücken
Hotel Mercure, Hafenstraße 8 (Nähe Bahnhof)

Südwest

19. November ganztägig
Stadtbesuch Kirchheim/Teck

4. Dezember, 15.00 Uhr, Stuttgart
Jahrenausklang mit Thorsten Krenz,
DB AG, IL Südwest

10./11. Dezember,
Tradionelles Adventstreffen
im BSW-Schwarzwaldhotel Baiersbronn

Hinweis der Redaktion: Aufgrund einer Erkrankung im Redaktionsteam erscheint der aktuelle Verkehrsmager leider später. Wir bitten dies zu entschuldigen. Ihre Redaktion.

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 4/2019 des Verkehrsmanagers bitten wir bis zum 23. November 2019 als Datei an verkehrsmanager@email.de zu senden. Später eingehende Beiträge können leider nicht berücksichtigt werden. Alle Adressänderungen sollten bis zum 30. November 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