BF Bahnen

Verkehrsmanager

Ausgabe 4/2018 · Dezember · 39. Jahrgang

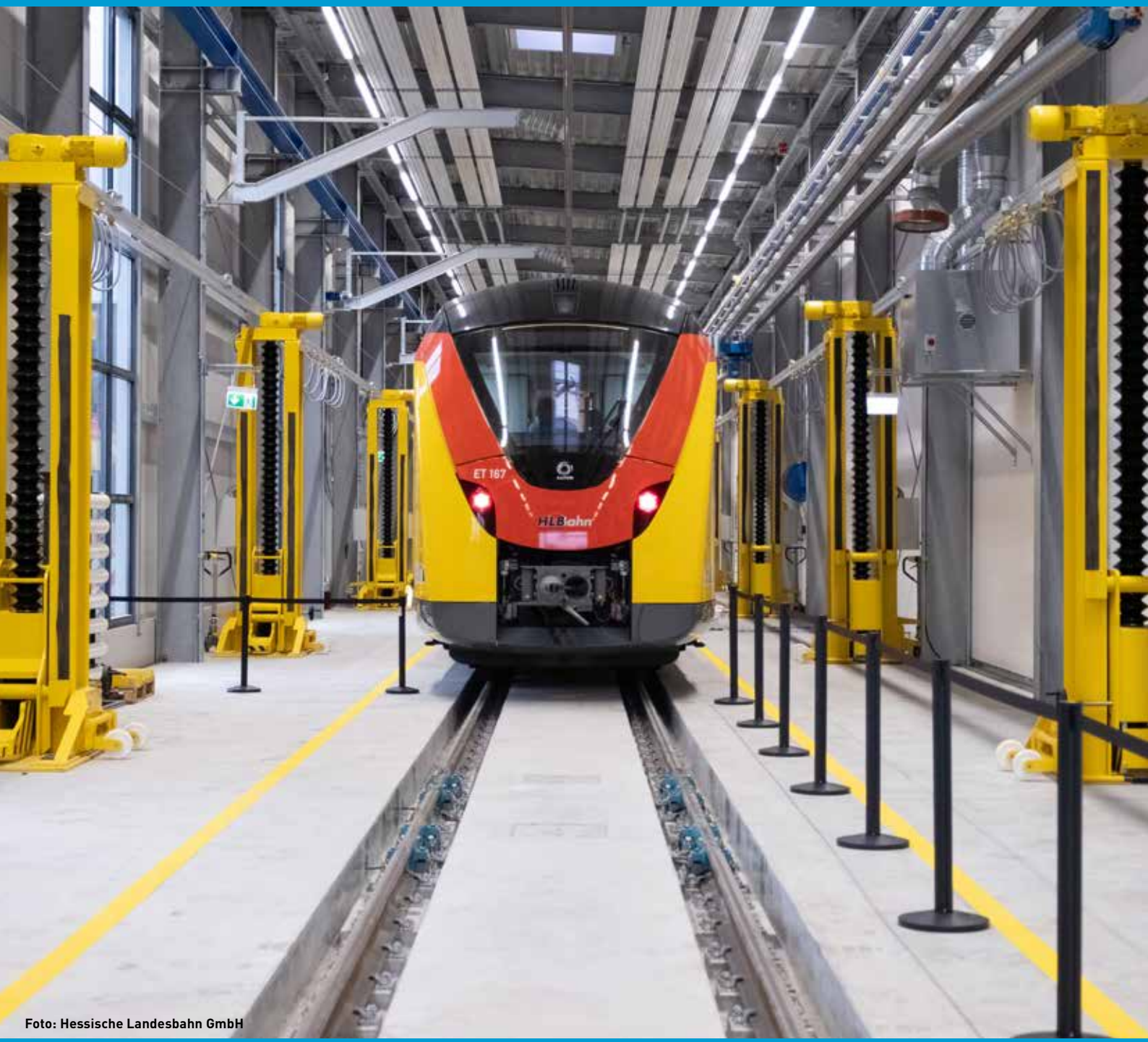


Foto: Hessische Landesbahn GmbH

Themen

Hessische Landesbahn GmbH – Mobilität auf Schiene und Straße

Ingo Wortmann ist neuer VDV-Präsident

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer stellt Gutachten zum Deutschland Takt vor

Goldene Umweltschiene 2018 geht an die Allianz-pro-Schiene

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

Am Ende des Jahres gilt es Bilanz zu ziehen über die vergangenen 12 Monate. Das wichtigste aus meiner Sicht: Wir haben wieder eine Regierung – keine italienischen Verhältnisse mehr. Dies Regierung hat sich in punkto Verkehrspolitik viel auf die Fahnen geschrieben. Der Bereich Schiene kommt nicht nur als Wort in der Koalitionsvereinbarung verbal vor. Nein – es gibt viele konstruktive Ansätze und durchaus auch konkrete Maßnahmen: Umsetzung Deutschlandtakt bis 2030, Verdoppelung der Reisendenzahlen, Ausbau von Überholungsgleisen für 750 m-Züge oder Steigerung der elektrifizierten Strecken auf 70 % bis 2030. Auch das mittlerweile verabschiedete Baubeschleunigungsgesetz zielt in die richtige Richtung, schneller mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. Aber reichen alle diese Maßnahmen aus, die viel zitierte Verkehrswende einzuleiten? Die Antwort ist ganz klar – nein. Dazu hätte es mehr bedurft – nämlich der Dekarbonisierung des Verkehrs. Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und umweltverträglichere Gestaltung der Verkehre - diesen Dreiklang setzt man in der Regel mit dem Begriff Verkehrswende gleich. Nach wie vor gelingt es nicht, den Straßenverkehr, der etwa 75% der Emissionen CO^2-Emissionen zu vertreten hat, zu reduzieren. Der überwiegende Anteil unserer Bevölkerung ist nicht bereit, auf das Auto als Standardbeförderung zu verzichten. Zu groß ist der Effekt der alltäglichen Komplexizitätsreduzierung durch den eigenen PKW, zu wirkmächtig das Gefühl von Bequemlichkeit und Freiheit, als dass alternative Verkehrsmittel ein vollständiges funktionales wie emotionales Äquivalent anbieten können.
War der Schienenverkehr 2018 eine Alternative? Haben wir Komplexität abgebaut ? Hat er funktioniert? War er bequem und konnte er emotional begeistern? In allen Bereichen sind wir 2018 nicht wirklich voran gekommen. Viel zu oft können Versprechungen nicht eigehalten werden: Züge fahren gar nicht oder mit zu wenigen Wagen, die versprochenen Funktionen funktionieren nicht. Wegen kurzer Wendezeiten und fehlender Werkstattkapazitäten sind schadhafte Züge oft mehrere Tage im Einsatz, bevor sie repariert werden. Dazu kommt noch ein generelles Problem des öffentlichen Verkehrs: Während die Autos immer mehr Platz und Komfort bieten, wird bei Zügen und Bussen mit jeder neuen Generation die Packungsdichte erhöht. WLAN und Klimaanlage gleichen die immer weiter zunehmende Enge nicht aus.

Was folgt aus alledem für 2019? Die Zuverlässigkeit des Systems Schiene muss 2019 signifikant gegenüber 2018 verbessert werden. Dazu bedarf es auch engagierter, motivierter Eisenbahner, die für das System Schiene „brennen". Die zu finden ist nicht einfach ! Diese dann umfassend auszubilden und danach dauerhaft im Unternehmen zu halten ist noch schwieriger aber alternativlos. In diesem Sinn wünsche ich Ihnen besinnliche Weihnachten und einen guten Start in das Jahr 2019!

Wilfried Messner

Aus dem Inhalt

Top-Thema
Hessische Landesbahn GmbH
Mobilität auf Schiene und Straße
Seiten 4 bis 7

Aktuell
Ingo Wortmann ist neuer VDV-Präsident

VDV-Szenariostudie „Deutschland mobil 2030" zeigt: Die Verkehrswende ist möglich

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer stellt Gutachten zum Deutschland Takt vor
Seiten 8 bis 11

Die 30. Verleihung der Goldenen Umweltschiene
Seiten 12 bis 13

Nachrichten
Neues aus Bahn, Verkehr und Umwelt
Seite 14

Allianz pro Schiene
Seiten 16 bis 17

Aus den Regionen
Schienenprojekt Alpha-E: Zusammenarbeit weiter im Konsens

Herbstreise ins sonnige Tessin

Forum Bahntechnik am 11. - 12. März 2019 in Nürnberg

65 Jahre BFBahnen Südwest

Eisenbahnwesen-Seminar (EWS) in Berlin mit Deutschem Schienenverkehrs-Preis ausgezeichnet

Leserbrief zum Artikel „Go Ahead"
Seiten 18 bis 21

Termine in den Regionen
Seite 22

Anschriften
Seite 23

HLB Leerfahrt
MAN

Hessische Landesbahn GmbH – Mobilität auf Schiene und Straße

Seit über 60 Jahren ist die Hessische Landesbahn (HLB) im regionalen Bus- und Schienennetz unterwegs. Das Unternehmen ist sowohl im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bus und Bahn, als auch im Schienengüterverkehr tätig. Gemeinsam mit den Beteiligungsunternehmen cantus Verkehrsgesellschaft, RegioTram Gesellschaft (RTG) und Süd-Thüringen-Bahn erbringt die HLB außer in Hessen auch in Bayern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Thüringen Verkehrsleistungen. Die hundertprozentige Tochter des Landes Hessen steuert von der Zentrale in Frankfurt übergeordnete Belange des HLB Konzerns, welcher aus den drei Tochterunternehmen HLB Basis AG, HLB Hessenbahn GmbH und HLB Hessenbus GmbH besteht. Die HLB ist nicht nur ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), sondern betreibt auch auf rund 60 km Eisenbahninfrastruktur. Rund 1.300 Mitarbeiter und Auszubildende sind für das Unternehmen tätig.

An den dezentralen Betriebsstandorten wird die Verkehrsleistung „aus einer Hand" organisiert. In den Bereichen Instandhaltung der Fahrzeuge, Disposition und Betriebsleitung sind kurze Entscheidungswege und flache Hierarchien ein entscheidender Erfolgsfaktor im Wettbewerbsmarkt.

Breite Kompetenz

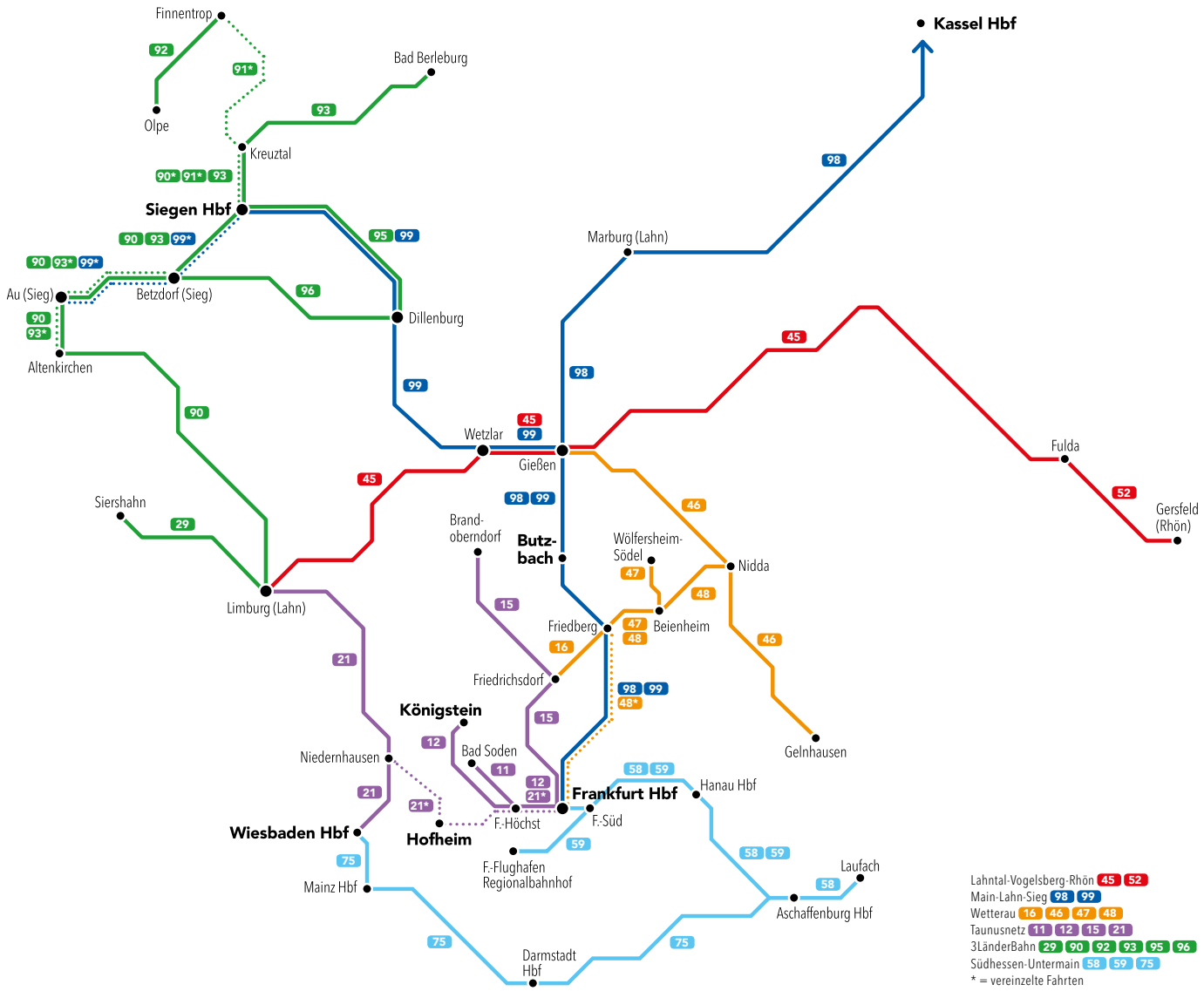
Durch die Aufgabenverteilung der HLB-Töchter ist der Konzern breit aufgestellt und in der Lage viele betriebliche Bereiche selbst abzudecken. Die HLB Hessenbahn GmbH sorgt für den reibungslosten Eisenbahnbetrieb im Personen- und Güterverkehr. Der Busverkehr wird durch die HLB Hessenbus GmbH von den Standorten Hofheim, Butzbach und Kassel aus organisiert. Die HLB Basis AG übernimmt die Instandhaltung und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur innerhalb des Konzerns.

Ausbildungszentren

Die HLB wächst und muss sich personell kontinuierlich mit Fachkräften verstärken. Ein besonders großer Bedarf besteht beim Fahrpersonal. In unterschiedlichen Ausbildungszentren werden geeignete Bewerber*innen ganzjährig in eigenen Lehrgängen zu Triebfahrzeugführern (m/w) und Zugbegleitern (m/w) ausgebildet und weiter qualifiziert. Überwiegend handelt es sich hierbei um berufliche Quereinsteiger, die sehr häufig auch in fortgeschrittenem Alter eine neue verlässliche berufliche Zukunft und Perspektive suchen.

Technik auf dem neuesten Stand

166 Schienenfahrzeuge umfasst die HLB-Flotte. 30 davon sind brandneue Züge des Typs „Coradia Continental", die die HLB seit Mitte 2018 als 3- und 4-Teiler im Einsatz hat. Die elektrisch betriebenen Niederflurtriebzüge der Baureihe 1440 sind besonders energie- und effizienzschonend, da



der Strom durch den Bremsvorgang erzeugt und in die Fahrleistung eingespeist wird. Im Fahrzeuginneren sorgt eine Videoüberwachung für die Sicherheit der Fahrgäste. Echtzeit-Informationssysteme halten die Reisenden auf dem neuesten Stand. Die Triebfahrzeuge der Firma Alstom sind weitgehend barrierefrei und serienmäßig mit Klimaanlagen ausgestattet. An allen Sitzgruppen der ersten und zweiten Klasse stehen Steckdosen und kostenloses W-LAN zur Verfügung.

Der „FLIRT" (Flinker Leichter Innovativer Regional Triebzug) fährt seit 2010 auf den Strecken der HLB. Die elektrischen Niederflurtriebzüge der dreiteiligen Baureihe 427 und fünfteiligen Baureihe 429 stammen von der Stadler Pankow GmbH. Mit 68 Fahrzeugen ist der „LINT" (Leichter Innovativer Nahverkehrstriebwagen) der meist genutzte Wagentyp der HLB. Seit 2009 fahren die ein- und zweiteiligen Niederflur-Dieseltriebwagen Coradia LINT 27 (Baureihe 640) und LINT 41 (Baureihe 648 und 1648) für die HLB. Zum HLB Fuhrpark gehören außerdem noch sechs Fahrzeuge des Typs „Desiro" (Baureihe 642) der Firma Siemens. Weiterhin ist auch der dieselelektrische Niederflur-Triebwagen „GTW 2/6" der Baureihe 646 in Betrieb. Die 28 Gelenktriebwagen dieses Typs werden seit dem Jahr 1998 vorwiegend im Bereich Mittelhessen eingesetzt.

Hochmoderne Schienenwerkstatt

Ende November 2018 hat die HLB ihre größte Schienenwerkstatt auf dem Gelände der Firma InfraServ im Industriepark Kalle-Albert in Wiesbaden eröffnet.

Bis zu 30 Züge werden in der 100m langen Instandhaltungsanlage auf dem neuesten Stand der Technik gewartet. 11 Mio. Euro von dem 21 Mio. teuren Projekt hat das Unternehmen in Oberleitungen, Krane und Waschanlagen investiert. Die ebenfalls 100m lange Waschanlage arbeitet vollautomatisch und entfernt mit Hilfe verschiedener Reinigungsmethoden auch hartnäckigen Schmutz und erleichtert die Entfernung von Graffiti. Eine Besonderheit ist die Unterflurreinigungsgrube, mit der auch Verunreinigungen unterhalb der Fahrzeuge und am Fahrwerk vollständig beseitigt werden können. In der Außenreinigungsanlage werden die Bord-Toiletten entsorgt und gereinigt. Nach der Reinigung wird das Abwasser in der eigenen Anlage wieder nach strengen Hygieneauflagen aufbereitet. 20 Mitarbeiter sorgen für

einen reibungslosen Betrieb in der Instandhaltung der Fahrzeuge und in der Werkstatt-Verwaltung.
Mit der Werkstatt sind ideale Voraussetzungen geschaffen, um die Leistungen im Südhessen-Untermainnetz bestmöglich zu erbringen. Seitdem die HLB zum 9.12.18 die Linie RB 75 Wiesbaden Hbf - Mainz Hbf - Darmstadt Hbf – Aschaffenburg Hbf übernommen hat, ist die HLB zusammen mit den Linien RB 58 und RE 59 von Aschaffenburg nach Frankfurt im Bediengebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbunds das EVU mit dem größten Anteil im Schienenpersonennahverkehr. Der Verkehrsvertrag mit dem Rhein-Main-Verkehrsbund RMV läuft 15 Jahre, ebenso wie der Vertrag mit der Firma Infraserv für das Werkstattgelände.

Auf Wachstumskurs

Die HLB hat in den letzten Jahren zahlreiche Ausschreibungen gewonnen und befindet sich derzeit mit einem Umsatz von rund 200 Mio. Euro weiterhin auf Wachstumskurs. In der Zentrale arbeiten rund 60 Mitarbeiter. In den nächsten Jahren soll die Zahl auf 70 Personen wachsen. Der Konzern bietet sowohl (Fach-) Hochschulabsolventen als auch Fachkräften ein breites Spektrum an unterschiedlichen Betätigungsfeldern an. Wichtiger als der Abschluss in einer bestimmten Fachrichtung ist der HLB dabei, dass die Mitarbeiter eine hohe Affinität zur Bahnbranche und zum Dienstleistungsbereich mitbringen.

HLB ...
Hessische Landesbahn GmbH

Hessische Landesbahn GmbH
Am Hauptbahnhof 18
60329 Frankfurt am Main
www.hlb-online.de

Sabrina Walter
Pressesprecherin
presse@hlb-online.de
Telefon: +49 (0) 69 242524-1068

Ingo Wortmann ist neuer VDV-Präsident

Foto: VDV/Bildschön

Der Branchenverband des Öffentlichen Verkehrs hat einen neuen Präsidenten: Das Präsidium des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat in seiner turnusmäßigen Sitzung am 6. November 2018 einstimmig Ingo Wortmann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchener Verkehrsgesellschaft (MVG), gewählt. Der 48-Jährige tritt damit die Nachfolge von Jürgen Fenske an, der nach neun Jahren als VDV-Präsident nicht mehr kandiert hat und am Jahresende in den Ruhestand geht.

Wortmann ist bereits seit vielen Jahren in unterschiedlichen Funktionen ehrenamtlich im VDV tätig. Seit 2010 vertritt er als Vizepräsident die rund 300 Busunternehmen im Verband. „Der Verkehrssektor befindet sich in bewegten Zeiten. Unsere Aufgabe als Verkehrsunternehmen und –verbünde wird es sein, den nötigen Mobilitätswandel weiterhin aktiv mit zu gestalten. Wir sind starke Partner der Politik und verlässliche Dienstleister für unsere Kunden. Ohne leistungsstarke und qualitativ hochwertige Angebote unserer Branche sind die Umwelt- und Klimaschutzziele im Verkehr nicht zu erreichen. Deshalb wollen und müssen wir im Personen- und im Schienengüterverkehr in den kommenden Jahren Marktanteile hinzugewinnen und uns selbstbewusst als moderne, umfassende Mobilitätsanbieter positionieren“, so der neue VDV-Präsident.

Ingo Wortmann betont zudem, dass starke gemeinsame Positionen gerade jetzt, wo viele neue Akteure versuchen auf den Mobilitätsmarkt zu drängen, wichtiger sind denn je: „Ich bedanke mich beim gesamten Präsidium für das in meine Person ausgesprochene Vertrauen. Eine einstimmige Wahl in einem so breit aufgestellten Branchenverband ist immer auch ein Signal der Geschlossenheit. Das ist wichtig, denn die übergreifende Zusammenarbeit als Branche im VDV wird auch künftig ein Schlüssel zum Erfolg für uns sein. Dieser Zusammenhalt im Verband ist meinem Vorgänger Jürgen Fenske deshalb immer besonders wichtig gewesen. Bei ihm möchte ich mich besonders bedanken: In neun Jahre an der Spitze des VDV hat er uns in vielen zentralen Themen entscheidend vorangebracht und die Branche geprägt. Die Voraussetzungen für eine positive Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs in Deutschland sind heute besser denn je, das ist maßgeblich auch sein Verdienst.“

Auch VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff sieht die Entwicklungen positiv: „Mit Ingo Wortmann haben wir nun weiterhin einen extrem erfahrenen Experten an unserer Spitze. Seine Wahl zum neuen Präsidenten bringt die nötige Kontinuität in der Führung und die fachliche Expertise für den Verband.

Zur Person Ingo Wortmann:

Ingo Wortmann (48) ist seit November 2016 Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchener Verkehrsgesellschaft (MVG) und Geschäftsführer für den Bereich Mobilität der Stadtwerke München. Zuvor war er von 2003 - 2016 technischer Geschäftsführer der SWU Verkehr in Ulm. Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) engagiert sich Ingo Wortmann seit vielen Jahren in verschiedenen Gremien. Seit 2010 vertritt er als VDV-Vizepräsident die rund 300 im Verband organisierten Busunternehmen.

Fachexkursion mit dem jungen Forum der DVWG nach Stuttgart

Das Junge Forum der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) lädt jedes Jahr zur Fachexkursion ein und besucht die Verkehrsunternehmen vor Ort. 2018 ging es vom 24. -27. Oktober nach Stuttgart. Das zeichnet diese Exkursionen aus:

Preiswertes Quartier (Jugendherberge Stuttgart), Fachbesuche bei den Verkehrsträgern, Transfers mit dem ÖPNV oder zu Fuß, vielseitig interessierte Teilnehmer (Studierende und Berufseinsteiger), ansprechendes Abendprogramm/Abendessen.
Die Stuttgarter Exkursion hatte folgende Schwerpunkte:

24.10.18 Besuch der Stuttgarter Straßenbahn AG (SSB)

Mittagessen in der Betriebskantine, Führung durch den Betriebshof und die Werkstätten, Unternehmenspräsentation durch die Arbeitsdirektorin Frau Dr. Groner-Weber. Dann folgten 3 Referate zur Verkehrsentwicklung im Raum Stuttgart. Die zukünftige Ausgestaltung des Individualverkehrs in der Landeshauptstadt war Thema von Volker Zahn (ADAC Württemberg e.V.). Thomas Knöller vom Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH informierte zur Perspektivischen Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Stuttgart vor dem Hintergrund steigender Bevölkerungs- und Fahrgastzahlen. Und der Geschäftsführer der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW), Volker Heepen, beschrieb Potentiale und Herausforderungen für den Schienenverkehr mit Inbetriebnahme des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm.

25.10.18 Besichtigung Bahnprojekt Stuttgart – Ulm und Flughafen Stuttgart

Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm und Stuttgart 21 wurde im Turmforum durch die DB erläutert. Dann folgte eine umfangreiche Besichtigung der Baustellen für Stuttgart 21. Besonders beeindruckte mich die ausgeklügelte Baustellenlogistik.
Nachmittags wurde der Flughafen Stuttgart besucht. Der Geschäftsführer, Herr Miller, stellte sein Unternehmen vor, informierte über das Sanierungsvorhaben der einzigen Start- und Landebahn und führte die Gruppe in die Flugzeugabfertigung und durch die Gepäckverteileranlage. E-Mobilität in der Luft ist noch Vision, doch am Boden Realität. Die Vorfeldbusse, die Gepäckschlepper und zahlreiche Servicefahrzeuge sind – mit Förderung des Bundes – auf Elektroantriebe umgestellt. So werden ca. 400000 Liter Diesel (50% des Jahresverbrauchs ersetzt).
Zurück in der Stadt folgten Fahrten mit den SSB-Besonderheiten Standseilbahn und Zahnradbahn und eine Auffahrt auf den Fernsehturm.

26.10.18 Um 08:00 Exkursion nach Plochingen, Esslingen und Stuttgart-Hafen

In Plochingen besichtigte die Gruppe die Werkstatt der S-Bahn Stuttgart. Der Leiter, Dr. Dirk Rothenstein, erläuterte die Bedeutung seines Unternehmens im ÖPNV. Nächste Station war der Stadtverkehr Esslingen. Dort fährt man auch mit Oberleitungsbussen. Ein Besuch der Werkstätte und des Betriebshofes verdeutlichte die Herausforderungen, umweltfreundliche Verkehrsangebote zu schaffen. Letzter Exkursionspunkt war der Neckarhafen Stuttgart. Nach einer Bootsfahrt durch die Hafenbecken stellte sich die die Hafenverwaltung vor und erläuterte die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Region.

27.10.18 Netzwerkgespräche in der Universität Stuttgart

Das Verkehrswissenschaftliche Zukunftsforum lud zu Vorträgen junger Verkehrswissenschaftler und zu Netzwerksgesprächen in die Uni Stuttgart ein.

Mein Fazit: Mit Informationen aus erster Hand erlebten wir in den Betrieben vor Ort unterschiedliche Verkehrslösungen. Eine gelungene Mischung aus Theorie und Praxis.

Fridolin Werner,
BFBahnen, Bundesvorstand,
Ressort Presse &
Öffentlichkeitsarbeit

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer stellt Gutachten zum Deutschland Takt vor

Die Idee des Deutschland-Taktes ist ein abgestimmter, vertakteter Fahrplan für ganz Deutschland - von der regionalen Strecke bis hin zu den Hauptverkehrsachsen. Nun denkt der Eisenbahner, dass schon seit vielen Jahren die meisten Linien des Fernverkehrs im Takt fahren und auch die Bundesländer ihre Nahverkehre im Takt organisiert und soweit möglich auf die Fernverkehre abgestimmt haben. Und auch bei Infrastrukturvorhaben wurden seit jeher vorab Fahrplanstudien als Grundlage für eisenbahnbetriebs-wissenschaftliche Untersuchungen wie Simulationen erstellt - allerdings meist ohne netzweiten Bezug.

Die Idee des Deutschland-Taktes geht weiter: Ein Zukunfts- oder Langfristfahrplan soll Grundlage für den Ausbau der Infrastruktur sein, ähnlich dem Vorgehen in der Schweiz. Fahrgastverbände, Aufgabenträger des SPNV und Verkehrsunternehmen haben 2008 die Initiative Deutschland-Takt gegründet. Großer Erfolg auf politischer Ebene war, dass in der Koalitionsvereinbarung von CDU/CSU und SPD des Jahres 2013 der Deutschland-Takt als Ziel aufgenommen wurde. Der Bundesverkehrsminister ließ eine Machbarkeitsstudie erstellen, die 2015 veröffentlicht wurde und nahm in den Bundesverkehrswegeplan, der 2016 veröffentlicht wurde, einen Passus auf, dass Maßnahmen zur Erreichung des „Deutschland-Taktes" zusätzlich aufgenommen werden können. Er ließ bundesweite Taktfahrpläne ohne und mit zusätzlichen Maßnahmen durch ein Gutachterkonsortium mit SMA und Partner, IntraPlan Consult und VIA Cosulting erstellen.

Minister Scheuer stellte die wesentlichen Ergebnisse des „Gutachter-Entwurfs Deutschland-Takt" am 9. Oktober vor. Man kann sich die Netzgrafiken der Fahrpläne sowie erläuternde Charts im Internet von der Seite des BMVI herunterladen Wesentliche Elemente sind: Auf Hauptachsen soll alle 30 Minuten ein Zug fahren, die Anschlüsse sind optimiert und wesentliche Fahrzeitverkürzungen werden durch passgenauen Infrastrukturausbau erreicht. Es wird ein flächendeckendes Fernverkehrsnetz mit zusätzlichen Strecken zur Anbindung von Regionen und Großstädten vorgestellt. Der Deutschlandtakt soll auch für den Güterverkehr Vorteile bringen, durch spezielle System-Trassen und gezielten Infrastrukturausbau. Die Arbeiten dazu sind von den Gutachtern noch abzuschließen.

Der Zeithorizont für den vorgestellten Fahrplan soll bei 2030 liegen. Sieht man auf die vielen großen Infrastrukturmaßnahmen die unterstellt sind - zusätzlich zu den Maßnahmen im BVWP 2030 – liegt der denkbare Realisierungshorizont realistisch betrachtet weit später als 2030. Schon Projekte, die lange in der Planung sind, werden nicht vor 2040 fertig (Bsp. offizieller Zeitplan für Inbetriebnahme Karlsruhe-Basel 2041). Riesige Planungs- und Baukapazitäten werden erforderlich. Mit unkalkulierbaren Verzögerungen durch gerichtliche Auseinandersetzungen muss man rechnen.

Der Maßnahmenumfang geht weit über das hinaus, was die DB Netz im Rahmen ihres vorgelagerten Projekts für „Netz 2030" anspruchsvoll, aber nicht völlig unrealistisch ange-

Foto: Abellio

Foto: Deutsche Bahn/Kai Michael Neuhold

sehen hatte. Zusätzlich zu den Knotenausbauten und „kleineren Maßnahmen" wie Elektrifizierung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Strecken und den Investitionen für netzweite digitale Stellwerke und ETCS (allein dafür 1,5 Mrd € über 20 Jahre) müssten ca. 12 große Neu- und Ausbaubaustrecken gleichzeitig in Angriff genommen werden. Die Mittel, die dazu insgesamt an Investitionen pro Jahr erforderlich wären, hat noch niemand zusammengezählt.
Die Öffentlichkeit hatte bisher keine Gelegenheit, Wünsche und Forderungen einzubringen. Zum Vergleich mit der Schweiz: Dort gibt es jahrelange öffentliche Diskussionen um Varianten, Gutachten, „Vernehmenlassungen", Volksabstimmungen, etc., bis der nächste Schritt des Integralen Taktfahrplans einschließlich Mittel für Infrastrukturprojekte verabschiedet wird, hinter dem aber dann die Politik und auch die Bevölkerung voll stehen.

Der vorliegende Gutachterentwurf für den Deutschland-Takt ist ein großer Schritt zu einer besseren Fortentwicklung der Bahn. Es gibt aber Herausforderungen bei der angekündigten Diskussion der Planungsergebnisse und ggf. Anpassungen oder Weiterentwicklung der Planung zusammen mit den Bundesländern und Aufgabenträgern des Nahverkehrs. So ist z.B. in Hessen die „Regionaltangente West" nicht berücksichtigt und die Vorteile eines nun im „vordringlichen Bedarf" enthaltenen Fernbahntunnels Frankfurt werden nicht voll ausgeschöpft. Auch die wettbewerbsrechtliche Situation muss ausdiskutiert werden und hat politische Konsequenzen. Trassen für Drittunternehmen sind nicht vorgesehen. Werden dafür Fernverkehrstrassen des Deutschland-Taktes ausgeschrieben und im Wettbewerb vergeben? Fernverkehrstrassen, die regionale Funktionen mit übernehmen, haben Auswirkungen bezüglich der Regionalisierungsmittel und sind mit den Ländern zu verhandeln.

Als nächster Schritt muss eine erste Ausbaustufe mit realistischem Zeithorizont und gesicherter Finanzierung definiert werden. Für 2030 muss ein „Zwischenzustand Deutschland-Takt" entwickelt werden. Dabei können als dringende Forderungen aus den Fahrplan- und Kapazitätsstudien noch weitere „kleinere" Infrastrukturmaßnahmen hinzukommen, die man innerhalb von 10 Jahren realisieren kann. Aber dieser „Zwischenzustand" sollte insgesamt eine realistische Vorgabe für Infrastruktur-Planer und Ersteller sein und auf breiter Front politisch getragen werde.

Weitere Infos unter www.bmvi.de

Dr. Werner Weigand, BFBahnen Hessen

Das ApS-Team

Die 30. Verleihung der Goldenen Umweltschiene an die Allianz-pro-Schiene

Seit Jahrzehnten bekannt als erfolgreiche Lobbyisten im Verkehrssektor sind die großen Automobilclubs, allen voran der ADAC, der Verband der Automobilindustrie VDA, sowie die Automobil, - Lkw- und Bushersteller. Diese dominieren die öffentliche Meinung in der deutschen Verkehrspolitik. Nun gibt es aber seit Jahren eine immer erfolgreicher werdende Lobby-Organisation, die sich wacker für die Schiene engagiert. Bisher ging es dabei so ähnlich zu wie bei Asterix. Hier beherrschen die übermächtigen Römer einen ganzen Kontinent. Außer dem einen kleinen gallischen Dorf, das erbittert und erfolgreich Widerstand leistet. Dieses Dorf heißt Allianz pro Schiene (ApS). Die ApS ist in den letzten Jahren zu einem wichtigen Sprachrohr gegenüber den politschen Mandatsträger geworden und hat auch in der Öffentlichkeit die Wichtigkeit des Schienenverkehrs für die Bewältigung der großen Verkehrsprobleme in die gesellschaftliche Debatte eingebracht. Grund genug für den Berufsverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e. V. (BFBahnen), diesem guten Schienen-Lobbyisten die Goldene Umweltschiene für erfolgreiche Arbeit zu verleihen.

Wilfried Messner, Vorsitzender von BFBahnen konnte am 9. November 2018 im Inter-City-Hotel Berlin Hbf zahlreiche Ehrengäste aus Politik und Bahnunternehmen, ehemalige GUS-Preisträger sowie unsere BF-Bahnen-Mitglieder begrüßen.

Alexander Kaczmarek, Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Berlin, stellte in seinem Grußwort fest, dass es im Vergleich zu den 90`er Jahren einen beachtlichen Fortschritt gäbe. Das erfolgreiche System Schiene habe aber seine Kapazitätsgrenzen erreicht und müsse dringend ausgebaut werden.

Stefan Tidow, Staatssekretär Klima und Umweltschutz im Senat für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz der Landesregierung Berlin betonte in seinem Grußwort die Rolle des Verkehrssektors zum Erreichen der Klimaziele. Er bemängelte, dass die deutsche Klimabilanz im Verkehr wegen des hohen Ausstoßes von Autos und Lkw stagniert. Oberstes Ziel sei es, die elektrisch betriebenen Schienensysteme zur Verkehrswende schleunigst auszubauen. Runter von der Straße auf die Schiene sei oberstes Gebot.

In Ihrem Fachvortrag „Klimaschutz", den Rita Schwarzelühr-Sutter, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, in Vertretung für Ihren verhinderten Staatssekretärs-Kollegen Jochen Flasbarth hielt, betonte sie die außerordentlich bedeutsame Rolle des Schienenverkehrs. Sie erhofft sich einen Quantensprung im Bereich Mobilität für morgen, um die Ziele der Klimakonferenz zu erreichen.

In ihrem Fachvortrag „Mobilität in der Zukunft" forderte Susanne Henckel, Geschäftsführerin Verkehrsverbund Berlin – Brandenburg und Präsidentin der BAG-SPNV mit deutlichen Worten eine Verkehrswende. „Wie wollen wir zukünftig gesund leben und uns fortbewegen angesichts des Klimawandels und der Schadstoffbelastungen besonders in den Ballungszentren? Der Handlungsdruck

Enak Ferlemann

steigt und wir brauchen einen klaren und ehrgeizigen Fahrplan". Nur mit einer Energie- und Verkehrswende könne ein attraktiver Nahverkehr geschaffen werden, um eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen in der Zukunft zu erreichen.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Beauftragter der Bundesregierung für Schienenverkehr, betonte in seiner Laudatio auf den Preisträger die Wichtigkeit der Schiene als ökologisches Verkehrsmittel. Die ApS liefere für dieses Ziel seit ihrem 18-jährigen Bestehen einen wichtigen poltischen und gesellschaftlichen Beitrag. Alle Mitglieder des Bündnisses arbeiten gemeinsam daran, dem Schienenverkehr ein größeres Gewicht zu geben. „Wer die ApS und deren Geschäftsführer Dirk Flege kennt, weiß, dass sich die Leute mit großem Engagement für die Schiene engagieren und daher hätte es keinen besseren Schienenlobbyisten treffen können. So viel Schiene war noch nie" hob der Laudator in seiner mit großer Leidenschaft vorgetragenen Rede hervor. Noch nie habe es einen Koalitionsvertrag gegeben, in dem ein Schienenpakt, in dem alle Verkehrsträger nach vorne gebracht werden sollen, geschlossen wurde. Für die Bahn wird eine Infrastruktur gebaut, die die völlige Umdrehung der Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte bringe. Viele Einzelmaßnahmen wie z. B. das 1.000 Bahnhöfeprogramm, die Digitalisierung und die Elektrifizierung sollen die Bahn dem Ziel einer emmissionsfreien Schiene und damit den Verkehrsträger Schiene nach vorne zu bringen. Dazu leiste die ApS seit vielen Jahren eine überaus wichtigen Beitrag.

„Macht weiter so, macht Dampf, die Weichen richtig zu stellen" appellierte Ferlemann an den Preisträger. BFBahnen Vorsitzender Wilfried Messner übergab Dirk Flege die 30. Goldene Umweltschiene auch stellvertretend für das ganze ApS-Team. „Die Überreichung dieser Auszeichnung soll auch ein Ansporn sein, sich noch mehr für das System Schiene einzusetzen. „Mehr denn je brauchen wir die Allianz, um auch in Zukunft eine klimafreundliche Mobilität in unserem Land zu gewährlweisten. BFBahnen ist bereit, aktiv mit der Allianz an diesen Zielen zu arbeiten" erläuterte Messner.

Der Preisträger Dirk Flege hatte schon immer eine persönliche Motivation, sich für die Schiene zu engagieren. Bei der Aps fand er dazu die Erfüllung. Er sieht den verliehenen Preis als Lohn für das tolle ApS-Team. Erfolgsfaktor für diese Arbeit sei auch die reibungslose Zusammenarbeit mit dem Vorstand und dem Freundes/- förderkreis. Das heterogene Spektrum der Mitglieder aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Bahnbranche sei ein Garant für den Erfolg dieser Interessensvertretung. „Die Zeit ist reif für unseren Verkehrsträger Schiene" und wir freuen uns besonders über die Auszeichnung mit der Goldenen Umweltschiene" bedankte sich Dirk Flege.
Beim anschließenden Get-together und dem festlichen Abendessen konnten die fachlichen und verkehrspolitischen Gespräche vertieft werden. Ein großer Dank gebührt den Mitgliedern des BFBahnen Bezirks Berlin, die die Veranstaltung maßgeblich vorbereitet und organisiert hatten, sowie der DEVK, die die Veranstaltung unterstützte.

Übergabe der Goldenen Umweltschiene an Dirk Flege (Mitte), Links Wilfried Messner, Rechts Enak Ferlemann

Neues aus Bahn, Verkehr und Umwelt

Flächendeckendes ETCS bis 2040

Die EU-Kommission verfolgt das Ziel, das in Europa entwickelte Zugleit- und -sicherungssystem ERTMS/ETCS bis 2024 flächendeckend einführen zu können. In ihrer Mitte September 2018 auf der Internationalen Fachmesse für Verkehrstechnik InnoTrans in Berlin vorgestellten Machbarkeitsstudie zum Projekt „Zukunft Bahn" für das Bundesverkehrsministerium kommt die Unternehmensberatung McKinsey zu dem Schluss, dass ERMTS/ETCS mit der Einführung digitaler Stellwerkstechnologie in Deutschland volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Positiv sieht das auch die DB AG. Die Umrüstung von 33.000 Kilometern Strecke und die Ausrüstung von 9.000 Fahrzeugen würde allerdings 30 bis 35 Milliarden Euro kosten und somit in der Zeit von 2020 bis 2040 durchschnittlich 1,5 Milliarden Euro pro Jahr erfordern, was eine entsprechende Finanzierung voraussetzt. In der Planung für den Bundeshaushalt 2019 sind jedoch lediglich 1,3 Milliarden Euro jährlich bis 2030 vorgesehen, sodass dann rund 80 Prozent des Netzes digitalisiert sein könnten.

Kooperationsvereinbarung zum Ideenzug

Am 20. September 2018 haben auf der InnoTrans in Berlin die Deutsche Bahn und mit Siemens Mobility erstmals ein Systemhersteller eine Kooperationsvereinbarung zum Ideenzug von DB Regio, einer Entwicklungsplattform für innovative Konzepte im Regionalverkehr, geschlossen. DB Regio steht durch die Ausschreibungen der Aufgabenträger des Nahverkehrs und aggressive Konkurrenten im schwierigen Wettbewerb. Um Ausschreibugen im Nahverkehr zukunftsfähig und kundenorientiert zu gestalten, bietet das „Ideenzug"-Labor in einem 1:1-Modell eines Doppelstockwagens den Fahrzeugherstellern die Möglichkeit, in den unterschiedlichen Themenwelten kreative Ideen für das Reisen im Regionalverkehr der Zukunft umzusetzen. So gehört zu den von Siemens bereits eingebauten Prototypen u. a. eine aktive Unterdrückung der Wind-. Lüftungs-, Fahrwerks- und Abriebsgeräusche, was für den Fahrgast ein verbessertes ganzheitliches Reiseerlebnis mit sich bringt. Auch kann mit dem intelligenter gemachten Videoüberwachungssystem von Siemens die Belegung der Sitz- und Rollstuhlplätze sowie der Kinderwagenstellplätze erfasst werden. Weitere Systemhersteller sind aufgerufen, sich mit ihren Ideen als Partner einzubringen.

Eine neue Epoche der Schiene in Deutschland

Am 5. Juni 2018 hat der Bundesverkehrsminister ein schlagkräftiges Zukunftsbündnis Schiene aus Politik, Wirtschaft und Verbänden angekündigt. Bahnfahren muss einfach, günstig, komfortabel und verlässlich sein. Die Zahl der Fahrgäste soll bis 2030 verdoppelt und mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene gebracht werden. Die Auftaktveranstaltung fand am 9. Oktober 2018 mit der Vorstellung des Gutachterentwurfs für den Zielfahrplan des Deutschland-Takts statt. Damit die Bahn pünktlicher wird, bedarf es aufeinander abgestimmter Fahrpläne für direktere, vertaktete Verbindungen, an denen sich der Ausbau der Infrastruktur orientiert. Für eine bessere Zuverlässigkeit müssen die Kapazitäten mit Milliardeninvestitionen in das Netz vergrößert werden. Auch muss die Wettbewerbsfähigkeit erhöht werden, indem die Bahn durch weiterentwickelte Regeln zur Trassenvergabe und Trassenpreisgestaltung flexibler reagieren kann. Für vernetzte Angebote ist die Interoperabilität von Tarifen herzustellen.

Durch Lärmschutz am Gleis und den Einsatz leiserer Züge müssen die Lärmemissionen gesenkt werden, und für eine modernere Bahn müssen Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen vorangetrieben werden. Bis zum Frühjahr 2019 sollen die gemeinsamen Umsetzungsschritte als Masterplan Schienenverkehr, der den Masterplan Schienengüterverkehr einschließt, ausgearbeitet sein.

Zusammengestellt von Dr. Walter Mittmann, Vorstandsmitglied BFBahnen Hessen

Impressum

Verkehrsmanager
Informationen und Nachrichten des Bundesverbandes 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 1/2018

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

Fotonachweise:
Titelfoto: Hessische Landesbahn GmbH

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.

EVG GESTALTET.

Wir stehen für Tarifpolitik und Mitbestimmung. Wir gestalten 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 den öffentlichen Verkehr 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.

Wir leben Gemeinschaft

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

EVG - Zentrale Berlin - Zentraler Mitgliederservice - Reinhardtstraße 23, 10117 Berlin
Tel.: (0 30) 42439046 - Fax: (0 30) 42439041 - E-Mail: mitgliederservice@evg-online.org - www.evg-online.org

Allianz pro Schiene

Die Allianz pro Schiene hat die verkehrspolitischen Weichenstellungen des Bundeshaushaltes 2019 scharf kritisiert. „Die Investitionen in die Schieneninfrastruktur sinken 2019. Im vergangenen Jahr wurden 100 Millionen Euro mehr investiert und im Vergleich zum Haushaltsplan für das Jahr 2018 sollen die Investitionen ins Gleisnetz im kommenden Jahr um 50 Millionen Euro zurückgefahren werden", sagte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege am Vortag der Verabschiedung des Bundeshaushaltes in Berlin. Die in der Koalitionsvereinbarung angekündigte Verdopplung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 lasse sich „so auf keinen Fall realisieren", schließlich sei das Schienennetz an vielen Stellen „völlig überlastet und dringend ausbaubedürftig".

Deutschland-Takt und hochgestufte Schienenprojekte bislang nicht finanziell unterlegt

„Erst kürzlich hat der Bundesverkehrsminister mit dem ‚Deutschland-Takt' eine Vision vorgelegt, wie die Fahrgastzahlen verdoppelt werden können und zahlreiche Schienenbauprojekte für dringlich erklärt. Finanziell unterlegt sind diese bahnpolitischen Versprechen bislang nicht", monierte der Geschäftsführer des gemeinnützigen Verkehrsbündnisses. In 2019 sollen laut Allianz pro Schiene-Berechnungen die Investitionen für den Neu- und Ausbau des Bundesschienennetzes im Vergleich zu den Ist-Zahlen aus dem vergangenen Jahr lediglich um vier Prozent steigen, während der Bund im selben Zeitraum für den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen 45 Prozent mehr Mittel bereitstellt.

„Investitionsverhältnis zwischen Straße und Schiene ist ein verkehrspolitischer Blindflug"

Nach Auffassung der Allianz pro Schiene sollte der Staat alle Verkehrsträger finanziell so ausstatten, dass vorhandene Infrastruktur bestmöglich in Schuss gehalten werden kann. „Gestaltungsaufgabe der Politik" sei es jedoch, beim Bau neuer Infrastruktur „die Weichen in Richtung nachhaltige Mobilität zu stellen". Gemessen an diesem Anspruch sei ein Plus von 45 Prozent für neue Autobahnen und Bundesstraßen bei einem gleichzeitigen Plus von vier Prozent für neue Schienentrassen und Bahnhöfe „ein verkehrspolitischer Blindflug" – zumal die Vierprozent-Steigerung bei der Schiene nicht einmal die Baupreissteigerung ausgleiche.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer: „Schienenverkehr ist nicht unterfinanziert"

Die Aussage des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer (CSU) vom Dienstag dieser Woche, „der Schienenverkehr ist nicht unterfinanziert", sei „überhaupt nicht nachvollziehbar". Flege: „Seit Jahren investiert Deutschland Pro-Kopf deutlich weniger in die Schieneninfrastruktur als etliche Nachbarländer und der Alterungsprozess des Gleisnetzes ist immer noch nicht gestoppt." Vor diesem Hintergrund sei es folgerichtig, dass mehrere Oppositionsfraktionen während der Haushaltsberatungen eine deutliche Aufstockung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur verlangt hätten. Sowohl die Bundestagsfraktionen von Bündnis 90/Die Grünen als auch Die Linke haben Anträge gestellt, die Investitionen in die Schienenwege des Bundes um 750 Millionen bzw. 350 Mio. Euro aufzustocken.

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

Schienenprojekt Alpha-E: Zusammenarbeit weiter im Konsens

Bund, Bahn, Land und Projektbeirat haben sich auf gemeinsame Ziele verständigt

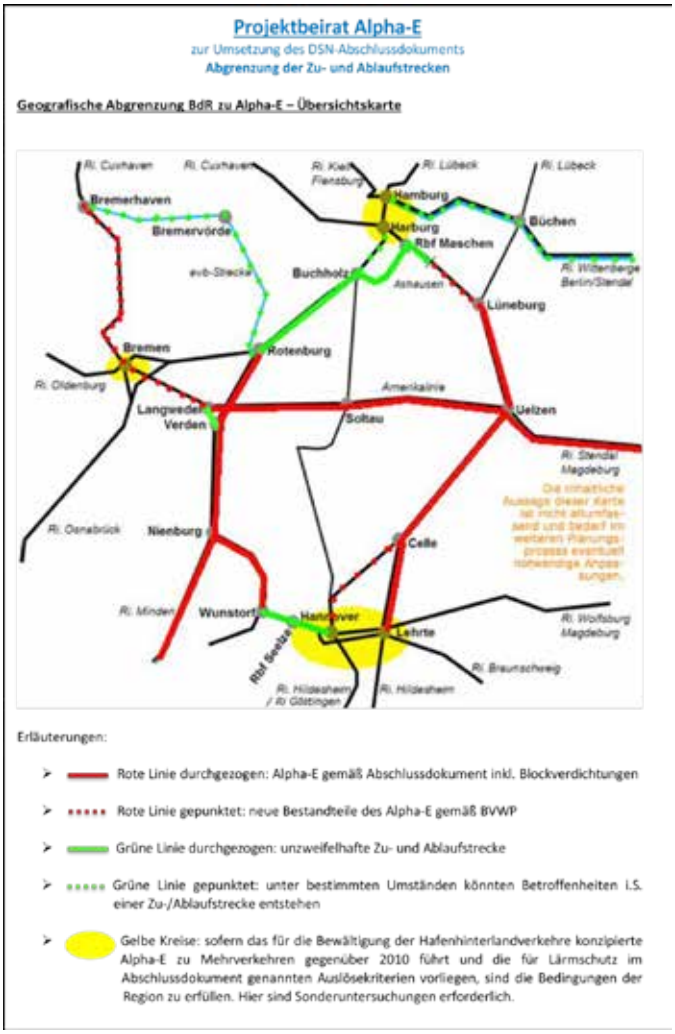
Celle, 30. November 2018. Vor drei Jahren wurde auf Basis des Dialogforums Schiene Nord der Ausbau der Schienenstrecken zwischen Hannover und Hamburg/ Bremen als das „Optimierte Alpha-E + Bremen" in den Bundesverkehrswegeplan und den Bedarfsplan des Bundesschienenwege-ausbaugesetzes aufgenommen. Damit wurden die Planungen für die Y-Trasse beendet. Mit dem neuen Statustreffen hatte der Projektbeirat Alpha-E nun alle Teilnehmer über den aktuellen Umsetzungsstand des Alpha-E und die weitere Zusammenarbeit mit Bahn, Bund und Land informiert. Rund 100 Vertreter von Landkreisen, Kommunen, Bürgerinitiativen und beteiligten Partnern aus dem damaligen Dialogforum Schiene Nord sind in Celle zusammengekommen. Vorausgegangen waren in den letzten Monaten erhebliche Irritationen hinsichtlich der Planung zusätzlicher Gleise zwischen Hamburg und Hannover, die weder dem Konsens des Dialogforums Schiene Nord noch dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) entsprachen. Das Ausräumen dieser Irritationen und der Konsens über die zukünftige Zusammenarbeit standen deshalb im Vordergrund der Veranstaltung. Die Forderung des Projektbeirates nach deutlich mehr Transparenz wird von allen Beteiligten erfüllt. Nur hierdurch wird die größtmögliche Akzeptanz für die Umsetzung des Vorhabens erzielt werden können. Als nächster Schritt wurde das weitere Vorgehen zur Gestaltung des dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege verabredet. Dieser von der DB Netz AG als Vorhabenträgerin moderierte Prozess wird entsprechend der Verständigung zwischen Bund, Niedersachsen und Projektbeirat mit ggf. weiteren Projektbeteiligten gestaltet. Alle Schritte und Ergebnisse werden transparent veröffentlicht. Die Umsetzung des Projekts Alpha-E zeichnet sich durch die Einbeziehung besonderer Anliegen der Region aus. Das Treffen der Beteiligten diente auch dazu, die bisherige Planung zu analysieren und den weiteren Handlungsbedarf zur Umsetzung dieser Forderungen zu benennen. Das betrifft zum Beispiel einen erweiterten Lärmschutz oder die Gestaltung und Finanzierung von Bahnübergängen.

„Wir stehen zum Vorhaben und sind überzeugt, dass wir mit diesem Prozess der konstruktiven Zusammenarbeit das Alpha-E entsprechend der Ergebnisse des Dialogforum Schiene Nord und der Beschreibung im Bundesverkehrswegeplan erfolgreich entwickeln und anschließend umsetzen können", sind sich Enak Ferlemann (Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI), Dr. Bernd Althusmann (Niedersächsischer Verkehrsminister), Frank Limprecht (Leiter Großprojekte, Regionalbereich Nord, DB Netz AG) und die beiden Sprecher des Projektbeirates, Dr. Peter Dörsam und Joachim Partzsch, einig. Der Niedersächsische Verkehrsminister Dr. Bernd Althusmann betonte: „Das Alpha-E ist das wichtigste Schienenprojekt in Niedersachsen, das wir gemeinsam und auf Basis des Konsens des Dialogforums Schiene Nord voranbringen wollen."

Info: www.beirat-alpha.de

Hinweis der Redaktion: Unser Redaktionsmitglied Volker Thürk war beim Statustreffen Projektbeirat Alpha-E in Celle vor Ort. Es gab an alter Wirkungsstätte des Dialogforums Schiene Nord (DSN) ein Wiedersehen. Drei Jahre nach dem historischen Kompromiss zum optimierten Alpha-E als Ersatz für die jahrzehntelang umstrittene Planung der Y-Trasse im Dreieck HB - HH - H als große Schieneninfrastrukturmaßnahme in Norddeutschland trafen sich viele Beteiligten zum sogenannten. Statustreffen, um zu überprüfen, wo stehen wir heute?

Diesem Treffen waren nicht unerhebliche Verwerfungen zwischen Bahn und dem Wächter des Ergebnisses von



Celle, dem Projektbeirat, vorausgegangen. Die Bahn war in ihren neuesten Berechnungen zur Kapazität der Schiene zwischen Lüneburg und Uelzen entgegen des Beschlusses vom Nov. 2015 von einem vierten, anstatt wie beschlossen, von einem dritten Gleis ausgegangen. Das hatte in der Presse und damit in der Region für erhebliche Unruhe gesorgt.
Hier Klarheit zu schaffen war das große Bemühen aller Beteiligten. Der Projektbeirat forderte mehr Absprachen und Transparenz, damit in Zukunft kein weiterer Stopp in der Zusammenarbeit mehr auftrete. Nachdem Bahn und Politik von Seiten des Bundes wie auch des Landes Niedersachsen bekräftigt hatten, dass alle zu den Beschlüssen des Bundesverkehrswegeplanes und des nachrangig dazu beschlossenen Schienenausbauwegegesetzes stehen, war der Weg für eine weitere konstruktive Zusammenarbeit frei. Es wurde von Seiten der Bahn und des Bundesverkehrsministerium herausgestellt, dass der dreigleisige Ausbau von Lüneburg nach Uelzen im System des Alpha durch eine optimierte Betriebsführung zu Entlastungen führt und damit das vierte Gleis nicht erforderlich ist.
Besonders die politischen Redner, wie der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann aus dem BMVI und der niedersächsische Wirtschaftsminister Althusmann betonten die Wichtigkeit des Projekts für das Bundesland und die gesamte Republik und den Willen, die Umsetzung von Alpha-E im Konsens voranzubringen.
Auch die Vertreter der Bahn, Frau Plambeck (Vorstand Personal der DB Netz AG) und Herr Limprecht (Projektleiter Alpha E) sagten ihre uneingeschränkte Unterstützung bei der Umsetzung dieses Projektes zu. Den Kritikern wurde versprochen, ihren Vorschlag hinsichtlich der südlichen Trassenführung von und nach Hamburg sehr genau zu überprüfen.

Volker Thürk,
BFBahnen Hamburg

Herbstreise ins sonnige Tessin

Am28.September 2018 trafen sich kurz vor 08:00 Uhr 26 frohgelaunte Teilnehmer des BFBahnen Hessen im Frankfurter Hauptbahnhof zu einer Fahrt nach Lugano im Schweizer Kanton Tessin. Nach durchfahren des derzeit längsten Eisenbahntunnels am Gotthard kamen wir am frühen Nachmittag an unserem Ziel an.

Das Continental Parkhotel in einer Parkanlage oberhalb des Bahnhofes war nach wenigen Gehminuten erreicht. Mit einem geführten Rundgang durch die Altstadt konnte der Tag abgeschlossen werden.

Mit Schiff und Bahn erkundeten wir in den beiden folgenden Tagen die Sehenswürdigkeiten um den Luganer See, die Ausstellung Swissminiatur in Melide, mit der Zahnradbahn auf den Monte Generoso und Moscote, dem schönsten Dorf der Schweiz mit dem Parco Scherrer. An beiden Tagen war uns Petrus wohlgesonnen mit gutem und warmem Wetter.

Den Abschluss der gelungenen Reise bildete am 01.Oktober die Rückfahrt. Mit dem Zug über die alte Gotthardstrecke durch den alten Gotthardtunnel bis Flüelen, von dort mit dem Schiff über den Vierwaldstätter See bis Luzern und weiter mit dem Zug bis Basel. Dort haben wir am Zug unser Gepäck übernommen und kamen am frühen Abend in Frankfurt Hauptbahnhof an. Leider war an diesem Tag das Wetter etwas durchwachsen.

Forum Bahntechnik am 11. - 12. März 2019 in Nürnberg

Das Forum Bahntechnik findet 2019 erstmals als eine Kooperationsveranstaltung des Cluster Bahntechnik / CNA e.V. (Center for Transportation & Logistics Neuer Adler) mit dem Fachbereich A2 „Bahnen mit elektrischen Antrieben" der Energietechnischen Gesellschaft (ETG) im VDE statt. Der VDE ETG beleuchtet dabei stets verschiedene aktuell relevante Teilaspekte des Gesamtsystems „Elektrische Bahn". Der Cluster Bahntechnik hat mit der Veranstaltungsreihe „Forum Bahntechnik" seit 2008 einen fachlichen Austausch der Branche in Bayern geschaffen.

Themenschwerpunkte der Tagung sind:

- Querschnittsthemen der elektrischen Fahrzeugausrüstung
- Herausforderungen der Energie- und Verkehrswende
- Digitalisierung und Vernetzung
- Neue Fahrgastpotentiale, Verdichtung der Ballungsräume

Die einleitende Podiumsdiskussion widmet sich insbesondere der Frage „In fünf Jahren Verdopplung des Angebots im e-ÖPNV / e-SPNV - was ist konkret zu tun?". Dann folgen die Fachvorträgen:

- Elektrische Bahn- und ÖPNV-Systeme im Rahmen der Energiewende - wo stehen wir und wohin geht die Reise?
- Technische Herausforderungen und Innovationen für die Zukunft
- Vernetzte Welt – wie vernetzt sich der Verkehr und mit welchen Möglichkeiten?

CNA und ETG wollen mit ihrer Kooperation breitere Interessentenkreise ansprechen. Zielgruppen des Forums sind Aufgabenträger, Entscheider und Journalisten mit entsprechenden Schwerpunkten, Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen, ebenso Vertreter der Fahrzeugindustrie, der Zulassungsbehörden, Gutachter, Berater und Hochschulen. Das Forum bietet die Möglichkeit, technische Aspekte und ordnungspolitische Rahmenbedingungen zu beleuchten und Forderungen an die Entscheider zu richten.
Das Forum Bahntechnik 2019 findet in der IHK Akademie Mittelfranken statt.

Weitere Informationen unter www.c-na.de/fb2019/home/ und info@c-na.de

Fridolin Werner, BFBahnen Bayern

65 Jahre BFBahnen Südwest

BFBahnen Südwest blickt auf eine lange Tradition zurück. Dessen Vorgängervereinigungen waren die beiden 1953 gegründeten Supernumerarevereine bei den ehemaligen Bundesbahndirektionen Karlsruhe und Stuttgart. Die beiden Vereine fusionierten unter Beibehaltung ihrer Selbstständigkeit 1979 zum Verband der gehobenen Bundesbahnbeamten (VGB). 2005 erfolgte dann der Zusammenschluss mit dem Verband des höheren Dienstes (VHB) zum heutigen Verband BFBahnen Südwest e. V.
Insgesamt betrachtet besteht somit eine 65 jährige Vereinsgeschichte im Südwesten. Um dieses Jubiläum würdig zu feiern, hatte der BFBahnen-Vorstand Südwest seine Mitglieder zu einem Herbstfest vom 7. Bis 9. Oktober 2018 in das BSW-Schwarzwaldhotel „Am Kurgarten" eingeladen.

Dieses Angebot nutzen 22 Mitglieder. Im günstigen Reisepreis waren ein Willkommensgetränk, ein Kaffeenachmittag und eine ganztägige Busrundfahrt durch den Nordschwarzwald und ins benachbarte Elsass mit Besuch von Colmar und Obernai enthalten. Ein Tanzabend mit Live-Musik im BSW-Hotel rundeten den gelungenen und harmonischen Aufenthalt ab.

Dem singenden Hotelchef und BFBahnen-Vorstandsmitglied Fiete Dorsch und seinem Team gilt ein herzlicher Dank für die gute Organisation der Veranstaltung.
Aufgrund dieses großen Erfolgs wird BFBahnen Südwest im nächsten Jahr vom 24. bis 26. September seinen Mitgliedern wieder einen Aufenthalt in Baiersbronn anbieten.

Eberhard Stolz, Vorsitzender BFBahnen Südwest

Eisenbahnwesen-Seminar (EWS) in Berlin mit Deutschem Schienenverkehrs-Preis ausgezeichnet

Neunzehn ahre ist es her, seit Prof. Siegmann und Prof. Hecht das Eisenbahnwesen-Seminar (EWS) begründeten. Beide waren damals erst seit kurzem Leiter ihrer Fachgebiete – Amtsantritt war jeweils 1997– und wollten Impulse in der Lehre setzen, die über das Universitätsinnenleben hinausgehen. Und so war das EWS von vornherein als offene Veranstaltung konzipiert, ganz im Sinne des heutigen Programms Universität für alle.

Dass das EWS über die Jahre zu einer echten Institution in der Berliner Fachwelt werden würde, hat man sich damals wohl kaum träumen lassen.

Doch genauso ist es gekommen: Für viele ist in der Vorlesungszeit der Montag, 18 Uhr, ein fester Eintrag im Terminkalender. Und so kommen regelmäßig mal 20, mal 150 Besucher in das Hauptgebäude der TU - je nach Thema.

Am 9. November 2018 ist das EWS erstmals mit einem Preis ausgezeichnet worden: Der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) hat die Veranstaltungsreihe mit dem Deutschen Schienenverkehrs-Preis gewürdigt – und zwar mit dem „Innovationspreis". Der Laudator Oswald Richter (Bundesvorstand Bahnbau und regelmäßiger EWS-Besucher) würdigte dabei die Netzwerkfunktion des EWS, aber auch die vielen inhaltlichen Innovationen, die im Laufe der Jahre hier präsentiert wurden.

Prof. Schwedes, der den Preis entgegen nahm, bedankte sich stellvertretend für Prof. Siegmann und Prof. Hecht für die Auszeichnung. Er spannte dabei geographisch (von China bis Paris) und geschichtlich (von Friedrich Lists Gedanken zum deutschen Eisenbahnnetz bis zum jüngsten Brandbrief des Bahnvorstands) einen großen Bogen und postulierte eine Forderung, die auch beim EWS stets im Hintergrund steht: Die Bahn muss wachsen und besser werden!

Die Preisverleihung fand in der Hessischen Landesvertretung statt.

Weitere Preisträger waren unter anderem das Land Hessen für seine progressive Verkehrspolitik und Dirk Kurbjuweit für seine jahrelange verkehrspolitische Berichterstattung für den Tagesspiegel. Der Deutsche Schienenverkehrs-Preis wird seit 1986 jährlich in verschiedenen Kategorien vergeben.

Hinweis der Redaktion: Oswald Richter, Vorsitzender von BFBahnen Berlin ist beim DBV-Bundesvorstand aktiv und für das Ressort Bahnbau zuständig.

Leserbrief zum Artikel „Go-Ahead: Mit Sicherheit Spannend!" Verkehrsmanager 3/2018

Seit 1955 bin ich über den Supernummerarverein und den VGB in den Berufsverband Führungskräfte Deutscher Bahnen gekommen und erlaube mir daher, zu obigen Artikel folgende Fragen zu stellen:

1. Wieso wird der Go-Ahead, der Arbeitsplätze der DB vernichtet, in unserer Mitgliederzeitung auf vier Seiten Aals das Zukunftsmodell dargestellt? Haben unsere noch aktiven Führungskräfte bei der Ausschreibung versagt?
2. Was geschieht mit Go-Ahead nach dem Brexit? Sollte man die Brexit-Verhandlungen nicht abwarten, bevor man eine solche Reklame macht?
3. Wie hoch sind die Gewinne in Deutschland und wo werden sie versteuert? Die Angaben im Artikel beziehen sich nur auf Go-Ahead Limited in GB.
4. Gibt es bei Go-Ahead einen Betriebsrat?
5. Ist einer der Führungskräfte in unserem Berufsverband?

Helmut Schulte

Regionale Veranstaltungen bis März 2019

Bayern

23. März, 13 – 15 Uhr,
Planegg bei München-Pasing
BFBahnen & FEANDC Süd,
Jahreshauptversammlungen mit Beiprogramm:
Karl Valentin-Haus, Kloster & Kirche Maria Eic

30. März bis 6. April
Verkehrsmanager-Leserreise & Exkursion
nach Portugal

Berlin

2. Januar, Berlin, Stammtisch
Restaurant La Parilla, Albrechtstraße 11,
Aktuelle Berichte und Hinweise

6. Februar, Berlin, Stammtisch
Restaurant La Parilla, Albrechtstraße 11,
Aktuelle Berichte und Hinweise März,
Berlin Mitgliederversammlung,
Bericht des Regionalvorstands und Referat von
Wilfried Messner, Verbandsvorsitzender BFBahnen

Nordrhein-Westfalen

12. Februar, Essen
Hauptversammlung

Südwest

6. Februar Pforzheim, ganztägig
Besuch des Gasometers

6. März, Stuttgart,
Referat Dr.-Ing. Rowas „Ökologischer
Einsatz der Traktionsarten"

Frohe Weihnachten und ein gutes Neues Jahr!

Vorstand und Geschäftsführung von BFBahnen wünschen allen Leserinnen und Lesern des Verkehrsmanagers ein gesegnetes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Neue Jahr!

Wilfried Messner, Verbandsvorsitzender
Siegfried Hoffmann, Geschäftsführer

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
Egbert Meyer-Lovis
Sternmoosweg 5
22589 Hamburg
Tel. (0 40) 8 70 13 18
Fax (0 40) 87 69 27

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 1/2019 des Verkehrsmanagers bitten wir bis zum 11. Februar 2019 als Datei an verkehrsmanager@email.de zu senden. Später eingehende Beiträge können leider nicht berücksichtigt werden. Alle Adressänderungen sollten bis zum 18. Februar 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