PRIVATBAHN MAGAZIN IM FOKUS

MAI/JUNI 2019

Niedersachsen nimmt Fahrt auf

JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN

DAS GVZ JADEWESERPORT
MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

Wir setzen Ihr Business auf die Erfolgsschiene. Mit besten Bahnverbindungen in die Wirtschaftszentren Europas. Mehrmals wöchentlich verbinden Containerzüge den JadeWeserPort Wilhelmshaven mit den wichtigsten Relationen in Süddeutschland, Österreich und der Schweiz.

www.jadeweserport.de

transport logistic
Besuchen Sie uns:
Halle B4, Stand 313/414

INHALT

Grußwort: Bernd Althusmann 4
Niedersachsen: Land der Mobilität 6

Landeseigene Unternehmen

Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) 8
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) 10

Kongressmesse Clean Transport 12

Bahnunternehmen

Albert Fischer GmbH 14
BBL Logistik Gruppe 16
Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH (SCHÖMA) 18
e.g.o.o. 20
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) 22
erixx 24
Ilmebahn GmbH Einbeck 26
JadeWeserPort 28
metronom 30
Train4Train GmbH 32
Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH 34
Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH 36
Voith Group 38

Forschung & Wissen

Arbeitskreis Schienenfahrzeugreinigung (ASfr) 40
Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG 42
Norddeutsche Eisenbahnfachschule (NEF) 46
Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften 48
Technische Universität Braunschweig: Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE) 50

Impressum 52

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Niedersächsischer Wirtschafts- und Verkehrsminister freue ich mich, Ihnen in dieser Sonderausgabe die niedersächsische Bahnindustrie und deren große Bedeutung in der Wirtschaft näherzubringen.

Als Kenner der Szene wissen Sie, dass die Bahnindustrie zum industriellen Kern Deutschlands zählt. Umsätze von rund 11 Milliarden Euro jährlich und über 50.000 direkt beschäftigte Mitarbeiter sprechen für sich. Vor allem in einem Flächenland wie Niedersachsen ist eine intakte Schieneninfrastruktur Grundvoraussetzung für die Bewältigung des stetig wachsenden öffentlichen Personenverkehrs sowie des spezifischen Bedarfs der Wirtschaft. Hier leisten etliche niedersächsische Unternehmen der Bahnindustrie und ihre Zulieferer einen wichtigen Beitrag zur leistungsfähigen Logistik für Niedersachsen.

Das in Salzgitter ansässige Unternehmen Alstom Transport mit seinen 2500 Mitarbeitern steht dabei besonders im Fokus – als einer der wichtigsten Produzenten von Schienenfahrzeugen für den Nahverkehr sowie von Regionalzügen in Deutschland. Der einzige Hersteller von Bahntechnik, der deutschlandweit Wartung, Instandhaltung und Modernisierung von Nahverkehrszügen aller Hersteller und deren Komponenten sowie Signal- und Infrastrukturlösungen anbietet, kann speziell mit einem innovativen, bahnbrechenden Produkt punkten, das zukunftsweisend für den Bahnverkehr sein wird: der Brennstoffzellenzug iLINT, der weltweit erste Wasserstoff-Brennstoffzellen-Zug, der im regulären Nahverkehrsbetrieb die Strecke von Cuxhaven über Bremerhaven und Bremerförde nach Buxtehude bedient. Die emissionsfreie Antriebstechnologie des iLINT bietet eine klimafreundliche Alternative zu konventionellen Dieselzügen, gerade auf nichtelektrifizierten Strecken. Das Land Niedersachsen beteiligt sich an diesem Leuchtturmprojekt, das wegweisend für die Zukunft der Mobilität ist.

FOTO: CDU IN NIEDERSACHSEN

Darüber hinaus beheimatet Niedersachsen eine Vielzahl mittelständischer Unternehmen in der Bahnzulieferindustrie, die deutschlandweit auch im Fahrzeuginstandhaltungsmarkt sowie im Bereich der Bahntechnik aktiv sind. Ohne diese bedeutsamen technischen Dienstleister als entscheidende Rädchen im Getriebe des Systems Bahn wäre ein adäquater Wettbewerb um beste Lösungen nicht möglich.

Ich bin davon überzeugt, dass die niedersächsischen Unternehmen auch anstehenden Herausforderungen wie dem Fachkräftemangel oder der zunehmenden Digitalisierung im Herstellungsprozess sowie im Bahnbetrieb mit innovativen Ideen begegnen werden und damit positiv in die Zukunft blicken können. Das Mobilitätsland Niedersachsen wird sie dabei nach Kräften unterstützen.

Mit herzlichen Grüßen
Dr. Bernd Althusmann

Bernd Althusmann
stellvertretender Ministerpräsident und Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Niedersachsen

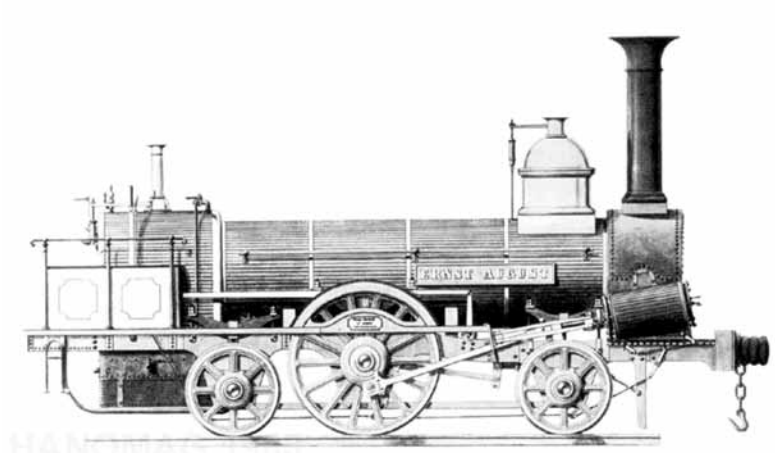
Land der Mobilität

Die Niedersachsen mögen keine Superlative, man bevorzugt hier die leiseren Töne. Und dennoch ist nicht zu übersehen, dass dieses Bundesland einiges zu bieten hat – nämlich eine wunderschöne Landschaft, mit Inseln und Nordseeküste, Mittelgebirge, Heide und Wendland. Doch Niedersachsen kann noch viel mehr als Tourismus: Das Land gehört zu den führenden Mobilitätszentren in Europa.

Schon ein Blick in die Geschichte zeigt: Niedersachsen ist das Land der Mobilität. Bereits am 1. Dezember 1838 – nur drei Jahre nach Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Deutschland (Nürnberg–Fürth) – wurde der Eisenbahnbetrieb im Herzogtum Braunschweig aufgenommen. Diese erste Eisenbahnstrecke in Niedersachsen verband die Städte Braunschweig und Wolfenbüttel und war zugleich der Gründungsakt für die erste Staatsbahn in Europa.

Aus Tradition innovativ

Auch die Bahnindustrie hat in Niedersachsen eine lange Tradition: 1846 lieferte die in Hannover/Linden ansässige Maschinenfabrik Georg Egestorff (später Hanomag) die erste in Eigenregie entwickelte und produzierte Dampflokomotive „Ernst August“ an die Königlich Hannöverschen Staatseisenbahnen aus. Über viele Jahrzehnte sollte die Hanomag zu den führenden Lokomotivherstellern in Deutschland gehören.



Bereits 1846 lieferte die Maschinenfabrik Georg Egestorff die erste in Eigenregie entwickelte und gebaute Dampflokomotive aus.

FOTO: WIKIMEDIA COMMONS/GEMEINFREI/ UNITED STATES PUBLIC DOMAIN, QUELLE: LEBENSRAUM LINDEN UND HANOMAG AG

Volkswagen betreibt in Wolfsburg den größten privatenVerladebahnhof Europas.

FOTO: VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Heute zählt die in Diepholz ansässige Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH zu den weltweit führenden Herstellern von Tunnellokomotiven. Egal ob Eurotunnel, New Yorker Metro oder Brenner Basistunnel – kaum ein Untertagebauprojekt oder Tunnelbau, bei dem nicht eine SCHÖMA Lokomotive aus Niedersachsen zu finden ist. Das 1930 gegründete Traditionsunternehmen ist hoch innovativ und verfügt über bestens ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ihre Lokomotiven permanent weiterentwickeln. So hat das Unternehmen Mitte der 1990er-Jahre ein neues Konzept entwickelt, um die immer größer werdenden Steigungen im Tunnelbau zu bewältigen. Ergebnis: Mit zwei Dieselmotoren und einem hydrostatischen Antrieb können bis zu 16 Achsen angetrieben werden. Die Stärke von SCHÖMA liegt vor allem darin, auf Kundenbedürfnisse einzugehen und durch ein modulares Baukastensystem für jede Anforderung das passende Schienenfahrzeug liefern zu können. Egal ob als Schmalspur-Lokomotive auf Borkum oder Rettungszug bei Metroprojekten.

Hier fahren auch die Autos Zug

Was viele wissen: In Wolfsburg werden die Autos der Zukunft entwickelt. Was viele nicht wissen: Volkswagen betreibt hier den größten privaten Verladebahnhof Europas. Das Rohmaterial, Teile oder Systemgruppen, für die Fahrzeuge kommt täglich mit rund 1000 Eisenbahnwaggons ins Werk. Umgekehrt bringen rund 180 Doppelstockwagen und circa 185 Autotransporter jeden Tag etwa 3200 neue Fahrzeuge von Wolfsburg aus in alle Regionen.

Der JadeWeserPort ist Deutschlands einziger Tiefwasserhafen und setzt im Hafenhinterlandverkehr vor allem auf die Zusammenarbeit mit der Schiene.

FOTO: JADEWESERPORT

Unsere Wasser sind tief:
Der Hafen setzt auf die Schiene

In Wilhelmshaven befindet sich Deutschlands einziger Tiefwasserhafen, der im Seehafenhinterlandverkehr von Beginn an auf die Zusammenarbeit mit der Eisenbahn gesetzt hat. Ein leistungsfähiges Kombiverkehr-Terminal führt auf eine 16-gleisige und ganzzugfähige Vorstellgruppe, deren Zuführungsgleis weiter auf die DB-Hauptstrecke Wilhelmshaven–Oldenburg führt. Bei 18 Meter Wassertiefe können hier tideunabhängig die größten Containerschiffe der Welt anlegen. Mittlerweile wächst der JadeWeserPort mit zweistelligen Raten – dabei steht die Entwicklung dieses Seehafens erst am Anfang.

Doch nicht nur der JadeWeserPort setzt auf die Schiene. Auch andere Häfen in Niedersachsen arbeiten seit vielen Jahrzehnten eng mit der Eisenbahn zusammen. Ein Beispiel hierfür ist der Hafen Hannover. Die Hafengruppe verfügt insgesamt über ein etwa 100 Kilometer langes Gleisnetz und hat in den letzten fünf Jahren mehr als 10 Millionen Euro in die Erneuerung der Infrastruktur investiert. Selbst auf einigen der niedersächsischen Inseln wird Schienenverkehr betrieben. Die Borkumer Kleinbahn ist eine touristische Attraktion und zugleich hoch innovativ, denn immer wieder haben Entwicklungen in der Bahntechnik hier ihren Anfang genommen oder sind im Betrieb der Inselbahn erfolgreich erprobt worden.

Wissenschaft und Politik
für die Mobilität der Zukunft

Mit der Technischen Universität Braunschweig, der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaft sowie den verschiedenen DLR-Standorten verfügt Niedersachsen über Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, die sich intensiv mit Mobilitätsforschung sowie der Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene beschäftigen.

Mit einer weitsichtigen Verkehrspolitik hat die Landesregierung in Niedersachsen den Schienenverkehr auch in schwierigen Zeiten stets im Auge behalten und gefördert. Heute zahlt sich dies aus, denn zahlreiche niedersächsische Eisenbahnverkehrsunternehmen wie auch Bahnstrecken konnten die Zeit des großen „Bahnsterbens" in den 1970er- und 1980er-Jahren dank Förderung und guter Ideen überleben. Dies garantiert dem Land ein hohes Zukunftspotenzial auf der Schiene, wie die aktuellen Entwicklungen und Initiativen bei der metronom Eisenbahngesellschaft, dem ERIXX, der Ilmebahn AG, der VPS sowie der BBL Logistik zeigen – um nur einige der niedersächsischen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu nennen.

Die Zukunft fährt Zug – und Niedersachsen ist ganz vorn dabei. Ohne Lärm. Aber mit großer innovativer Kraft und Vertrauen in den Verkehrsträger der Zukunft.

Die in Diepholz ansässige Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH zählt zu den weltweit führenden Herstellern von Tunnellokomotiven.

FOTO: SCHÖMA

Die Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht (LEA) ist auch für etwa 400 nicht-öffentliche Eisenbahnen in Niedersachsen zuständig.

FOTOS: VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, GESELLSCHAFT FÜR LANDESEISENBAHNAUFSICHT MBH

Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA)

Im Dienst der Bahnen in Niedersachsen

Die Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) ist für etwa 30 öffentliche und etwa 400 nicht-öffentliche Eisenbahnen, wie zum Beispiel Werksbahnen, in Niedersachsen zuständig. Insgesamt betreut die LEA knapp 3.000 Gleiskilometer im Land. Obwohl in erster Linie Aufsichtsbehörde, sieht man sich im Dienste der niedersächsischen Eisenbahnen.

Welche Aufgaben nimmt die Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht in Niedersachsen wahr?
Die Landeseisenbahnaufsicht ist auf Grundlage der Zuständigkeitsverordnung-Verkehr in Verbindung mit einer Beleihung Eisenbahnaufsichtsbehörde für die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen. Sie ist somit für diese Bahnen Genehmigungsbehörde sowie Eingriffsbehörde im Rahmen der Gefahrenabwehr.

Welche Instrumente stehen Ihnen für diese Aufgaben zur Verfügung?
Grundlagen der Eisenbahnaufsicht sind die Paragrafen 5 und 5a Allgemeines Eisenbahngesetz, die die Zuständigkeiten, Aufgaben und Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden regeln. Darüber hinaus gilt das allgemeine Gefahrenabwehrrecht, das Niedersächsische Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Beide Rechtsvorschriften enthalten die wesentlichen Instrumente zur Durchführung der Eisenbahnaufsicht.

Für wie viele Bahnen sind Sie verantwortlich?
In Niedersachsen ist die Landeseisenbahnaufsicht für 30 öffentliche Eisenbahnen und etwa 400 nicht-öffentliche Eisenbahnen, beispielsweise Werksbahnen, zuständig.

Wie viele Gleiskilometer betreuen Sie?
Wir betreuen etwa 1380 Kilometer öffentliche und etwa 1450 Kilometer nicht-öffentliche Eisenbahnen in Niedersachsen.

Was schätzen Sie persönlich besonders am Bahnland Niedersachsen?
Niedersachsen ist ein Flächenland mit vielen ländlich geprägten Regionen. Die Landespolitik hat in den letzten Jahrzehnten über Parteigrenzen hinweg die öffentlichen nicht-bundeseigenen Eisenbahnen in diesen Regionen unterstützt und hiermit zum weitestgehenden Erhalt der Eisenbahninfrastrukturen beigetragen. So sind beispielsweise im Schienengüterverkehr Verlademöglichkeiten für die Forstwirtschaft nur noch an diesen nicht-bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen erhalten geblieben. Mit der begonnenen Reaktivierung von nicht-bundeseigenen Eisenbahnstrecken für den Personenverkehr wird in Niedersachsen ein weiteres Zeichen für die Verkehrswende gesetzt.

Eckhard Kohlmann
LEA Landeseisenbahnaufsicht
TAB Technische Aufsichtsbehörde

Einfahrt der Westfalenbahn in den Hauptbahnhof Osnabrück.

FOTOS: BAHNHOFSMANAGEMENT BREMEN/OSNABRÜCK, RENÉ FRAMPE

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Niedersachsen ist am Zug

Die LNVG steht im SPNV seit über 20 Jahren für Wettbewerb, sie schreibt Verkehrsverträge europaweit aus. Der Erfolg dieser Strategie ist vorzeigbar: Die Fahrgastnachfrage zwischen Harz und Nordsee hat sich verdoppelt. Die LNVG vergibt inzwischen Betriebsleistungen von jährlich fast 40 Millionen Zugkilometern und leistet pro Jahr rund 300 Millionen Euro Ausgleichszahlungen an die Betreiber. Für die Zukunft will sie das Angebot noch einmal um etwa 4 Millionen Zugkilometer steigern. Gut angelegtes Geld, mit dem ein integraler Taktfahrplan realisiert, gute Anschlüsse in den Knoten erreicht, für mehr Kundenbetreuer in den Zügen gesorgt oder auch Stationen und Bahnstrecken reaktiviert werden, zuletzt 2018 auf der Ilmebahn zwischen Einbeck und Salzderhelden.

An den Ausschreibungsgewinner vermietet die LNVG die einzusetzenden Züge. Mit fast 400 Wagen und Lokomotiven ist ihr Fahrzeugpool der größte in Deutschland. Und er wächst weiter: Aktuell läuft die Beschaffung von 14 Wasserstoff-Zügen, die ab Herbst 2021 zwischen Cuxhaven–Bremerhaven–Bremervörde–Buxtehude unterwegs sind. Zwei Prototypen befördern Reisende dort bereits regulär – nach festem Fahrplan und mit null Emissionen. Eine Weltpremiere! Ebenfalls in diese Kategorie einzustufen: der Bau einer Wasserstofftankstelle in Bremervörde.

Attraktive Bahnhöfe motivieren zum Umstieg auf Bus und Bahn. Deshalb hat die LNVG in den letzten Jahren viel Geld investiert, 75 Prozent aller niedersächsischen Stationen modernisiert beziwhungsweise barrierefrei ausgebaut. Weitere kommen hinzu – etwa im Zuge des noch bis 2025 laufenden Investitionsprogramms „Niedersachsen ist am Zug III“.

Den Niedersachsentarif gibt es bereits seit 2013. Der gilt für alle Bahnen. Reisende können so unkompliziert mit jedem Regionalzug fahren. Und seit Ende 2018 ist auch die Nutzung von Bus oder Straßenbahn am Start- und Zielort merklich einfacher geworden: Mit der integrierten Anschlussmobilität werden nun (fast) alle Fahrten mit einem einzigen Ticket zurückgelegt – was sicher noch mehr Menschen zwischen Nordsee und Harz in die „Öffis“ locken wird.

V. l. n. r.: Dr. Marcel Frank, Geschäftsführer der evb, LNVG-Chefin Carmen Schwabl, Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Bernd Althusman vor dem weltweit ersten Wasserstoffzug anlässlich der Aufnahme des Linientriebes durch die evb am 16.9.2018.

Clean Transport

Saubere Verkehrsmittel: Neue Kongressmesse in Hannover

Mit der Clean Transport geht im Mai in Hannover die neue Kongressmesse für Verkehrsmittelreinigung an den Start. Am 15. und 16. Mai 2019 dreht sich im Kongressbereich der Halle 19/20 auf dem Messegelände Hannover alles um die professionelle Innen- und Außenreinigung von Bussen, Stadt- und Straßenbahnen, Eisenbahnwaggons und ICE-Zügen. Die Deutsche Messe war der Meinung: Es ist Zeit für eine eigene Messe zum Thema Verkehrsmittelreinigung. Eine Marktanalyse hatte gezeigt, dass es für eine solche Veranstaltung Potenzial gibt. Niedersachsens Verkehrsminister Dr. Bernd Althusmann übernahm die Schirmherrschaft. Und auch die Deutsche Bahn-Tochter DB Services ist bei der Messe-Premiere dabei.

Der Hintergrund liegt auf der Hand: Die öffentliche Diskussion um den Personenverkehr dreht es sich oft um die Pünktlichkeit. Dabei ist den Fahrgästen die Sauberkeit mindestens ebenso wichtig. „Der Sauberkeit von Bussen und Bahnen kommt immer größere Bedeutung zu. Sie ist entscheidend, wenn es um die Akzeptanz der Angebote geht. Deshalb freuen wir uns über die neue Kongressmesse im kommenden Mai", sagt Verkehrsminister Althusmann als Schirmherr.

Auf der Clean Transport in Hannover finden die Wachstumsmärkte Reinigung und Bahn zusammen.

FOTO: DEUTSCHE MESSE AG

Ziel der Clean Transport ist es, Experten aus der Eisenbahn- und Reinigungsbranche sowie Vertreter des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) aus Deutschland und Europa zusammenzubringen. Reinigungsdienstleister, Hersteller von Spezialgeräten und Reinigungsmitteln sowie Entscheider von Eisenbahnverkehrsunternehmen, ÖPNV und Bahnindustrie können sich bei der zweitägigen Veranstaltung über zentrale Fragen und die neuesten Geräte und Techniken austauschen.

Kirsten Lühmann, Mitglied des Bundestages und Sprecherin für Verkehr und digitale Infrastruktur in der SPD-Bundestagsfraktion, sieht die neue Messe in Hannover positiv. „Saubere Züge sind ein wichtiger Aspekt, um noch mehr Reisende von der Straße auf die Schiene zu holen und so mehr umweltfreundliche Mobilität zu ermöglichen. Daher bin ich dankbar, dass die Deutsche Messe AG die Initiative ergriffen und die Kongressmesse Clean Transport ins Leben gerufen hat", sagte sie.

Kongressprogramm

Insbesondere das Konferenzprogramm verspricht spannend zu werden: Experten aus dem gesamten Bundesgebiet kommen nach Hannover und werden rund um die professionelle Reinigung von Verkehrsmitteln diskutieren. Nach der Eröffnung durch den Staatssekretär im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, Dr. Berend Lindner, geht es gleich um das für die Branche mit hohen Kosten verbundene Thema Graffiti sowie ihre Entfernung.

Hautarzt Dr. Lensing spricht zu den gesundheitlichen Folgen durch unprofessionelle Reinigung – für Passagiere und Personal. Die Norm VR 115 als Garant für den Erfolg von Angeboten des ÖPNV werden in einer Podiumsdiskussion angeschnitten. Dr. Stefan Buske von der gleichnamigen, auf Verkehrsmittelfinanzierung spezialisierte Kanzlei aus München, wird über die Werterhaltung von Verkehrsmitteln durch die professionelle Reinigung referieren.

Am zweiten Kongresstag berichtet die Leiterin der Ermittlungsgruppe Graffiti der Polizeidirektion Hannover mit vielen anschaulichen Beispielen von ihrer Arbeit und wie die Polizei gegen diese Sachbeschädigung vorgeht. Für die Reinigung von Bussen und Bahnen kommt auch immer mehr das Trockeneisreinigungsverfahren zum Einsatz. Auch dieses Thema steht am zweiten Tag auf der Agenda.

Das inhaltliche Programm der Clean Transport wird abgerundet durch mehrere, jeweils einstündige Workshops, die mit einem hohen Nutzwert und praktischen Tipps für die Teilnehmer verbunden sind. Insgesamt präsentieren sich bei der Premiere der Clean Transport mehr als 30 Unternehmen zum Thema professionelle Reinigung von Verkehrsmitteln.

Das Kompetenznetzwerk Rail Berlin-Brandenburg (KNRBB), die Landesverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) sowie die Gütegemeinschaft Anti-Graffiti werden vertreten sein. Auch die hannoverschen Verkehrsbetriebe ÜSTRA sind bei der Premiere der Clean Transport mit dabei, ebenso die Tochter der Deutschen Bahn, die DB Services. Als Aussteller kommen unter anderem: Rentokil Initial, DR. SCHNELL GmbH, MTC, systeco, Dry Ice Energy, Ferdinand Stükerjürgen, Strahlcenter Erin, beam, Villmann Gruppe, Kenter.

ALBERT FISCHER
BAUUNTERNEHMEN

Albert Fischer GmbH

Neue Herausforderungen

Am 1. April 1990 gründete Albert Fischer sein gleichnamiges Bauunternehmen. Durch qualitativ hochwertige Arbeit, zuverlässige Auftragsabwicklungen und große Flexibilität wuchs der Betrieb – und damit auch die Anzahl der Mitarbeiter.

Seit 23 Jahren arbeitet das Unternehmen für die Deutsche Bahn AG und im Anschlussgleisbau. Bei der Deutschen Bahn AG hat die Firma alle wichtigen Präqualifikationen im Oberbau, Ingenieur-, Erd- und Kabelbau erworben. Darüber hinaus führt die Albert Fischer GmbH erfolgreich Arbeiten für die Stadtbahn in Hannover aus. Hier muss die ganze Bandbreite des Könnens unter Beweis gestellt werden: Auf kleinstem Raum werden gleichzeitig Gleisanlagen, Hochbahnsteige, Straßenbau, Pflasterarbeiten, Entwässerung, Kabeltiefbau und Betonbau realisiert.
Zusätzlich verfügt das Unternehmen über Zertifizierungen bei PQ-Zert.

Baustellen im gesamten Bundesgebiet

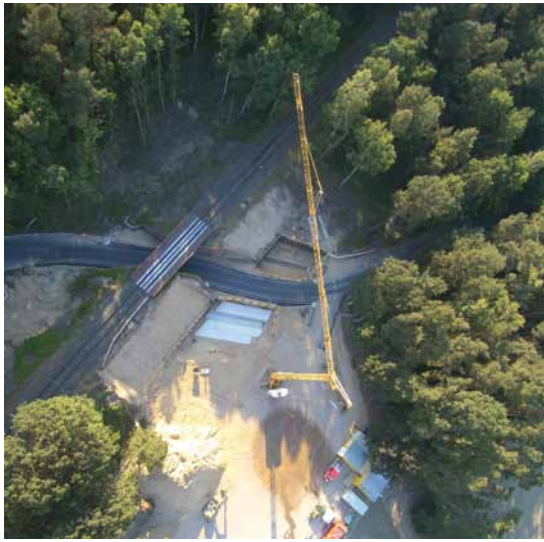
Heute sind bei der Albert Fischer GmbH und dem Tochterunternehmen 300 Mitarbeiter beschäftigt. Im Stammsitz in Elze sind 68 technische und kaufmännische Mitarbeiter tätig. Die Baustellen erstrecken sich über das gesamte Bundesgebiet. Ein großer Fuhrpark, Baumaschinen und mehr als 80 Bagger, davon 21 zugelassene Zweiwegebagger, unterstützen die Mannschaft bei der täglichen Arbeit.
Seit der Firmengründung beweist die Albert Fischer GmbH ihre Leistungsfähigkeit im Brückenbau sowie im Gleis- und Bahnsteigbau für die Deutsche Bahn AG und andere private und öffentliche Auftraggeber im gesamten Bundesgebiet. Die Gleis- und Bahnsteigbau-Baustellen stellen hohe Anforderungen. Motivierte Mitarbeiter und hochmoderne Maschinen und Geräte sorgen für einen reibungslosen Ablauf der Baumaßnahmen. Die Baustellen werden mit eingespielten Teams abgewickelt, um die Projekte termingerecht – oftmals in kurzen Sperrpausen – abzuschließen.

Hauptbahnhof Hannover.

FOTOS: ALBERT FISCHER GMBH

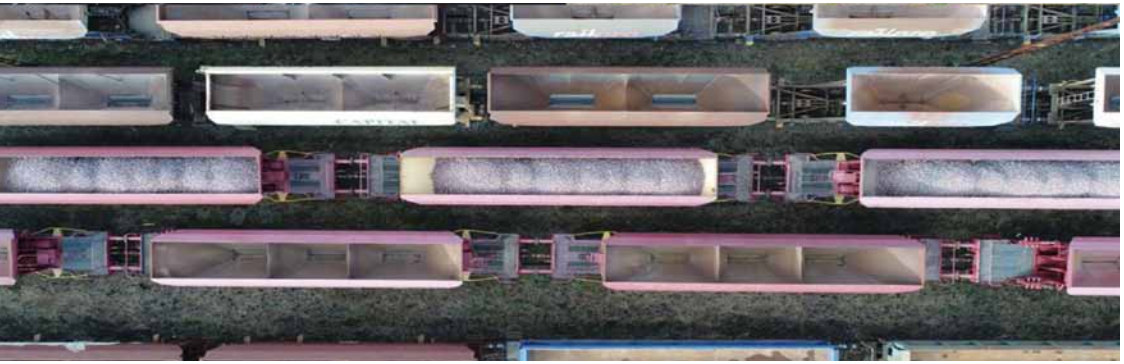
Neue Herausforderungen

Im Jahr 2018/2019 werden mit der VST Pinneberg und dem MegaHub in Lehrte zwei der bisher größten Aufträge in der Firmengeschichte ausgeführt.
In Pinneberg werden die Unterführung, die Bahnsteige, die Aufzüge sowie das Empfangsgebäude erneuert beziehungsweise saniert.
Das historische Bahnhofsgebäude bestimmt die Arbeiten am Pinneberger Bahnhof. Weil es unter Denkmalschutz steht, müssen die Arbeiten mit der Denkmalschutzbehörde abgestimmt werden. Dies betrifft nicht nur die Arbeiten am Gebäude selbst. Eine besondere Herausforderung sind außerdem die Arbeiten unter „rollendem Rad". Der Bahnbetrieb muss weiterhin aufrechterhalten werden.
In Lehrte entsteht derzeit auf einer Fläche von 120.000 Quadratmetern der modernste Umschlagbahnhof Deutschlands, der MegaHub Lehrte. Die Aufgabe der Schnellumschlaganlage für den Kombinierten Verkehr ist ein möglichst schnelles Sammeln, Umsteigen und Verteilen von Ladeeinheiten zur Bildung von artreinen Ganzzügen. Kernelemente der Umschlaganlage sind die Krananlage und die vollautomatische Sortieranlage zusammen mit sechs Umschlaggleisen und Bereichen für die Zwischenabstellung sowie Fahr- und Ladebereichen für Lkw.
Das Tochterunternehmen Albert Fischer Hausbau GmbH bietet dem privaten wie gewerblichen Auftraggeber kompetente und zuverlässige Qualität im Bereich Einfamilienhaus- und Hallenbau. Mit der Albert Fischer GmbH hat der Auftraggeber einen Partner, der alle Bautätigkeiten rund um das Gleis aus einer Hand umsetzt: von der Planung bis zum fertigen Projekt. Alle Gewerke werden mit Mitarbeitern aus dem eigenen Unternehmen ausgeführt.



Neubau der Eisenbahnüberführung in Hitzacker.

Kontakt:
Albert Fischer GmbH
Heilswannenweg 53
31008 Elze
Telefon: +49 5068 9290-0
E-Mail: info@albert-fischer.de
www.albert-fischer.de



FOTOS: BBL LOGISTIK GRUPPE

BBL Logistik Gruppe

Zuverlässigkeit schafft Vertrauen

Die sogenante Verkehrswende ist „in aller Munde". Dass sie vollzogen wird, ist zwischenzeit-lich keine Frage mehr. Hierbei kommt dem „System Bahn" eine Schlüsselrolle zu. Die BBL Logistik Gruppe, bestehend aus der BBL Logistik GmbH, der BBL Technik GmbH sowie der BBL Consulting GmbH, unterstützt hierbei bereits seit vielen Jahren, bundesweit und über die Grenzen Deutschlands hinaus. Mit ihrem motivierten Mitarbeiterstamm aus rund 160 erfahrenen und kompetenten Fachleuten, 30 Diesel-, E- sowie Hybridlokomotiven und rund 600 Bahnwagen sämtlicher Gattungen sowie einer ganze Reihe Zwei-Wege-Fahrzeugen ist sie seit 2005 auf solidem Erfolgskurs.

BBL Logistik GmbH
Muttergesellschaft der Gruppe ist die BBL Logistik GmbH mit Hauptsitz in Hannover und Niederlassungen in Bochum und München. Sie ist Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sicherheitsbescheinigung und Entsorgungsfachbetrieb gem. § 56 KrWG. Sie bietet die schienengebundene Ver- und Entsorgung von Bahnbauprojekten als Komplettleistung an. Die Versorgung von Baustellen umfasst die Lieferung von Baustoffen ab Werk zum Tarifpunkt oder zur Baustelle, die Überwachung der Lieferzeiten, - Mengen und -Fristen sowie das Zwischenlagern der Stoffe. Die Entsorgung der Stoffe von der Baustelle beinhaltet die Abfallanalytik (Abfallbeprobungen), die Bereitstellung von Lagerkapazitäten zur Zwischenlagerung von nicht gefährlichen mineralischen Abfällen und Baustoffen, die Entsorgung sowie die Überwachung von Lieferzeiten, -mengen und -fristen.

BBL Technik GmbH
Die BBL Technik GmbH mit Sitz in Oebisfelde ist Werkstattstandort der Gruppe und Fachbetrieb für Schienenfahrzeugreparaturen und Instandhaltung. Sie ist zudem zertifiziert, Arbeiten gem. des VPI-Leitfadens nach G4.0 und Br3 auszuführen. Als für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM - Entity in Charge of Maintenance) bietet sie auch die Einstellung und Betreuung von Drittfahrzeugen an.

BBL Consulting GmbH
Die BBL Consulting GmbH ist ebenfalls EVU und erbringt Planungs- und Beratungsleistungen sowie Prozessmanagement gem. DIN ISO 9001:2015, ECM (in sämtlichen 4 Funktionen: Management, ICH-Entwicklung, Fuhrpark-IH-Management und IH-Erbringung) sowie gemäß des VPI-Leitfadens. Sie gibt Drittfirmen Unterstützung bei der Erlangung der Sicherheitsbescheinigung gem. AEG und unterstützt diese auch durch das Einstellen von Zwei-Wege- und Nebenfahrzeugen unter ihre Sicherheitsbescheinigung, sofern nur Einsätze in Baugleisen erfolgen und keine Teilnahme am Eisenbahnverkehr vorgesehen ist. Zuletzt ist die BBL Consulting auch in der Fachbauüberwachung tätig.

Die BBL Logistik Gruppe ist gut gerüstet für eine erfolgreiche Zukunft.

Weitere Informationen unter: www.bbl-logistik-gruppe.de und hier:

Kontakt:
BBL Logistik Gruppe
Thomas Gritzka
Geschäftsführer
Entenfangweg 7-9
30419 Hannover
Telefon: +49 (0) 511 763 745 00
E-Mail: info@bbl-logistik-gruppe.de

Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH (SCHÖMA)

Tradition und Innovation vom Weltmarktführer

Wer sich heute ein großes Untertagebauprojekt auf einem der fünf Kontinente der Welt anschaut, wird dort mit Sicherheit auch eine oder mehrere SCHÖMA Lokomotiven entdecken. Das 1930 gegründete Traditionsunternehmen aus Diepholz gehört seit mehreren Jahrzehnten zu den Weltmarktführern im Bereich Tunnellokomotiven.

Von kleinen Schmalspurlokomotiven für Wasserversorgungstunnel bis zu großen 80-Tonnen-Rangierlokomotiven die als Rettungszug bei Metroprojekten zum Einsatz kommen – die SCHÖMA entwickelt, konstruiert und fertigt auf der Basis eines modularen Baukastensystems für jede Anforderung das passende Fahrzeug. „Wir sind sehr stolz darauf, dass nach wie vor fast die gesamte Lokomotive bei uns im Werk in Diepholz entsteht. Von der ersten Zeichnung bis zur letzten angezogenen Schraube sind unsere Kolleginnen und Kollegen bei der Entstehung jeder Lok dabei. Das ist echte und ehrliche Qualität – Made in Germany", erzählt Vertriebsleiter Tuncay Gören.

Eine kleine CEL-40 Schmalspurlokomotive für die Tropfsteinhöhle in Postojna.

Insgesamt sind rund 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei dem Familienunternehmen beschäftigt, das Christoph Schöttler und Carsten Brendler gemeinsam in dritter Generation führen. Mit kleinen Feld- und Torfbahnen fing in den 1930er-Jahren alles an, in den 70ern kam dann der Einstieg in den Tunnelbau. Am Bau des Ärmelkanaltunnels waren ab 1989 dann bereits über 100 SCHÖMA Lokomotiven intensiv beteiligt. Inzwischen hat die SCHÖMA mehr als 7100 Loks und andere Schienenfahrzeuge in die ganze Welt versendet.

Neben Tunnellokomotiven fertigt die SCHÖMA auch Rangierlokomotiven mit BOA-Zulassung für große Industrieunternehmen wie ExxonMobil, RWE oder Thyssen Krupp, oder kleine Feldbahnlokomotiven für touristische Zwecke. Eines der Highlights der letzten Jahre war der Bau von sechs batteriebetriebenen Schmalspurloks und 90 Personenanhängern für die Höhlen von Postojna in Slowenien. (siehe Fotos)

FOTO: JAN SIEG PHOTOGRAPHY

Eine der ersten SCHÖMA Hybrid-Lokomotiven, Type CEL-180 H kommt in New York beim Canarsie Reconstruction Metro Projekt in Manhattan zum Einsatz.

Außerdem ist die SCHÖMA mit über 25 Lokomotiven und Tandems am zurzeit größten Tunnelprojekt Europas, dem Brenner Basistunnel, beteiligt.

Neben jahrzehntelanger Erfahrung und bestens ausgebildeten Facharbeiterinnen und Facharbeitern liegt eine der großen Stärken der SCHÖMA auch in der permanenten technischen Weiterentwicklung ihrer Fahrzeuge. So hat das Unternehmen Mitte der 1990er-Jahre ein neues Konzept entwickelt, um die immer größer werdenden Steigungen im Tunnelbau bewältigen zu können: Mit zwei Dieselmotoren und hydrostatischem Antrieb können bis zu 16 Achsen angetrieben werden. Ende der 90er-Jahre entwickelte die SCHÖMA dann eine eigene Micro-Controller Lokomotiven-Steuerung für alle Motor- und Getriebetypen. 2015 schaffte es der der erste Hybridlokomotiven-Prototyp vom Reißbrett auf die Schiene. Heute laufen die ersten Loks dieser Art bereits erfolgreich bei Metro-Projekten in Manhattan und der York Potash Mine in Großbritannien. Zurzeit ist die SCHÖMA weltweit der einzige Hersteller von Hybridlokomotiven im Tunnelbaubereich.

„In den nächsten Jahren möchten wir es gerne schaffen, den Kunden ein Komplett-Paket anzubieten: Wenn wir uns zum Beispiel mit einem Wagenhersteller zusammentun, kriegt der Kunde bei uns den ganzen Zug aus einer Hand, kann sich auf gleichbleibend hohe Qualität verlassen und hat immer einen zuverlässigen Ansprechpartner", erläutert Tuncay Gören die Strategie für die Zukunft der SCHÖMA. „Ich halte das generell im weltweiten Wettbewerb nach wie vor für eine ungemein wichtige und häufig leider unterschätzte Sache: persönlich, ehrlich, verbindlich und vertrauenswürdig mit Geschäftspartnern und Kunden zusammenzuarbeiten. Für diese Werte möchten wir als Firma gerne stehen."

Tuncay Gören
Vertriebsleiter SCHÖMA

Das Equipment der e.g.o.o. ist für vielfältige Einsätze geeignet.

FOTO: E.G.O.O.

e.g.o.o.

Breit aufgestelltes EVU mit ökologischem Anspruch

Die Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH (e.g.o.o.) gehört als hundertprozentige Tochtergesellschaft der ENERCON Logistic GmbH zur ENERCON Gruppe und unterstützt seit 2008 den Hersteller von Windenergieanlagen beim Schienentransport seiner Anlagenkomponenten. Außerdem wickelt die e.g.o.o. einen Großteil der Zuliefer- und Zwischenwerksverkehre für ENERCON ab und führt Transporte für externe Kunden aus verschiedensten Branchen durch. Sie verfügt über die Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B des Eisenbahn-Bundesamtes, die zur Güterbeförderung einschließlich der Beförderung gefährlicher Güter auf öffentlichen Strecken in Deutschland berechtigen.

Vision: GRÜN ans Ziel – 100 Prozent klimaneutral

Denn das Thema nachhaltiger Gütertransport hat bei ENERCON einen hohen Stellenwert. Aufgrund der vielfältigen ökologischen Vorteile der Bahn erfolgen Transporte bei ENERCON daher möglichst auf der Schiene.

Neben den ursprünglichen Kernaufgaben, den Bahntransport für die Beschaffung- und Zwischenwerkslogistik zu übernehmen, rückt seit 2012 das externe Kundengeschäft immer mehr in den Fokus.

Hierfür werden das Streckennetz ausgebaut, neue Hubs in den Fahrplan aufgenommen und weitere Kooperationen mit regional und überregional operierenden EVU geschlossen. So umfasst das e.g.o.o.-Streckennetz inzwischen neben den Knoten Aurich/Emden, Lippstadt/Bönen, Magdeburg und München Verladepunkte in Dörpen, Hamm, Berlin, Mannheim, Warstein, Kreuztal und Bochum sowie diverse internationale Relationen. Außerdem werden Verbindungen zum Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven sowie ins Ausland nach Österreich, Italien, Frankreich, Portugal, Benelux und in die Türkei angeboten.

Neben regional operierenden EVU sind beim e.g.o.o.-Logistikkonzept auch Speditionen mit im Boot: Sie übernehmen die Fracht auf der letzten Meile der Transportkette, auf der die Bahn nicht fahren kann. „Somit bleiben für den Versender und den Empfänger die gewohnten logistischen Abläufe bestehen", sagt e.g.o.o.-Geschäftsführerin Ursula Vogt. „Für sie ändert sich nichts, obwohl der Transport nun den Großteil der Strecke per Bahn nimmt. Dieses Konzept ist auch Schlüssel zum Erfolg, um Kunden vom Kombinierten Verkehr zu überzeugen."

Die e.g.o.o. bietet ihren Kunden damit eine echte Alternative zum klassischen Lkw-Transport und unterstützt in der aktiven Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und bei der Optimierung der Supply Chain.

Ein weiteres Alleinstellungsmerkmal der e.g.o.o. ist die Kompetenz im Bereich Schwerlast-Transport und Handling von Ladung mit Sondermaßen. Aufgrund der langjährigen Transporttätigkeit für ENERCON verfügt die e.g.o.o. hier über umfangreiche Erfahrung, von der auch externe Kunden profitieren. Auch dieser Bereich wird ausgebaut, denn von einer weiteren Verlagerung von Schwertransporten auf die Schiene profitiert die gesamte Schwerlast-Logistikbranche, die aufgrund des maroden Straßennetzes und der häufigen Ablastung von Brückenbauwerken mit erheblichen Problemen zu kämpfen hat.

Entsprechend ihrem Transportangebot verfügt die e.g.o.o. über eigenes Equipment, das für vielfältige Einsätze geeignet ist. Zum Bestand der e.g.o.o. gehören zehn E- und Diesel-Lokomotiven, zwei Zweiwegefahrzeuge sowie Wagen verschiedener Gattungen, vom Standard-Containertragwagen über geschlossene Wagen bis hin zu Spezialwagen für den Transport von Gütern aus dem Bereich „high & heavy".

Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb)

Erfahrung – Vielfalt – Bewegung

Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (kurz evb) ist ein mittelständisches Verkehrs- und Logistikunternehmen mit Sitzen im niedersächsischen Zeven und Bremervörde zwischen den Metropolen Hamburg und Bremen. Sie ist zu über 80 Prozent im Besitz des Landes Niedersachsen und 1981 aus dem Zusammenschluss zweier Kleinbahnen entstanden.

Im SPNV unterwegs: der Coradia Lint 41

Langjährige Erfahrung, verbunden mit kontinuierlicher, innovativer Weiterentwicklung machte aus der evb einen bedeutenden Dienstleister im regionalen Personen- und deutschlandweiten Güterverkehr.
Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH betreibt im SPNV die Linie der RB 33 zwischen Cuxhaven–Bremerhaven–Bremervörde–Buxtehude mit circa 120 Kilometer. Dort verkehren im Auftrag der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) 14 Triebwagen der Baureihe LINT 41. Als bedeutender Meilenstein wird der weltweit erste Brennstoffzellenzug (Coradia iLint) im Schienenpersonennahverkehr gesehen, der seit Mitte September 2018 auf der Strecke der RB 33 zwischen Cuxhaven und Buxtehude zum Einsatz kommt. Der Coradia iLint kommt ohne CO_2-Emission aus und unterstützt einmal mehr die positive Umweltbilanz des Schienenverkehrs. Durch die Energieversorgung aus Wasserstoff mittels Brennstoffzellen, sind die einzigen Emissionen des Zuges Wasser und Wasserdampf.

FOTOS: EVB

Der erste emissionsfreie Zug: der iLint

Seit dem 9. Dezember 2018 verkehrt die evb auch auf der RB 76 zwischen Rotenburg (Wümme) und Verden. Das ist das Ergebnis einer durch die LNVG initiierten europaweiten Ausschreibung. Die evb konnte sich gegen ihre Mitbewerber mit einem schlüssigen und qualitätsbewussten Konzept durchsetzen. Der Vertrag läuft bis Dezember 2022. Zum Einsatz kommen evb-eigene Fahrzeuge; die VT 628.

Darüber hinaus zählt die evb im Schienengüterverkehr (Logistik) zu den führenden Verkehrsunternehmen in Norddeutschland. Sie ist Spezialist für Rangierverkehre in den Häfen und transportiert auf der Schiene mit Lokomotiven verschiedener Leistungsklassen deutschlandweit Güter aller Art.
Durch die Nähe zu den Seehäfen als wachsende Wirtschaftsstandorte mit gesamtdeutscher, aber auch europäischer Bedeutung, nimmt die evb einen verantwortungsvollen Stellenwert hinsichtlich eines reibungslos funktionierenden Güteraustauschs zwischen den Seehäfen auf der Schiene, aber auch des leistungsfähigen Transports von den Häfen ins Hinterland und umgekehrt ein.

Spezialist für Rangierdienstleistungen im Hafen.

Die evb befördert Güter aller Art mit eigenen und angemieteten Loks. Ein schneller, pünktlicher und planbarer Transport mit straffen und effizienten Umläufen sind die Leistungsmerkmale der evb.

Kontakt:
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe
Elbe-Weser GmbH
Bahnhofstraße 67
27404 Zeven
Telefon: +49 4281 944-0
E-Mail: info@evb-elbe-weser.de
www.evb-elbe-weser.de

erixx

Der Norden wächst

Es ist unbestreitbar: der Norden wird weiter wachsen. Deutschland verzeichnet ein stetiges Bevölkerungswachstum in den Metropolregionen. Dieses Wachstum und die daraus resultierende Bevölkerungsdichte sorgt für Wachstum der Wirtschaft und eine Entwicklung der Regionen. Hierbei profitieren städtischer und ländlicher Raum von einer Verzahnung der Verkehrswege, die weiteres Wachstum ermöglicht. Man darf behaupten, dass eine gute Verkehrsanbindung zu mehr Wirtschaftswachstum führt.

Bis zum Jahr 2030 rechnet der Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland in seiner Untersuchung aus dem Jahr 2012 damit, dass die Ballungsräume Bremen-Oldenburg und Hamburg weiter wachsen werden. Schon heute pendeln etwa 345.000 Menschen täglich in die Metropolregion Hamburg, weitere 140.000 nach Bremen. Insbesondere Hamburg erweist sich dabei als Drehscheibe: so ist die Zahl der Pendler nach Hamburg seit 1989 um 35 Prozent gewachsen, während sich die Zahl der Pendler aus Hamburg ins Umland im gleichen Zeitraum verdoppelt hat.

Nun ließe sich auf den ersten Blick behaupten, es sei doch alles prima: starkes Wachstum, wirtschaftliche Prosperität. Aber das Problem zeigt der Stepstone Mobilitätsreport 2018 auf: „Zwei von drei Berufspendlern ziehen das Auto vor"!

Umstieg auf die Schiene

Dies bedeutet, dass die Ballungsräume schneller wachsen als die dazugehörige Infrastruktur. Zunehmender Verkehr, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten, lässt kaum weiteres Wachstum des Autoverkehrs zu. Die Lösung des Problems muss über den klimafreundlichsten und effizientesten Verkehrsträger gesucht werden: die Eisenbahn!

Eisenbahnen wie auch erixx, der seit 2011 zwischen Hamburg-Harburg, Buchholz, Soltau und Hannover unterwegs ist, bieten nicht nur einen erheblichen Klimavorteil gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr, sondern helfen auch dabei, die verkehrspolitisch ausgelobten Ziele zu erreichen. Erixx setzt sich mit enno und metronom dafür ein, durch einen langfristigen Infrastrukturausbau in Kombination mit kurzfristigen Stabilisierungsmaßnahmen den Schienenpersonennahverkehr (wieder) so attraktiv zu machen, dass ein Umstieg vom Auto zur Schiene interessant wird und somit die Potentiale des ökonomischen Wachstums in den Ballungsräumen nicht länger ungenutzt bleiben.

Gute Verkehrsanbindung führt zu mehr Wirtschaftswachstum.

FOTO: ERIXX

Nadelöhr Hauptbahnhof

Gerade der Hamburger Hauptbahnhof leidet seit Jahren unter Kapazitätsengpässen, die dringend behoben werden müssen. Der angedachte Bau von zusätzlichen Bahnsteigen würde bereits eine merkliche Entlastung bedeuten. Hierdurch könnten Doppelbelegungen auf den Gleisen, wie heute in Hamburg üblich, umgangen werden, eine geringere Verkehrsdichte würde die Häufigkeit von Verspätungen mindern und längere Züge könnten den Bahnhof wieder ohne Einschränkungen nutzen.

Aber auch eine Nutzung der bereits bestehenden Ringbahn könnte zu einer spürbaren Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs führen. Heute erreichen alle Regionalbahnen aus dem Süden Hamburg am Hauptbahnhof. Dies führt zu einer weiteren Verschärfung der ohnehin bereits knappen Kapazitäten und zu Überfüllung. Würde nun jedoch die – bereits bestehende! – Ringbahn genutzt, um eine umsteigefreie Anfahrt aus dem Umland zu den Arbeitsplätzen im Norden und Osten Hamburgs zu ermöglichen, dann würde der Hauptbahnhof merklich entlastet. Auch die Einrichtung von Umsteigepunkten vom Pendlerverkehr zu U- und S-Bahnen brächte dem Hauptbahnhof etwas Erleichterung.

Alle diese Vorschläge könnten auch mit kleinen und einfachen Schritten testweise erprobt werden. Erixx fordert die Verantwortlichen auf, konkrete Maßnahmen zu ergreifen, damit der SPNV attraktiver wird – und der Norden weiter wächst!

Kontakt:
erixx GmbH
Pressestelle
Björn Pamperin
Bahnhofstraße 41
29614 Soltau
Telefon: 0581-97164220
Mobil: 0151-40646031

Holzverkehre im Bahnhof Einbeck Mitte.

FOTO: ARCHIV ILMEBAHN GMBH

Ilmebahn GmbH Einbeck

Ilmebahn hat Geschichte

Die Ilmebahn AG kann auf eine lange Tradition zurückblicken: Am 21. Oktober 1882 erfolgte die Gründung des Unternehmen als Sekundärbahn von Einbeck nach Dassel durch Ministerentscheid. Am 25. Oktober 1882 erfolgte die offizielle Eintragung in Handelsregister und als am 20. Dezember 1883 der erste Personenverkehr in Dassel eintraf, hatte der Alltagsbetrieb für eine Gesellschaft begonnen, die bis heute die Entwicklung einer Region maßgeblich mit geprägt und in ganz Niedersachsen einen guten Namen hat. Viele Menschen vertrauen sich der Ilmebahn AG an, um ihre Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen, damals wie heute.

Die Ilmebahn-Aktiengesellschaft ist heute eine GmbH und zählt mit ihrem historischen Hintergrund zu den traditionsreichen Unternehmen in Einbeck und auch Niedersachsen. In der wechselvollen Geschichte des Unternehmens haben Aufsichtsrat, Geschäftsführung und Mitarbeiter immer wieder Höhen und Tiefen erleben müssen – aber gemeinsam doch immer die richtigen Entscheidungen getroffen, die dem Nahverkehrsbetrieb mit Bus und Bahn das Überleben ermöglichen. Auch beide Weltkriege hinterließen ihre Spuren und zeitweise kam wegen der Kriegsereignisse der Bahnbetrieb gänzlich zum Erliegen. Doch mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs und der Instandsetzung der Kriegsschäden erlebte die Ilmebahn im Personen- wie auch Güterverkehr einen starken Aufschwung.

Mobilität sichern!

Mit dem Zustrom von Flüchtlingen und Vertriebenen aus den ehemaligen Ostgebieten Deutschlands nach Einbeck und Dassel und der beginnenden Erholung im Lande war die Eisenbahn das entscheidende Verkehrsmittel für Menschen und Wirtschaft. Mit der Zunahme des Individualverkehrs, insbesondere ab den 1960er-Jahren verlor der SPNV zusehends an Bedeutung, sodass der Personenzugverkehr zwischen Dassel und Einbeck im Jahr 1975 eingestellt werden musste. Durch den Schienenersatzverkehr mit Bussen, neuen Ideen und der Einrichtung von zusätzlichen Buslinien im Altkreis Einbeck konnte die gänzliche Abwanderung zum Auto verhindert werden. Neue Fahrgäste, vor allem Schüler, konnten hierdurch für das Unternehmen gewonnen werden. Heute betreibt die Ilmebahn GmbH modernste Linienbusse in Niederflurtechnik und sichert zusammen mit dem Aufgabenträger Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen (ZVSN) die Mobilität der Bürger im Raum Northeim, Einbeck und Dassel. Auch wenn der Streckenabschnitt Sachsenbreite–Dassel stillgelegt werden musste, konnte die Ilmebahn ihren Bahnbetrieb bisher erfolgreich aufrechterhalten. So gelang es den Streckenabschnitt Salzderhelden–Einbeck von der Deutschen Bahn AG zu erwerben, womit die Ilmebahn als Streckenbetreiber nun der Garant für die Anbindung der Stadt Einbeck an das Schienennetz ist. Ein großer Vorteil für die Stadt Einbeck und zugleich ein Umstand, der die Reaktivierung der SPNV-Aktivitäten der Ilmebahn zum 9. Dezember 2018 ermöglichte. Hierfür wurde die übernommene Strecke komplett erneuert und mit modernster Signaltechnik ausgestattet.

Diese für die Ilmebahn GmbH enormen Investitionen wurden zu einem Großteil vom Land Niedersachsen gefördert. Seit Dezember 2018 verkehren moderne Triebwagen zwischen Einbeck Salzderhelden und Einbeck Mitte nach Göttingen und zurück. Damit rückt das Mittelzentrum Einbeck noch näher an das Oberzentrum Göttingen heran und bietet ideale Voraussetzungen für Pendler und den Schülerverkehr von und nach Göttingen. Auch die Güterverladung auf der Schiene bleibt erhalten. All dies zeigt, dass die Ilmebahn den Wandel vom klassischen Eisenbahnbetrieb zum modernen Verkehrsunternehmen vollzogen hat – stets auf der Suche nach intelligenten Lösungen, um auch Marktnischen mit Qualität und Erfolg nutzen zu können. Immer mit dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, um Klima und Umwelt in Niedersachsen zu schützen!

Umweltfreundlich: Die Schiene spielt für den JadeWeserPort eine wichtige Rolle im Seehafenhinterlandverkehr.

JadeWeserPort

Auf der richtigen Schiene

Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven ist Deutschlands drittgrößter Seehafen und mit 18 Metern Wassertiefe der einzige Tiefwasserhafen. Damit bietet der JadeWeserPort Möglichkeiten, die moderne Containerschiffe zu schätzen wissen. Und so schreitet die Entwicklung des Hafens mit großem Erfolg voran …

Im vergangenen Jahr verzeichnete der JadeWeserPort zum dritten Mal in Folge ein zweistelliges Wachstum: 655.000 Standardcontainer sind hier im Jahr 2018 umgeschlagen worden. Das sind 18 Prozent mehr als im Jahr 2017. Doch der JadeWeserPort befindet sich nicht nur mit diesen eindrucksvollen Wachstumszahlen auf der richtigen Schiene, denn in Wilhelmshaven setzt man bei den Hafenhinterlandverkehren vor allem auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Eisenbahn und ist hierüber hervorragend mit den Wirtschaftszentren in ganz Europa verbunden.

FOTOS: JADEWESERPORT

Leistungsfähig: eine 16-gleisige, ganzzugfähige Vorstellgruppe führt direkt auf die Hauptstrecke Wilhelmshaven–Oldenburg.

Bereit für noch mehr Wachstum

Der tideunabhängige Hafenbetrieb ist für ein weiteres Anwachsen der Umschlagzahlen gut gerüstet. Das leistungsfähige Kombi-Verkehr-Terminal verfügt zurzeit über drei Portalkräne (sechs Kräne im Endausbau) und führt über die 16-gleisige, ganzzugfähige Vorstellgruppe direkt zum Zuführungsgleis auf die DB-Hauptstrecke Wilhelmshaven–Oldenburg. Hier sind Trassen in der Regel stets verfügbar! Nördlich des Güterverkehrszentrums (GVZ) befindet sich das eigene Stellwerk für die Zuganmeldung sowie die Steuerung der gesamten Gleis- und Signaltechnik. Knapp 30 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Seehafenhinterland-Operateure bieten derzeit via Maschen und Bremen mehrere wöchentliche Relationen in Deutschland, Österreich und der Schweiz zum und vom JadeWeserPort an.

Platz für Business – mit Anschluss

Erst jüngst wurde die Erweiterung der Gleisanlage um 2,5 Kilometer fertiggestellt – mit drei Weichen im nördlichen Bereich des GVZ. Sie stellt die Gleisanbindung der dortigen Grundstücke sicher. Zukünftige Ansiedler haben hierdurch die Möglichkeit, ihre Frachtvolumen per Gleis direkt zu empfangen oder zu versenden. Für die Hälfte der Grundstücke im GVZ besteht die Option eines eigenen Gleisanschlusses. Kurzum: Die Zukunft kann kommen! Der JadeWeserPort ist gut gerüstet.

Kontakt:
Container Terminal
Wilhelmshaven JadeWeserPort-
Marketing GmbH & Co. KG
Pazifik 1
26388 Wilhelmshaven
Telefon: +49 4421 40980-0
E-Mail: info@jadeweserport.de
www.jadeweserport.de

metronom

„einfach fahren“

Die metronom Infrastruktur-Initiative strebt eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr an. Um dieses Ziel erreichen zu können, benötigen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) jedoch Unterstützung. Das Klima für den SPNV ist günstig wie nie, der Bund wünscht eine Verdopplung bis 2030.

Im Norden sorgen metronom, enno und erixx für gute Verkehrsanbindung zwischen den Ballungsräumen Hamburg, Bremen sowie Hannover/Braunschweig/Göttingen/Wolfsburg, drei der elf Metropolregionen Deutschlands. Diese Metropolregionen werden auch künftig weiter wachsen, während der ländliche Raum schrumpfen wird. Das bedeutet jedoch, dass künftig noch mehr Pendelverkehr vonnöten sein wird. Heute nutzt die Mehrzahl der Pendler das eigene Auto. Dies wird mit zunehmendem Verkehr weder möglich sein, noch politisch gewünscht.

So gut ein EVU auch arbeitet, es ist fast nicht mehr möglich, die bestehende Nachfrage abzudecken – geschweige denn einen weiteren Anstieg zu bewältigen. Das Potential des SPNV, des Schienenpersonennahverkehrs, bleibt somit in Teilen ungenutzt.

Kurzfristige Stabilisierungsmaßnahmen

Um das Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen im SPNV zu erreichen, fordern metronom, enno und erixx sowohl einen langfristigen Infrastrukturausbau als auch kurzfristige Stabilisierungsmaßnahmen. Hierzu zählt ein zuverlässiger und einfacher Grünschnitt entlang der Strecken. Der Verzicht hierauf führt immer wieder zu langwierigen Behinderungen und Streckensperrungen nach Sturm, Gewitter oder Schneefall. Hier ist nicht nur DB Netz in der Pflicht, sondern auch die Kommunen.

Aber auch die gezielte Ergänzung bereits bestehender Strecken ist kurzfristig zu machen. Es muss für einen störungsfreien Betrieb gesorgt werden, ohne Weichen-, Oberleitungs- und Stellwerksstörungen. Zusätzliche Weichen und Signale könnten beispielsweise auf der Strecke von Lüneburg nach Hamburg eine Nutzung des bereits vorhandenen dritten Gleises ermöglichen und somit helfen, unnötige Wartezeiten und Verzögerungen zu vermeiden.

Ein besonderes Nadelöhr ist der Hamburger Hauptbahnhof. Die dort vorhandenen Kapazitätsengpässe verschlimmern sich von Jahr zu Jahr. Dies führt zu einer derart hohen Verkehrsdichte, dass es immer wieder zu Verzögerungen kommt. Eine Ertüchtigung des Hauptbahnhofes ist dringend nötig. Dadurch würden die Gleise auch mit längeren Zügen befahrbar, zusätzliche Gleise sollten gebaut werden und weitere Hamburger Bahnhöfe an das Netz angebunden werden.

Langfristige Infrastrukturmaßnahmen

Beim Ausbau des Bahnhofes und der weiteren Erschließung des Hamburger Netzes bewegen wir uns jedoch bereits im Rahmen der langfristig anzugehenden Maßnahmen. Dazu zählt auch die Nutzung der bestehenden Ringbahn, der „Güterumgehungsbahn“. Dadurch würden Kapazitäten für den SPNV frei.

Aber auch eine deutliche Erhöhung der Taktfrequenz wäre eine Lösung – insbesondere dann, wenn die kurzfristigen Maßnahmen umgesetzt würden, die oftmals den langfristigen Zielen noch Grenzen setzen. Dazu bedarf es eines eigenen Gleispaares für den Regionalverkehr zwischen Hamburg, Lüneburg und Uelzen – so, wie es bereits in den Ballungsräumen München, Stuttgart und Frankfurt umgesetzt ist. Dadurch würde eine enge Taktung möglich, das Warten auf die Überholung durch ICE entfiele, ebenso das langsame Fahren hinter einem Güterzug.

Ein weiterer Schritt in diese Richtung ist der notwendige Ausbau des dritten Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen; auch hier kommt es immer wieder zu Verspätungen, weil ein ICE abgewartet werden muss oder ein Güterzug den Verkehr aufhält.

Eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr ist das Ziel.

FOTO: JAN SIEG PHOTOGRAPHY

Kontakt:
metronom
Eisenbahngesellschaft mbH
Pressestelle
Björn Pamperin
St.-Viti-Straße 15
29525 Uelzen
Telefon: 0581-97164220
Mobil: 0151-40646031

218 003 im Einsatz während einer Überführungsfahrt in Norddeutschland.

FOTO: TRAIAN4TRAIN GMBH

Train4Train GmbH

Professionalität von Anfang an

Die Train4Train GmbH (T4T) wurde 2013 in Bodenwerder gegründet. Sie verfügt über eine Anerkennung als Stelle für die Aus- und Fortbildung von Triebfahrzeugführern und ist seit 2015 als Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig. Gegenwärtig sind rund 30 Mitarbeiter im Unternehmen beschäftigt, die im Bereich der Aus- und Fortbildung, Beratung und zur Minderung von Personalengpässen bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig sind. Das Leistungsspektrum von wagentechnischen Untersuchungen und Sonderuntersuchungen wird durch erfahrene Wagenmeister abgebildet.

Neben der Ausbildung von Triebfahrzeugführern und anderen Mitarbeitern im Bahnbetrieb führt die T4T Überwachungsfahrten und Schulungs- sowie Trainingsmaßnahmen am eigenen, mobilen Fahrsimulator als Inhouse-Schulung nach Kundenwunsch durch.
Regelmäßige Fortbildungsunterrichte, auf die einzelnen Kunden beziehungsweise Eisenbahnverkehrsunternehmen zugeschnitten, gehören ebenso zu den Kernaufgaben des Bereichs der Aus- und Fortbildung.
Im Jahr 2017 wurde die Diesellok 218 003 durch die T4T erworben und steht dem Unternehmen seit September 2018 nach aufwendiger Aufarbeitung für Überführungsfahrten von Eisenbahnfahrzeugen, zum Beispiel zu Werkstattaufenthalten oder anderen Instandsetzungsmaßnahmen, zur Verfügung. Aufgrund der positiven Erfahrungen aus den bislang gesammelten Lokeinsätzen und vermehrten Anfragen wurde im Dezember 2018 in Form von 218 163 eine weitere Diesellok durch die T4T erworben, die nach einer erforderlichen und gründlichen Aufarbeitung voraussichtlich ab Ende 2019 für weitere Einsätze zur Verfügung steht.
Als weiteres Geschäftsfeld bietet die T4T Beratungsleistungen im Sicherheits- und Instandhaltungsmanagement für Kunden aus dem In- und Ausland an.

„flexibel, individuell und bahnbrechend“

Die Train4Train GmbH hat es sich zur Aufgabe gemacht, teilweise oder auf Wunsch auch vollständig den reibungslosen Ablauf bahnbetrieblicher Aufgaben für andere Unternehmen zu übernehmen.
Die Train4Train GmbH verfügt über folgende Zulassungen, Zertifikate und Anerkennungen:

- Anerkennung als Stelle für die Ausbildung von Triebfahrzeugführern;
- Anerkennung als Stelle für die Prüfung von Triebfahrzeugführern;
- ISO 9001:2015;
- AZAV-Zertifizierung nach dem Recht der Arbeitsförderung;
- Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sicherheitsbescheinigung;
- Genehmigung zur Arbeitnehmerüberlassung.

Kontakt:
Train4Train GmbH
Am Rebstock 4
37619 Bodenwerder
Telefon: +49 5533 9753064
E-Mail: info@train4train.com
www.train4train.com

Dank der flexiblen Überführung per Straße kann das Zweiwegefahrzeug flexibel und schnell eingesetzt werden.

Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH

Verden verbindet

An der Hauptstrecke Hannover–Bremen, am Transeuropäischen Eisenbahnnetz, liegt Verden (Aller). Geografisch gut gelegen und im Seehafenhinterlandverkehr ein wichtiger Standort für den Güterverkehr nach Nord und Süd.

Seit Dezember 2016 bildet die bimodale Umschlaganlage im Bahnhof Verden (Aller) Süd das Herzstück der Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH. Dort stehen etwa 1000 Meter Verladegleis zur Verfügung, verteilt auf mehrere Gleisanlagen. Es können hier sowohl Einzelwagen abgefertigt werden als auch Wagengruppen und Ganzzüge. Auch für die Zwischenlagerung und den Umschlag diverser Güter steht eine Freifläche von nahezu 5000 Quadratmetern zur Verfügung.

Besonders für die Umladung von Schüttgütern von der Schiene auf die Straße – oder umgekehrt - ist der Güterumschlagplatz ausgelegt. Aber auch alle anderen bahnaffinen Güter bis hin zum kombinierten Ladungsverkehr sind willkommen und könnten problemlos umgeschlagen werden. Die Umschlaganlage schließt direkt an den Übergangsbahnhof Verden (A) DB an. Kurze Wege wirken sich effizient auf den Schienengütertransport aus. Per Straße ist die Umschlaganlage in etwa 4 Kilometern Entfernung zur Bundesautobahn 27, Abfahrt Verden Ost, sehr gut zu erreichen.

FOTOS: VERDEN-WALSRODER EISENBAHN GMBH

Kurze Wege wirken sich effizient auf den Schienengütertransport aus.

Der leistungsstarke Unimog U 423 bewältigt sämtliche Rangieraufgaben.

Rangierleistungen

Für die so bedeutende letzte Meile steht ein Zweigwegefahrzeug von Mercedes Benz zur Verfügung. Der Unimog U 423 verfügt neben der Schienenführung von Zagro über 246 PS, eine Anhängelast von 800 Tonnen und eine Bremsanlage für 52 Achsen. Dieses leistungsstarke Gefährt bewältigt sämtliche Rangieraufgaben zwischen dem Bahnhof Verden-Süd, Übergangsbahnhof zur DB und diversen weiteren Anschlussbahnen. Aufgrund der flexiblen Überführung per Straße wird das Zweiwegefahrzeug flexibel und schnell einsatzbereit auf allen regelspurigen Anschlussbahnen eingesetzt.

Die Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH ist ein regionales EVU und Betreiber der Serviceeinrichtung Verden (A) Süd (Tarifpunkt 566026) und Eisenbahninfrastruktur Strecke 9140 Verden – Stemmen. Weiter Informationen stehen unter www.vwebahn.de zur Verfügung.

Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH

Verantwortungsbewusster Bahnbetrieb mit langer Tradition

Die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS) rollt mit bis zu 5400 Tonnen die schwersten Züge auf Deutschlands Schienen. Das private Bahnunternehmen, eine Tochtergesellschaft der Salzgitter AG, bewegt pro Jahr 42 Millionen Tonnen an Rohstoffmaterial, Vormaterial und Fertigprodukten. Die VPS betreibt ein Gleisnetz von 361 Kilometer Länge mit mehr als 1000 Weichen. 150 Kilometer des Gleisnetzes sind öffentliche Infrastrukturen, die zum 1. Januar 2016 an die VPS Infrastruktur GmbH übergeben wurden. Aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung sowie des Beförderungsvolumens zählt die VPS zu den bedeutendsten Eisenbahnunternehmen in Deutschland.

Der schienengebundene Güterverkehr für die stahlproduzierenden Schwestergesellschaften des Konzerns gehört zur Kernaufgabe der VPS. Besondere Herausforderungen, die täglich gemeistert werden, sind der Transport von feuerflüssigen Ladegütern, heißen Brammen und die hohen Einzellasten. Circa 680 Mitarbeiter/innen an den Standorten Salzgitter, Peine und Ilsenburg tragen mit großem Engagement zum Erfolg des Unternehmens bei.
Am Standort Salzgitter werden in dem integrierten Hüttenwerk rund 4,6 Millionen Tonnen Rohstahl erzeugt. Dazu befördert die VPS täglich mit rund 30 Lokomotiven etwa 93.000 Tonnen Güter. In Peine werden für die Jahreserzeugung von 1 Million Tonnen Rohstahl täglich rund 11.000 Tonnen Güter von bis zu sechs Lokomotiven befördert. Für das Grobblechwalzwerk in Ilsenburg sind täglich zwei Lokomotiven im Einsatz, die 5400 Tonnen bewegen. Die VPS ist zudem am Standort Salzgitter Betreiber des umschlagstärksten Binnenhafens Niedersachens.
Insgesamt stehen der VPS 52 Lokomotiven – davon 39 innerhalb der letzten acht Jahre erworben – und circa 1700 Güterwagen zur Verfügung. Die Instandhaltung, Wartung und Erneuerung von Betriebsmitteln – zum Beispiel Lokomotiven und Güterwagen – erfolgt in der Zentralwerkstatt der VPS.

Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH als Arbeitgeber

Als anerkannter Ausbildungsbetrieb setzt die VPS seit jeher auf die fundierte innerbetriebliche Ausbildung. Ausgebildet wird in den technischen Ausbildungsberufen Eisenbahner/in im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer und Transport, Elektroniker/in für Automatisierungstechnik und Industriemechaniker/in. Einen hohen Stellenwert nimmt die Einarbeitung von bereits ausgebildeten Lokführern/innen ein. Je nach Vorkenntnissen wird diese individuell angepasst. Ein Bahnsimulator ermöglicht die Aus- und Weiterbildung von Lokrangierführer/innen im Betrieb. Durch die Anbindung an die Salzgitter AG gilt für die Mitarbeiter/innen der VPS der Tarifvertrag der Eisen- und Stahlindustrie.

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Rentenversicherung und weiteren Partnern startete im letzten Jahr das Pilotprojekt „Gesund im Betrieb". Da sich die mit dem Berufsbild verbundenen körperlichen Anforderungen eines Lokführers stark von anderen Berufsgruppen unterscheiden, wurde eigens für dieses Projekt ein Testraum entwickelt. Ein externer Physiotherapeut testet die Muskelkraft und Beweglichkeit, sodass die Lokführer/innen auf Grundlage dieser Ergebnisse einen arbeitsplatzbezogenen Trainingsplan erhalten. Das anschließende Training erfolgt im konzern-internen Fitnessstudio. Zukünftig sollen andere Berufsgruppen ebenfalls an zielorientierten Angeboten des Betrieblichen Gesundheitsmanagements teilnehmen können.

Das Mobility-Team der VPS beschäftigt sich inzwischen mit digitalen Techniken, um zukünftig zum Beispiel die Lokführer/innen schneller und umfassender informieren zu können. Die Einbindung von Lokrangierführern bei der Entwicklung und Testung von Apps zeigte positive Resonanz. Auch zukünftig wird Mitarbeitenden die Möglichkeit geboten, sich aktiv beim Gestaltungsprozess einzubringen. Somit soll auch weiterhin die wertschätzende und konstruktive Zusammenarbeit zwischen allen Mitarbeitenden und Leitungspersonen im Zentrum der Arbeit stehen.
Weitere Informationen können der Unternehmenshomepage entnommen werden.

4,6 Millionen Tonnen Rohstahl werden am Standort Salzgitter pro Jahr durch circa 30 Lokomotiven bewegt.

FOTO: MARKUS-STEUR.DE

Kontakt:
Verkehrsbetriebe
Peine-Salzgitter GmbH
Am Hillenholz 28
38229 Salzgitter (Hallendorf)
vps-verkehrsbetriebe@vps-bahn.de
www.vps-bahn.de

VOITH
Engineered reliability.

Voith CargoFlex Typ Scharfenberg an einem Containertragwagen der neuen Generation von SBB Cargo.

Voith Group

In großen Schritten Richtung Automatisierung

In Europa ist seit 150 Jahren im Schienengüterverkehr die Schraubenkupplung im Einsatz. Das heißt, die Wagen werden unter Einsatz von Leib und Leben des Kuppelpersonals per Hand gekuppelt - eine mühselige, zeitraubende und belastende Arbeit. Während im Personenverkehr schon vor über einem Jahrhundert die automatische Kupplung Einzug gehalten und sich bewährt hat, ist dieser Schritt in der Vergangenheit im Europäischen Güterverkehr bislang nicht geglückt. Nun könnte sich das Blatt wenden.

Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung sind in allen Industriebereichen auf dem Vormarsch, Stichwort Industrie 4.0. Dieses Thema mit all seinen neuen Möglichkeiten geht auch am Schienensektor nicht vorbei. So hat sich bereits vor einigen Jahren der Technische Innovationskreis Schienengüterverkehr (TIS) gebildet, dem Verlader, Betreiber und Fahrzeughersteller aus Deutschland, Österreich und der Schweiz angehören. Der TIS sucht nach neuen Wegen, die Wachstumschancen des Schienengüterverkehrs in Europa zu erhöhen. 2014 präsentierte der TIS die „Zukunftsinitiative 5L". Diese beschäftigt sich mit Güterwagen, die die Kriterien leicht, leise, lauf- und logistikfähig sowie Life-Cycle-Cost-orientiert erfüllen. Der Kupplung fällt dabei eine bedeutende Rolle zu.

FOTOS: VERDEN-WALSRODER EISENBAHN GMBH

Der Einsatz einer automatischen Mittelpufferkupplung kann den Schienengüterverkehr sicherer und Betriebsabläuft um ein Vielfaches effizienter gestalten. Genau das bieten die Voith CargoFlex Typ Scharfenberg (für Wagen) und Voith CargoFlex Hybrid (für Lokomotiven). Auf Basis der automatischen Scharfenbergkupplung Typ 10 ist ein automatisches Kuppeln inklusive der Bremsleitung bereits in der Basisversion möglich. Durch ihr modulares Design ist die Kupplung optimal für eine Aufrüstung mit weiteren bestehenden und zukünftigen Upgrade-Modulen vorbereitet, wie zum Beispiel automatisches Entkuppeln, Verbinden der Hauptluftbehälterleitung oder Daten- und Energieübertragung. Energieverzehrkomponenten und ein integriertes Richtgelenk sorgen für höchste Sicherheit.

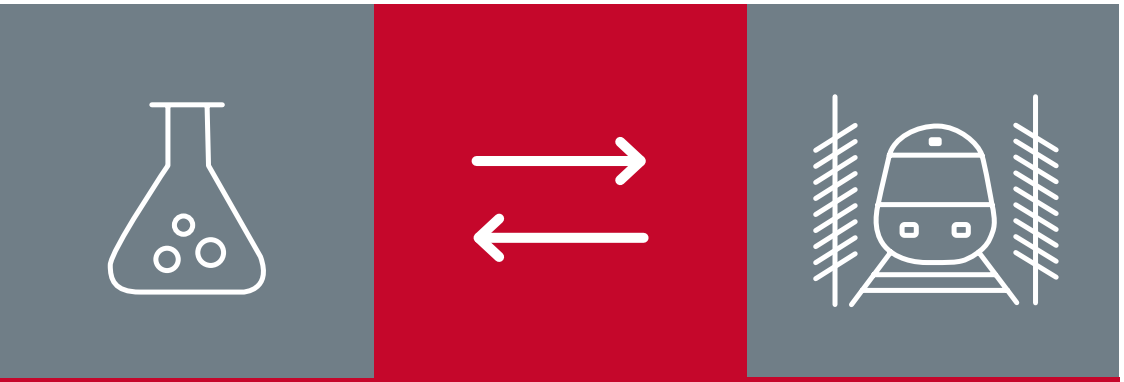
Seit 2017 muss sich diese automatische Frachtkupplung in einem ersten Langzeitversuch über vier Jahre bei SBB Cargo bewähren. Bislang durchgeführte Tests zeigen einen zuverlässigen Betrieb. SBB Cargo fährt seit Mai 2019 einen flächendeckenden Einsatz der automatischen Kupplung im kommerziellen Betrieb.

Auch im Innovationszug der DB Cargo ist die Voith CargoFlex Typ Scharfenberg momentan im Test. Weitere Versuche und Einsätze bei diversen Betreibern sind geplant.

Für ihre bisherige Entwicklung wurde die Firma Voith im April 2019 mit dem Innovationspreis 2018 des Privatbahn Magazins in der Kategorie Komponenten & Ausrüstung ausgezeichnet.

Die neueste Ausbaustufe der CargoFlex ist auf der diesjährigen transport logistic Messe in München (4. – 7. Juni, SwissMovers Stand 804/1) zu sehen - am „5L-Next Generation" Demonstratorwagen von SBB Cargo sowie im benachbarten SwissMovers Pavillon.

Preisverleihung: Gerd Aurich, Vertriebsleiter Voith Salzgitter (links), hat den Preis von Prof. Dr. Uwe Höft, Technische Hochschule Brandenburg Fachbereich Wirtschaft (rechts) entgegengenommen.



Transfer zwischen Forschung und Praxis

Die Reinigungs-Norm VR 115 setzt Maßstäbe für die Sauberkeit in Schienenfahrzeugen fest.

Arbeitskreis Schienenfahrzeugreinigung (ASfr)

Sauberkeit ist selbstverständlich

Fahrgäste erwarten gepflegte Fahrzeuge und empfinden Sauberkeit im Rahmen unseres heutigen Lebensstandards als Selbstverständlichkeit. Damit wird die Sauberkeit von Schienenfahrzeugen immer mehr zum Qualitätsindikator und Imagefaktor eines Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Im Arbeitskreis Schienenfahrzeugreinigung (ASfr) haben sich Reinigungsdienstleister, Hersteller von Reinigungsgeräten und Reinigungsmitteln sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammengeschlossen. Ihr gemeinsames Ziel: das Fachwissen im Bereich der Reinigung weiterzuentwickeln und zu vertiefen, die Qualität zu optimieren, Kosten zu reduzieren – und die Attraktivität des Verkehrsmittels Schiene zu steigern.

Das diesjährige Treffen des jährlichen Workshops des seit 2013 bestehenden Arbeitskreises Schienenfahrzeugreinigung (ASfr) fand dieses Mal auf dem Gelände der Hannover Messe statt. In den Räumlichkeiten der Technology Academy im Pavillon 36 traf sich der Arbeitskreis, um das vergangene Jahr Revue passieren zu lassen, einen Ausblick in die Zukunft zu wagen und die Weiterentwicklung der Verkehrsmittelreinigungsnorm VR 115 zu diskutieren. Im Rahmen einer regen Diskussion kam man überein, das Thema Reinigung zwar in die Norm aufzunehmen, aber dieses auf die Anwendung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beschränken. Die Norm soll somit als Unterstützung dienen, um den EVU zu ermöglichen, regelkonform zu arbeiten. Ferner war man sich einig, dass bestimmte Mindestanforderungen an die Sauberkeit zu definieren sind. Die Aufgabenträger handhaben derlei Vorgaben sehr unterschiedlich, da auch die Beschaffungsstrategien heterogen sind. Der Arbeitskreis sieht sich auf diesem Feld als möglicher Schrittmacher für fachliche Entscheidungsgrundlagen.

Der Workshop 2019 des Arbeitskreises Schienenfahrzeugreinigung fand am 14. März auf dem Messegelände Hannover statt.

Reinheit und Sicherheit in der Bahnbranche stehen beim Arbeitskreis Schienenfahrzeugreinigung im Fokus.

FOTOS: BAHN-MEDIA VERLAG , ADOBE STOCK/MATTHIAS BUEHNER

Kontakt:
Bahn-Media Institut
Salzwedeler Straße 5
29562 Suhlendorf
Telefon: +49 5820 970 177-0
E-Mail: mail@bm-institut.de
www.bm-institut.de

Bahn-Media ■ Verlag
Erfolg braucht Informationen

Wir machen die Bahnbranche transparent.

www.bahn-media.com

PRIVATBAHN MAGAZIN
EUROPEAN-RAIL MARKETS
ZUKUNFTSBRANCHE BAHN
SAUBER MAGAZIN FÜR VERKEHRSMITTEL-REINIGUNG

Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG ■ Salzwedeler Straße 5 ■ 29562 Suhlendorf ■ info@bahn-media.com

Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG

Wir bringen es auf die Schiene

Der Niedersächsische Bahn-Media Verlag als Fachmedium der Bahnbranche engagiert sich unter anderem mit seinen Magazinen Sauber und dem Privatbahn Magazin auf publizistisch-medialer Ebene für den Verkehrsträger Schiene. Wir glauben daran, dass die Bahn das Verkehrsmittel der Zukunft ist.

Mit dem Sauber und dem Arbeitskreis Schienenfahrzeugreinigung leistet der Bahn-Media Verlag Pionierarbeit für eine bessere Kommunikation und mehr mediale Aufmerksamkeit für das Thema Verkehrsmittelreinigung. Hierzu stellt der Verlag seine Expertise im Rahmen einer Medienpartnerschaft auch der neuen Kongressmesse Clean Transport in Hannover am 15. und 16. Mai zur Verfügung.
Das Privatbahn Magazin, oder auch PriMa, ist ein sechsmal jährlich erscheinendes Fachjournal, in dem die gesamte Breite der Bahnbranche ihren Widerhall findet. Zusätzlich erhalten Abonnenten vierzehntägig einen brandaktuellen Newsletter, den PriMa Express, und sind somit stets bestens informiert. Auf unserem Blog unter www.privatbahn-magazin.de/blog finden Sie darüber hinaus tagesaktuelle Informationen. Unsere Hinwendung zur Bahn erkennt der geneigte Leser auch an unserer Stellenbörse „Zukunftsbranche Bahn“ und dem Pressehandbuch Bahnen und Häfen. Dort finden Sie aktuelle Kontaktadressen für eine bessere Vernetzung.

Das Privatbahn Magazin gehört seit Jahren zu den führenden Eisenbahnfachzeitschriften im deutschsprachigen Raum und wird in Niedersachsen produziert.

Kurz vor den Wahlen zum Europäischen Parlament ist eine neue Ausgabe unseres Europa-Magazins Monnet erschienen. Denn wir glauben nicht nur an die Bahn, sondern auch an Europa!

Kontakt:
Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG
Salzwedeler Straße 5
29562 Suhlendorf
Telefon: +49 5820 970 177-0
E-Mail: info@bahn-media.com
www.bahn-media.com

Innovationspreis

Ausgezeichnete Innovationen

Seit seiner Einführung im Jahr 2008 prämiert der Innovationspreis des Privatbahn Magazins aus dem Hause des Bahn-Media Verlags alle zwei Jahre richtungsweisende bahntechnische Innovationen. 2018/2019 wurden insgesamt 25 Produkte in den vier Kategorien Schienenfahrzeuge, Komponenten & Ausrüstung, Fahrweg & Infrastruktur sowie Energie & Umwelt nominiert. Außerdem wurde in diesem Jahr ein Sonderpreis sowie erstmals die Stephenson Medaille für auszeichnungswürdige Lebenswerke verliehen. Die Preisverleihung fand 2019 erstmals im Rahmen der HANNOVER MESSE statt.

In der Kategorie Schienenfahrzeuge gewann die EURODUAL von Stadler und HVLE. V. l.: Antonio Alamar (Stadler), Martin Wischner (HVLE), Mar Rivas (Stadler) und Laudatorin Daniela Stack (Deutsche Messe).

Gleich zwei Gewinner gab es in der Kategorie Komponenten & Ausrüstung: Das rCE-Powerpack von Molinari und railCare sowie die Automatische Güterwagenkupplung F11 von Voith.
V. l.: Romina Galvis (Voith), Gerd Aurich (Voith), Josef Zettel (railCare), Jan Harder (Molinari), Michele Molinari (Molinari), Phillip Wegmüller (railCare) und Laudator Hans-Peter Wyderka (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr).

Links: Moderatorin Daniela Stamm und Prof. Dr. Uwe Höft (Initiator des Innovationspreises und Herausgeber des Privatbahn Magazins) führten durch die Verleihung des Innovationspreises.

FOTOS: DEUTSCHE MESSE AG

Für die STRAILastic mini-Schallschutzwand erhielt STRAIL den Innovationspreis in der Kategorie Fahrweg & Infrastruktur.
V. l.: Johannes Bartolomä (Strail), Andreas Göschl (Strail) und Laudator Rüdiger Malter (Geschäftsführer Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH).

In der Kategorie Energie & Umwelt wurde das Hybrid-PowerPack® von MTU ausgezeichnet.
V. l.: Norbert Bamberger (MTU), Lars Kräft (MTU, Vice President Industrial Business) und Laudatorin Carmen Schwabl (LNVG, Geschäftsführerin)

Der Innovative Güterwagen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie auch von VTG und DB Cargo erhielt den Sonderpreis.
V. l.: Ralf Turge (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), Dr. Holger Schmidt (DB Cargo), Gerhard Runkel (VTG), Martin Koch (VTG)

Günther Alsdorf (links, HVLE) und Peter Hoop (SEMA AG) erhielten beide die Stephenson Medaille zur Ehrung ihrer Lebenswerke.

Norddeutsche Eisenbahnfachschule (NEF)

Lokführer werden

Die Norddeutsche Eisenbahnfachschule ist im norddeutschen Raum eines der führenden Unternehmen für die fachgerechte Aus- und Weiterbildung von eisenbahnspezifischen Fachkräften. Im Fokus steht die Aus- und Weiterbildung zum/zur TriebfahrzeugführerIn Klasse B im Güter- und Personenverkehr. Neben dem Firmensitz in Braunschweig betreibt der private Bildungsdienstleister Standorte in Hamburg und Oldenburg.

Das Unternehmen ist von der DEKRA zertifiziert für die Aus- und Weiterbildung und die Eingliederung in Arbeit (AZAV). Das Eisenbahn-Bundesamt bescheinigt die Zulassung als Stelle für die Ausbildung und Prüfung nach der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV).
TriebfahrzeugführerInnen sind besonders gefragte Fachkräfte. In enger Zusammenarbeit mit öffentlichen Institutionen und regionalen sowie überregionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird jedem Auszubildenden nach erfolgreichem Abschluss ein sozialversicherungspflichtiger und unbefristeter Arbeitsplatz garantiert. Ein Arbeitsvorvertag wird bereits vor Ausbildungsbeginn ausgehändigt.
Die Norddeutsche Eisenbahnfachschule versteht sich als ZUGunftsgeber und setzt sich mit höchsten Ausbildungsstandards gegen Discount-Anbieter in der Branche durch. Die Teilnehmer werden durch qualifizierte Dozenten, die aktiv als Triebfahrzeugführer tätig sind, unterrichtet und eng begleitet. Neben der umfangreichen praktischen Ausbildung profitieren die Auszubildenden von einem eigenen Zusi Bahnsimulator. Erstes theoretisches Wissen wird direkt am Bahnsimulator vertieft. Aktuell liegt die Besteherquote bei rund 70 Prozent. Die zehnmonatige fach- und bedarfsgerechte Ausbildung sichert den Teilnehmern eine sichere Zukunft auf dem ersten Arbeitsmarkt.

Zusi Bahnsimulator.

FOTOS: ALBERT FISCHER GMBH

Das Angebot richtet sich an arbeitsuchende Quereinsteiger jeder Nationalität ab dem Sprachniveau B2 sowie Ü50 Bewerber. Die Interessenten benötigen zur Finanzierung eine Kostenübernahme durch einen Bedarfsträger. Die Agentur für Arbeit, das Jobcenter, die Rentenversicherung, die Bundeswehr und die Berufsgenossenschaft sind mögliche Ansprechpartner.
Neben der Qualifizierung zum/zur TriebfahrzeugführerIn umfasst das Ausbildungsportfolio die Aus- und Weiterbildung zum/zur RangierbegleiterIn, WagenmeisterIn, ZugbegleiterIn, ZweiwegefahrzeugführerIn, ZugleiterIn und FahrdienstleiterIn.

Firmenzentrale in Braunschweig.

Praxisunterricht in Weferlingen.

Interessierte können sich auf der Unternehmenswebsite zu einer und unverbindlichen Informationsveranstaltung anmelden:
www.meineZUGunft.de

Kontakt:
Norddeutsche
Eisenbahnfachschule GmbH
Schmalbachstraße 17
38112 Braunschweig
E-Mail: info@meinezugunft.de
www.meinezugunft.de

Ansprechpartner
Aus- und Weiterbildung:
Herr Marko Riebe
Herr Steffen Haferung

Die praxisnahe Verkehrs- und Mobilitätsforschung ist Hauptschwerpunkt des Instituts für Verkehrsmanagement.

FOTOS: OSTFALIA

Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften

Mobilitäts- und Bahnkompetenz – praxisnah

Der Campus Salzgitter mit der Karl-Scharfenberg-Fakultät ist einer von insgesamt vier Standorten der Ostfalia – einer der größten Fachhochschulen in Niedersachsen.

Zum vielfältigen Studienangebot der Fakultät gehören fünf Studiengänge, die auf das Themengebiet Verkehr ausgerichtet sind. Mobilitäts- und Bahnkompetenzen können junge Menschen besonders in den beiden Studiengängen Wirtschaftsingenieurwesen Verkehr (BSc.) sowie dem betriebswirtschaftlich orientierten Studiengang Personenverkehrsmanagement (B.A.) erwerben.

Die Lehrveranstaltungen mit Bahnbezug werden hauptsächlich von Professoren und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus dem Institut für Verkehrsmanagement (IfVM) erbracht. Schwerpunkt des Instituts ist die praxisnahe Verkehrs- und Mobilitätsforschung zu aktuellen Fragen des modernen Verkehrsmanagements und zur Zukunft der Mobilität. Aufgrund der im Institut unterschiedlichen Wissens- und Erfahrungshintergründe können sowohl verkehrsingenieurliche als auch verkehrsplanerische und -ökonomische Fragestellungen zusammengeführt werden. Vor dem Hintergrund wachsender ökologischer wie verkehrlicher Herausforderungen gewinnt dabei das Themengebiet Schienenverkehr zunehmend an Bedeutung in Forschung und Lehre. Die Studierenden beider Studiengänge profitieren von den anwendungsnahen Forschungsergebnissen des Instituts, die direkt in die Lehre einfließen oder an denen Studierende bei Praxisprojekten unmittelbar beteiligt werden. Auch über regelmäßige Exkursionen werden Studierende

Prof. Dr. Dirk Gunther Trost
Sprecher des Instituts
für Verkehrsmanagement (IfVM)

an Bahnthemen herangeführt und können Kontakte zu Unternehmen als künftige Arbeitgeber knüpfen. Technologie- und Wissenstransfer zwischen der Hochschule und der Industrie spielt sich folglich nicht nur im Rahmen von Forschungsprojekten ab, sondern auch durch den Übergang von Studierenden ins Berufsleben.

Kontakt:
Institut für Verkehrsmanagement (IfVM) Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften
Fakultät Verkehr-Sport-Tourismus-Medien
Karl-Scharfenberg-Str. 55-57
38229 Salzgitter
Telefon: 05341 – 875 51760

Eisenbahnlehranlage im Trainingszentrum der DB Netz AG.

FOTOS: TU BRAUNSCHWEIG

Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE) der Technischen Universität Braunschweig

Bahnkompetenz in Braunschweig

Das Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE) gehört zur Fakultät Architektur, Bauingenieurwesen und Umweltwissenschaften der Technischen Universität Braunschweig. Das Institut wird seit 1997 von Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer geleitet. Das Team des IVE umfasst derzeit 20 Mitarbeiter aus Doktoranden, wissenschaftlichen Mitarbeitern, studentischen Hilfskräften, Leitung und Verwaltung.

Beratung und praxisorientierte Forschung für den spurgeführten Verkehr

Integration, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des spurgeführten Verkehrs bestimmen die Arbeit des IVE in den Bereichen Forschung und Lehre. Mit seinen Arbeiten ist das Institut in den Forschungsschwerpunkten Mobilität und Stadt der Zukunft der TU Braunschweig integriert. Die Arbeit des IVE umfasst sowohl Fragestellungen aus dem Bereich der EBO als auch auch aus dem Bereich der städtischen Bahnsysteme gemäß BO-Strab in Forschung und Lehre.

Das IVE bietet Lehrveranstaltungen für die Studiengänge Bauingenieurwesen, Wirtschaftsingenieur Bau-/, Verkehrs- sowie Umweltingenieurwesen. Zusammen mit der DB Netz AG wird gerade eine Eisenbahnlehranlage im Schulungszentrum Leit- und Sicherungstechnik Braunschweig aufgebaut.

In Forschung und Lehre kann das IVE auf eine Vielzahl von entwickelten

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer

Verfahrensweisen zur Untersuchung eisenbahnbezogener Zusammenhänge sowie IT-Systeme zurückgreifen. Beispielhaft zu nennen sind die Sperrpausenoptimierung im Gleisbau mithilfe des Programmsystems SOG® oder die Fahrplankonstruktion und -simulation mithilfe des Programmsystems RailSys®. Letzteres erlaubt die mikroskopische Abbildung und eingehende Analyse komplexer technisch-betrieblicher und wirtschaftlicher Zusammenhänge in kleinen und großen Eisenbahnnetzen.

Technische Universität Braunschweig

IVE
Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb
Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer

FOTO: PIXABAY/FSHH

Einer der schönsten Bahnhöfe der Welt steht in Niedersachsen: der Hundertwasser-Bahnhof in Uelzen.

IMPRESSUM

Privatbahn Magazin IM FOKUS ist die PR Beilage des Privatbahn Magazins.

Verlag
Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG
Salzwedeler Straße 5
D-29562 Suhlendorf
Telefon 05820 970177-0
Telefax 05820 970177-20
www.privatbahn-magazin.de

Herausgeber
Prof. Dr. Uwe Höft
Christian Wiechel-Kramüller (V.i.S.d.P.)

Titelfoto
JadeWeserPort

Layout
Tina Pengel

Anzeigen
Patrick Kramüller (verantwortlich)
Telefon: 05820 970177-14
E-Mail: anzeigen@bahn-media.com

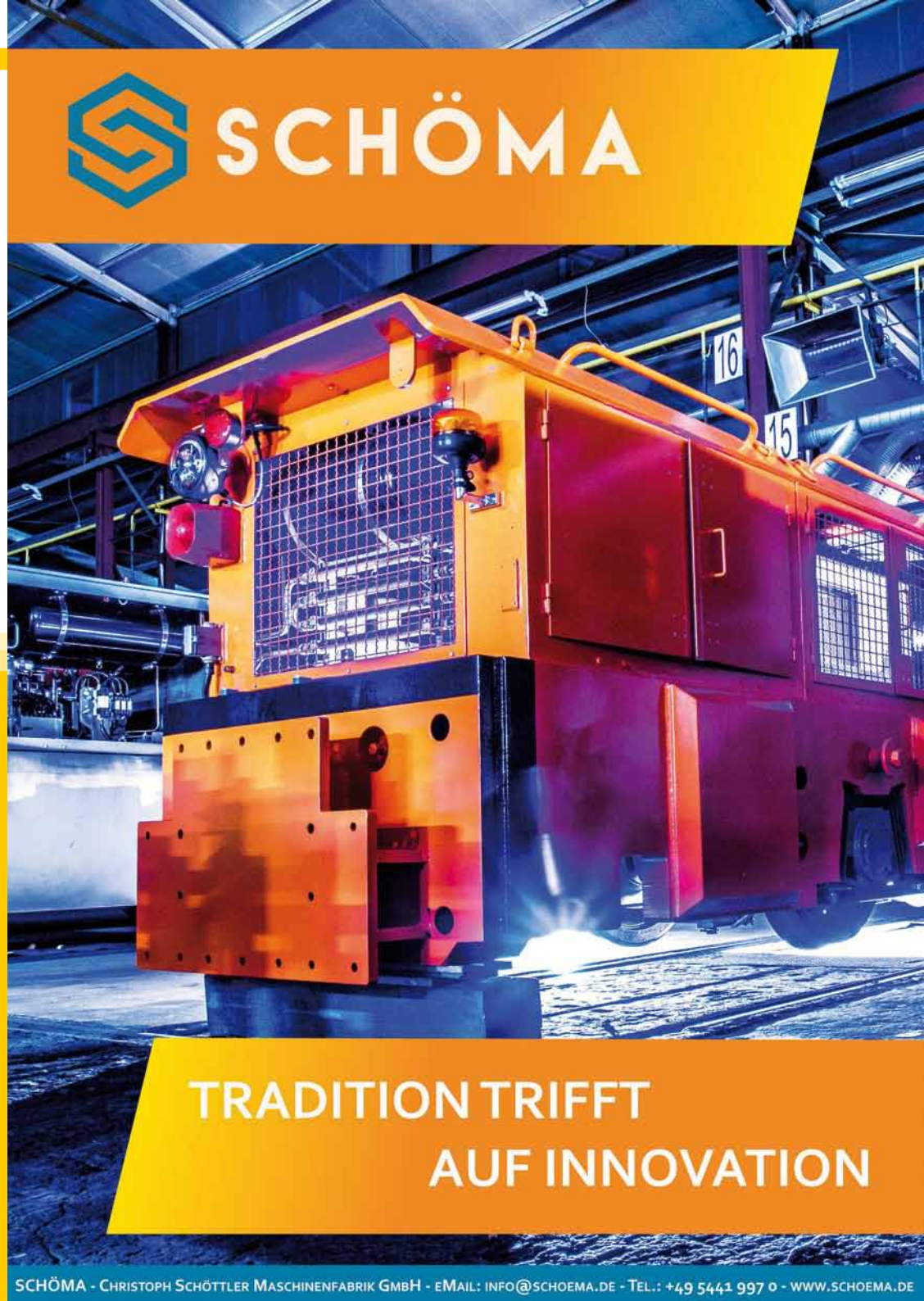
Druck
Grafisches Centrum Cuno
39240 Calbe

ISSN: 1868-4386

Urheberrechte:

Nachdruck, Reproduktionen oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Alle Verwertungsrechte stehen dem Verleger zu. Das Copyright 2019 für alle Beiträge liegt beim Verlag.

Haftung:
Für unverlangt eingeschickte Manuskripte und Abbildungen wird keine Gewähr übernommen. Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichungen kann trotz sorgfältiger Prüfung durch die Redaktion nicht übernommen werden, sofern nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt wurde.



havelländische eisenbahn
Aktiengesellschaft

mobil seit 1892

Der Schlüssel zum Erfolg sind unsere Mitarbeiter.

Mittlerweile über 200 erfahrene Mitarbeiter machen die Havelländische Eisenbahn AG, ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen, zu einem erfolgreichen, beständigen Unternehmen mit einer langjährigen Firmentradition. Verstärken Sie unser Team zum nächstmöglichen Zeitpunkt, in Vollzeit als

Triebfahrzeugführer/in im Güterverkehr
für den Standort Celle

Ihre künftigen Aufgaben:

- pünktliche Abwicklung von Zugfahrten im Nah- und Fernverkehr
- Durchführung von örtlichen Nahbedienungen und Rangierdiensten
- Durchführung von Vorbereitungs- und Abschlussdiensten
- Bremsproben und Wagenprüfungen

Übertarifliche Vergütung 13. Gehalt

30 Tage Urlaub

Umfassende Angebote zur Weiterbildung

Sehr günstige Verkehrsanbindung

Arbeitgeberfinanzierte Altersvorsorge

Flexible Arbeitszeiten

39

Regelarbeitszeit 30 Stunden/Woche

Info: Ihre Vorbeschäftigungszeiten werden bei uns angerechnet.

Viele unserer Güterzüge beginnen und enden, bzw. kreuzen im Raum Celle. Wenn Sie Interesse an einem Einsatz von Wohnortnähe aus haben und auf modernen Triebfahrzeugen mit uns gemeinsam in Richtung Zukunft fahren wollen, dann senden Sie Ihre Bewerbungsunterlagen an **bewerbung@hvle.de**.
Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Karriere

Karriere

P.S.: Wir suchen auch Mitarbeiter für den Standort Blankenburg/Harz und die Einsatzstelle Magdeburg.

Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft
Personalabteilung ▪ Schönwalder Allee 51 ▪ 13587 Berlin
Telefon +49 (0) 30 37 59 81-0 ▪ E-Mail bewerbung@hvle.de

www.hvle.de