

InnoTrans 2014 Report

B2B-Magazine for the Railway Industry

Nr. 1 ■ 18. Jahrgang ■ Februar 2014

10th Edition

SCHWER-PUNKTTHEMA

RAILWAY INFRASTRUCTURE
auf den Seiten 6 – 7

Innovation und Kooperation

Für eine einheitliche und moderne Schieneninfrastruktur entwickeln die EU neue Netzpläne und Unternehmen clevere Technologien.



6

die Lage im spanischen Schieneninfrastruktursektor.

Gute Aussichten

Gastbeitrag: Mafex-Geschäftsführer Pedro Fortea informiert über



8

Verkehrsbündnis Allianz pro Schiene e.V. das engagierteste Zugpersonal Deutschlands.

Siege-ehrerung

Reportage: Mit seiner Aktion „Eisenbahner mit Herz“ kürt das



10

hersteller sechs Intercity-Züge des Typs Flirt an die Privatbahn MTR.

Stadler in Schweden

Ab Herbst 2014 liefert der schweizerische Schienenfahrzeug-

Grenzenloser Europa-Verkehr

Mit ihrer neuen Infrastrukturpolitik fördert die Europäische Kommission den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes



Alle EU-Länder sollen vom Anschluss an das transnationale Kernnetz profitieren, denn damit wird die ungehinderte Bewegung von Personen und Gütern ermöglicht.

Grafik: Europäische Kommission

Der Verkehr ist ein entscheidender Faktor für die europäische Wirtschaft. Für Wachstum und Wohlstand braucht Europa gute Verkehrsverbindungen. Deshalb hat die Europäische Kommission Ende 2013 eine neue Projektkarte veröffentlicht.

Sie zeigt die neun wichtigsten Korridore, die das Rückgrat des Verkehrs im europäischen Binnenmarkt bilden und die Ost-West-Verbindungen tiefgreifend verändern sollen. Ziel der neuen EU-Infrastrukturpolitik ist ein leistungsfähiges europäisches Verkehrsnetz, das alle 28 Mitgliedstaaten einschließt und Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit fördert. Sie wird das nach wie vor fragmentierte Verkehrsnetz zu einem ge-

samteuropäischen Netz zusammenführen, das den Osten und Westen Europas verbindet.

Im Rahmen der neuen EU-Infrastrukturpolitik werden die für den Verkehr im Zeitraum 2014 bis 2020 zur Verfügung stehenden Mittel auf 26 Milliarden Euro verdreifacht und die Verkehrsförderung auf ein eng begrenztes Kernnetz neu ausgerichtet.

Einheitliches Netz stärkt Wirtschaft

Dafür werden erstmals neun Hauptkorridore aufgebaut, nämlich zwei Nord-Süd-Korridore, drei in Ost-West-Richtung und vier diagonal verlaufende

Korridore, für die die Mitgliedstaaten und Interessenträger gemeinsam ihre knappen Mittel ergebnisorientiert bündeln können. In diesem Kernnetz sollen Engpässe beseitigt, die Infrastruktur modernisiert und der grenzüberschreitende Verkehr flüssiger gestaltet werden, was den Reisenden und Unternehmen in der ganzen EU zu Gute kommen wird. Angestrebt ist, dass die europäischen Bürger und Unternehmen nicht mehr als 30 Minuten benötigen sollen, um zu diesem Gesamtnetz zu gelangen. Zudem werden die Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsträgern verbessert und die EU-Klimaziele unterstützt. Das Kernnetz soll bis 2030 vollendet werden.

Siim Kallas, der für Verkehr zuständige Vizepräsident der EU-Kommission, erklärt: „Die transeuropäischen Verkehrsnetze gehören zu den besten Beispielen für den Mehrwert, den die EU ihren Mitgliedstaaten bieten kann.“

Ein zuverlässiges Netz wird die Wettbewerbsfähigkeit steigern.

Siim Kallas, Vizepräsident der Europäischen Kommission

Ein zuverlässiges Netz ist entscheidend für das gute Funktionieren des Binnenmarktes und wird die Wettbewerbsfähigkeit steigern. Diese Projekte werden auch Europas Weg in eine nachhaltigere Zukunft unterstützen und gleiche Marktzugangsmöglichkeiten für alle Regionen schaffen.“

Neun Korridore elementar für den Fortschritt

Die neun Korridore sind ein wichtiger Meilenstein in der Verkehrsinfrastrukturplanung. Jeder Korridor muss mindestens drei Verkehrsträger, drei Mitgliedstaaten und zwei grenzübergreifende Abschnitte umfassen.

- 1 Der Ostsee-Adria-Korridor
- 2 Der Nord-Ostsee-Korridor
- 3 Der Mittelmeer-Korridor
- 4 Der Korridor Orient – östliches Mittelmeer
- 5 Der Korridor Skandinavien-Mittelmeer
- 6 Der Rhein-Alpen-Korridor
- 7 Der Atlantik-Korridor
- 8 Der Nordsee-Mittelmeer-Korridor
- 9 Der Rhein-Donau-Korridor

Erfahrungsgemäß ist es schwierig, Verkehrsvorhaben, die über Landesgrenzen hinweg reichen oder in verschiedenen Mitgliedstaaten umgesetzt werden, zu koordinieren. So kann es leicht passieren, dass nicht miteinander kompatible Systeme und Verbindungen geschaffen werden, die zu noch mehr Engpässen führen. Auch müssen die Vorhaben über Grenzen hinweg zeitlich aufeinander abgestimmt werden, um möglichst großen Nutzen aus den Investitionen zu ziehen. Die neuen Korridorpläne und Verwaltungsstrukturen sollen die Umsetzung des neuen Kernnetzes deutlich vereinfachen.

KOMMENTAR

Herausforderung Standort Europa: Bahn hat die Lösungen

Christian Kern, ÖBB-CEO und seit Januar 2014 CER-Präsident.

Foto: ÖBB-Holding



Die großen Herausforderungen unserer Zeit sind der Kampf gegen Wirtschaftskrise und Arbeitslosigkeit, die Stärkung des Standorts Europa durch eine leistungsfähige Infrastruktur und eine konsequente Internationalisierungsstrategie. Für diese Herausforderungen bietet die Bahn Lösungen. Aber wir können nicht mehr national antworten, wir müssen europäisch denken. Der Bahnsektor ist Motor für das Wachstum in Europa, aber unsere Investitionszyklen sind langfristiger als in jeder anderen Branche. Der Standortfaktor Bahn braucht Stabilität und Berechenbarkeit. Wettbewerb kann ein Mittel der Verbesserung sein – wenn er klug gemacht ist. Die Fehler der Energiemarkt-Liberalisierung dürfen sich jedenfalls nicht wiederholen, führten sie doch zu höheren Preisen für die Konsumenten, massiver Wertvernichtung bei den Unternehmen, stärkerem CO₂-Ausstoß und mehr Bürokratie. Als Vorsitzender der CER suche ich deshalb gemeinsam mit meinen Kollegen der maßgeblichen Bahnunternehmen und Infrastrukturmanager Europas einen konstruktiven Dialog mit der Europäischen Kommission und dem Europäischen Parlament zu den entscheidenden Fragen: Wie schaffen wir noch mehr Investitionen in eine moderne Infrastruktur? Wie stärken wir den gesamteuropäischen Güterverkehr? Wie schaffen wir die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene? Wie nehmen wir die Lasten von der Bahn – und schaffen endlich Fairness zwischen den Verkehrsträgern?

NEWS

■ And the winner is ...

Die australische Schienenvereinigung Rail Track Association Australia (RTAA) hat den Sieger ihres „RTAA Frank Franklyn Young Rail Specialist Achievement Award“ bekannt gegeben. Andrew Bressanutti, Mitarbeiter bei der Melbourne Regional Rail Link, wurde in Anerkennung seiner Leistungen bei mechanischen Weichenzungen-Verankerungssystemen ausgewählt. Der Preis ist mit 10.000 Australischen Dollar dotiert und beinhaltet einen Besuch der InnoTrans 2014. Als RTAA-Vizepräsident und Verantwortlicher für die Preisverleihung wird ihn David Bull bei der Planung seiner Berlinreise unterstützen. Auf dem Programm stehen Besuche zahlreicher europäischer Bahnlieferanten und Hersteller. Mehrere Mitglieder der Vereinigung werden Bressanutti begleiten.



RTAA-Präsident David Bainbridge (links) überreicht den Gewinn von 10.000 Australischen Dollar an Andrew Bressanutti.

Foto: RTAA

IMPRESSUM

Herausgeber

Messe Berlin GmbH
KompetenzCenter
MS Mobility & Services
Messedamm 22, 14055 Berlin,
DEUTSCHLAND
Telefon: + 49 (0)30 / 30 38 - 23 76
Fax: + 49 (0)30 / 30 38 - 21 90
E-Mail: innotrans@messe-berlin.de
Internet: www.innotrans.de

Konzeption, Anzeigen

DVV Media Group / Eurailpress,
Hamburg
riccardo.distefano@dvvmedia.com

Redaktion

Messe Berlin GmbH, Berlin
dienemann@messe-berlin.de
in Zusammenarbeit mit
BONUM news + marketing GmbH,
Hamburg
innotransreport@bonum.net

Layout und dtp

GrafoService GmbH, Norderstedt
info@grafoservice-gmbh.de

Bildnachweis

Messe Berlin GmbH sowie Fotos
der genannten Hersteller

Druck

L.N. Schaffrath GmbH & Co. KG
DruckMedien, Geldern

InnoTrans 2014 erneut das Branchenhighlight



Foto: Messe Berlin

Die Vorbereitungen für die zehnte InnoTrans laufen auf Hochtouren. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass die Jubiläumsveranstaltung die Erwartungen der Branche erfüllen wird.

■ Die Messe Berlin blickt optimistisch auf die InnoTrans 2014. Das Interesse der Wirtschaft an einer Messeteilnahme

ist derart groß, dass die Ausstellungsfläche der InnoTrans 2014 die Fläche der Vorgängerveranstaltung

3 FRAGEN AN ...

■ CHRISTOPHE LECOURTIER

Hauptgeschäftsführer Ubifrance

■ PIERRE MONGIN

Präsident Fer de France

1 InnoTrans Report:
Kürzlich hat die Europäische Kommission einen neuen Entwurf zur EU-Infrastrukturpolitik veröffentlicht.

Wie bewertet Frankreich die Netzpläne?

MONGIN: Alles, was zum Ausbau des Schienenverkehrs beitragen kann, ist auf lange Sicht für alle Europäer nützlich. Die Größe Europas ist für die Eisenbahn sowohl im Güter- als auch Personenverkehr hervorragend geeignet. Es ist bekannt, dass die technischen Gegebenheiten in den einzelnen Ländern aus historischen Gründen sehr unterschiedlich sind. Die Angleichung dieser Unterschiede ist unumgänglich, wird aber viel Zeit in Anspruch nehmen und mit hohen Kosten verbunden sein. Sich hierbei schrittweise die neun wichtigs-



Pierre Mongin, Präsident des Eisenbahn-Berufsverbands Fer de France.

Foto: Ubifrance/Jean Francois Mauboussin

„Eine gemeinsame Vision“

Die französische Agentur für Außenhandel in Deutschland, Ubifrance, und der französische Verband der Bahnindustrie, Fer de France, verfolgen ein gemeinsames Ziel: die Förderung des französischen Bahnsektors. Auf der kommenden InnoTrans präsentieren sie sich „unter einem Dach“. Christophe Lecourtier, Hauptgeschäftsführer der Ubifrance, und Pierre Mongin, Fer de France-Präsident, berichten im Kurzinterview mit dem InnoTrans Report von ihrer Messebeteiligung.



Hauptgeschäftsführer der Ubifrance: Christophe Lecourtier.

Foto: Ubifrance

ten Verkehrskorridore vorzunehmen, ist ein effizienter und pragmatischer Ansatz. Die Investitionen werden so sinnvoll und gezielt eingesetzt sowie alle Beteiligten nach und nach eingebunden.

2 Seit der InnoTrans 2010 ist die Zahl der Aussteller am französischen Gemeinschaftsstand gestiegen. Mit wie vielen Teilnehmern rechnen Sie für 2014 und aus welchen Industriebereichen kommen sie?

LECOURTIER: 2012 haben Unternehmen großes Interesse an einer Teilnahme an der InnoTrans gezeigt. Wir erwarten also, dass die Anzahl der französischen Aussteller 2014 nochmals steigt. Zahlreiche französische Unternehmen werden sich dem Messepublikum im Französi-

schon deutlich übertrifft. Das gilt sowohl für die Standflächen in allen Messehallen als auch für das Frei- und Gleisgelände. Die internationale Beteiligung liegt bei über 50 Prozent, wobei besonders die nationalen Beteiligungen der Türkei und Chinas ins Auge fallen. So haben die türkischen Unternehmen 28 und die chinesischen Aussteller 23 Prozent mehr Präsentationsfläche gebucht. Apropos Türkei: Istanbul Ulaşım, eines der wichtigsten Verkehrsunternehmen der Millionenstadt Istanbul, ist erstmals auf der InnoTrans vertreten.

DB und Berlin-Brandenburg im CityCube Berlin

Etwa 200 Erstausssteller kommen nach Berlin, um an den vier Messetagen vom 23. bis 26. September ihre Geschäftsaktivitäten im globalen Bahnmarkt zu intensivieren. Darunter ist auch PT. Len Railway Systems, der erste indonesische Aussteller auf der InnoTrans. Die große Nachfrage insge-

samt kann nur mit der Einbeziehung der neuen Messehalle CityCube Berlin befriedigt werden. Dort wird auch die Deutsche Bahn AG mit ihren Tochtergesellschaften umfangreich vertreten sein. Ein Schwerpunktthema im CityCube Berlin ist Maintenance, die Wartung und Instandhaltung von Bahntechnik.

„Berlin-Brandenburg zählt zu den bedeutendsten Standorten für Verkehrstechnik in Europa“, weiß Melanie Bähr, Geschäftsführerin der Berliner Fördergesellschaft Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie. In der Hauptstadtregion sei die gesamte Kette der Wertschöpfung vertreten – von namhaften Global Playern über zahlreiche Zulieferer bis hin zur einzigartigen Forschungs- und Entwicklungslandschaft.

„Den Besuchern der InnoTrans 2014 präsentieren wir diese Kompetenz mit rund 60 Unternehmen auf einem 1.000 Quadratmeter großen Gemeinschaftsstand im neuen CityCube Berlin“, so Bähr.

schon Pavillon oder an Einzelständen vorstellen. Wie schon 2012 werden die verschiedenen Teilsektoren des Schienenverkehrs vertreten sein, darunter vor allem die Bereiche Bahntechnik, Infrastruktur und Innenausstattung.

den Kunden den besten Service zu bieten. In diesem Sinne arbeiten Ubifrance und Fer de France aktiv zusammen und führen Gemeinschaftsaktionen durch, die den Sektor in den Vordergrund stellen sollen.

3 Bitte geben Sie uns einen Ausblick: In welcher Form wird sich Frankreich präsentieren?

LECOURTIER: Bei der kommenden InnoTrans stehen zahlreiche Gemeinschaftsveranstaltungen von Ubifrance und des kürzlich gegründeten Berufsverbands Fer de France auf dem Programm. Aufgabe des Verbands ist es, französische Bahnakteure nach außen hin zu vertreten und für eine bessere Wahrnehmung zu sorgen. Dazu zählen französische Engineering-Unternehmen, der Testing-Bereich, Hersteller und große Betreiber im Güter- oder Personenverkehr.

MONGIN: Fer de France nutzt den Austausch mit den Auftraggebern. Das französische Eisenbahn-Know-how befindet sich natürlich bei den Herstellern in Frankreich, aber auch im Betrieb – vom TGV bis zum Mass Transit, in der intelligenten Planung der Transportsysteme und im Vertrags-Engineering. Die Eisenbahn ist ein System. Die Aufgabe von Fer de France ist es, eine gemeinsame Vision aller Akteure zu fördern, um

INFO

Ubifrance

Die französische Agentur für Außenhandel in Deutschland mit Sitz in Düsseldorf, Ubifrance, unterstützt mit gezielten Marketingmaßnahmen französische Unternehmen dabei, ihre Produkte auf dem deutschen Markt zu vertreiben. Ubifrance ist dem französischen Außenhandelsministerium angegliedert.

Fer de France

Gegründet in 2012 hat die Initiative Fer de France zum Ziel, den französischen Eisenbahnsektor zu stärken. Präsident der Vereinigung ist Pierre Mongin, der ebenfalls die unabhängige Pariser Transportverwaltung Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) leitet.

Auftragsvergabe, Unterfinanzierung, Bahn-TÜV – die Branchenthemen 2014

In seinem Gastbeitrag gibt Prof. Dr. Ronald Pörner, Hauptgeschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (VDB), einen Ausblick auf die Entwicklung des Schienensektors im Jahr 2014 und nennt die Bereiche beim Namen, in denen politischer Einsatz gefragt ist.



Hauptgeschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (VDB): Prof. Dr. Ronald Pörner.

Foto: VDB

Das Jahr 2014 wird für die Bahnindustrie ein wirtschaftlich ambivalentes Jahr. Beim Fahrzeuggeschäft rechnen wir – mit Ausnahme vom Lokomotivsegment – weiter mit einer auskömmlichen Auftragslage für Triebzüge und Nahverkehrsfahrzeuge. Im Durchschnitt kann bis 2018 mit etwa 250 Triebzügen jährlich allein für den Schienenpersonennahverkehr in Deutschland gerechnet werden.

Im Fokus für 2014 steht eine strategisch immens wichtige Vergabe: das Ausschreibungsverfahren des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX). Dabei handelt es sich um mindestens 71 elektrische, mehrfachtraktionsfähige Doppelstocktriebfahrzeuge mit Zweirichtungsbetrieb. Neben den bereits bestehenden vergleichsweise kleinen Projekten ist dies der erste Großauftrag für Schienenfahrzeuge in Deutschland, der neben der Herstellung auch die komplette Instandhaltung über die gesamte Lebensdauer der Züge an einen Hersteller vergibt. Das RRX-Lebenszyklusmodell bietet den Bestellern damit langfristig wirtschaftliche und betriebliche Vorteile sowie technische Effizienz.

Die Finanzierungslücke muss schrittweise geschlossen werden.

Thema in diesem Jahr wird weiterhin die Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur sein. Insgesamt werden Bundesmittel in Höhe von etwa 6,5 Milliarden Euro jährlich benötigt; die vom Bund bereitgestellten Mittel betragen nach aktuellem Kenntnisstand jedoch nur etwa vier Milliarden Euro pro Jahr. Die daraus resultierende Finanzierungslücke muss schrittweise geschlossen werden, um einen reibungslosen Bahnverkehr in der Zukunft gewährleisten zu können. Besonders prekär ist die Situation bei den Stellwerken und den dazugehörigen Subsystemen und Komponenten. Ein knappes Drittel der rund 3.400 Stellwerke in Deutschland hat ein Durchschnittsalter von etwa 80 Jahren. Hier sind dringend wirtschaftliche Impulse notwendig, um der weiteren Überalterung der Stellwerke spürbar entgegenzutreten.

Außerdem sind weitere Fortschritte bei der Zulassung von Bahntechnik erforderlich. Die bereits eingeleiteten Schritte zur nachhaltigen Optimierung von Zulassungsverfahren für Bahntechnik müssen nun schnell und zielorientiert um- und fortgesetzt werden, um auch zukünftig zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Bahnindustrie beizutragen.

Außerdem sind weitere Fortschritte bei der Zulassung von Bahntechnik erforderlich. Die bereits eingeleiteten Schritte zur nachhaltigen Optimierung von Zulassungsverfahren für Bahntechnik müssen nun schnell und zielorientiert um- und fortgesetzt werden, um auch zukünftig zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Bahnindustrie beizutragen.

Anzeige

Praxiserprobt im Dauereinsatz

Reihen-klemmen der „ersten Stunde“ sind noch immer bei der Deutschen Bahn im Einsatz. Und sie klemmen heute noch wie neu!

Immer zuverlässig - immer innovativ...

... das steckbare Reihen-klemmensystem X-COM® S: Einfache und effiziente Montage durch modulare und vorkonfektionierte Einheiten.

Erfolgreiche Bahntechnik

seit 37 Jahren durch faire Partnerschaft!

www.wago.com/bahn-ir

WAGO®

NEWS

Neue Spitze – neuer Name



Alexander Dobrindt, neuer Minister für Verkehr und digitale Infrastruktur in Deutschland.

Foto: Henning Schacht

Eine frohe Botschaft erreichte Alexander Dobrindt bereits vor Weihnachten: Er wurde durch den Bundespräsidenten Joachim Gauck am 17. Dezember 2013 zu Deutschlands neuem Bundesverkehrsminister ernannt. Damit übernimmt er die Amtsgeschäfte von Peter Ramsauer. Zukünftig ist Dobrindt auch für den Bereich „digitale Infrastruktur“ zuständig. Dazu zählen Datenautobahnen wie das Internet. In diesem Zuge hat das Bundesministerium einen neuen Namen erhalten: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Dobrindt erklärt stolz: „Infrastruktur ist das Rückgrat unserer Volkswirtschaft. Das gilt für den Verkehrsbereich, aber auch für die digitale Infrastruktur. Mobilität im Verkehrsbereich und auf den schnellen Datennetzen ist Treiber für Innovation, Wachstum und Beschäftigung. Wir werden Deutschland weiter modernisieren.“

NEWS

Neue Fahrgastssysteme für Schwedens Verkehr

Die Münchner Atron electronic GmbH, Systemlösungsanbieter für den öffentlichen Personennahverkehr, hat die gesamte Busflotte des schwedischen Verkehrsverbands X-Trafik mit neuen Geräten ausgestattet. Zum Lieferumfang gehören unter anderem 210 Fahrzeugrechner und 210 Chipkartenterminals. In den Bussen selbst übernehmen neue Bordrechner künftig auch die Steuerung der Fahrgastanzeigen. 20 mobile Terminals dienen ab sofort dem Ticketverkauf und der Fahrscheinkontrolle in den Fahrzeugen. Neben dem Fahrscheinverkauf wurden auch die damit verbundenen Prüf-, Abrechnungs- und Organisationsprozesse umgestellt und in das Atron-Debas-Ticketsystem integriert. Eine weitere Neuerung bei X-Trafik ist die Einführung des Internetverkaufsystems WebTick. Fahrgäste können über dieses System ihre Fahrscheine bequem von zu Hause aus kaufen. Dazu liefert das Münchner Unternehmen mehr als 150.000 Chipkarten für das in Schweden weit verbreitete elektronische Ticketing. Im Laufe des ersten Halbjahrs 2014 wird Atron weitere schwedische Verkehrsbetriebe komplett mit modernen Geräten ausrüsten.

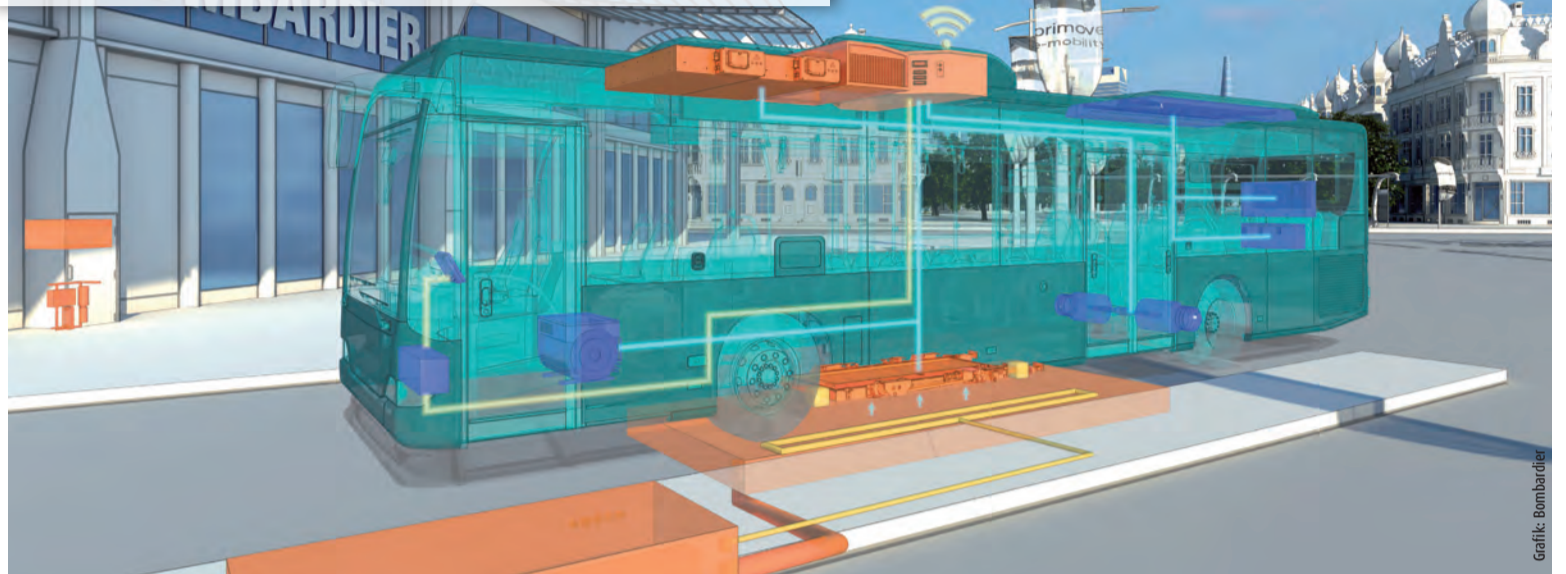


X-Trafik lässt seine Businformationsstruktur von Atron rundum erneuern. Foto: Atron

Bus auf Bestellung

Für den Osten Deutschlands, das Vogtland, soll es zukünftig ein Anrufbussystem mit dem Titel „Vlexibus“ geben. So lautet ein Beschluss der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland (ZVV). Damit will der ÖPNV in der Region auf Nachfrageänderungen und höhere Produktionskosten reagieren. Angestrebt wird ein integriertes flächendeckendes Anrufbussystem mit der Verknüpfung des Schienen- und Linienbusverkehrs. Der „Vlexibus“ ist ein zusätzliches Angebot zum regulären Linienverkehr und soll die Mobilität insbesondere in den frühen Morgen- und späten Nachmittags- bzw. Abendstunden gewährleisten. Der Bestellvorgang verläuft wie folgt: Mindestens zwei Stunden vor Fahrtantritt wird der Verkehrsverbund angerufen, wofür ein Zuschlag von rund einem Euro pro Fahrgast anfällt. Nur dann hält der Bus an der Haltestelle. Gehen keine Bestellungen beim Verkehrsverbund ein, bleibt der Bus im Depot. 2015 soll der „Vlexibus“ im gesamten Vogtland fahren.

Batteriebetriebene Busse in Braunschweig



Die „Primove“-Komplettlösung von Bombardier Transportation für elektrische Schienen- und Straßenfahrzeuge umfasst ein Schnellladesystem, leichte, langlebige Batterien und einen effizienten Antrieb.

Grafik: Bombardier

E-Mobilitätslösung „Primove“ von Bombardier weltweit erstmalig im öffentlichen Raum integriert. Im Rahmen des Projekts „emil – Elektromobilität mittels induktiver Ladung“ hat die Braunschweiger Verkehrs-AG zusammen mit Bombardier Transportation ihre zentrale Bus-Ringlinie M19 auf umweltfreundlichen Elektrobetrieb umgestellt.

Der Fahrgastbetrieb startet zunächst mit einem zwölf Meter langen E-Solobus, dem in diesem Jahr 18 Meter lange E-Gelenkbusse des Herstellers Solaris folgen. Die neuen elektrischen Busse sind jeweils mit einem Schnellladesystem sowie Hochleistungsbatterien aus dem Bombardier-„Primove“-Portfolio ausgerüstet. In Braunschweig kommt damit das weltweit erste induktive Ladesystem zum Einsatz, das mit einer Leistung von 200 Kilowatt Elektrobusse lädt. An der umweltfreundlichen Umstellung sind neben der Braunschweiger Verkehrs-AG und Bombardier auch die

Technische Universität Braunschweig und der Energieversorger BS Energy als Partner beteiligt. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

System arbeitet unbemerkt

Die Elektrobusse des Herstellers Solaris werden über Nacht im Busdepot voll aufgeladen. Für den reibungslosen Linienverkehr auf der zwölf Kilometer langen Strecke reicht dem Solobus das Nachladen der Batterien während des

regulären zehnmündigen Stopps an der Endhaltestelle. Die 18-Meter-Gelenkbusse benötigen mehr Energie und werden deshalb zusätzlich an zwei Zwischenhaltestellen für wenige Sekunden nachgeladen. Für die Fahrgäste bleibt das „Primove“-System weitgehend unsichtbar.

Die in Beton eingelassene induktive Hochleistungs-ladeplatte ist unter der Fahrbahnoberfläche installiert. Auch die primärseitige Leistungselektronik ist unterirdisch an den Haltestellen verbaut. Die Kühleinheiten für die gegenseitige Leistungselektronik wurden

am Braunschweiger Hauptbahnhof geschickt in eine Litfaßsäule und an der Haltestelle integriert.

Weltweite E-Mobilitätsvorhaben

Derzeit arbeitet Bombardier an der Umsetzung seines „Primove“-Systems für elektrische Busse in weiteren Großstädten Deutschlands sowie im belgischen Brügge. Für die aufstrebende chinesische Metropole Nanjing werden auch Straßenbahnen mit den „Primove“-Batterien ausgestattet.

Nächster Halt: Elbbrücken

Ab dem Frühjahr 2014 starten die Baumaßnahmen zur Verlängerung der Hamburger U-Bahn-Linie U4 bis zu den Elbbrücken. Das Planfeststellungsverfahren konnte ohne kritische Einwendungen erfolgreich abgeschlossen werden.

Im Vorfeld hatte eine intensive Abstimmung zwischen der Hamburger Hochbahn AG und den zuständigen Behörden sowie weiteren Beteiligten stattgefunden. Die Baumaßnahmen sollen im Frühjahr 2014 beginnen, damit Ende 2018 die Strecke bis zu den Elbbrücken in Betrieb gehen kann. Die 1,3 Kilometer lange Strecke führt die U-Bahn-Anbindung der Hafencity bis zu den Elbbrücken fort und bietet für die dort entstehenden Wohn- und Arbeitsquartiere eine leistungsfähige und attraktive Anbindung an die Hamburger Innenstadt. In den Quartieren Baakenhafen und Elbbrücken sollen 2.800 Wohnungen und Arbeitsplätze für 20.000 Menschen entstehen. Die Hochbahn rechnet mit mindestens 18.000 Fahrgästen pro Tag. Diese Zahl dürfte mit

steigenden Pendlerströmen in der Zukunft und dem Anschluss der S-Bahn an die Haltestelle Elbbrücken noch einmal ansteigen.

Andreas Rieckhof, Staatsrat der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, ist der Meinung: „Ein leistungsfähiger und attraktiver öffentlicher Nahverkehr ist eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung der gesamten Hafencity. Der Weiterbau der U4 bis zu den Elbbrücken bindet den neuen Stadtteil nicht nur von der Innenstadt aus an den ÖPNV an, sondern durch den Übergang zur S-Bahn auch an den Süden Hamburgs. Mit dem vorliegenden Haltestellentwurf reiht sich die dritte Haltestelle der U4 in die sehenswerte Architektur der Hafencity ein – sowohl ober- als auch unterirdisch.“



Der U4-Haltestellentwurf überzeugt durch seine hohe Funktionalität und die gelungene städtebauliche Integration im Umfeld der Hamburger Elbbrücken.

Grafik: mp Architekten

Erster Starbucks auf Schienen



Fahrgäste der SBB werden an der Starbucks-Kaffeebar mit Getränken und Snacks versorgt.

Fotos: Starbucks/SBB

Das Innere der Wagen ist auf zwei Etagen freundlich und einladend ausgeschmückt. Die Farbtöne der Einrichtung sind an die Welt des Kaffees angelehnt: Dunkle Nuancen stehen beispielsweise für geröstete Bohnen, Weiß steht für Milch. Die beiden Ebenen bieten Sitzgelegenheiten für bis zu 50 Personen. An einem elegant konstruierten Tresen begrüßen Baristas die Fahrgäste. Dort erhalten sie Getränke und Backwaren, die sie am Stehtisch verzehren können.

Schweizerisches Design und amerikanischer Geschmack

Im Obergeschoss erwartet die Reisenden eine moderne Lounge als Ruhezone. Für einen exklusiven Fahrkomfort wurden beiges Leder für die Sessel und massives Holz für die Tische verwendet. Ein besonderes Detail an den Tischen sind Zifferblätter im schweizerischen Stil. Sie ähneln Uhren und erleichtern den Gästen sowie den Kellnern die Bestellung vom Platz aus.

Ab sofort können Reisende ihren Lieblingskaffee auch in Zügen der SBB genießen

Laufend sucht die Starbucks Coffee Company nach neuen Möglichkeiten, noch stärker mit ihren Kunden in Verbindung zu treten. Daher hat sie gemeinsam mit der schweizerischen Eisenbahngesellschaft SBB ein einzigartiges Raumgestaltungskonzept entwickelt, bei dem Passagiere in komfortabler Atmosphäre reisen können. Ende

2013 gaben die SBB und Starbucks den Startschuss für das erste Kaffeehaus auf Schienen zwischen Genf Flughafen und St. Gallen in der Schweiz.

Das Design der Starbucks-Zugabteile wird vom US-amerikanischen Unternehmen als zeitgemäß mit hoher Funktionalität und Komfort beschrieben. Diese Aufmachung zeichnet sich durch

liebervoll entworfene Designelemente und eine Farbpalette rund um den Kaffee aus. Auf den rot-weißen Waggonen finden sich das bekannte Sirenen-Logo sowie der Starbucks-Schriftzug. Weiße Symbole wie ein Sandwich, Muffin und Becher sind an den Fenstern angebracht und weisen auf das Verpflegungsangebot hin.



Unverkennbar: Das Sirenen-Logo kennzeichnet den Starbucks-Waggon.

Sitze stellen sich auf Fahrer ein

Intelligente Produkte von Savas Seating für individuellen Fahrkomfort

Der holländische Hersteller von Sitzlösungen, Savas Seating, hat zwei neue Sitztypen für Fahrer im ÖPNV entwickelt: „Savas Livingstone“, einen elektronisch verstellbaren Sitz mit Speicherfunktion, und den für Eisenbahnen zugelassenen „Savas James Cook“.

Der „Livingstone“ gilt aus Sicht des Unternehmens als innovativer Sitz mit modernem Design, der „mit dem Fahrer wachsen“ kann. Er ist für alle Körpergrößen ausgelegt, da er über zehn Stellmotoren verfügt und eine unbegrenzte Anzahl an Einstellungen speichern kann. Jeder Fahrer wählt bei Inbetriebnahme seine vorab definierte, persönliche Sitzposition aus. Die Einstellung erfolgt über einen Speicherstick, ein Smartphone oder einen Touchscreen. Somit verkürzt sich die Einrichtungsdauer. Außerdem sinkt das Gesundheitsrisiko einer „falschen“ Haltung. Die Bahnbetreiber können zusätzlich die Art der Nutzung, Dauer und Instandhaltung messen. Der „James Cook“ ist ein in der Bahnindus-

trie bewährter Sitz mit allen betrieblich notwendigen Grundfunktionen. Er kann modular angepasst werden und erfüllt in jeder Ausführung die Bahnanforderungen – ob fest, drehbar oder in unterschiedlicher Höhe. Der „James Cook“ wurde sowohl nach den Normen für U-Bahnen als auch für Eisenbahnen getestet und zertifiziert.

Der „James Cook“ ist nach Herstellerangabe einer der meistbestellten Sitze in der Bahnindustrie.



Der „Livingstone“ speichert die Sitzeinstellungen der verschiedenen Fahrer.

Fotos: Savas Seating

NEWS

■ Frischeprodukte erster Klasse

Seit November 2013 übernimmt die französische Catering-service-Gruppe Newrest die Verpflegung an Bord der inländischen TGV-Züge. Den Fahrgästen wird damit eine völlig neue Produktauswahl geboten. Diese hat Newrest gemeinsam mit der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF festgelegt. Ziel war es, ein Angebot von höchster Qualität zu schaffen, das bereits vorab auf einer Pressekonferenz vorgestellt wurde. Nach eigenen Angaben legt der französische Caterer Wert auf Frischeprodukte sowie Kooperationen zwischen Anbietern erster Klasse. Deshalb hat sich Newrest unter anderem für Barprodukte von Mono'p Daily und Bo&Co entschieden. Die Frühstücksmenüs und den Kaffee liefern Paul und Illy.



Newrest-Cateringservice an Bord der französischen TGV-Züge.

Foto: Newrest

SCHWER-
PUNKTTHEMARAILWAY
INFRASTRUCTURE

Weltweites Kompetenznetz

Um die Schieneninfrastruktur bis zum Jahr 2030 sowohl innerhalb der Länder als auch über Europas Grenzen hinaus auszubauen, erarbeiten Politik, Wirtschaft und Unternehmen auf internationaler Ebene gemeinsam innovative Lösungen.

Indische Metro in Fahrt

Siemens-Premiere: Erstmalige Lieferung von kompletter Bahntechnik nach Indien



Neben den Zügen lieferte Siemens unter anderem auch die Elektrifizierung sowie die Signaltechnik für die Strecke im Großraum Delhi.

Foto: Siemens

Die Betreibergesellschaft Rapid MetroRail Gurgaon Limited hat den Passagierbetrieb der rund sechs Kilometer langen Gurgaon-Metrolinie im Großraum Delhi aufgenommen. Siemens lieferte die komplette Bahntechnik von den Zügen und der Elektrifizierung über die Einrichtung der Betriebswerkstatt und die Signaltechnik bis hin zur Systemintegration. Die Trasse bindet das Geschäfts- und Wohnviertel Gurgaon Cyber City, das rund 30 Kilometer südlich von Delhis Zentrum liegt, an das Metronetz der Hauptstadt an. Die Strecke wird bis Ende 2015 um rund sieben Kilometer in Richtung Süden erweitert.

Täglich sind in Indiens zweitgrößter Stadt rund zwei Millionen Pendler mit der Metro unterwegs. Die in Betrieb gegangene Linie ist für ein erwartetes Verkehrsaufkommen von rund 30.000

Fahrgästen pro Stunde ausgelegt und bietet eine maximale Beförderungskapazität von etwa 800 Fahrgästen pro Zug.

Projektführerschaft

Für die Gurgaon-Metrolinie lieferte Siemens erstmals in Indien nicht nur Teilsysteme, sondern trägt die Verantwortung für die Schlüsselkomponenten und deren Integration inklusive der Schnittstellen zum Bau einer Gesamtanlage.

Fortschrittlich und schlüsselfertig

Die von Siemens gelieferten sieben Metrozüge aus Aluminium fahren auf Normalspur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern. Um

während der Hauptverkehrszeit eine Zugfolge von bis zu 120 Sekunden zu ermöglichen, installierte Siemens elektronische Stellwerke vom Typ SICAS ECC, die automatische Zugbeeinflussung LZB 700 M mit ATP (Automatic Train Protection) und automatischer Zugsteuerung ATO (Automatic Train Operation) sowie das ATS (Automatic Train Supervision) System Vicos OC 501.

Derzeit baut Siemens außerdem schlüsselfertige Linien in Rennes (Frankreich) und Riad (Saudi Arabien) sowie das Tramsystem für Katars Hauptstadt Doha. Bereits in Betrieb sind die vollautomatische, fahrerlose Linie A in Rennes, die Linie 1 in Algier (Algerien), die Linie 2 in Santo Domingo (Dominikanische Republik) und das Metrosystem in Uijeongbu (Südkorea).

GASTBEITRAG

PEDRO
FORTEA

Mafex-Geschäftsführer

Spanische Bahnindustrie weiter auf Innovationskurs

Pedro Fortea, Geschäftsführer der spanischen Bahnindustrievereinigung Mafex, über die Infrastrukturprojekte der spanischen Bahnindustrie

In den vergangenen Jahren hat sich die Eisenbahn als der am stärksten wachsende Bereich im Verkehrswesen herauskristallisiert. Aus meiner Sicht ist dieser Durchbruch auch den spezialisierten Bahnunternehmen aus Spanien und ihren optimierten Lösungen, Produkten und Dienstleistungen zu verdanken. Sie sind mit an den wichtigsten Schieneninfrastrukturprojekten der Welt beteiligt, wie beispielsweise an der 77 Kilometer langen Marmaray-Linie in

Istanbul. Die aktuellen Top-Ten-Infrastrukturvorhaben werden ebenfalls von führenden spanischen Unternehmen betreut und belaufen sich auf insgesamt rund 1.970 Kilometer Streckenlänge. Voraussichtlich in diesem Jahr finalisieren unter anderem zwölf spanische Firmen Saudi-Arabiens bedeutendstes Infrastrukturprojekt „Haramain High Speed Rail Project“, die 450 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Mekka und Medina.

Internationale Präsenz mit guten Wachstumschancen

2012 beliefen sich die weltweiten Exporte der Mafex-Mitglieder auf rund 2,51 Milliarden Euro. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Wachstum von 23 Prozent. Generell machen die Geschäfte der Mafex-Partner 85 Prozent der gesamten spanischen Bahnexporte aus. Die Ausweitung des Sektors und zahl-

reiche neue Aufträge haben die Stellung der spanischen Bahnindustrie auf dem Weltmarkt gestärkt. Dazu zählen unter anderem die Einführung von ERTMS (European Rail Traffic Management System) in der Türkei sowie die Beteiligung spanischer Firmen an verschiedenen Projekten wie den U-Bahnen von Riyadh (Saudi-Arabien), Doha (Qatar), Santiago (Chile), Guadalajara (Mexiko) und São Paulo (Brasilien). Zu letzterem Auftrag wurden auch Einheiten für das Straßenbahnnetz geliefert. Die Liste lässt sich fortsetzen mit der fahrerlosen U-Bahnlinie in Singapur „Downtown Line“, der Lieferung von Hochleistungszügen nach Russland und Kasachstan, der Hochgeschwindigkeitslinie zwischen Barcelona und Figueres (Spanien), dem Einbau einer Unterflurdrehbank für die Straßenbahn in Bordeaux (Frankreich) oder den Signalsystemen für den Korridor Kairo – Alexandria (Ägypten).

Auch in 2013 haben die Exporte weiter zugenommen. Ein Meilenstein dabei war die Fertigstellung des Systems für Bremsenergieerückgewinnung der Bielefelder Straßenbahn. Hier hat das spanische Know-how zur Verbesserung der Energieeffizienz im kommerziellen Betrieb beigetragen.

INFO

Mafex: Technologischer Fortschritt für die Welt

Die spanische Bahnindustrievereinigung Mafex verfolgt das Ziel einer weltweiten Technologieführerschaft. Dafür unterstützt sie ihre Mitglieder unter anderem durch Werbung sowie bei der internationalen Kommunikation und fördert so das Exportgeschäft.

Pedro Fortea, Geschäftsführer der spanischen Bahnindustrievereinigung Mafex.

Foto: Alen comunicación y marketing



China baut auf Vossloh-Qualität

Erste Straßenbahn in Niederflerbauweise für Suzhou

Foto: Vossloh

Vossloh-Qualität „made in China“: Schienenbefestigungen und Weichen für die erste chinesische Niederflur-Straßenbahnlinie in Suzhou.

Seit Jahren boomt in China der Verkehrssektor. Als ambitioniertes Ziel steht nun der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs auf dem Fahrplan. Zum einen, um der enormen Luftverschmutzung Herr zu werden, und zum anderen, um das Verkehrschaos in den Millionenstädten, deren Stadtverkehr sich etwa alle fünf Jahre verdoppelt, zu bekämpfen. Im Schnitt werden jährlich rund 400 Kilometer innerstädtische Strecken gebaut, sodass bis Ende 2015 die gesamte Schieneninfrastruktur in China etwa 4.000 Kilometer betragen soll. Dafür stehen pro Jahr etwa 22 Milliarden Euro zur Verfügung. Aktuell sind in 28 Städten Chinas Infrastrukturprojekte im Bau oder in der

Planung. Eines dieser Projekte ist die Straßenbahnlinie in Suzhou. In der Elf-Millionen-Einwohner-Stadt im Südosten der Provinz Jiangsu wird die erste chinesische Straßenbahn in kompletter Niederflerbauweise verkehren. Die künftige, 18 Kilometer lange Linie 1 soll das Zentrum des Suzhou New District mit den westlichen Erholungsgebieten verbinden. Der Bau begann im September 2012, die Aufnahme des Betriebs ist für 2015 geplant.

Systeme mit Vorteilen

Für den Oberbau liefert Vossloh die Schienenbefestigungs- und Weichensysteme. In der gesamten Gleisanlage

werden rund 120.000 Schienenbefestigungen des Systems W-Tram verbaut. Das von dem Geschäftsfeld Vossloh Fastening Systems entwickelte hochelastische Schienenbefestigungssystem für den Nahverkehr wird mit einer Schrauben-Dübel-Kombination auf dem Unterbau verankert – der Einsatz in Weichen ist ebenso möglich wie im eingedeckten Gleis. Die Spannklemme Skl 21 verspannt die Schiene dauerhaft kraftschlüssig mit dem Betonkörper, Winkelführungsplatten halten die Schiene seitlich in Position. Die hochelastische Zwischenlage aus dem patentierten EPDM-Elastomer cellentic leitet die dynamischen Kräfte nach unten ab und erlaubt hohe vertikale Schienen-

einsenkungen. Ein zusätzlicher Effekt: weniger Lärm und geringe Lebenszykluskosten.

Produktion vor Ort

Für die direkte Belieferung wird die Spannklemme im chinesischen Kunshan, einem Vorort von Schanghai, produziert. Auch die Sparte Vossloh Cogifer setzt auf kurze Wege. Die 28 Weichen und Gleisverbinder für Suzhou werden von Wuhu China Railway Cogifer Track Co., Ltd., einem Joint-Venture zwischen Vossloh Cogifer und chinesischen Partnern, in Wuhu hergestellt. Damit ist das Suzhou-Projekt ein weiteres Beispiel für die konzernweiten Kompetenzen und Synergien, die Vossloh im Geschäftsbereich Rail Infrastructure – mit Vossloh Cogifer, Vossloh Fastening Systems und Vossloh Rail Services – bündelt. Vossloh ist seit 2007 mit Tochtergesellschaften und eigenen Produktionsstätten auf dem chinesischen Markt vertreten und an vielen Infrastrukturprojekten beteiligt.

Ausweitung der Aktivitäten

Auch Vossloh Rail Services hat seine Dienstleistungen rund um das Produkt Schiene jetzt nach China ausgeweitet. Seit 2013 ist Vossloh Rail Services nach eigenen Angaben das erste private Unternehmen, das über ein Joint-Venture mit dem renommierten chinesischen Bahntechnikdienstleister CRM Instandhaltungsdienstleistungen auf den wichtigen Hochgeschwindigkeitsstrecken in China erbringt. Ab 2014 wird präventives Schienenschleifen auch auf innerstädtischen Schienennetzen in China verfügbar sein.

NEWS

Gleise in 85 Meter Höhe

Das international tätige Bauunternehmen Max Bögl wurde von der Deutschen Bahn AG mit der Erstellung der knapp 500 Meter langen Filstalbrücke in Süddeutschland beauftragt.

Im Zuge des geplanten Albstiegstunnels der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm überquert die Strecke zwischen dem Portal Buch des Boßlertunnels und dem Portal Todsburg des Steinbühlstunnels auf zwei parallelen Brücken mit Längen von 485 und 472 Metern das Tal des Flusses Fils. Mit einer Höhe von knapp 85 Metern wird der architektonisch wie ingenieurtechnisch anspruchsvolle Neubau der Filstalbrücke das dritthöchste Eisenbahnbrückenbauwerk in Deutschland sein – neben der 107 Meter hohen Müngstener Brücke und der 95 Meter hohen Rombachtalbrücke. Der Bau zweier eingleisiger Brücken ergibt sich aus der Streckenführung der beiden eingleisigen Tunnelröhren des Albstiegstunnels, die von der Albhochfläche hinunter zu den Gleisanlagen des Hauptbahnhofes Ulm führen. Bereits im Herbst 2013 wurden im Bereich der Brückenpfeiler erste Bohrpfähle eingebracht, um deren Tragfähigkeit und Verformungsverhalten bei Probelastungen zu prüfen. Der Beginn der Hauptbauarbeiten ist für das zweite Quartal 2014 vorgesehen.

Software für wirtschaftliches Bahnanlagenmanagement

Mit „zedas asset“ optimieren Infrastrukturbetreiber ihre Instandhaltungsprozesse

Klare Kosten- und Qualitätsziele sind Voraussetzung für die wirtschaftliche Instandhaltung von Bahnanlagen. Besondere bahnspezifische Gegebenheiten stellen hohe Anforderungen an Infrastrukturbetreiber und ihre komplexen Anforderungen professionell gewachsen zu sein, bedarf es eines ganzheitlichen, zielorientierten, EDV-gestützten Anlagenmanagements, das mittels einer zentralen einheitlichen Datenbasis die notwendige Transparenz und erforderliche Sicherheit für den Betreiber und den Eigentümer schafft.

Digitale Mängelerfassung und Kostenkontrolle

Durch den Einsatz des Gleisinformationssystems „zedas asset“ der PC-Soft GmbH, einem Anbieter von

IT-Lösungen aus Brandenburg, werden alle Abläufe des technischen Asset-Management-Prozesses unterstützt. Die Software erfasst kontinuierlich Betriebs- und Zustandsdaten und verdichtet diese zu einer Wissensbasis mit Sicherheits- und Kosteninformationen. Erfasste Messdaten werden ausgewertet und stehen sofort für Prognosen zur Verfügung oder lösen über definierbare Regeln automatisch Instandhaltungsaktionen aus.

Die mobile Lösung dient der Erfassung von Mängeln vor Ort. Zustands- und Stammdaten sind daher stets aktuell. Diese Daten stehen dem Betreiber für den gesamten Instandhaltungszyklus ohne zusätzlichen Eingabeaufwand zur Verfügung. Der Bereich der Auftragsabwicklung unterstützt bei der Maßnahmenplanung und -durchführung im Rahmen der Instandhaltung. Besondere Leistungsmerkmale der Lösung sind



Mit „zedas asset“ bietet die PC-Soft GmbH eine Standardsoftware für den Betrieb von Infrastrukturnetzen.

Grafik: PC-Soft

die Mandantenfähigkeit und die visuelle Darstellung von Informationen zur Eisenbahninfrastruktur. Die präzise Nachweisführung des aktuellen Anla-

genzustandes gegenüber den zuständigen Aufsichtsbehörden ist nach Herstellerangaben ein weiterer Mehrwert. Nach Aussage von PC-Soft profitieren Kunden,

die mit der Lösung arbeiten, von einer deutlichen Verbesserung hinsichtlich Arbeitseffizienz, Transparenz, Planungssicherheit und Kostencontrolling.

Deutschlands Eisenbahner mit Herz 2013

Allianz pro Schiene e.V. und Passagiere würdigen engagierte Bahnangestellte

Zum dritten Mal in Folge hat das Verkehrsbündnis Allianz pro Schiene e.V. im vergangenen Jahr Bahnkunden aus ganz Deutschland dazu aufgerufen, ihre aufregendsten Reisegeschichten einzusenden. Fahrgäste, die einen hilfreichen Einsatz des Zugpersonals rund um eine abenteuerliche Bahnfahrt oder einen bemerkenswerten Aufenthalt im Bahnhof erlebt haben, nominierten mit ihrer Einsendung einen Kandidaten für den Titel „Eisenbahner mit Herz 2013“.

Auszeichnung für ausgezeichnete Dienste

Gold gewann die ICE-Zugbegleiterin Daniela Kumbernuß (40) aus Hannover, die die Jury durch „vorbild-

liche Krisenkommunikation“ während eines Polizeieinsatzes in einem ICE überzeugte: Mit rein weiblicher Besatzung hielt sie einen gewalttätigen Fahrgast in Schach und erklärte später

Kunden für den Preis vorgeschlagen worden war. Lehmann beschränkt unter anderem elegant den kleinen Dienstweg, als seine Fahrgäste ihre Tickets zum Bundespresseball oder ihren iPod

hatte. Der Sonderpreis für meisterhafte Logistik ging an das deutsch-französische TGV-Team Nicole Jurk (30) und Thierry Boivin (34), das dem Sinfonie-Orchester des Hessischen Rundfunks auf Konzertreise nach Paris das Abendgastspiel gerettet hatte.

den seien bereits bekannt. Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, betont:

»Uns wundert das nicht: Wer einmal einen guten Job macht, der tut das immer wieder.«

In der Jury des Wettbewerbs sitzen neben Vertretern der Allianz pro Schiene auch die der beiden Eisenbahngewerkschaften EVG und GDL, des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), des Fahrgastverbands Pro Bahn, des Deutschen Bahnkundenverbands (DBV), der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV) und des Bundesverbands Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF).



Eisenbahner mit Herz

Höhere Beteiligung für 2014 erwartet

Während die Jury mit rund 250 Einsendungen und mehr als 100 namentlich ermittelten Titelpersonen schon bei der dritten Staffel die Qual der Wahl hatte, rechnet die Allianz pro Schiene für das Jahr 2014 mit noch mehr Geschichten von Bahnkunden. Viele Lieblichkeitsschaffner der Bahnkun-

in außergewöhnlich offenen und ehrlichen Durchsagen die Verspätung. Silber ging an den langjährigen DB-Zugbegleiter Frank Lehmann (42) vom Fernverkehr Hamburg, der gleich von drei

im Zug liegenließen. Bronze bekam der Metronom-Zugbegleiter Rainer Grundmann (32) aus dem niedersächsischen Uelzen, weil er einem Fahrgast im fahrenden Zug sein Fahrrad repariert

Sonderpreis für logistische Meisterleistung

Nicole Jurk (30) aus Stuttgart gehört zum deutsch-französischen Team aus DB und SNCF. Sie gewinnt zusammen mit Thierry Boivin (34) aus Metz den Sonderpreis für meisterhafte Logistik, weil sie einem Sinfonie-Orchester des Hessischen Rundfunks auf Konzertreise nach Paris das Abendgastspiel gerettet hatten. Nicole Jurk stammt aus einer Eisenbahnerfamilie, sogar ihre zweijährige Tochter spielt schon mit einer Lego-Eisenbahn.



AUSGEZEICHNET



Gold für einen souveränen Kundenumgang



Daniela Kumbernuß (40) arbeitet für den Fernverkehr der Deutschen Bahn in Hannover. Die ICE-Zugchefin überzeugte durch ihre vorbildliche Krisenkommunikation während eines Polizeieinsatzes im ICE. Als junges Mädchen wollte sie niemals Eisenbahnerin werden. Einen Freund, der bei der Bahn arbeitet, wollte sie erst recht nicht. Beides ist eingetreten.



Silber für einen außergewöhnlichen Zugchef



Frank Lehmann (42) arbeitet seit 24 Jahren als Zugbegleiter. Wenn seine Fahrgäste etwas im Zug vergessen, ist der Glücksschaffner zur Stelle. Kein Wunder also, dass ihn gleich drei Reisende für den Titel vorgeschlagen haben. Frank Lehmann ist mittlerweile Gruppenleiter.



Bronze für helfende Hände



Als Kind wollte Rainer Grundmann (32) Polizist werden, seit vier Jahren sorgt er als Zugbegleiter im Metronom für Recht und Ordnung. Für seine Fahrradrettungsaktion wollte der Mann mit der taubenblauen Uniform noch nicht einmal einen Lohn, schließlich fährt er selbst Fahrrad. Und bald fährt er auch noch Lokomotive.

Pionierleistung am Hallandsås-Tunnel



Finaler Durchbruch der Herrenknecht-TBM in Hallandsås.

Fotos: Herrenknecht

Erfolgreicher Abschluss der Vortriebsarbeiten auf der schwedischen Strecke Malmö – Göteborg

Die Eisenbahnlinie entlang der schwedischen Westküste von Malmö nach Göteborg ist eine der Lebensadern des Personen- und Güterverkehrs des Landes. Bei ihrem Ausbau war bislang der Hallandsås-Höhenzug südlich von Båstad das entscheidende Nadelöhr, da er nur im eingleisigen Betrieb überquert werden konnte. Nach fast acht Jahren Vortrieb signalisierte der finale

Durchschlag kürzlich die Fertigstellung des doppelröhrigen Hallandsås-Tunnels.

Mensch versus Natur

Aufgrund der Geologie nimmt das Vorhaben eine weltweite Spitzenposition unter den baugrundbedingt komplexesten Tunnelbauprojekten ein: Die

sehr abrasiven Felsformationen – vorwiegend Gneis und Amphibolit – mit hohen Gesteinsfestigkeiten von bis zu 250 Megapascal sind größtenteils stark zerklüftet. Gleichzeitig lasten über weite Strecken extreme Grundwasserdrücke von über zehn Bar auf dem Bauwerk. Frühere Tunnelbauversuche scheiterten an dieser Hürde und führten zu strikten Umweltauflagen, die beispielsweise

litergenau die Mengen des Grundwassers begrenzen, das beim Tunnelbau zwischen Förslöv und Båstad ablaufen darf.

Herrenknecht-Maschine macht's möglich

Für den maschinellen Vortrieb – der als letztes Mittel zur Umsetzung des Projekts übrig blieb – entwickelte und lieferte die Herrenknecht AG als einer der führenden Anbieter in der maschinellen Tunnelvortriebstechnik eine speziell angepasste Tunnelbohrmaschine (TBM) für die beiden verbleibenden

je rund 5,5 Kilometer langen Abschnitte des insgesamt 8,7 Kilometer langen Hallandsås-Tunnels. Werner Burger, Leiter Konstruktion Großmaschinen bei Herrenknecht, erläutert die Herausforderungen: „Das Maschinendesign für Hallandsås war die Antwort auf die extremen Projektanforderungen und gleichzeitig ein großer technologischer Fortschritt: das Konzept einer Hartgesteinmaschine mit dem Potenzial, bei Bedarf im Lockergestein und selbst unter hohem Grundwasserdruck sicher und effizient arbeiten zu können. Hallandsås hat entscheidende Weichen für spätere Projekte gestellt.“



Bohrkopf und Schild der Herrenknecht-Tunnelbohrmaschine des Typs Multi-Mode-TBM S-246.

Nächtlicher Tunnel-Test

Statisten prüfen City-Tunnel Leipzig auf reibungslosen Betrieb

Wenige Wochen vor Inbetriebnahme des Leipziger City-Tunnels und der S-Bahn Mitteldeutschland hieß es für etwa 350 Fahrgast-Statisten und Pressevertreter zum ersten Mal „Nächster Halt: Station Markt“. In der Zeit von null bis vier Uhr nachts testeten sie die neuen Züge im Tunnel und das neue Betriebsprogramm im S-Bahnnetz zur Hauptverkehrszeit auf Herz und Nieren.

Mit vielen Gruppen von Fahrgast-Statisten wurden Situationen aus dem Alltag simuliert, um wichtige Erkenntnisse für den „Echtbetrieb“ zu sammeln. Getestet wurden das reibungslose Ein-, Aus- und Umsteigen sowie alle Anzeigen und Durchsagen im Zug und auf den Bahnsteigen. Wichtig war dem Inbetriebnahme-Team der S-Bahn

Mitteldeutschland unter Leitung von Christian Dubiel dabei, dass der gesamte Ablauf unter realen Bedingungen stattfand, die Fahrgäste sich wie im Alltag verhielten und keinem inszenierten Drehbuch folgen sollten. Auch wurden die betrieblichen Prozesse und das Zusammenspiel der einzelnen Bereiche der DB getestet.

Die begeisterten und am Ende des Probelaufs auch etwas müden Fahrgäste trugen so maßgeblich zur Vorbereitung eines reibungslosen Starts im Dezember 2013 bei und waren ein bedeutender Teil in dem Inbetriebnahme-Projekt.

Der neue City-Tunnel Leipzig schafft eine direkte Schienenverbindung zwischen dem Südraum der Stadt und dem Hauptbahnhof im nördlichen Stadtzentrum. Damit verkürzt sich die Gesamtfahrtzeit auf einigen Strecken um bis zu 40 Minuten.

Grafik: Freistaat Sachsen

Der City-Tunnel besteht aus zwei eingleisigen Tunnelröhren. Sie verlaufen in bis zu 22 Metern Tiefe.



Foto: Freistaat Sachsen

NEWS

Erneuerungen an Tunneln im UNESCO-Welterbe Oberes Mittelrheintal

Um den über 150 Jahre alten Schienenverkehrsweg im Oberen Mittelrheintal zu erhalten, muss die Deutsche Bahn (DB) die historischen Bank-, Bett- und Kammerecktunnel zwischen St. Goar und Oberwesel umfassend erneuern. Zusammen mit diesen Baumaßnahmen müssen auch die aktuellen Sicherheitsstandards eingeführt werden. Die neuen Richtlinien verlangen eine deutliche Vergrößerung des Tunnelquerschnitts. Eine Aufweitung ist aber aus Gründen der vorhandenen Topografie nicht möglich. Dem entgegen steht auch der Denkmalschutz der historischen Tunnelportale. Insgesamt liegen die drei Tunnel im Kernbereich des UNESCO-Welterbes. Daher untersucht die DB derzeit verschiedene Varianten, um die Strecke wie bisher zweigleisig betreiben zu können. Denkbare Varianten sind die eingleisige Erneuerung der bestehenden Tunnel und der Neubau einer weiteren Tunnelröhre. Eine andere Variante könnte sich aus dem Neubau zweier eingleisiger Tunnelröhren und der Stilllegung der bestehenden Eisenbahnlinie im Bereich der alten Tunnel ergeben. Neben der Finanzierbarkeit muss auch die Lärmbelastung durch die vorhandene Infrastruktur berücksichtigt werden. Weitere Punkte sind die touristische Nutzung des Gebiets sowie die betrieblichen Anforderungen, Baustellenlogistik und Rettungskonzepte. Um die Region in die Vorplanung miteinzubeziehen, hat die DB einen projektbegleitenden Arbeitskreis aus lokalen und regionalen Interessensvertretern gegründet. Ziel ist es, dass die am Ende favorisierte Lösung von den Betroffenen akzeptiert wird. Derzeit befindet sich das Projekt in der Vorplanungsphase, in der unter anderem Kartierungsarbeiten und Probebohrungen durchgeführt werden. Mit einem Baubeginn kann frühestens ab 2018 gerechnet werden.

Voith-Abteilung fasst Fuß in Brasilien

Drehgestelle aus Chemnitz für Bahntechnikhersteller Bom Sinal



Der brasilianische Schienenfahrzeughersteller Bom Sinal setzt auf die Kompetenz der Voith Engineering Services. Der branchenübergreifende Ingenieurdienstleister mit dem Chemnitzer Kompetenzzentrum für Schienen- und Straßenfahrzeuge entwickelt Lauf- und Triebdrehgestelle für die zwei-, drei- und vierteiligen Dieseltriebwagen des brasilianischen Unternehmens. Frank Salzwedel,

technischer Geschäftsführer bei Voith Engineering Services, freut sich: „Das ist unser erster Auftrag aus Brasilien. Neben den Kernmärkten für Schienenfahrzeuge in Europa und China ist es uns nun gelungen, auch auf dem aufstrebenden lateinamerikanischen Markt Fuß zu fassen.“

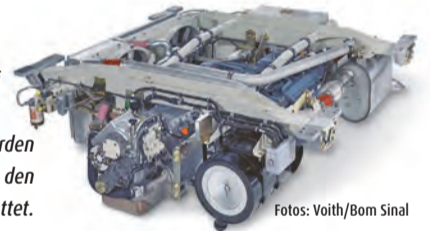
Die Voith-Ingenieure in Chemnitz realisieren die Drehgestellentwicklung auf Basis der vorhandenen Aggrega-

te. „Zum Projektumfang gehören die Konstruktion sowie der statische und dynamische Nachweis der Rahmenfestigkeit. Hinzu kommen die Mehrkörpersimulation, also die Simulation des Fahrzeugverhaltens während des Betriebs, die Erstellung von Fertigungszeichnungen und Prüfspezifikationen sowie die Vor-Ort-Betreuung der Produktion“, erläutert Matthias Büttner, Projektleiter bei Voith Engineering Ser-

vices. Brasilien investiert im Hinblick auf die beiden Sportgroßereignisse – FIFA Fußball-Weltmeisterschaft 2014 und Olympische Sommerspiele 2016 in

Rio de Janeiro – gegenwärtig deutlich in seine Schieneninfrastruktur und hier insbesondere in den Bereich der Personbeförderung.

Seit 2010 verlässt sich Bom Sinal auf Technik von Voith Turbo. Die Pendlerzüge in den brasilianischen Millionenstädten werden bis zur Fußballweltmeisterschaft 2014 mit den Antriebspaketen DIWAPacks ausgestattet.



Fotos: Voith/Bom Sinal

Anzeige

Kompakt Aktuell Exklusiv



Jetzt Testheft bestellen unter:
www.eurailpress.de/rbs oder
Testzugang für das iPad oder iPhone unter
www.eurailpress.de/kiosk nutzen.

**Rail Business, der schnelle
Informationsdienst für den
gesamten Schienenverkehrsmarkt.**

Ob Verkehrspolitik, Unternehmen, Güterverkehr, Personenverkehr, Infrastruktur, Recht, Technik, Personalien – die Rail Business Redaktion beobachtet, bewertet und analysiert das Marktgeschehen, um Ihnen genau die Information zu liefern, die Sie für Ihre tägliche Arbeit benötigen.



**Eurail
press**

NEWS

US-Lokomotiven mit Wechselstromantrieb

Kürzlich hat der amerikanische Diesellokomotiven-Hersteller Electro-Motive Diesel, Inc. (EMD) drei Einheiten mit Wechselstromantrieb des Typs SD70ACE an die Bahngesellschaft Arkansas & Missouri Railroad (A&M) geliefert. A&M betreibt die 139 Meilen lange Strecke von Fort Smith (Arkansas) nach Monett (Missouri) und hat Anschlüsse an die Bahnen Burlington Northern and Santa Fe Railway Company (BNSF), Union Pacific und Kansas City Southern. Die neuen Loks sind nach der Abgasnorm EPA Tier 3 zertifiziert und bieten neben dem Wechselstromantrieb auch eine Radialsteuerung der Achsen und Mehrfachtraktion.

Reilly McCarren, Vorstandsvorsitzender bei A&M, erklärt: „Der Wechselstromantrieb des SD70ACE-Designs eignet sich besonders für die gebirgige Strecke. Wir sparen Kosten, können gleichzeitig aber auch ältere Loks einstellen und unsere Transporte und somit die Effizienz steigern.“ Die Einheiten verfügen über einen zuverlässigen, treibstoffsparenden 16-Zylinder-Motor mit 4.300 PS sowie das Mikroprozessor-Steuersystem EM2000.



Die Lokomotiven von Electro-Motive Diesel werden voraussichtlich ältere Modelle der A&M-Flotte ersetzen.

Foto: Progress Rail

Mit Tempo 200 durch Schweden



Die Intercity-Züge von Stadler Rail sollen im Herbst 2014 an die Privatbahn MTR geliefert werden und auf der Strecke Stockholm – Göteborg verkehren.

Grafik: Stadler Rail

Sechs winterfeste Intercity-Züge von Stadler Rail für die Privatbahn MTR

Der schweizerische Hersteller von Schienenfahrzeugen, Stadler Rail, hat einen Auftrag der Privatbahn MTR in Schweden für sechs Intercity-Flirt erhalten. Dabei handelt es sich um fünfteilige Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern. Die Einheiten zeichnen sich durch eine sehr hohe Wintertauglichkeit aus. Diese Technologie hat sich bereits in den Stadler-Zügen für andere nordische

Länder bewährt. Mit diesem Auftrag ist es Stadler erstmals gelungen, Züge nach Schweden zu verkaufen. Der Auftrag hat ein Volumen von rund 70 Millionen Euro (85 Millionen Schweizer Franken) und wird in der Schweiz abgewickelt. MTR realisiert auf der Strecke Stockholm – Göteborg ein Fernverkehrsangebot mit rund 15 Verbindungen pro Tag im Wettbewerb mit der Schwedischen Staatsbahn. Die Auslieferung

der Züge soll ab Herbst 2014 erfolgen. Die Privatbahn MTR ist eine weltweit tätige private Bahnbetreiberin, die ihren Hauptsitz in Hongkong hat. Sie ist seit 2009 auch in Schweden tätig, wo sie die Stockholmer U-Bahn betreibt.

Qualität auf Schienen

Mit den bei Stadler Rail bestellten sechs Flirt-Triebzügen hat sie künftig hochmodernes Rollmaterial für die Hauptlinie zwischen den beiden größten Städten des Landes zur Verfügung. Bei den Zügen handelt es sich um eine

Weiterentwicklung des Typs Flirt. Die Züge erhalten einen hochwertigen Innenausbau für komfortables Reisen auf langen Distanzen.

Wie alle bisherigen Stadler-Züge in den nordischen Ländern werden auch die MTR-Flirt speziell für die strengen Winterbedingungen in Schweden ausgerüstet. Dazu zählen beispielsweise eine verbesserte Isolation, eine Bodenheizung, doppelwandige Wagenübergänge, Schneeschaber zwischen Drehgestellen und Wagenkästen oder eine Wärmerückgewinnung. Alle Flirt

aus dem Hause Stadler verfügen über Aluminium-Wagenkästen.

Mehr Tempo – weniger Verbrauch

In der Technologie der Aluminium-Leichtbauweise ist Stadler Rail nach eigenen Angaben weltweit führend. Durch diese Bauweise werden höhere Beschleunigungswerte erzielt und der Energieverbrauch sowie die Betriebskosten im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen erheblich gesenkt.

Dieselelektrischer Antrieb für Argentinien

20 MTU-Motoren für chinesische Loks auf Strecken rund um Buenos Aires

Zum ersten Mal werden in Argentinien Züge mit Motoren des deutschen Antriebsspezialisten MTU Friedrichshafen GmbH fahren. Je ein Motor des Typs 16V 4000 R43 treibt die 20 neuen Lokomotiven des chinesischen Herstellers Dalian Locomotive & Rolling Stock Co., Ltd CNR Group an.

Jeder Dieselmotor hat eine Leistung von 2.200 Kilowatt. Endkunde ist das argentinische Ministerium für Transport. Bei den Loks handelt es sich um Neuanschaffungen für den argentinischen Fernverkehr, um alte Züge zu ersetzen. Sie werden auf der Strecke zwischen Córdoba und Buenos Aires zur Personenbeförderung sowie zum Gütertransport eingesetzt.

Partnerschaftliche Zusammenarbeit

Seit Februar 2013 wurden die neuen Züge aus dem chinesischen Werk in der Hafencity Dalian nach Argentinien verschifft. Bereits zuvor hatten MTU

Friedrichshafen und der chinesische Lokhersteller CNR Dalian Locomotives für einen Auftrag in Neuseeland zusammengearbeitet. Das argentinische Ministerium für Transport orderte 13 Lokomotiven des Typs CKD8G, die auf maximal 120 Stundenkilometer beschleunigen können, und sieben Einheiten des Typs CKD8H mit Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 160 Stundenkilometern. Die Wartung und Instandhaltung der MTU-Motoren übernehmen Service-Partner in Argentinien.

Netzoptimierung sichert schnellen Transport

Die Strecke zwischen Buenos Aires, Rosario und Córdoba ist eine der wenigen Fernverbindungen in die Provinzen rund um die Hauptstadt Argentinien. Da das Eisenbahnnetz im Fernverkehr nur streckenweise ausgebaut ist und Züge wesentlich länger benötigen als Busse, hat die Regierung sich verpflich-



Dieselelektrische Antriebe der MTU-Baureihe 4000 für Loks des chinesischen Herstellers Dalian Locomotive & Rolling Stock Co., Ltd CNR Group.

Jeder MTU-Dieselmotor des Typs 16V 4000 R43 hat eine Leistung von 2.200 Kilowatt.

Fotos: Rolls-Royce Power Systems AG

INTERVIEW MIT ...

KERSTIN SCHULZ

Projektleiterin der InnoTrans

Jobmotor InnoTrans

Die InnoTrans 2014 hat sowohl den Ausstellern als auch klugen Karriereplanern allerhand zu bieten. Kerstin Schulz, Projektleiterin der InnoTrans, über den Career Point und die Chancen der Messe als Karriereplattform.



InnoTrans Report:
Frau Schulz, welche Bedeutung hat die InnoTrans 2014 für die Selbstdarstellung als Arbeitgeber und für die Mitarbeitergewinnung?

SCHULZ: Allgemein kann man sagen, dass die Mitarbeitersuche auf Messen stark zugenommen hat. Das belegen die Zahlen einer aktuellen Studie des Ausstellungs- und Messe-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft e.V. Demnach nutzen 29 Prozent der Unternehmen mit einem Jahresumsatz über 50 Millionen Euro die Teilnahme an Messen für Recruiting und Employer-Branding. Gerade einmal sieben Prozent waren es vor vier Jahren. Insbesondere die InnoTrans als internationale Leitmesse ist die richtige Plattform, um im Kampf um die besten Köpfe zu punkten. Schon deshalb, weil die Veranstaltung eine große Zahl potenzieller Fachkräfte anlockt. Rund 2.000 Studenten besuchten die vergangene InnoTrans, wobei der Nachwuchs unter anderem aus Australien, China, Japan, Korea sowie Russland und Schweden anreiste.

Wie genau treten die Unternehmen auf der InnoTrans mit dem Nachwuchs in Kontakt?

Es gibt verschiedene Wege: angefangen beim Informationsgespräch über eine Firmenpräsentation bis hin zum kon-



Seit 2004 für die InnoTrans im Einsatz: Projektleiterin Kerstin Schulz. Foto: Messe Berlin

kreten Jobinterview mit einem interessanten Bewerber. Für alle Situationen gibt es ideale Bedingungen. Wir haben ein Karriere-Konzept entwickelt, das aus verschiedenen Bausteinen besteht. Der Career Point zum Beispiel sorgt für Orientierung auf dem gesamten Messegelände. Dieses kreisrunde Logo kennzeichnet die Messestände der Unternehmen, die gezielt den Nachwuchs ansprechen und über Karriereangebote

informieren möchten. Für die kommende InnoTrans ist ein Rundgang geplant, der die Studenten zu diesen Unternehmen führt.

Zudem gibt es mit der Career & Education Hall einen zentralen Ort, der die Themen Karriere, Ausbildung und Wissenschaft unter einem Dach vereint. Im Mittelpunkt steht dort der Career Pavilion, eine Kommunikations- und Kontaktplattform abseits vom geschäftigen Messegesehen. Einzelgespräche mit interessanten Bewerbern sowie Unternehmenspräsentationen und Vorträge im Career Forum gehören dort zu den Angeboten.

Was spricht für einen Besuch der InnoTrans als Jobsuchender?

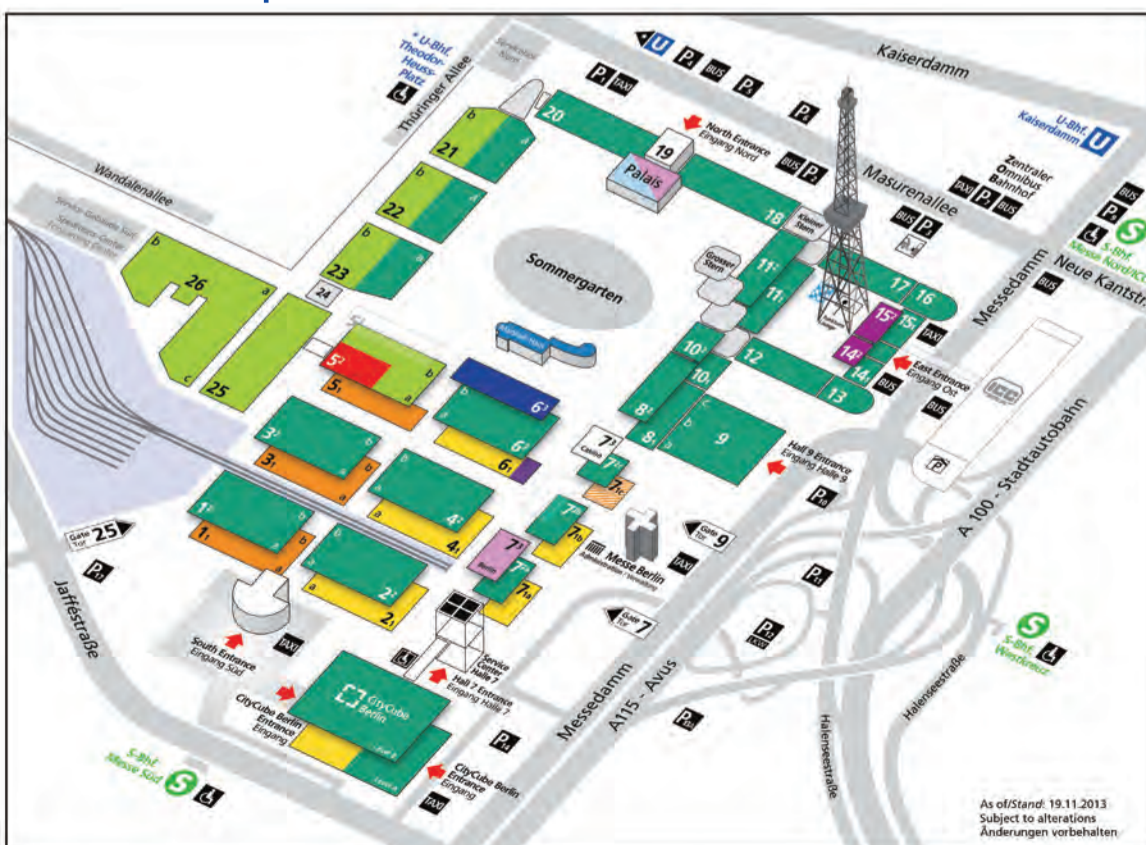
Informationen aus erster Hand, so lautet die Devise. Das heißt, Schüler, Studenten und praxiserprobte Young Professionals mit Bezug zum Schienenverkehr können sich in Berlin direkt bei den Personalverantwortlichen der jeweiligen Unternehmen über Einstiegschancen und mögliche Karrierestufen informieren. Global Player, internationale kleine und mittelständische Unternehmen, Fachverbände und Hochschulen stehen mit Rat und Tat für eine professionelle Karriereberatung zur Verfügung. Dabei profitiert der Nachwuchs doppelt von

der InnoTrans, denn neben der Karriereberatung bekommt er einen aktuellen Eindruck von den Produkten und Services seiner favorisierten Arbeitgeber und deren Konkurrenten im Markt. Für einen Besuch der InnoTrans sprechen nicht zuletzt die ermäßigten Eintrittspreise für Studenten.

Der Themenbereich Nachwuchs und Karriere ist komplex. Mit welchen Informationsangeboten punktet die InnoTrans als Karriereplattform?

In den persönlichen Gesprächen informieren die Unternehmen der Bahnbranche über die verschiedenen Einstiegsmöglichkeiten: Berufsausbildung und Direkteinstieg nach dem Studium stehen dabei im Vordergrund. Die Angebote sind vielfältig: Sie reichen vom Trainee-Programm über ein duales Studium bis zum Praktikum. Zudem werden Tätigkeitsbereiche, Stellenprofile, Bewerbungsvoraussetzungen und die Chancen für spätere Karriereschritte erläutert. Nicht ohne Erfolg, denn viele der Interessenten haben über die InnoTrans den beruflichen Einstieg in die Branche geschafft. Zudem ist die Job Wall in der Career & Education Hall mit ihren über 200 attraktiven Stellenangeboten der ausstellenden Unternehmen ein wichtiges Angebot für Jobsuchende.

Geländeplan (Vorläufige Hallenplanung)



InnoTrans 2014
23. - 26. September
Berlin

- Railway Technology
- Interiors
- Railway Infrastructure
- Tunnel Construction
- Public Transport
- Outdoor display Gleis- und Freigelände
- Opening ceremony Eröffnungsveranstaltung
- InnoTrans Convention
- PTI Hall Forum PTI-Hallenforum
- Speakers' Corner
- Career & Education Hall
- Business Lounge (Marshall-Haus)
- Press center Pressezentrum
- Restaurant „Oktoberfestzelt“

KONTAKT

Ihre Ansprechpartner für die InnoTrans



VERANSTALTER MESSE BERLIN GMBH

KompetenzCenter
MS Mobility & Services
Matthias Steckmann, Direktor
Messedamm 22, 14055 Berlin,
DEUTSCHLAND

Telefon: + 49 (0)30 / 30 38 - 23 76

Fax: + 49 (0)30 / 30 38 - 21 90

E-Mail: innotrans@messe-berlin.de

Internet: www.innotrans.de

PROJEKTLEITUNG

Kerstin Schulz

Telefon +49 (0)30 / 30 38 - 20 32

PRODUKTMANAGER

Kai Mangelberger

Telefon +49 (0)30 / 30 38 - 23 56

Lena Ritter

Telefon +49 (0)30 / 30 38 - 23 89

Josephine Ruhp

Telefon +49 (0)30 / 30 38 - 23 58

PROJEKTORGANISATION

Fabian Frenkel

Telefon +49 (0)30 / 30 38 - 67 54

Fabienne Gehrmann

Telefon +49 (0)30 / 30 38 - 20 33

Tim Hamker

Telefon +49 (0)30 / 30 38 - 23 76

Lara Jahnke

Telefon +49 (0)30 / 30 38 - 20 11

Erik Schaefer

Telefon +49 (0)30 / 30 38 - 20 34

Lisa Simon

Telefon +49 (0)30 / 30 38 - 21 24

PRESSE

Andreas Dienemann

Telefon +49 (0)30 / 30 38 - 23 51

WERBUNG

Bernhard Geradts

Telefon +49 (0)30 / 30 38 - 18 51

Medienpartner der InnoTrans

Railway Gazette
INTERNATIONAL

Eurail
press

tunnel