



Nordrhein-Westfalen

Mobilitätsdrehscheibe in Europa

ZUKUNFTS BRANCHE **BAHN**

Für Einsteiger, Aufsteiger und Umsteiger

12. Ausgabe Handbuch Zukunftsbranche Bahn 2020/2021

- alle Berufe der Bahnbranche
- Infos über Ausbildung und Studium
- Bewerbungshelfer Hesse/Schrader
- Kontakte und Ansprechpartner



Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG
Salzwedeler Straße 5
D-29562 Suhlendorf
Telefon: +49 (0)5820 970 177-0
Fax: +49 (0)5820 970 177-20
www.privatbahn-magazin.de
info@privatbahn-magazin.de

INHALT

Grußwort Hendrik Wüst	4
NRW – Mobilitätsdrehseibe in Europa	6 – 9
Interview mit Marc Wählen	10 – 11
NRW – Mobilitätsdrehseibe in Europa (Fortsetzung)	12 – 16
„Die Ketten haben gehalten“ – Interview mit Thomas Milewski	18 – 19
GELSEN-LOG – Alles neu: Loks, Personal und Gebäude	20 – 21
HANNING & KAHL GmbH & Co. KG – Mit uns fahren Sie sicher ins Ziel ...	22 – 23
HERING Unternehmensgruppe – Spezialisten für den Bahnsektor	24 – 25
Caramba Chemie GmbH & Co. KG – Saubere Sache: Profi-Schutz für alle Flächen	26 – 27
RBH Logistics GmbH – Was wir ins Rollen bringen, kommt gut an	28 – 29
Feige Business Advisors GmbH – Die Bahn verlässt die Welt von gestern	30 – 31
PTS GmbH – Serviceleistungen, Reinigung und Sicherheit	32 – 35
tracking rail GmbH – On track to success	36 – 37
Rheinhafen Krefeld – Volle Fahrt voraus!	38 – 39
BECORIT GmbH – Innovative Produkte für die moderne und umweltfreundliche Mobilität	40 – 41



Hendrik Wüst

Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Deutschland muss wieder Bahnland werden. Deshalb werden in Nordrhein-Westfalen Rekordsummen bereitgestellt, um die Mobilität auf der Schiene besser zu machen – für Reisende, für Pendler und für den Güterverkehr.

Mehr als 5000 einzelne Baumaßnahmen sind in Nordrhein-Westfalen in den nächsten zehn Jahren geplant, die den Schienenverkehr besser machen.

Bund und Länder haben in der Corona-Pandemie Milliarden aufgewendet, um die mobile Grundversorgung mit einem leistungsstarken ÖPNV für die Zukunft zu sichern.

Der Ausbau des Rhein-Ruhr-Express läuft auf Hochtouren. Ende 2020 wurde das letzte von 84 neuen Fahrzeugen in Betrieb genommen. Gleichzeitig bauen wir die Infrastruktur aus, um den Umstieg vom Auto in die

Bahn attraktiv zu machen. Unser Ziel: 24.000 Fahrten täglich von der Straße auf den ÖPNV verlagern. Damit der Verkehr auf der Schiene während des Ausbaus der Infrastruktur möglichst reibungslos weiterläuft, stellt das Land insgesamt 280 Millionen Euro für ein robustes Schienennetz zur Verfügung und investiert in neue digitale Fahrgastinformationssysteme.

Wir stärken die Schiene zudem im suburbanen und ländlichen Raum und treiben die Reaktivierung von Bahnstrecken voran. 140 Millionen Euro sind in den kommenden zehn Jahren zum Beispiel für die Westfälische Landesbahn und die Teutoburger-Wald-Eisenbahn vorgesehen. Weitere Projekte sind die Niederrheinbahn, die Bördebahn und die Hertener Bahn.

Ende des Jahres wird in ganz Nordrhein-Westfalen über Verbundgrenzen hinweg ein E-Tarif eingeführt.

Per Smartphone checken Reisende bequem ein und aus. Berechnet werden dann ein Grundpreis plus die Luftlinien-Distanz. Kenntnisse über unterschiedliche Tarife in verschiedenen Verbänden sind dann unnötig. Gerade für Gelegenheitskunden ist das eine echte Erleichterung, die den Umstieg auf die Bahn attraktiver macht.

Wir holen auch mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Mit der Förderung des Landes Nordrhein-Westfalen können mehr Logistik-Standorte, Industrie- und Gewerbegebiete auf der letzten Meile an das Netz der Bahn angeschlossen werden. So werden Zehntausende Lkw-Fahrten pro Jahr vermieden.

450 Millionen Euro stellen wir für den dreigleisigen Ausbau der Betuwe-Linie zur Verfügung, eine der bedeutendsten Logistik-Adern zwischen den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen. Für vier von zwölf Planfeststellungsabschnitten liegt inzwischen Baurecht vor: in Oberhausen, Dinslaken, Voerde und Haldern. Damit rollen seit Anfang 2020 die Bagger auf 17 von insgesamt 73 Kilometern der Ausbaustrecke zwischen Emmerich und Oberhausen.

Für unsere Klimaschutzziele ist die Stärkung der Bahn unverzichtbar. Deshalb stellen wir in Nordrhein-Westfalen die Weichen in Richtung Zukunft. Die deutschlandweit erste

Ansiedlung einer Serienfertigung von emissionsfreien Antriebssystemen für Loks im Ruhrgebiet zeigt, dass in Nordrhein-Westfalen Mobilität 4.0 nicht nur erdacht und erforscht, sondern auch erlebbar wird. In Ostwestfalen könnten „MonoCabs“, kompakte Kabinen auf einspurigen Gleisen, ganz neue Möglichkeiten eröffnen, brachliegende Infrastruktur für die Anbindung sub-urbaner Regionen zu nutzen. Und zwischen Aachen und Jülich sollen schon bald vollautonome Züge rollen.

Ich bin sicher, dass wir gemeinsam mit den Vertretern der Branche in Nordrhein-Westfalen den Bahnsektor zukunftsfest weiterentwickeln werden. Denn unser gemeinsames Ziel heißt: Deutschland muss wieder Bahnland werden!



FOTO: VM/ANJA TIWISINA



Nordrhein-Westfalen

Mobilitätsdrehscheibe in Europa

Egal, wohin man in Nordrhein-Westfalen beim Thema Mobilität und Schienenverkehr blickt: Schnell stößt man auf Superlative. In keinem anderen deutschen Bundesland verdichten sich die Verkehre so sehr wie in Nordrhein-Westfalen. Das Land gehört zu den wichtigsten Achsenkreuzen in Europa, in Nord-Süd- wie auch Ost-West-Richtung.

Es verfügt nicht nur über ein hoch verdichtetes Straßennetz mit einer Gesamtlänge von knapp 6000 Kilometern, es ist auch die Heimat von drei internationalen Flughäfen. Fünf wichtige Schifffahrtskanäle und ein Binnenwasserstraßennetz mit einer Gesamtlänge von rund 720 Kilometern sowie rund 120 Binnenhäfen prägen den Wirtschaftsraum, verbinden die Seehäfen in Deutschland, Belgien und den Niederlanden mit dem Binnenland und über zahlreiche Umschlagszentren auch mit dem Schienenverkehr in NRW.

Mit Duisport besitzt das Land den größten Binnenhafen Europas. Rund 9000 Züge fahren täglich über das etwa 4700 Kilometer lange Streckennetz in Nordrhein-Westfalen, das über rund 800 Bahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkte verfügt. Köln gilt dabei als der meistfrequentierte Eisenbahnknotenpunkt in Europa. Pro Tag nutzen rund 2,4 Millionen Fahrgäste den Regionalverkehr in Form von Omnibussen, Straßenbahnen, U- und S-Bahnen und Eisenbahn. 115 Millionen Tonnen Güter wurden 2019 auf dem Schienennetz

in NRW transportiert. Doch Nordrhein-Westfalen ist nicht nur Transitland, sondern als Wirtschaftsstandort auch Ziel und Quelle zahlreicher Verkehre.

Bei so viel Mobilität kommt es immer wieder zu Engpässen – nicht nur auf den Straßen, sondern auch auf der Schiene. Damit es in NRW auch in Zukunft richtig läuft, unternimmt das Land mittlerweile große Anstrengungen, um mit intelligenten Lösungen und handfesten Investitionen den Verkehrsträger Schiene zu stärken. Das Land investiert dabei nicht nur in die Bestandsnetze, sondern hat die Absicht, deutliche Kapazitätserhöhungen auch durch Aus- und Neubauprojekte zu erzielen. Sicher ist: Nordrhein-Westfalen verfügt über ausreichend Ideen und Know-how, um die vorhandenen Herausforderungen erfolgreich bewältigen zu können. Und das Land, seine

Unternehmen und seine Bevölkerung haben schon oft bewiesen, dass sie auch großen Transformationen gewachsen sind.

Wissenschaft:

Die Zukunft der Mobilität

Das Bahnland NRW ist vor allem auch zentraler Standort von Forschung und Wissenschaft – mit der dichtesten Hochschullandschaft Europas. Hier werden neue Technologien und Ideen für die Mobilität der Zukunft erforscht und entwickelt. Eine Vielzahl von universitären Studien- und Forschungseinrichtungen findet neue Lösungen für die Weiterentwicklung der Schienenverkehrstechnik, des Personenverkehrs, Güterverkehrs, der Logistik und der Hafenwirtschaft. Eine wichtige Rolle spielen dabei die Digitalisierung und Automatisierung der Mobilität, aber auch die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger untereinander – vom



In Nordrhein-Westfalen werden Technologien und Ideen für die Mobilität der Zukunft entwickelt.



FOTO: RWTH AACHEN

An der Modellanlage der RWTH Aachen forscht man im Kleinen für das Große.

Fahrrad über das Auto bis zum Lkw und Zug. Profilierte Hochschulen wie die RWTH Aachen, die Fachhochschule Aachen, die Hochschule Bochum, die Technische Universität Dortmund, die Universität Duisburg-Essen, die Technische Hochschule Köln oder die Westfälische Hochschule Gelsenkirchen Bocholt Recklinghausen – um nur einige zu nennen – gehören in Forschung und Lehre zu den führenden Wissenschaftseinrichtungen in Europa, die sich mit Themen rund die Schienenverkehrstechnik und Mobilität beschäftigen.

Weiterbildung:

Weichenstellung für Fachwissen

Die Welt verändert sich in immer kürzeren Zeitabständen. Digitalisierung, technischer Fortschritt und die

Globalisierung lassen Wissen rasch veralten und machen es auch im Bereich von Logistik, Schienenverkehrstechnik und Mobilität notwendig, regelmäßige „Updates“ vorzunehmen. In Nordrhein-Westfalen bieten zahlreiche renommierte Einrichtungen Umschulungen und berufliche Weiterbildungen an und liefern mit ihrer professionellen Wissensvermittlung nicht nur den Schlüssel für das individuelle Berufsglück, sondern sorgen mit ihrer Erfahrung, der hohen Ausbildungsqualität und praxisgerechten Angeboten auch für ein hohes Qualitätsniveau der Fachkräfte. Dabei reicht das angebotene Spektrum von der Ausbildung zum* zur Triebfahrzeugführer*in bis hin zum* zur Fachwirt*in für Personenverkehr und Mobilität (IHK).

Bahnindustrie in NRW

Ohne Frage: Nordrhein-Westfalen ist das Bahnland Nummer 1 in Deutschland. Kein Wunder, dass sich hier auch viele Unternehmen der Bahnindustrie wohlfühlen. Nach Schätzungen von Bahntechnik NRW e. V. gibt es in Nordrhein-Westfalen weit mehr als 50 Unternehmen, die sich zur Bahnindustrie zählen und mehr als 15.000 Menschen beschäftigen. Vermutlich ist die „Dunkelziffer“ der Unternehmen, die nicht organisiert sind und als Zulieferer für Bahnindustrie und Werkstätten arbeiten, weitaus höher. Bahntechnik NRW e. V. ist, wie Verbandspräsident Thomas Milewski erläutert, „ein Bündnis der Bahnindustrie, das mittelständische Betriebe vereint, die Fahrzeugkomponenten, Infrastruktur und Leittechnik für die Bahnindustrie entwickeln und produzieren oder Dienstleistungen in diesem Bereich anbieten“. Der Verein besteht seit 2008 und bündelt auf

kluge Art und Weise viele Aktivitäten seiner Mitglieder – so zum Beispiel im Bereich der Netzwerkarbeit, in Marketing, Vertrieb oder Kundenbetreuung. Ein interessantes Modell, um in den mittelständischen Betrieben Aufgaben zu bündeln und mit einer gemeinsamen Stimme auf die Leistungen der im Land ansässigen Unternehmen in der Bahntechnik aufmerksam zu machen. Das Angebot der Mitgliedsunternehmen von Bahntechnik NRW e. V. reicht in der Produktion von Radreifen und Bremssystemen über Steuerungselemente und Sensoren bis hin zu kompletten Schienenfahrzeugen, Bahnübergangstechnik, Leit- und Signaltechnik, Gleisen, Weichen und Schwellen. Wie umfassend die technologische Bandbreite in Nordrhein-Westfalen ist, lässt auch ein Blick auf die Mitgliederliste des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) erkennen.



Rund 9000 Züge fahren täglich über das etwa 4700 Kilometer lange Streckennetz in NRW.



Dipl.-Ing. Marc Wählen

Geschäftsführer Bauindustrieverband
Nordrhein-Westfalen e. V.

Privatbahn Magazin: Wissen Sie, wie viele Bahnbauunternehmen in NRW insgesamt zu Hause sind und wie viele Menschen hier (ungefähr) beschäftigt sind?

Marc Wählen: In NRW sind insgesamt circa 30 Unternehmen angesiedelt, die als Tätigkeitsbereich (teilweise mit weiteren Tätigkeitsbereichen) Bahnbau betreiben. Diese beschäftigen an ihren Standorten in NRW insgesamt rund 2400 Mitarbeiter, die teilweise natürlich auch in den anderen Tätigkeitsbereichen der Unternehmen eingesetzt werden.

Wie viele Mitglieder hat die Landesfachabteilung Eisenbahnoberbau innerhalb des Verbandes der Bauindustrie in Nordrhein-Westfalen?

Die Landesfachabteilung Eisenbahnoberbau hat 18 Mitgliedsfirmen aus NRW mit dem Tätigkeitsbereich Bahnbau, die teilweise auch andere Tätigkeitsbereiche abdecken.

Welche Vorteile hat eine Mitglied-

schaft in der Landesfachabteilung Eisenbahnoberbau für die Unternehmen?

Der Bahnbau, besonders der Eisenbahnoberbau, ist innerhalb der Bauindustrie eine sehr spezialisierte Sparte mit besonderen technischen und wirtschaftlichen Herausforderungen und einer sehr stark ausgeprägten Fokussierung auf relativ wenige Kunden. Kaum irgendwo ist die Abhängigkeit zwischen Planern und Bauunternehmen auf der einen Seite und den Kunden auf der anderen Seite so groß wie im Bahnbau. Deshalb birgt das Bahnbaugeschäft hohe Risiken. Außerdem steht die Bahnbaubranche vor großen Herausforderungen. Klimafreundlichere Produktionsprozesse, Investitionshochlauf und Digitalisierung sind notwendig, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Die Digitalisierung wird als Chance gesehen, wirtschaftlicher und kundenfreundlicher zu bauen. Sie erfordert aber großen Abstimmungsaufwand mit weiteren Betei-

ligten im Bauprozess. Die Landesfachabteilung Eisenbahnoberbau ist die einzige Interessenvertretung in NRW, die auf den Bereich Bahnbau spezialisiert ist und die regionalen Interessen der Mitgliedsunternehmen gegenüber den verschiedenen Auftraggebern (Deutsche Bahn, kommunale Schienenverkehrsbetriebe, Industrie etc.) vertritt. Durch die Vielzahl und relativ hohe Dichte unterschiedlicher Gleis-Betreiber in NRW ist eine regionale Fokussierung auf den NRW-Markt sehr wichtig, um kurze Wege zu den zuständigen Ansprechpartnern halten zu können und die regionalen Allianzen besser nutzen zu können, als das auf Bundesebene möglich wäre. Die Landesfachabteilung organisiert beispielsweise je nach Bedarf Unternehmerforen und Lieferantentage mit den potenziellen regionalen Auftraggebern und informiert ihre Mitglieder regelmäßig über wichtige anstehende Projekte, Förderprogramme oder auch sich ändernde Randbedingungen hinsichtlich der zu erwartenden öffentlichen Investitionen in die Schienennetze. Außerdem bietet sie einen regional geprägten Erfahrungsaustausch unter den Mitgliedsunternehmen und den Kunden.

Welche Funktion (Aufgaben) haben Sie innerhalb der Landesfachabteilung?

Ich führe die Geschäfte der Landesfachabteilung auf hauptamtlicher Ebene und organisiere gemeinsam

mit den ehrenamtlichen Vorstandsmitgliedern alle Aktivitäten, Tagungen und Gesprächstermine mit externen Akteuren. Meine Aufgabe ist also im Wesentlichen die Bündelung der gesamten Aktivitäten der Landesfachabteilung. Außerdem bin ich die Kontaktperson zwischen den Mitgliedsbetrieben und den Auftraggeber-Vertretern.

Worin liegen aus Ihrer Sicht die Stärken der Bahnbauunternehmen in NRW?

Die Bahnbauunternehmen in NRW sind aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Kunden und Aufgabensstellungen sehr flexibel und vielseitig einsetzbar. Die Kunden reichen vom Großkunden Deutsche Bahn mit Projekten aller Größenordnungen im Bereich Fahrwegbau- und Unterhaltung und Ingenieurbau über die vielen regionalen Stadtbahnbetriebe bis hin zu gewerblichen Schienenbetreibern (Industrie-Gleisanlagen) mit unterschiedlichsten Aufgabensstellungen und Nachfrage-Schwerpunkten. Auch der Planungs- und Beratungsbereich spielt bei den gewerblichen Betreibern eine große Rolle, häufig auch in Kombination mit der Ausführung anderer begleitender Gewerke, wie zum Beispiel Tiefbau und Straßenbau.

Die Fragen stellte Christian Wiechel-Kramüller.

Mobilitätsdrehzscheibe in Europa – Fortsetzung

Gleisbau:

Immer auf der richtigen Spur

Nordrhein-Westfalen ist nicht nur Ruhrpott – aber NRW wäre ohne das Ruhrgebiet nicht das, was es heute ist. In der Metropole Ruhr leben etwa 5,1 Millionen Menschen auf nur circa 13 Prozent der Landesfläche, dies sind rund 30 Prozent der Bevölkerung von NRW. Hier, „tief im Westen“, schlägt noch immer das industrielle Herz Deutschlands. Ohne diesen Wachstumsmotor aus Kohle und Stahl hätte es das Wirtschaftswunder der Nachkriegszeit vermutlich nicht gegeben. Doch auch wenn der Pott nicht mehr so wie früher kocht, verfügt diese Region über die besondere DNA einer über Jahrhunderte gewachsenen Montanindustrie, und so werden die Gleise und Weichen hier nicht nur verlegt und eingebaut, sondern aus bestem Stahl und

mit großem Know-how hergestellt. Die Deutsche Bahn AG hatte für 2020 angekündigt, mehr als 1,5 Milliarden Euro in die Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen zu investieren, um 230 Kilometer Gleise, 380 Weichen, 49 Bahnhöfe und 20 Brücken zu erneuern. Im Vergleich der Bundesländer – so die DB AG – ein Rekord. Diesen Gleisbauprojekten stehen rund 20 leistungsstarke Bahnbauunternehmen gegenüber, die ihren Sitz im Revier haben, erläutert Marc Wählen, der als Geschäftsführer des Bauindustrieverbands Nordrhein-Westfalen e. V. hauptamtlich die Landesfachabteilung Eisenbahnoberbau leitet. Die Landesfachabteilung hat 18 Mitgliedsfirmen und ist die einzige Interessenvertretung in Nordrhein-Westfalen, die auf den Bereich Bahnbau spezialisiert ist. Welche große Rolle die Bahnbau-



Alle vier Jahre ist Münster das weltweite Zentrum der Schienen- und Fahrwegtechnik.

FOTO: IAF / VDEI



15.000 Besucher zählte die iaf im Jahr 2017.

technik in Nordrhein-Westfalen spielt, beweist seit 2003 auch die Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik (iaf), die vom Verband Deutscher Eisenbahningenieure e. V. (VDEI) veranstaltet wird und früher an verschiedenen Orten stattfand, unter anderem in Wien. Zunächst alle drei, seit 2009 dann alle vier Jahre ist nun Münster das weltweite Zentrum der Schienen- und Fahrwegtechnik. Das Angebotsspektrum reicht vom Spezialfahrzeug über Baugeräte und Baumaschinen bis hin zur neuesten technischen Entwicklung der Fahrwegkonstruktion und -sicherung. Im Jahr 2017 waren 208 Aussteller angemeldet, die aus 24 Ländern und allen Kontinenten kamen, wie Siegfried Krause, Geschäftsführer der VDEI-Service GmbH, als Organisator mit berechtigtem Stolz berichtet. Insgesamt besuchten an allen drei Tagen knapp 15.000 Besucher die Messe in Münster. 58 Prozent kamen aus Deutschland und 42 Prozent aus dem Ausland: 5 Prozent aus Österreich, 6 Prozent aus den Niederlan-

den, 4 Prozent aus Belgien. Der Rest verteilte sich auf weitere Herkunftsländer, darunter Algerien, Australien, Russland, Südafrika und Vietnam, um nur einige zu nennen. Doch nach der Messe ist vor der Messe und so bestätigte der VDEI vor einigen Tagen, dass die 28. Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik – iaf wie geplant vom 31. Mai bis zum 2. Juni 2022 in Münster stattfinden wird. Verbandspräsident Thomas Mainka zeigt sich darüber sehr erfreut: „Wir sehen, dass die iaf trotz der aktuellen Umstände nichts von ihrer Bedeutung verloren hat und freuen uns schon heute auf eine ausgezeichnet besetzte Veranstaltung. Die Besucher dürfen auf viele Innovationen im Bereich der Fahrwegtechnik gespannt sein.“

Dr. Thomas Mainka
Verbandspräsident
des VDEI



Eisenbahnverkehrsunternehmen

Trotz des dichten Streckennetzes ist die Infrastruktur an den Knotenpunkten in NRW häufig überlastet, was oftmals zu Engpässen und Verspätungen führt. Mit dem Rhein-Ruhr-Express (RRX) geht das Land neue Wege, um die Schieneninfrastruktur zu optimieren und das Angebot auf der Schiene nochmals zu verbessern. Schon heute sind die ersten neuen und modernen RRX-Fahrzeuge auf verschiedenen RE-Linien unterwegs. Doch es wird noch einige Jahre dauern, bis die Infrastruktur entsprechend steht und sieben Linien die großen Metropolen Nordrhein-Westfalens verbinden. Allein zwischen Köln und Dortmund soll dann alle 15 Minuten ein RRX für eine attraktive Verbindung sorgen. Aktuell bereitet sich National Express darauf vor, die dritte RRX-Strecke zu übernehmen. Insgesamt betreiben derzeit zehn Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Nordrhein-Westfalen: DB Regio NRW, National Express, Abellio Rail NRW, TransRegio (Mittelrheinbahn), Keolis Deutschland, Nordwestbahn, Regiobahn, Rurtalbahn, Vias Rail und die Westfalenbahn. Dies ist natürlich längst noch nicht alles, denn viele Städte betreiben eigene Bus-, Straßenbahn- oder S-Bahn-Linien. Hinzu kommen zahlreiche Werksbahnen, wie zum Beispiel von ThyssenKrupp Steel Europe, die als größte Werksbahn Deutschlands gilt, sowie EVU im Schienengüterverkehr.

Die Landesgruppe NRW, im Verband der Verkehrsunternehmen in Deutschland, zählt 129 Mitglieder, die sich aus den Sparten Bus, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen, Eisenbahnen im Personenverkehr, Eisenbahnen im Güterverkehr, Verbund- und Aufgabenträger sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zusammensetzen.

Fokus Bahn NRW

Eine weitere sehr wichtige Initiative mit Leuchtturmcharakter ist das Aktionsbündnis „Fokus Bahn NRW“. Diese Gemeinschaftsinitiative der SPNV-Unternehmen und der Aufgabenträger ist in Deutschland bisher einzigartig. Sie hat sich in Nordrhein-Westfalen unter Federführung des Landes-Verkehrsministeriums zum Ziel gesetzt, die gemeinsame Arbeit der Bahnbranche im Land zu koordinieren, um die Leistungsfähigkeit und Qualität im NRW-SPNV vor dem Hintergrund der wachsenden Betriebsvielfalt, des Fachkräftemangels und der Schwierigkeiten in der Schieneninfrastruktur zu verbessern.

2017 unterzeichneten die sieben Wettbewerbsunternehmen Abellio Rail NRW, DB Regio NRW, Keolis Deutschland, National Express, NordWestBahn, Regiobahn und WestfalenBahn die „Agenda Bahnen“ – eine freiwillige Selbstverpflichtung, mit der sich die Wettbewerber trotz fruchtbarer Konkurrenz zu fairem Miteinander und zur Zusammen-



Der Duisport gilt als der größte Binnenhafen Europas.

arbeit bekennen. 2018 traten die NRW-Aufgabenträger Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) sowie die Unternehmen Rurtalbahn, Trans Regio und Vias der Initiative bei. Im Januar 2019 hat sie ihre Aktivitäten zum Programm „Fokus Bahn NRW“ zusammengeführt.

Federführend dabei: das Land. Mehr als 50 Kolleginnen und Kollegen aus zehn Bahnunternehmen, den drei Aufgabenträgerorganisationen und dem NRW-Verkehrsministerium arbeiten inzwischen hierarchie-, unternehmens- und organisationsübergreifend in den Projekten des Programms.

Bahnen und Häfen

Nordrhein-Westfalen ist auch ein Land der Wasserstraßen und Binnen-

häfen: So verfügt NRW über ein sehr gut ausgebautes Binnenwasserstraßennetz mit einer Gesamtlänge von rund 720 Kilometern, wovon 240 Kilometer auf den Rhein und etwa 480 Kilometer auf das Kanalnetz entfallen. Etwa 115,8 Millionen Tonnen Güter wurden im Jahr 2019 in den nordrhein-westfälischen Häfen umgeschlagen. Eine Sonderstellung nehmen dabei die Duisburg-Ruhrorter Häfen an der Mündung der Ruhr ein. Der Hafenkomples ist der größte Binnenhafen Europas und kann in der Gesamtbetrachtung der öffentlichen und privaten Hafenanlagen sogar als größter Binnenhafen der Welt gelten. Hier wurden im Jahr 2019 rund 47,8 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen – über 40 Prozent des Gesamtumschlags der Binnenhäfen in NRW. Zum Vergleich: Im Hafen von Paris, dem größten Binnenhafen Frankreichs, wurden im selben Zeitraum

25,1 Millionen Tonnen Güter bewegt. An zweiter Stelle, nach Duis-burg, folgt in Nordrhein-Westfalen der Kölner Rheinhafen mit einem Gütervolumen von 9,1 Millionen Tonnen 2019.

Wie wichtig dem Land seine Hafeninfrastruktur ist, zeigt sich auch an aktuellen Initiativen wie dem Forschungsprojekt Häfen NRW 4.0, bei dem es darum geht, durch digitale Innovation eine engere operative und strategische Zusammenarbeit zwischen den Häfen und damit deren Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Eine weitere Initiative: das Kooperationsprojekt Hamburg-NRWplus. Beide Länder wollen damit die Zusammenarbeit zwischen dem Seehafen Hamburg, Europas Bahnhafen Nummer eins, und NRW als

bedeutendstem Binnenschiffahrtsstandort in Deutschland stärken. Ziel ist, die Nutzung von Bahn und Binnenschiff im Seehafenhinterlandverkehr sinnvoll zu vernetzen und zu stärken.

Ausblick

Ohne Frage: Nordrhein-Westfalen hat noch viele Hausaufgaben zu erledigen, um auch weiterhin die Mobilitätsdrehzscheibe Europas zu bleiben. Es ist viel zu tun. Doch es hat sich auch schon viel getan.

Und NRW verfügt über so viel Potenz und Kompetenz, so viele Möglichkeiten und Chancen – von der Wissenschaft bis zum Gleisbau – wie kaum ein anderes Bundesland.

cwk



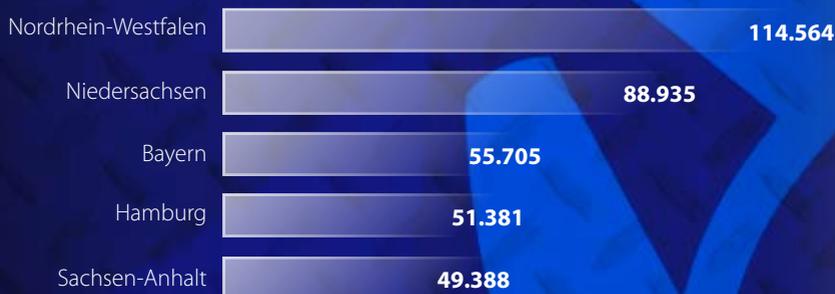
Ein Gütervolumen von 9,1 Millionen Tonnen wurden 2019 im Kölner Rheinhafen umgeschlagen.

Anteil der Verkehrsfläche an der gesamten Bodenfläche in Nordrhein-Westfalen

2006
6,9%

2018
7%

Güterumschlag im Eisenbahnverkehr in Deutschland nach Bundesländern im Jahr 2019 (in 1.000 Tonnen) – TOP 5



Güterumschlag im Eisenbahnverkehr in Nordrhein-Westfalen (in 1.000 Tonnen)

2007
165.181

2019
114.564



Thomas Milewski

1. Vorsitzender der Bahntechnik NRW e. V.

„Die Ketten haben gehalten“

Privatbahn Magazin: Herr Milewski, Sie sind 1. Vorsitzender der Bahntechnik NRW e. V. Seit wann besteht der Verein und welche Ziele verfolgen Sie in Nordrhein-Westfalen?

Thomas Milewski: Im Jahr 1998 gab es unter dem damaligen NRW-Wirtschaftsminister Wolfgang Clement den Ansatz, die mittelständische Industrie zu fördern, unter anderem die Bahntechnik, die in NRW einen großen Stellenwert hat. Im Zuge dieser Strömungen wurde die NRW Bahntechnik e. V. gegründet, die mittelständische Betriebe vereint, die Fahrzeugkomponenten, Infrastruktur und Leittechnik für die Bahnindustrie entwickeln und produzieren oder Dienstleistungen in diesem Bereich anbieten.

Ziel des Vereins ist es, die bedeutende Wirtschaftskraft der mittelständischen Betriebe zu unterstützen und auszubauen. Die vorrangigen Mittel dazu sind intensive Netzwerkarbeit und Öffentlichkeitsarbeit.

Zudem sucht die Bahntechnik NRW immer wieder den Dialog mit Wissenschaft und Politik.

Viele Ihrer Mitglieder sind mittelständische Unternehmen. Welche Rolle spielt der Mittelstand für die Bahnindustrie in NRW und Gesamtdeutschland?

Nicht nur in der Bahnindustrie ist das tragende Rückgrat der Wirtschaft die mittelständische Industrie, sowohl als unternehmergeführter Mittelstand als auch in mittelstandsgeführten Konzernen. In der Bahntechnik NRW sehen sich alle Mitgliedsfirmen als mittelständische Unternehmen, aber auch mit Blick auf den VDB lässt sich feststellen, dass von den circa 210 Mitgliedsunternehmen die allermeisten Mittelständler sind.

Wenn Sie auf Nordrhein-Westfalen als Bahnland schauen – wo liegen die Stärken dieses Bundeslandes mit Blick auf den Schienenverkehr?

Wenn Sie europäische Güter- und Personenströme betrachten, ist NRW sicherlich eines der Drehkreuze. Das spiegelt sich auch in den unterschiedlichen mit der Bahn verbundenen Tätigkeitsfeldern, wie Elektronik, Mechanik, Mechatronik, Software und Hardware. Von der Schraube über das Fahrzeug bis hin zum Stellwerk wird in NRW alles entwickelt und gebaut, aber am Ende auch gewartet. Die Menschen in NRW, die all dies leisten, sind gut ausgebildet, und gerade die Firmen der Bahnbranche unterstützen die Weiter- und Fortbildung kontinuierlich, sodass die Mitarbeiter immer auf dem neuesten Stand sind.

Die Corona-Pandemie stellt auch für die Bahnbranche eine große Herausforderung dar. Wie ist die Bahnindustrie aus Ihrer Sicht bisher durch die Krise gekommen? Haben die „Ketten“ zwischen Industrie, Zulieferern und Kunden in der Krise gehalten?

In Krisenzeiten zeigt sich die partnerschaftliche Stärke in wirtschaftlichen Kreisläufen. Corona ist eine der größten Krisen der letzten Dekaden. Hier haben bereits im ersten Quartal 2020 die großen und kleinen Treiber, kommunale Verkehrsbetriebe, „private Betreiber“, aber auch die Deutsche Bahn AG auf der einen Seite und alle Zulieferfirmen, auch hier angefangen bei der kleinen spezialisierten Softwarefirma bis hin zu Weltkonzernen, dazu beigetragen, dass die Ketten

– und zwar sowohl die Zuliefer- als auch die Auslieferketten – in der gesamten Corona-Zeit gehalten haben. Und, so hoffen wir, auch weiterhin halten. Das ist aus meiner persönlichen Einschätzung eine nicht hoch genug zu schätzende Tatsache.

Vielen Dank für das Gespräch!

Die Fragen stellte Christian Wiechel-Kramüller.





GELSEN-LOG. - Gelsenkirchener Logistik-, Hafen- und Servicegesellschaft mbH

Alles neu: Loks, Personal und Gebäude

Die Verkehrswende ist auch im Hafen Gelsenkirchen zu spüren: Allein durch einen Ausbau von BP rechnet man dort mit einer Verdreifachung des Transportvolumens. Die zuständige Gelsen-Log. ist dafür bereit.

Gelsen-Log. ist der Dienstleister im Gelsenkirchener Hafen: Als Logistik-, Hafen- und Servicegesellschaft laufen bei der Stadtwerke-Tochter alle Fäden zusammen. Und sie will weiter wachsen. Denn man erwartet deutlich mehr Verkehre auf den eigenen Schienen im Gelsenkirchener Hafen und den angeschlossenen DB-Strecken, schließlich will BP sein Logistikdrehkreuz nebenan – es ist keine 400 Meter entfernt – für einen erhöhten Treibstoffumschlag ausbauen. Die Gelsen-Log. übernimmt dann die Bereitstellung der Kesselwagen sowie die Organisation der Verkehre des Kerosins und anderer Kraftstoffe. Das Transportvolumen wird sich vermutlich verdreifachen – so werden 18.500 Lkw-Fahrten pro Jahr eingespart.

Nicht mehr unter freiem Himmel arbeiten

Also investiert die Gelsen-Log. rund

2,5 Millionen Euro in ihre Infrastruktur: Es entstehen ein neues Verwaltungsgebäude sowie ein moderner Lokschuppen inklusive Werkstatt. Letztere wird auf dem neusten Stand der Technik sein, etwa gehören Arbeitsgrube und Krananlage zur Ausstattung. Damit ersetzt man den beengten Vorgängerbau, der zu klein für die Reparatur der fünf Hafenlokomotiven war.

Denn die Gelsen-Log. betreibt unter anderem zwei Vossloh Typ G6, die erst 2019 für 2,5 Millionen Euro gebraucht angeschafft worden waren. Die dreiachsigen Rangierlokomotiven mit Diesel-Hydraulik und knapp 700 kW passten mit einer Länge von beinahe 10,8 Metern nicht mehr in den alten Lokschuppen. Bisher mussten Arbeiten daran unter freiem Himmel stattfinden, bei schwereren Schäden wurden Loks auch schon mal in entfernte Werkstätten ge-

schleppt. Diese teuren und zeitfressenden Maßnahmen sind ab April aber Vergangenheit, dann will man die neuen Gebäude in Betrieb nehmen. Die alte Werkstatt war bereits im März demontiert worden, schon im Mai folgte der erste Spatenstich für den Neubau.

Auf den etwa 700 Quadratmetern des neuen Lokschuppens sollen in der ersten Hälfte des Jahres 2021 rund 30 Mitarbeiter tätig sein, aber auch in der neuen Werkstatt, die rund 150 Quadratmeter umfassen wird. Dort läuft der Bodenaufbau, bald können die zwei Schienenstränge verlegt werden, von denen einer in die Werkstattgrube führen wird. Die Kranbahn ist bereits installiert. Außerdem errichtet die Gelsen-Log. eine eigene Diesel-Tankstelle, damit entfallen auch die noch nötigen Bepankungen vom Tanklager aus.

Ab 2021 bietet die Gelsen-Log. auch Wagenmeisterleistungen an, wie zum Beispiel die wagentechnische Untersuchung (WTU).

Um die Betriebssicherheit und das einwandfreie Funktionieren der Bremsen an den Güterwagen zu kontrollieren, wurde hierfür eine eigene Bremsprobenanlage auf dem Gelände der Gelsen-Log. errichtet.

Neue Räumlichkeiten für neue Mitarbeiter

Noch einmal 150 Quadratmeter umfassen auch die Büros im Neubau,

dazu kommen Sozialräume. Klinker und Fenster sind bereits verbaut und es geht schnell weiter. Die 30 Mitarbeiter – 16 davon wurden 2020 erst eingestellt – der Gelsen-Log. wollen bald einziehen. Jeder von ihnen wurde bereits zum Lokführer ausgebildet, denn man braucht die Man-Power, wenn der Betrieb analog zu BP rund um die Uhr läuft. Den Altbau nutzt danach ein anderes Unternehmen, das dort auch derzeit schon Lokführer ausbildet und dafür die Infrastruktur der Gelsen-Log. nutzt.

Und gut ausgebildete Lokführer kann die Gelsen-Log. wohl auch weiterhin gebrauchen. Schon 2019 hatte man eine Million Euro in 15 Kilometer Gleise für den Hafen investiert, dieselbe Summe soll 2021 noch einmal fließen. Der Güterumschlag auf den Schienen des Gelsenkirchener Hafens soll weiter steigen, 2019 betrug er rund 800.000 Tonnen. Bald soll dann auch eine Umstellung auf EOW erfolgen.





Weichenantrieb H715 in EOW-Anlagen

HANNING & KAHL GmbH & Co. KG

Mit uns fahren Sie sicher ins Ziel

Sicherheitsrelevante Kundenlösungen für den schienengebundenen Verkehr sind das Metier der HANNING & KAHL GmbH & Co. KG. Die Schwerpunkte sind dabei Straßen- und Stadtbahnen, aber auch Metros, NE-Bahnen sowie Werks- und Hafenbahnen. Das 1898 in Bielefeld gegründete Unternehmen ist in der vierten Generation in 100-prozentigem Familienbesitz. Seit 1992 ist HANNING & KAHL im ostwestfälischen Oerlinghausen ansässig und beschäftigt dort 374 Mitarbeiter.

Rund um den Globus – der Exportanteil von HANNING & KAHL liegt jährlich bei circa 60 Prozent – schätzen Kunden die Ideen, Produkte und den Service der beiden Geschäftsbereiche Rolling Stock und Infrastructure: Rolling Stock entwickelt hydraulische Bremssysteme, hydraulische Niveauregulierungen, Sandungssysteme und Schienenbremsen für Straßen- und Stadtbahnen sowie Metros. Im Bereich Infrastructure entstehen Weichenstellsysteme, Weichensteuerungen, Signalanlagen mit individuellen LED-Optiken sowie Betriebshofmanagement-Systeme für Straßen- und Stadtbahnen, Metros, Werks-, Hafen-, Industrie- und

NE-Bahnen. Im Bereich Infrastructure bietet HANNING & KAHL den elektrohydraulischen Weichenantrieb H715 an, dessen Anwendungsspektrum von Hochgeschwindigkeitsweichen bis hin zu EOW-Anlagen reicht. Hierbei stellt der H715 die Weiche mit einem Stellweg von 220 Millimetern unter zwei Sekunden – optional mit einer erhöhten Stellkraft von maximal 4300 Newton. Weiterhin unterstreicht der besonders schnelle Umbau der Einbauposition seine Flexibilität, sodass die Installationsarbeiten auf ein Minimum reduziert werden können. Umfassende Dienstleistungen und Serviceprodukte, Schulungen sowie ein Fernwartungs-

Service komplettieren das Portfolio beider Geschäftsbereiche.

Zusammen mit eigenen Tochterunternehmen, wie der Verkehrsautomatisierung Berlin GmbH, realisiert HANNING & KAHL Betriebshof-, Depot-, Rangieranlagen-, Steuerungs- und Management-Systeme aus einer Hand. So entstanden in intensiver Zusammenarbeit mit den NE-Bahn-Kunden die elektrisch ortsgestellte HANNING & KAHL-Weiche EOW PRO für effizientes Kurzwenden auf engstem Raum oder das FV-NE-Stellwerk mit automatisiertem Selbststellbetrieb mit Zuglenkreehner. „Außerdem arbeiten wir weltweit mit 28 lokalen Partnern als Auslandsvertretungen zusammen“, sagt Jörg Grote, Kundenbetreuung NE-Bahn Infrastructure.

„Da unser Fokus auf den Wachstumsmärkten China, der MENA-Region sowie Nord- und Südamerika liegt,

haben wir in den USA und China eigene Niederlassungen gegründet.“

„Basis unseres Erfolgs ist ein erstklassiges Team mit großem Sachverstand und emotionalem Engagement. Das bestätigen die weltweiten Referenzen und Zertifizierungen, wie zum Beispiel der International Railway Industry Standard nach ISOTS22163“, erklärt Grote und ergänzt: „Dank unserer hohen Fertigungstiefe können wir schnell und zuverlässig auf Kundenbedürfnisse reagieren.“

Kontakt:

HANNING & KAHL GmbH & Co. KG
Dipl.-Ing. (FH) Jörg Grote
Kundenbetreuung NE-Bahn
Infrastructure

Rudolf-Diesel-Straße 6
33813 Oerlinghausen

Telefon: +49 (0) 5202 707-819
E-Mail: joerg.grote@hanning-kahl.com



FV-NE-Stellwerk mit automatisiertem Selbststellbetrieb mit Zuglenkreehner



HERING Unternehmensgruppe

Spezialisten für den Bahnsektor

Das familiengeführte Unternehmen HERING mit Stammsitz im nordrhein-westfälischen Burbach wurde vor mehr als 125 Jahren gegründet. Heute beschäftigt der Spezialist für öffentliche WC-Anlagen, Architekturbeton Fassaden, Gleis-/Ingenieurbau und innovative Systeme für die Bahn rund 560 Mitarbeiter.

Komplexe Lösungen für Bahnen kommen dabei aus vier Gesellschaften der Unternehmensgruppe, die sich vor allem basierend auf dem Know-how und der Innovationsfähigkeit der Mitarbeiter, der Weiterentwicklung des Leistungsspektrums und eines leistungsstarken Maschinenparks erfolgreich den Anforderungen des Sektors Bahn im In- und Ausland angepasst haben.

Hand in Hand für den Bahnsektor:

Die HERING-Kompetenzbereiche sind in Gleisbau, Ingenieurbau, Verkehrsstationen (Systemdächer und Systembahnsteige), schienengebundene Großmaschinenteknik sowie Lärmschutzmaßnahmen an Schiene und Straße gegliedert. Gerade durch das Zusammenspiel dieser Bereiche ist gewährleistet, dass die Unterneh-

mensgruppe in der Lage ist, auch komplexere Schieneninfrastrukturmaßnahmen in eigener Regie und großer Fertigungstiefe zu erbringen.

Bereich Verkehrsstationen: Systembahnsteige und Überdachungen

Die Systembahnsteige aus der modula®-Familie haben sich mittlerweile europaweit etabliert. So steht heute eine breite Palette DB-zugelassener Systembahnsteige für die unterschiedlichen Anforderungen von Fern-, Nah- und Stadtverkehr zur Verfügung. Ob Bahnsteig-Neubau innerhalb kürzester Zeit, Aufhöhung oder Absenkung bestehender Bahnsteige oder Zusatzausstattung des Bestands: Das Bahnsteig-Team findet für jeden Anwendungsfall eine individuelle Lösung.

Ebenso effektiv und kreativ ist das HERING-Team der Systemüberdachungen: Alle Systemdächer von HERING zeichnen sich durch einen hohen Vorfertigungsgrad, modulare Bauweise, Wirtschaftlichkeit und eine schnelle Montage aus. Diese Vorteile hat HERING als Hersteller des bahnzugelassenen Dachsystems Bodenheim sowie anderer Systemdächer im Bereich des ÖPNV in zahlreiche erfolgreich realisierte Projekte eingebracht.

Bereiche Gleisbau, Ingenieurbau VST, konstruktiver Ingenieurbau und Großmaschinen

Gleisarbeiten oder Weichenarbeiten, Leistungen im gleisnahen Tiefbau oder Arbeiten an Bahnübergängen, das Leistungsportfolio des Gleisbaus umfasst ein großes Spektrum der schienengebundenen Arbeiten. Umfangreiche Modernisierungsarbeiten an Verkehrsstationen wie

Bahnsteigneubau und Sanierung von Personenunterführungen oder Brückenbau sind für unser Ingenieurbau-Team die richtige Herausforderung. Hinzu kommt für die HERING Bahnbau GmbH Deutschlands größte Schienenkranflotte, die sich in der Hand von HERING befindet und sich durch gleichermaßen hohe Flexibilität und Zuverlässigkeit auszeichnet.

Dies hat für HERING-Kunden den Nutzen, alle Leistungen aus einer Hand zu beziehen, ohne mit vielen Ansprechpartnern zu kommunizieren. Weiterhin bieten die einzelnen Bereiche kundenorientierte Lösungen für die Betreiber von Neben-, Straßen- und Hafenbahnen sowie für private Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Für die Ausführung der Arbeiten können wir auf einen leistungsstarken Maschinenpool und hochqualifizierte Fachkräfte zurückgreifen.

Kontakt:



Wolfgang Vollack

Geschäftsführer
HERING Bahnbau GmbH
Neuländer 1, D – 57299 Burbach
Telefon: +49 2736 27-151
E-Mail: gleisbau@hering-bau.de
www.heringinternational.com



Benjamin Otto

Vertrieb & Marketing
HERING Bau GmbH & Co. KG
Neuländer 1, D – 57299 Burbach
Telefon: +49 2736 27-221
E-Mail: benjamin.otto@hering-bau.de
www.heringinternational.com



Sowohl für die Außen- als auch für die Innenreinigung von Schienenfahrzeugen bietet Caramba die passenden Produkte.

Caramba Chemie GmbH & Co. KG

Saubere Sache: Prof-Schutz für alle Flächen

Belegschaft schützen, Arbeitsfähigkeit erhalten, Ausbreitung bekämpfen – absolute Sauberkeit ist in Zeiten von Corona entscheidend. Denn nur professionell gereinigte und desinfizierte Oberflächen helfen, die Ausbreitung von Viren und Keimen zu bekämpfen.

Hier setzen die Reinigungslösungen von Caramba an. Das deutsche Traditionsunternehmen entwickelt hochwirksame Spezialchemie, die in einem reinigt und desinfiziert, wie beispielsweise Tegee Sol. Das Produkt ist ein desinfizierender Reiniger für Oberflächen aller Art. Durch seinen Wirkstoff bekämpft er effektiv eine Vielzahl an behüllten Viren, zu denen auch das Coronavirus gehört. Zusätzlich entfernt er mühelos Öle, Fette, Wachs, Seife, Tinte, Ruß, Nikotin und Insekten und sorgt so für ein sicheres Gefühl in allen Innenräumen und Sanitärbereichen. „Desinfekti-

onsmittel wirken am besten und am schnellsten auf sauberen Oberflächen. Man müsste also vorher erst den Schmutz entfernen, der sich über die Viren gelegt hat und sie sozusagen beschützt, bevor man Desinfektionsmittel einsetzt“, erläutert Patrick Maione, Segmentmanager bei Caramba. Zudem sei der Reiniger durch spezielle Rezepturen außergewöhnlich materialverträglich. „Tegee Sol wird unter anderem auch zur Innenreinigung in Flugzeugen eingesetzt und hat Freigaben von Boeing und Airbus, wo die Anforderungen an die Materialverträglichkeit sicher

noch höher sind als bei Schienen- und Nutzfahrzeugen“, so Maione. Außerdem sei der Reiniger im Gegensatz zu alkoholhaltigen Desinfektionsmitteln nicht als feuergefährlich gekennzeichnet. Durch die Kennzeichnungsfreiheit seien Lagerung, das Mitführen und die Anwendung (keine Schutzausrüstung) somit völlig unproblematisch.

Gute Reinigung braucht mehr als Chemie

„Top-Produkte mit kompromissloser Leistungsqualität sind natürlich die grundlegende Voraussetzung für unseren Erfolg“, sagt Patrick Maione. „Aber wir verbinden unsere große Entwicklungs-Expertise in der Spezialchemie mit gezieltem Prozess-Know-how und sorgen so für eine deutliche Effizienzsteigerung beim Waschprozess“. Der Chemiespezialist setzt deshalb auf ganzheitliche, individuelle Prozesslösungen nach seinem bewährten ABC-Prinzip: A wie ausführliche Analyse der vorhandenen Situation bei Verschmutzung und Infrastruktur von Fahrzeugen, Waschanlage und Brauchwasseraufbereitung sowie der individuellen betrieblichen Abläufe. B wie Beurteilung, Beratung und Empfehlung von Lösungswegen. Und schließlich C wie „Caramba-Effekt“, eine deutliche und messbare Steigerung von Effizienz und Wirtschaftlichkeit.

Für die Kunden des Unternehmens bedeutet dies eine gesteigerte Effizienz und eine höhere Wirt-

schaftlichkeit bei gleichzeitigem Werteerhalt. Namhafte Transportunternehmen zählen zum Kundestamm von Caramba.



Saubere und gepflegte Fahrzeuge sind der Türöffner zu zufriedenen Fahrgästen. Dafür gibt es hochwirksame Reiniger von Caramba.

Kontakt:

Caramba Chemie GmbH & Co.KG
Patrick Maione
Segmentmanager

Caramba Holding GmbH
Anna-Schneider-Steig 8
50678 Köln
Telefon: +49 (0) 203 7786 233
E-Mail: patrick.maione@caramba.de

Weitere Informationen zu Caramba gibt es unter:

<https://www.caramba.eu/>



RBH Logistics GmbH

Was wir ins Rollen bringen, kommt gut an.

Die Geschichte der heutigen RBH Logistics GmbH wurde gelenkt durch eine Zeit voll Veränderung, aber auch geprägt von einem breiten Erfahrungsschatz auf dem Gebiet der Transportleistungen und begann bereits im Jahr 1913 mit Gründung der Königlichen Zechenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft. Im Zuge der weiteren historischen Entwicklung kam es zu einer Namensänderung zu Zechenbahn und Hafenverwaltung. Im Verlauf entstand eine enge Verbindung zwischen Bergwerken, Chemiebetrieben, Kokeereien und Kraftwerken. Nach langer und erfolgreicher Zusammenarbeit mit der typischen Montanindustrie des Ruhrgebietes und dem dortigen Einsatz als Werksbahn der Ruhrkohle AG, aber auch durch Erfahrungen

im Chemie- und Mineralölbereich, wurde 80 Jahre nach Gründung aus dem Unternehmen eine GmbH mit dem Namen RAG Bahn und Hafen Vertriebsgesellschaft. Basierend darauf und auf der Bahnreform im Jahr 1994 konnten zusätzlich zum Werksverkehr Leistungen auf der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn erbracht werden. Seit 2005 war das Unternehmen dann gänzlich unabhängig von der RAG und wurde im selben Zug von der Railion Deutschland (heute DB Cargo AG) aufgekauft und in RBH Logistics GmbH umfirmiert. Als nunmehr eigenständiger Bestandteil des DB Konzerns ergaben sich neue Möglichkeiten bei der Übernahme von Transportleistungen und die RBH Logistics GmbH konnte ihren Schwer-

punkt auf drei Transportbereiche ausweiten: Kombierter Verkehr, Transport von Chemie- und Mineralölprodukten sowie von Schüttgütern. Im Bereich der intermodalen Transporte via Kombizügen ist die RBH Logistics GmbH ein zuverlässiger und branchenüberdurchschnittlich pünktlicher Partner, der seine Kompetenzen unter Einsatz bestehender Verkehrskorridore ständig optimiert, um einen anforderungsgerechten und zuverlässigen Transport der Güter zu erreichen. Darüber hinaus erfolgt auch der Transport von sensibel zu behandelnden Gütern bzw. Gefahrgütern im Ganzzugverkehr mit Kesselwagen unter Einhaltung hoher Sicherheitsstandards. Auch der historisch gewachsene Transport von Schüttgütern gehört nach wie vor zum Leistungsspektrum der RBH Logistics GmbH und kann auf eine langjährige, erfolgreiche Routine zurückblicken. In Ergänzung dazu wird die regionale Anschlussbedienun-
 g, als Leistung zusätzlich zum reinen Streckentransport, übernommen, diese umfasst die Zustellung von Wagen zum vereinbarten Anschluss, Be- und Entladung, Zusammenstel-

lung der Wagen zu praxisingerechten Zugeinheiten, technische Prüfung der Wagen und Frachtabfertigung. Alle durchgeführten Transporte werden dabei kontinuierlich überwacht und die Mitteilung des Transportstatus erfolgt kundenspezifisch, um kurzfristig und flexibel Auswirkungen und Alternativen abstimmen zu können.



Transportvolumen: 17,8 Mio t
Transportleistung: 7.444 Mio tkm
Mitarbeiter: 284
Elektroloks: 30
Dieselloks: 11

Kontakt:

RBH Logistics GmbH
 Talstraße 12
 45966 Gladbeck

Telefon: +49 (0) 2043-6919 0
 E-Mail: info@rbh-logistics.de



Feige Business Advisors GmbH

Die Bahn verlässt die Welt von gestern

... und gewinnt dadurch enorm an Arbeitgeberattraktivität für Kandidaten auch aus anderen Branchen. Für diese Beobachtung aus Sichtweise eines langjährig engagierten, branchenversierten Personalberaters gibt es verlässliche Indikatoren. Zunächst sei genannt, dass sich die Wahrnehmung von Mobilität in der urbanen Bevölkerung positiv verändert hat. Diese hat sich durch neue E-Mobilitäts-Konzepte vom Hypertrend zu einem integralen Bestandteil im Mix von Individual- und öffentlichem Verkehr entwickelt. Zudem hat auch die Verkehrspolitik, getrieben durch eine günstigere Treibhausgasbilanz, die Weichen für mehr öffentlichen Verkehr gestellt.

Die Sichtweise der Berufseinsteiger oder Job-Suchenden hat sich gewandelt und selbst Leute aus der Hightech, und hier besonders die Luftfahrtindustrie, blicken interessiert auf die Branche im Wandel. Die Digitalisierung wird hier einen Ka-

talysatoreffekt haben, denn die zusätzlichen Ingenieure, Techniker und IT-Spezialisten werden andere in die Wachstumsbranche nachziehen. Die aktuelle Branchenprognose 2021 von Prognos validiert diese Einschätzung. Bei 3,9 Prozent gesamtwirt-



schaftlichem Wachstum beziffert sie eine solide Wachstumsrate von drei Prozent mit langfristiger Stabilität für die Sparte Verkehr und Logistik. Nun steht die Bahn in einer fast zweihundertjährigen Kontinuität, hat als System und Unternehmen ihre spezifische, konservativ ausgerichtete Konjunktur entwickelt, die indes zuletzt leicht unter die Räder geraten schien. Es ist nicht wie beim Phönix aus der Asche, doch das Erstaunliche ist die neue Wahrnehmung der Bahn, die jetzt die Reise in eine prosperierende Zukunft antritt und damit zugleich das Ende des klassischen Personaltableaus Lokführer, Schaffner, Stellwerker und Gleisbauer einläutet. Einblicke in die neue Welt der Bahn lassen erkennen, welche Professionen und Experten zur Umsetzung zeitnah benötigt werden, da der technologische Input für das neue Gesicht der Bahn meist aus anderen Branchen kommt.

Zum Beispiel der Next Generation Train (NGT), vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt projiziert. Er soll mit 400 km/h bei halbem Energiebedarf und minimaler Schallemission das Maximum für Rad-Schiene-Technik erreichen. Cargo auf der neuen Seidenstraße wird von 14 auf 3 Tage minimiert, Containerschiffe werden damit um Längen geschlagen. Oder die Digitalisierung der Stellwerke in Kombination mit dem Zugsicherungssystem ETCS für höhere Wirtschaftlichkeit bei Energie-

ersparung dank Pünktlichkeit und Kapazitätssteigerung. Auch in der Entwicklung sind optimierte Aerodynamik, Leichtbauweise und induktiv geladene E-Motoren anstelle der Oberleitungen. Nahziele sind zudem autonome Güterzüge auf digitalisierten Trassen und Brennstoffzellenzüge mit Wasserstoffantrieb. Das lässt schon deutlich den Bedarf an neuen Bahnberufen für einen neuen Bewerberkreis erkennen, der das Potenzial mitbringt. Nicht zuletzt kommt die zukunftstaugliche, auf Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung hin orientierte Bahn der Erwartungshaltung der Nachwuchsgeneration Z entgegen. Sie, Kinder des digitalen Zeitalters, suchen Sinnhaftigkeit im Job anstelle einer Blitzkarriere, sind stark auf die Arbeitgebermarke fokussiert und favorisieren Unternehmen, die aktiv an der Gestaltung einer lebenswerten Zukunft mitwirken. Das sind die Wege in die neue Welt der Bahn. „Wege entstehen dadurch, dass man sie geht.“ (Kafka). In diesem Sinne freuen wir uns, Sie mit unserem maßgeschneiderten Service und bei der passgenauen Besetzung von Führungskräften und Expertenpositionen begleiten zu können.

Dieter Feige
Geschäftsführer



FOTO: DIETER FEIGE



PTS GmbH

Serviceleistungen, Reinigung und Sicherheit

Die Public Transport Services (PTS) GmbH ist seit 2004 am Markt und wächst kontinuierlich. Von der Essener Firmenzentrale aus übernimmt das Unternehmen Reinigungs- und Sicherheitsdienste für zahlreiche kommunale und privatwirtschaftliche Verkehrsunternehmen in ganz Deutschland.

„Wir kennen die Herausforderung eines Verkehrsunternehmens, liefern Lösungen, zeigen innovative Wege in der Verkehrsmittelreinigung auf und unterstützen unsere Auftraggeber dabei, ihre Leistungen noch attraktiver für ihre Fahrgäste anzubieten“, beginnt Christian Uhlig mit Stolz. Er ist Geschäftsführer der PTS GmbH und damit verantwortlich für die Sauberkeit in den Verkehrsmitteln von zahlreichen kommunalen und privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen in ganz Deutschland.

„Wir sind als Spezialdienstleister im öffentlichen Personenverkehr und im Schienenverkehr seit Jahren ein verlässlicher Partner in Sachen Sicherheit und Reinigung“, bringt es Christian Uhlig auf den Punkt. Und: „Wir sind kontinuierlich auf Wachstumskurs.“

Flexibler Einsatz dank multifunktionaler Ausbildung

Derzeit beschäftigt die PTS GmbH 396 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 350 im Bereich Reini-



gung. Viele von ihnen sind schon seit Jahren für das Unternehmen tätig und haben die eigenen, internen Schulungssysteme durchlaufen. Ihre Stärke: Jede Reinigungskraft ist multifunktional ausgebildet und beherrscht im Aufgabenfeld der Fahrzeugreinigung (schienegebunden und straßengebunden) alle Tätigkeiten – von der täglichen Reinigung über die Intensivreinigung bis zur Grundreinigung. So können die einzelnen Teams auch bei kurzfristigem Bedarf flexibel eingesetzt werden. Gleiches gilt für die Graffiti-entfernung. Hier setzt die PTS mobile, autarke Teams ein, die zentralisiert an mehreren Standorten just in time reagieren können. Für viele Kunden der PTS ist das ein echter Pluspunkt,

weiß Christian Uhlig. Schließlich steht neben der Oberflächenwerterhaltung auch das Image des Kunden im Fokus. „Gerade in diesem Bereich haben wir uns als professioneller und verlässlicher Partner etabliert.“

Für größtmögliche Transparenz zwischen PTS und den jeweiligen Auftraggebern sorgt das speziell entwickelte „Elektronische Qualitätssicherungssystem für die Transportmittelreinigung“. Christian Uhlig: „Damit werden alle Abläufe und Prozesse überwacht und im System digitalisiert. Der Kunde bekommt so einen genauen Überblick darüber, welche Leistungen an welchem Standort von uns erbracht wurden.“ Das Managementsystem bildet einen zen-





tralen Baustein für den hohen Qualitätsanspruch, den die PTS an sich selbst und ihr Qualitätsmanagement stellt. Deshalb ist das Unternehmen auch nach DIN ISO 9001 zertifiziert. „Wir führen laufende Qualitätskontrollen durch und optimieren unsere Abläufe – von den Ergebnissen profitieren unsere Kunden direkt und vollumfänglich.“

In Zeiten der allgegenwärtigen Klima-Diskussion gehören der umweltbewusste Umgang mit Ressourcen sowie nachhaltiges Handeln zum Arbeitsalltag der PTS-Mitarbeiterinnen

und -Mitarbeiter. Neben der DIN ISO 14001 hat das Unternehmen eigene Umwelt-Leitlinien erstellt, die beispielsweise ausschließlich energieeffiziente Reinigungsmaschinen oder die Verwendung umweltfreundlicher Reinigungsmittel vorsehen. Gefahrstoffhaltige oder wassergefährdende Reinigungsschemie darf nur eingesetzt werden, wenn es keine Alternative gibt. „Ein bewusster, nachhaltiger Umgang mit der Reinigungsschemie wird bei unseren Mitarbeiterschulungen großgeschrieben“, ergänzt Christian Uhlig und verweist auf die

weiteren Zertifizierungen nach ISO 50001.

Sicherheitskräfte mit kundenspezifischer Ausbildung

Ein weiteres Standbein der PTS GmbH, das in den vergangenen Jahren immer weiter ausgebaut wurde, umfasst den Bereich Sicherheit. Dazu gehören Ticketprüfung, U-Bahn-Sicherheit, Servicedienste, Fahrzeugbegleitungen/Zugbegleitung, Wachdienste sowie Empfang und Pfortendienste. Auch hier profitiert die PTS GmbH von ihren jahrelangen Branchenkenntnissen: „Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wissen, wie sie sich in Zügen und in Bahnhöfen bewegen müssen. Sie kennen die speziellen Herausforderungen und verfügen über das entsprechende

Know-how“, sagt Christian Uhlig. „Darüber hinaus werden die eingesetzten Kräfte auch kundenspezifisch und nach den Beförderungsbedingungen geschult.“

In den kommenden Jahren will die PTS GmbH sowohl im Bereich Reinigung als auch im Bereich Sicherheit weiter wachsen. In der Essener Firmenzentrale werden dafür bereits die Weichen gestellt. Die Personalentwicklung ist ein fester Bestandteil der Unternehmenskultur und mit einer konsequenten Aus- und Weiterbildung sollen Mehrwerte für die Auftraggeber geschaffen werden. Viele PTS-Kunden profitieren bereits jetzt davon, verschiedene Systemdienstleistungen aus einer Hand zu erhalten.



Christian Uhlig

Geschäftsführer

PTS GmbH

Tenderweg 2, 45141 Essen

c.uhlig@pts-info.de

Telefon: +49 (0) 201 24671-600

Fax: +49 (0) 201 24671-601

tracking rail GmbH

On track to success

Unter diesem Motto erfolgte 2015 die Gründung der tracking rail GmbH als Spezialistin auf der Schiene und für Busse. Sie will mit hochqualifizierten Mitarbeitern die Schienenfahrzeugindustrie und Verkehrsunternehmen zielgerichtet unterstützen, um den ÖPNV zu stärken.

tracking rail arbeitet erfolgreich im Schienenverkehr, ob bei der Neufertigung von Fahrzeugen, mit Übernahme spezieller Aufgaben wie etwa Verkabelungen oder Unterstützung bei der Inbetriebnahme der neuen Schienenfahrzeuge selber. Im Fokus stehen folgende Bereiche:

FAHRZEUG-HERSTELLER:

Fertigungs-, Änderungs-, Inbetriebnahme- und Gewährleistungs-Spezialist

FAHRZEUG-HALTER:

Refurbishment- und Sanierungspartner

FAHRZEUG-BETREIBER:

Service- und Instandhaltungsunterstützer

FAHRZEUG-INSTANDHALTER:

Inspektions-, Wartungs- und Instandsetzungs-/Entstörungs-Supporter

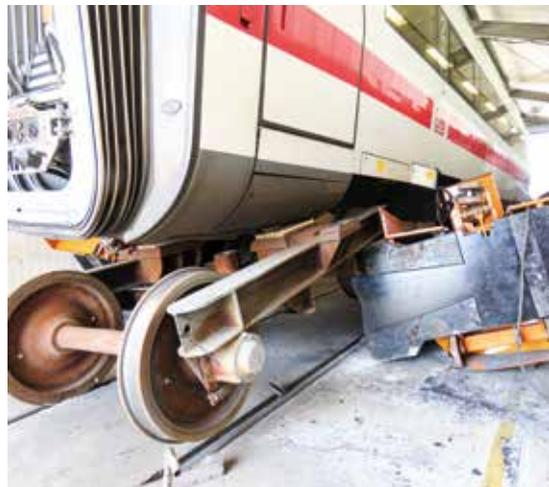
ZULIEFERER:

Komponenten-Fertiger und Einbau-Fachfirmen im und am Fahrzeug

CONSULTING:

Sachkundige für Fahrzeug-Zustandsbewertung sowie für Wert- und Unfallgutachten

Als neues Geschäftsfeld entwickelte sich der Consultingbereich rund um die Beschaffung und Instandhaltung von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen. Gerade im ÖPNV gibt es unterschiedliche Anforderungen der agierenden Verkehrsverbünde mit den Kooperationspartnern, ob Verkehrsunternehmen, Instandhalter, Leasingpartner oder Schienenfahrzeughersteller. Ob Unterstützung zur Auswahl der entsprechenden Fahrzeugflotte bezogen auf die konkreten Einsatzbedingungen, die vorhandenen Möglichkeiten im Bereich Neu- oder



Gebrauchtfahrzeuge oder wenn es um Fragen zur optimierten Instandhaltung geht, stehen die Spezialisten zur Verfügung. Aufgrund des Portfolios ist neben der theoretischen Ausarbeitung/Beratung auch eine praktische Umsetzung vor Ort möglich.

Die wesentlichen Schwerpunkte im Bereich Consulting für Schienenfahrzeuge sind:

- Qualifizierte Gutachten für die Bewertungen von Schienenfahrzeugen
- Schadensfeststellgutachten in Anlehnung an die Leitsätze für die Bewertung von technischen Anlagen und Maschinen vom Institut für Sachverständigenwesen e. V.
- Beratungen von Instandhaltungs- und Refurbishment-Maßnahmen
- Unterstützung im Projekt-Management
- Analysen der Instandhaltungszustände und deren Methoden zur Fahrzeugbeschaffung für den SPNV unter Beachtung LCC und RAMS

Die Bewertung von Schienenfahrzeugen umfasst den Zustand des Fahrzeugs, die Einsatzbedingungen, die Einsatzzeiten, die Laufkilometer, die Schadensfeststellung, die Schadensbegutachtung und deren Wertermittlung, die Vorgabe einer Reparaturmethode/-technologie, die Festlegung der entsprechenden Zeitdauer (unter Berücksichtigung der

Ausfallzeit des Fahrzeuges und der Ausfallkosten).

Voraussetzung zur Durchführung derartiger Gutachten sind umfangreiche Kenntnisse in der Schienenfahrzeugtechnik, der -instandhaltung und den jeweiligen rechtlichen Bestimmungen. Deshalb arbeitet die tracking rail in Kooperation mit Eisenbahnsachverständ Hamburg und Rösch-Consult Reinheim sowie anerkannten Fachleuten unterschiedlicher Fachrichtungen (Kleb- und Schweißtechnik) zusammen.

Darüber hinaus engagiert sich tracking rail in der Weiterbildung von berufserfahrenen Technikern und Ingenieuren mit der Bildungsakademie Sachsen-Anhalt in Magdeburg für eine Ausbildung zur Fachkraft (IHK) für die Bewertung von Schienenfahrzeugen.

Unter dieser Maßgabe sind in der Vergangenheit mehrere Gutachten erstellt worden:

- Schadensfeststellungs-Gutachten Mittelwagen ICE1 und Wertgutachten
- Schadensanalyse „Defekter Fußboden“ an den LINT-54-Fahrzeugen
- Analyse der Reparaturdauer nach Schaden durch Kollision
- Gewährleistungsabwicklung CO-RADIA LINT



Rheinhafen Krefeld

Volle Fahrt voraus!

Unter der Devise „Potenziale nutzen!“ ziehen der Hafen Krefeld mit dem hochmodernen trimodalen Containerterminal und das eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Eisenbahnwerkstatt an einem Strang.

Den Turnaround hat man längst geschafft: Seit der Privatisierung des Hafens Krefeld 2008 hat die damals neu entstandene Hafen Krefeld GmbH & Co. KG die eine Million Euro Verlust in Profit verwandelt – zumindest in den letzten Jahren. Die Geschäftsführung, seit Mitte 2019 bestehend aus Elisabeth Lehnen und Christoph Carnol, zeigt sich zufrieden damit, aber es geht noch weiter.

Denn auf insgesamt 420 Hektar erschlossener Hafensfläche sind Verladeanlagen für Flüssiggüter, Flüssiggase, Getreide und Futtermittel, Förderbandanlagen, Sackverladeanlagen und Anlagen für den problemlosen Schwergutumschlag vorhanden. Viele Unternehmen profitieren

von der guten Infrastruktur, zuletzt siedelten sich dort mit CaratGas und Goodmills 2020 zwei neue Großunternehmen an, sodass man in diesem Jahr von zusätzlichen Umschlagvolumina ausgehen kann. Aber auch die schon länger ansässigen Unternehmen florieren. So hat etwa die Cargill GmbH ein Großprojekt mit über 200 Millionen US-Dollar zur Umstellung von Mais auf Weizen auf den Weg gebracht. Die Umschlagmengen kann der Hafen mit seiner fest installierten Krananlage von 200 Tonnen Hebeleistung sowie verstärkte Kaianlagen, die einen Mobilkranumschlag von 450 Tonnen ermöglichen, bewältigen. Seit 2011 ist zusätzlich ein 750-Tonnen-Raupenkran der Firma Felbermayr in Krefeld stationiert.

2020 hatte für alle herbe Rückschläge parat, doch der Hafen Krefeld steht weiter sehr gut da: Man musste keine Kurzarbeit anmelden, von einzelnen Gutarten abgesehen haben sich viele Transportvolumina wieder auf das Planlevel vor der Pandemie eingependelt. Frei gewordene Kapazitäten wurden effektiv für die Weiterbildung der 56 Mitarbeiter genutzt.

Auch konnte die Pandemie den lange geplanten Werkstattumbau nicht verhindern. Dadurch können nun längere Wagen und ein größeres Volumen an Aufträgen abgewickelt werden. Durch den neu eingeführten Zwei-Schicht-Betrieb werden die vorhandenen Ressourcen zudem besser und effizienter genutzt. Die Werkstatt ist nach DIN ISO 9001:2015 und OHSAS 18001:2007 erfolgreich zertifiziert. In 2015 kam zusätzlich die ECM-Zertifizierung hinzu. Neben Waggonreparaturen bietet der Hafen Krefeld auch Lokreparaturen für Dritte an. Damit wurde ein Prozess in Gang gesetzt, um weitere Geschäftsfelder aufzutun und das Leistungsspektrum zu erweitern.

Und das, obwohl es nicht zuletzt dank der vollständigen trimodalen Erschließung schon sehr breit ist. Neben den Umschlagplätzen und der Werkstatt betreibt der Hafen Krefeld auch ein eigenes EVU – seit 1905. Es beschränkt sich aber nicht nur auf Rangier- und Zustelltätigkeiten für Hafenanlieger. Auf über 50

Kilometern eigenen Gleisen bedient es auch Unternehmen im Krefelder Stadtgebiet und fährt zusätzlich auf dem DB-Netz im regionalen Bereich. Der Bedarf an intelligenten Logistikleistungen ist deutlich höher, als mit den derzeitigen Anlagen abgewickelt werden kann. Deshalb wird der Lokeinsatz den Anforderungen und Einsatzbereichen immer individuell angepasst. Zudem ist eine Kapazitätserweiterung für den kombinierten Verkehr am Hafenbahnhof Linn in Planung. Mit der Umstellung von Mietloks auf den Kauf von Lokomotiven hat man sich optimiert.





FOTO: BECORIT GMBH

BECORIT GmbH

Innovative Produkte für die moderne und umweltfreundliche Mobilität

Die Firma Becorit ist einer der weltweit führenden Hersteller von Eisenbahntechnik mit Sitz in Recklinghausen – seit fast 100 Jahren: Gegründet 1926 als Hersteller von Technik für den Steinkohlebergbau, zählt Becorit heute zu den renommiertesten Produzenten von Reibmaterialien für Schienenfahrzeuge in der ganzen Welt. Seit 2006 ist Becorit Teil des US-Konzerns Wabtec, einem der 500 größten Unternehmen der Welt mit einem Jahresumsatz von acht Milliarden US-Dollar.

Becorit entwickelt, fertigt und prüft Scheibenbremsbeläge für Hochgeschwindigkeits- und Personenzüge wie den ICE4 und Rhein-Ruhr-Express (RRX) sowie Bremsklotzsohlen

für den Güterverkehr. Hervorzuheben ist die maßgebliche Entwicklung der sogenannten „Flüsterbremssohlen“ IB116* zur signifikanten Reduktion der Lärmbelastigung durch eine

Ein Traditionsunternehmen mit Zukunft

Umrüstung der rund 180.000 europaweiten Güterwaggons im Zuge einer Lärmschutzverordnung der EU.

Für Becorit hat neben der jederzeitigen Erfüllung der umfangreichen Sicherheitsanforderungen an seine Produkte die Entwicklung zukunfts- und umweltorientierter Reibmaterialien absolute Priorität. „Wir wollen mit unseren Produkten vorangehen, auch in umweltspezifischen Themen wie Emissionssenkung.“

Durch die lokale Entwicklungskompetenz und das branchenweit anerkannte, umfangreiche Prüfzentrum inklusive Winterprüfstand am Standort wurde in den letzten Jahren unter diesen Gesichtspunkten eine neue Produktfamilie von organischen Bremsbelägen entwickelt. Diese erfüllen die allerneuesten Anforderungen hinsichtlich Produktperformance und Sicherheit gemäß UIC/TSI, der Rohstoffqualitäten und Umweltaspekte sowie der Senkungen der Emissionen.

Ein erstes Produkt FP94 aus dieser vielversprechenden FP-Familie (Future Pad) hat die vorläufige Zulassung durch UIC in der Kategorie B1 (EMU/DMU) erhalten, die auch die Anfor-

derungen gemäß DIN EN 15328 für EMU/DMU „B1“ erfüllt. Weitere Produkte sind bereits vorhanden und werden zeitnah den entsprechenden Zulassungsgremien vorgestellt. Besonders hervorzuheben ist auch das recyclebare Sinterbelagsystem BMBS (Becorit Modulares Brems-System), welches als Bremsbelag F570*-BMBS im ICE4 erfolgreich eingesetzt wird. Dieser Belag setzt neue Maßstäbe im Hinblick auf Anwenderfreundlichkeit, Vielfalt, Anpassungsfähigkeit, Nachhaltigkeit von Reibmaterialien. Er hat im November 2020 seine finale UIC-Zulassung (Kategorie D2) erlangt und entspricht damit auch den Anforderungen gemäß DIN EN 15328.

Mit beiden Produktfamilien, FP als organischer und BMBS als Sinter-Bremsbelag, hat Becorit als Zulieferer Meilensteine für den zukunftsweisenden Schienenverkehr gesetzt. Es werden sowohl die neuesten Zulassungsrichtlinien gemäß DIN EN 15328 erfüllt als auch Maßstäbe im Bereich Nachhaltigkeit, des Umwelt- und Gesundheitsschutzes gesetzt.

Becorit zeigt sich somit wieder als breit aufgestellter Vorreiter und gestaltet die Zukunft als verlässlicher Partner im Schienenverkehr mit.

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.)
Dr. Ansgar Burghof

Gesamtleitung:

Tobias Grocholl

Titelfoto: Ruslan Ivantsov - stock.adobe.com / Staatskanzlei des Landes
Nordrhein-Westfalen

Layout: Julien Goldschmidt

Anzeigen

Tobias Grocholl (verantwortlich)
Telefon: 05820 970177-16
Fax: 05820 970177-20
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 2021 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.

FÜR DIE PROFIS IN DER FAHRZEUG- REINIGUNG



Deutschland 14,50 € • Österreich 15,60 € • Schweiz 21,20 sfr • Benelux 16,25 €

Ausgabe 04/2020

SAUBER

MAGAZIN FÜR VERKEHRSMITTEL-REINIGUNG
in Deutschland, Österreich, Schweiz und Benelux

Spezial: Akku-Systeme
Wandel in der Werkzeugbranche Seite 22

In Startposition
CMS Berlin 2021 Seite 17

Weitere Förderung
Nächste Runde von „Digital Jetzt“ Seite 18

Bahn-Media Institut
Was die Branche bewegt Seite 34

Kehmaschinen

Flotte Feger



Schienefahrzeugreinigung

Bahn-Media ■ Verlag

Salzwedeler Straße 5 · 29562 Suhlendorf

E-Mail: sauber@bahn-media.com

Telefon: +49 (0) 5820 970 177 0

www.bm-institut.de/publikationen/magazin-sauber

SAUBER ist das Organ des Arbeitskreises
Schienefahrzeugreinigung.



MAN KANN WIRTSCHAFT NICHT ZU EINER RUNDEN SACHE MACHEN. **WARUM NICHT?**

Gemeinsam mit anderen Unternehmen und Organisationen arbeiten wir daran, die Produkte von heute in die Polymere von morgen umzuwandeln. Warum? Weil wir glauben, dass Kreislaufwirtschaft die Zukunft der chemischen Industrie ist.

[#PushingBoundaries](#)

covestro.com/circular-economy

