

PRIVATBAHN

MAGAZIN

| TECHNIK | LOGISTIK | UNTERNEHMEN | VERKEHRSPOLITIK |

DAS
BUSINESS
MAGAZIN

DER BAHN
BRANCHE



Christian Wiechel-Kramüller
„Herausforderungen
annehmen!“ Seite 26



**Christian Böttger zur
DB Cargo AG**
Auf dünnem Gleis Seite 32



**Maria Leenen zum
Ingenieurmangel**
„Wir brauchen
frische Köpfe!“ Seite 34



UNABHÄNGIG · VERLÄSSLICH · FAIR



Rückblick:
InnoTrans
2024

ZUKUNFTS BRANCHE **BAHN**

Sie haben Ihren Einstieg verpasst?

Die 17. Auflage erscheint im **Herbst 2025**.

Seien Sie im **nächsten** Karrierehandbuch
„Zukunftsbranche Bahn“ dabei!

Neue Kräfte braucht die Bahn!

Präsentieren Sie Ihr Unternehmen als
Arbeitgeber und Ausbildungsstätte da,
wo Interessierte suchen:

im **Handbuch Zukunftsbranche Bahn**.

Kontakt:

Maike von Scheve

Telefon: 05820 970 177-18 | E-Mail: vscheve@bahn-media.com



zukunftsbranche-bahn.de

Bahn-Media ■ Verlag

Erfolg braucht Informationen

Auf neuen Wegen in die Zukunft der Schiene



Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahresende ist traditionell ein Moment der Besinnung und der Rückschau – eine Gelegenheit, Bilanz zu ziehen und die Weichen für die Zukunft neu zu stellen. Für uns vom Privatbahn Magazin bietet es einen besonderen Anlass, nicht nur auf ein ereignisreiches Jahr 2024, sondern auch auf die Geschichte unseres Magazins zu blicken, das mit der 100. Ausgabe in diesem Jahr ein bedeutendes Jubiläum gefeiert hat.

Seit 2007 steht das PriMa für unabhängige, kritische und zugleich lösungsorientierte

Berichterstattung über die Bahnbranche. Dieses Selbstverständnis prägt auch diese Sonderausgabe: Wir blicken zurück auf die Ursprünge unseres PriMa, auf die Idee und die Werte hinter diesem Fachmagazin, das Christian Wiechel-Kramüller als Gründer vor fast zwei Jahrzehnten ins Leben gerufen hat. In einem sehr persönlichen Interview erinnert er sich an die Herausforderungen der Anfangsjahre und daran, was es bedeutet, eine Nische in der Fachmedienlandschaft mit Leben zu füllen.

Unsere Arbeit hat über die Jahre nicht nur Entwicklungen begleitet, sondern auch Debatten angestoßen – etwa über die Rolle und Herausforderungen der DB Cargo AG. In der Mai-Ausgabe dieses Jahres widmeten wir uns den internen Schwächen und Reformbedarfen des Unternehmens, unter anderem mit einer fundierten Analyse des Bahnexperten Christian Böttger, die sie auch in dieser Sondernummer finden. Nun gibt es aktuelle Entwicklungen: Die Entscheidung der EU-Kommission, die Verlustübernahme mit dem neuen Jahr zu verbieten, sorgt für frischen Wind, der die Zukunft von DB Cargo grundlegend beeinflusst. Dass das PriMa mit seiner kritischen und unabhängigen Berichterstattung dazu beigetragen haben mag, solche Diskussionen anzustoßen, erfüllt uns mit besonderem Stolz.

Doch nicht nur im Güterverkehr hat das Jahr entscheidende Impulse gesetzt. Der Mangel an Ingenieurinnen und Ingenieuren, technologische Innovationen und die politische Verantwortung für eine nachhaltige Verkehrswende – all diese Themen haben uns und die Branche geprägt.

Die vergangenen Monate haben einmal mehr gezeigt, wie wichtig ein unabhängiges Medium für die Schienenwelt ist. Gemeinsam mit Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, möchten wir auch in Zukunft die Bahnbranche begleiten, kritisch hinterfragen und mit Leidenschaft für dieses faszinierende System eintreten.

Lassen Sie uns gemeinsam in ein neues Jahr starten, das nicht nur Herausforderungen bereithält, sondern auch die Chance, die Mobilität der Zukunft aktiv mitzugestalten.

Herzlichst,
Ihr

Dennis Tesch
Redaktionsleiter

Titelthema 6 – 25

Privatbahn Magazin im Zeitraffer 6

Die Branche gratuliert! ab 8

Aus dem Beirat 26 – 31

Christian Wiechel-Kramüller im Interview:

„Herausforderungen annehmen!“ 26

Bahn-Media Verlag erneut prämiert 29

Kinder für die Bahn begeistern! 30

Entgleist: DB Cargo 32 – 33

Christian Böttger:

Auf dünnem Gleis 32

Ingenieure gesucht! 34 – 35

Maria Leenen:

„Wir brauchen frische Köpfe!“ 34

InnoTrans 2024 36 – 37

Ein Blick auf die Züge von morgen 36

Rubriken

Termine 37

Impressum 38



100 Ausgaben Privatbahn Magazin

„Die Zeiten ändern sich und wir ändern uns in ihnen“ – dieses alte lateinische Sprichwort, das auf ein Motiv des Dichters Ovid zurückgeht, gilt auch für die Bahnbranche. 100 Ausgaben des Privatbahn Magazins sind erschienen. Seit 2007. In dieser Zeit hat sich der Verkehrsträger Schiene stark verändert, haben sich die Akteure verändert – und hat sich natürlich auch das Privatbahn Magazin verändert. Wir wagen einen Blick zurück, und die Branche spiegelt ihre Sichtweise auf das PriMa. **ab Seite 6**



Bahn-Media Verlag erneut prämiert

Der Bahn-Media Verlag darf sich gleich über zwei besondere Ehrungen freuen. Der „Deutsche Schienenverkehrspreis 2023“ in der Kategorie „Medien“ für das Privatbahn Magazin und die „Auszeichnung für exzellente Nachwuchsförderung“ der Überwachungsgemeinschaft Gleisbau e. V. (ÜGG) für das Handbuch „Zukunftsbranche Bahn“ (ZuBa) bestätigen den Verlag als wichtige Stimme in der Bahnbranche. **Seite 29**



Im Interview:

Christian Wiechel-Kramüller

„Herausforderungen annehmen!“, sagt Christian Wiechel-Kramüller, der 2007 das Privatbahn Magazin gründete, das heute aus der Bahnbranche nicht mehr wegzudenken ist. Trotz knapper Mittel und anfänglicher Skepsis setzte er eine klare Vision durch – und schuf eine Plattform, die Industrie, Politik und Öffentlichkeit gleichermaßen nützt. **Seite 26**

Ein Wegweiser



Liebe Leserinnen und Leser,

seit 2007 begleitet das Privatbahn Magazin die Bahnbranche in Deutschland, Österreich, der Schweiz und Europa – als eine der wenigen unabhängigen Fachzeitschriften in der Branche. PriMa ist weder einem Konzern noch einer einzelnen Interessengruppe verpflichtet. Das ist ein großer Vorteil für die Qualität der Berichterstattung! Doch es kann auch eine Last sein – mit Blick auf die wirtschaftlichen Risiken für den Verlag oder wenn kritische Beiträge nicht überall auf Wohlwollen stoßen. PriMa recherchiert Hintergründe und stößt Debatten an, auch unbequeme.

Wenn wir einen Blick auf die 100 Titel werfen, die seit der ersten Ausgabe erschienen sind, überrascht uns, wie häufig das PriMa in 18 Jahrgängen Themen auf den Titel brachte, die heute in aller Munde sind – aber damals für viele in der Bahnbranche noch gar nicht sichtbar waren. Immer wieder hat PriMa nicht nur aktuelle Entwicklungen begleitet, sondern Pionierarbeit geleistet. Ein paar Beispiele? Der Fachkräftemangel war schon Thema der allerersten Ausgabe 2007. Ein „rostiges Jubiläum“ titelte Heft 2/2011: 150 Jahre Schraubenkupplung – und die zeitgemäße Alternative, die DAK. Den Risiken der geplanten SGFFG-Novelle widmeten wir ein Sonderheft im Mai 2021. Und im Juli 2023 fragte der PriMa-Titel: Weshalb enthält die Ausbildung von Bahnspediteuren heute so gut wie keine bahnspezifischen Inhalte mehr?

Nur vier von vielen Beispielen aus 18 Jahrgängen, seit das PriMa erscheint. Das Privatbahn Magazin war und ist ein Wegweiser durch die dynamische Welt der Schiene!

Was wir persönlich am PriMa schätzen? Die Fairness, mit der auch schwierige Themen diskutiert werden. Den Weitblick für Trends und Entwicklungen. Ganz wichtig: der gute Draht zur Verkehrspolitik. Nicht nur im Bund, sondern auch in den Ländern und auf kommunaler Ebene. Uns gefällt die Verlässlichkeit und die Verbundenheit zur Bahnbranche. Was wir nicht ganz so schätzen? Manchmal dürfte es eine Beilage weniger sein ...

Was wir uns für die Zukunft wünschen? Dass das Privatbahn Magazin weiterhin wachsam bleibt! Und dass Sie, liebe Leserinnen und Leser, das PriMa weiterhin begleiten, denn auch Ihr Interesse, Ihre Anregungen und Ihr Engagement haben das Magazin mit zu dem gemacht, was es heute ist.

Also auf die nächsten 100 Ausgaben! Auf weitere spannende Entwicklungen in der Welt der Schiene und auf die Fortsetzung unserer gemeinsamen Reise durch die faszinierende Welt der Eisenbahn.

Herzlichst,

Martin Wischner
Sprecher Redaktionsbeirat

Dr. Stefan Buske
stellvertretender Beirats-Sprecher



Emch+Berger GmbH
Ingenieure und
Planer Nürnberg

Am Plärrer 33
90443 Nürnberg



UNABHÄNGIG · VERLÄSSLICH · FAIR

„Die Zeiten ändern sich und wir ändern uns in ihnen“ – dieses alte lateinische Sprichwort, das auf ein Motiv des Dichters Ovid zurückgeht, gilt auch für die Bahnbranche. 100 Ausgaben des Privatbahn Magazins sind erschienen. Seit 2007. In dieser Zeit hat sich der Verkehrsträger Schiene stark verändert, haben sich die Akteure verändert – und hat sich natürlich auch das Privatbahn Magazin verändert. Die Welt ist stärker vernetzt und zugleich unbeständiger geworden. Die Komplexität der Systeme und Märkte hat sich weiter verdichtet. Informationen und Problemlösungen von gestern sind heute oftmals nicht mehr viel wert. Das sind Vorgänge, die für Unsicherheit sorgen – auch in der Bahnbranche.

Analysen und Berichte

Bereits mit der ersten Ausgabe im Herbst 2007 hatte sich das Privatbahn Magazin zur Aufgabe gesetzt, Märkte zu analysieren und Politik und Gesellschaft zu beobachten, um Mitarbeitern und Entscheidern innerhalb des Verkehrsträgers Schiene mit aktuellen Analysen, Trends und Berichten zur Seite zu stehen.

Technik verstehen

Wirtschaft und Politik sollten bei der Berichterstattung im Vordergrund stehen. Die Technik durfte nicht fehlen – sollte aber so aufbereitet sein, dass auch ein beruflicher Seiteneinsteiger versteht, worin zum Beispiel der Unterschied zwischen einer dieselhydraulischen und einer dieselelektrischen Lok besteht. Ein Ziel, das den Herausgebern und dem Redaktionsbeirat des Privatbahn Magazins am Herzen liegt. Denn nur wenn es gelingt, gute Mitarbeiter – auch aus berufsfremden Branchen – für die Bahnen zu gewinnen, hat der Verkehrsträger Schiene Chancen auf eine erfolgreiche Zukunft. Es war und ist deshalb wichtig, das System Eisenbahn so zu vermitteln, dass es verständlich ist.

Trends setzen

Viele Informationen und Themen hat die Redaktion des Privatbahn Magazins seit dieser Zeit aufbereitet und veröffentlicht – und war damit manchmal nicht nur Vermittler von Nachrichten, sondern hat innerhalb der Bahnbranche selber Trends gesetzt und Diskussionen angeschoben.



im Zeitraffer

2007: Maxima(ler) Start!

Die erste Ausgabe des Privatbahn Magazins startete mit einem Design-Highlight: Die Voith Maxima war erst 2006 auf der InnoTrans in Berlin vorgestellt worden und wurde 2007 mit dem red dot design award ausgezeichnet. Damit war die Maxima die erste Lokomotive weltweit, die diesen international renommierten Designpreis erhielt. Dies war der Redaktion des Privatbahn Magazins eine Titelstory wert.

Im Rahmen eines Specials widmete sich diese Ausgabe außerdem einem wichtigen Zukunftsthema, aus dem sich nur ein Jahr später das Handbuch ZUKUNFTSBRANCHE BAHN entwickelte: den Berufs- und Karrierechancen in der Bahnbranche. Heute ist ZUKUNFTSBRANCHE BAHN, bestehend aus Handbuch, Stellenmarkt und Onlineauftritt, die führende Plattform für Schüler, Auszubildende, Studierende, Hochschulabsolventen und Berufserfahrene, die sich über die vielseitigen Berufsbilder informieren möchten, die die Bahnbranche bietet.

2008: Die Finanzkrise wirft ihre Schatten

Mit Beginn des Jahres war die Leitmesse der Eisenbahntechnik ein zentrales Thema in den Heften, und so bildeten die für die InnoTrans 2008 in Berlin angekündigten Neuheiten den roten Faden, der sich durch sämtliche Ausgaben des Privatbahn Magazins dieses Jahrgangs zieht. Mit der Ausgabe 3/2008 machte die Redaktion die Zusammenarbeit zwischen Bahnen und Häfen zum Titelthema und setzte damit eine weitere Wegmarke, denn das Thema „Bahnen & Häfen“ und die Frage nach einer modernen Strategie für die Hafenlogistik und den Seehafenhinterlandverkehr wird von nun an regelmäßig eine wichtige Rolle im Privatbahn

Eine wichtige Stimme

Dr. Volker Wissing, MdB
Bundesminister für
Digitales und Verkehr



Privatbahnen bringen Wettbewerb. Und Wettbewerb bringt Qualität. Davon ist diese Bundesregierung fest überzeugt. Klar ist aber auch: Das funktioniert nur auf einem hochmodernen, leistungsfähigen Schienennetz. Im Moment sind wir davon weit entfernt. Weil jahrzehntelang zu wenig investiert wurde, ist das Netz extrem störanfällig und an vielen Stellen veraltet. So aber gewinnt man keine neuen Kunden, sondern verprellt selbst die treuesten.

Diese Bundesregierung hat sich daher das große Ziel gesetzt, die Schiene konsequent zu stärken. Dafür haben wir zwei Ansatzpunkte. Zum einen nehmen wir deutlich mehr Geld in die Hand als bisher, um Strecken und Bahnhöfe in Topform zu bringen sowie die Digitalisierung der Schiene voranzutreiben. Zum anderen werden wir ab sofort stärker steuern, wie dieses Geld am sinnvollsten und effizientesten ausgegeben wird, damit es die größten Effekte erzielt und die Kunden bald merken, dass die Dinge besser werden.

Dafür haben wir die Deutsche-Bahn-Tochter DB InfraGO AG gegründet, die wie geplant zum 1. Januar dieses Jahres die Arbeit aufgenommen hat. In dieser Gesellschaft sind Schienenwege und Stationen gebündelt für einen effizienteren Betrieb. Damit haben wir eines der zentralen verkehrspolitischen Vorhaben dieser Bundesregierung umgesetzt und zugleich einen Paradigmenwechsel eingeleitet. Denn ab jetzt geht es bei der Schieneninfrastruktur nicht mehr in erster Linie darum, Gewinn zu erzielen; vielmehr ist es jetzt eine Hauptaufgabe, die in der Satzung verankerten gemeinwohlorientierten Ziele zu verfolgen und mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen – bei möglichst geringer Belastung des Bundeshaushalts.

Zu diesen Zielen zählen eine hohe Kapazität, Qualität und Zuverlässigkeit, aber – ganz wichtig – auch eine diskriminierungsfreie Nutzung der Trassen für alle Bahnen. Denn wir sehen zwar das Netz selbst als Teil der Daseinsvorsorge, sprich: als staatliche Aufgabe. Das Fahren *auf* dem Netz aber soll im Wettbewerb geschehen, denn die Konkurrenz um den Kunden setzt wirksame Anreize, die Attraktivität der Bahn für Reisen und Gütertransporte weiter zu steigern.

Das Privatbahn Magazin hat dieses Projekt von Anfang an intensiv begleitet – und auch hier wieder gezeigt, dass es eine wichtige Stimme bei allen Themen rund um die Bahnbranche ist. Seit 2007 sind in dem Magazin viele fachkundige Berichte erschienen über aktuelle Trends des Verkehrsträgers Schiene, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Dabei wurden immer wieder Impulse gesetzt und Debatten vorangetrieben, aber auch Schwachstellen und Hemmnisse aufgezeigt, die es zu beseitigen gilt.

Genau diese konstruktiv kritische, fundierte Begleitung brauchen wir, um voranzukommen. Denn unser gemeinsames Ziel ist eine starke Schiene – mit starken Partnern und einem fairen Wettbewerb um das beste Angebot.

Ich gratuliere dem Privatbahn Magazin zur 100. Ausgabe und wünsche für die Zukunft alles Gute. Bleiben Sie leidenschaftlich! Bleiben Sie kritisch! Bleiben Sie dran!

Seit Jahren Pflichtlektüre



FOTO: VPI

Malte Lawrenz
 Vorsitzender des Verbandes
 der Güterwagenhalter in
 Deutschland e. V. (VPI)

100 Ausgaben Privatbahn Magazin, das heißt 100 Mal fundierte Fachinformation aus dem Eisenbahnsektor. Zu dieser Leistung möchte ich der engagierten Redaktion und den Herausgebern herzlich gratulieren. Gerade im derzeit schwierigen Umfeld für journalistische Produkte ist dies keine Selbstverständlichkeit. Das PriMa hat seine Leserschaft gefunden. Es berichtet über die Ent-

wicklungen im Bahnmarkt aus Sicht der privaten Marktteilnehmer. Die Meinungsvielfalt abseits der staatlich subventionierten Unternehmen ist wichtig, denn private Halter, private Eisenbahnverkehrsunternehmen und private Werkstätten haben nicht immer die Blickweise auf die Themen der Branche wie die großen Staatsbahnen und ihre Beteiligungen. Ihr Magazin ist daher eine wertvolle Informationsquelle für die Branche und ein wichtiges Sprachrohr, um Neuigkeiten und Standpunkte zu publizieren.

Für mich ist das PriMa darum seit Jahren Pflichtlektüre – und wird es auch bleiben. Ich weiß, dass das auch viele unserer Mitgliedsunternehmen so sehen, denen wir das Magazin im Abonnement zur Verfügung stellen. Als Mitglied des Redaktionsbeirats freue ich mich darauf, das Business Magazin der Bahnbranche weiter mitzugestalten.

Relevante Branchenstimme



FOTO: SCI VERKEHR GMBH

Maria Leenen
 Geschäftsführerin der
 SCI Verkehr GmbH

Herzlichen Glückwunsch zum Meilenstein der 100. Ausgabe des Privatbahn Magazins! Als relevante Branchenstimme habt ihr sowohl das Bahnbusiness als auch die Trends der Zukunft im Blick. Mehr Verkehr auf die Schiene bringen – daran arbeiten wir bei SCI Verkehr genauso leidenschaftlich wie die engagierte Redaktion und der gesamte Bahn-Media Verlag. Durch eure kluge Berichterstattung und fundier-

ten Analysen tragt ihr mit dazu bei, die Herausforderungen und Chancen im Bereich des Schienenverkehrs transparent zu machen und innovative Lösungsansätze zu fördern. Möge euer Engagement und eure Expertise weiterhin dazu beitragen, den Schienenverkehr als nachhaltige und effiziente Transportlösung voranzutreiben. Auf die nächsten hundert Ausgaben und eine noch erfolgreichere Zukunft für das Magazin und den Sektor.





im Zeitraffer

Magazin spielen. Und noch ein weiteres, zentrales Thema wirft in diesem Jahr seine Schatten auch auf die Bahnbranche in Deutschland und Europa: der weltweite Finanzcrash und die Folgen für die Eisenbahnen.

2009: Gefährdet die Finanzkrise die Zukunft der Bahn?

Spätestens im Jahr 2009 lassen sich vor der Wirtschafts- und Finanzkrise nicht mehr die Augen verschließen. Die Bundesregierung schnürt ein umfassendes Konjunkturpaket, um die Wirtschaft nicht weiter absacken zu lassen. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee erläutert in einem Interview in Heft 2/2009 die geplanten Maßnahmen und in welcher Form der Schienenverkehr davon profitieren soll. Im Laufe des Jahres werden die ökonomischen Sorgen trotzdem immer größer, und so stellt der Titel von Ausgabe 6/2009 zu Recht die Frage: Gefährdet die Finanzkrise die Zukunft der Bahnen?

Das Heft löst zahlreiche Diskussionen aus und erhält viel Lob für die sachliche Berichterstattung.

Mit den Themen Schieneninfrastruktur (2/2009) und Werkstatt & Service stellt das PriMa gleich zwei Titelstories vor, die sich im Laufe der folgenden Jahre zu redaktionellen Schwerpunkten entwickeln sollen.

2010: Mit High-Speed ins neue Jahr!

Mit Hochgeschwindigkeit startet das Privatbahn Magazin mit der Ausgabe 1/2010 in das Jahr, denn der Schwerpunkt dieses Heftes beschäftigt sich mit dem Thema High-Speed und der Frage, ob die Eisenbahnen mit ihren Hochgeschwindigkeitszügen den Fluggesellschaften auf Kurzstreckenflügen Konkurrenz machen können. DB-Vorstand

Den Schienensektor gemeinsam voranbringen

Olaf Lies,
niedersächsischer Wirtschafts- und Verkehrsminister

Gerade in einem Flächenland wie Niedersachsen treibt uns die Mobilitätswende um – und eine funktionierende Schiene ist ein entscheidender Faktor, die Menschen zum Umstieg zu bewegen. Ein ganz wunderbarer Gamechanger, damit dies gelingt, ist das D-Ticket, das von knapp zwölf Millionen Menschen genutzt wird und die Mobilität revolutioniert hat. Die Nutzerinnen und Nutzer wollen bewusst aufs Auto verzichten und das Klima schützen – und das kostengünstig. Ein funktionierendes Bahn-Angebot ist dafür unerlässlich und ein entscheidender Baustein. Ein zweiter Punkt, den wir gerade in Niedersachsen vorantreiben, ist die Reaktivierung von Bahnstrecken. Wir wollen so viele Strecken wie möglich reaktivieren und haben derzeit eine mittlere zweistellige Zahl im Prüfungsverfahren. Dieses Programm legen wir auf, um dem Bewusstsein von Pendlern und Touristen Rechnung zu tragen, denn die Gesellschaft ist, was Mobilität

anbelangt, schon weiter als politische Entscheidungsprozesse. Niedersachsen ist dabei, seine Hausaufgaben zu machen: Wir werden 102 Akku-Triebzüge anschaffen, um vom Diesel wegzukommen. Wir begleiten eng die anstehende Generalsanierung der Deutschen Bahn und freuen uns, dass Großprojekte wie die Friesenbrücke und die Weddeler Schleife sehr weit fortgeschritten sind.

Doch was nützen die guten Nachrichten, wenn sie nicht – im wahrsten Sinne des Wortes – transportiert werden? Und deshalb ist es sehr schön, dass es in Deutschland eine vielfältige Medienlandschaft gibt, in der auch Sparten wie der Schienensektor gute Sprachrohre haben. Für Niedersachsen ist das Privatbahn Magazin ein tolles Forum. Zu Beginn des Jahres hat das Team des Magazins Hintergründe herausgearbeitet, warum Niedersachsen das „logistische Herz Europas“ ist, und diese überregionale Reichweite ist beste Werbung für mein Bundesland.

Ich gratuliere allen, die an der Entwicklung des Privatbahn Magazins in der Vergangenheit mitgearbeitet haben und gegenwärtig mitarbeiten, herzlich zum Erscheinen der 100. Ausgabe. Und auch, wenn sich Journalisten in der Regel kritisch mit Politik auseinandersetzen sollen und müssen, sehe ich in diesem Fall in der Aufgabenstellung doch eine Gemeinsamkeit: nämlich, den Schienensektor und den Bahnverkehr gemeinsam voranzubringen. Und als niedersächsischer Wirtschafts- und Verkehrsminister freut es mich ganz besonders, dass auch der Bahn-Media Verlag, als Herausgeber des Privatbahn Magazins, seine Wurzeln in unserem schönen Bundesland hat.



FOTO: MW / HENNING SCHEFFEN

Ein Wegweiser in herausfordernden Zeiten



FOTO: VDV

Dipl.-Ing. Veit Salzmann
VDV-Vizepräsident

Das Privatbahn Magazin erscheint zum einhundertsten Mal: meinen herzlichen Glückwunsch und meine große Anerkennung zu diesem Jubiläum! Als verantwortlicher Geschäftsführer einer nicht-bundeseigenen Eisenbahn kann ich gut einschätzen, was es bedeutet, in einem umkämpften Markt mit schwierigen Rahmenbedingungen regelmäßig gute Leistungen bringen zu müssen, um

sich damit über einen längeren Zeitraum zu behaupten. Dem Privatbahn Magazin ist dies in den letzten Jahren im Bereich der Fachmedien geradezu vorbildlich gelungen.

Seit nunmehr 17 Jahren bereichern Sie mit Ihren interessanten, gut recherchierten und gut geschriebenen Geschichten und Beiträgen unsere Branche. Sie begleiten auch mich damit beinahe so lange, wie ich bei der Hessischen Landesbahn tätig bin. Das Privatbahn Magazin ist dabei für mich aber mehr als ein steter Begleiter. Sie sind vielmehr ein Wegweiser und manchmal auch Seismograf mit einem sehr guten Gespür für die sensiblen Entwicklungen und Erschütterungen, die die NE-Bahnen in den vergangenen Jahren, aber vor allem in der heutigen Zeit erleben.

Die Zeiten sind wahrlich herausfordernd für die Wettbewerbsbahnen: steigende Kosten, Personal- und Fachkräftemangel und Verträge, die aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen zunehmend die wirtschaftliche Situation der Unternehmen belasten. Es geht vielfach um die Existenz, so klar muss man das formulieren. Und ich bin mir sicher, dass auch diejenigen, die zwar nicht unmittelbar für den Betrieb von SPNV zuständig sind, aber dennoch im engeren und weiteren Sinne Teil der Branche sind, dies ebenfalls deutlich spüren.

Deshalb wünsche ich dem Privatbahn Magazin, das nun seit vielen Jahren etabliert am Markt tätig ist, für die Zukunft eine ruhige Hand in stürmischen Zeiten, eine gute Entwicklung und viel Erfolg für die kommenden Jahre! Bleiben Sie mit demselben hohen journalistischen Qualitätsanspruch wie bisher ein unabhängiger Begleiter und Beobachter des Wettbewerbs auf der Schiene in Deutschland. Qualität setzt sich am Ende immer durch und findet immer ihren Platz!



ANZEIGE



Waggon-service- und Logistikzentrum
Instandhaltung, Werkstatt, **EVU**, Zugbildung

BLG  **RAILTEC**

BLG RailTec GmbH
Mainzer Str. 1
04938 Uebigau/Wahrenbrück
Tel. +49 (0) 353 65 / 44 06 – 0
Fax. +49 (0) 353 65 / 44 06 – 128
E-Mail: info@blg-railtec.de
www.blg-railtec.de



im Zeitraffer

Ulrich Homburg erläutert im Interview seine Sicht auf die Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs, und ein Bericht über die französische Eisenbahn geht der Frage nach, welche Zukunftsstrategie die SNCF verfolgt.

Auch in diesem Jahr spielen die InnoTrans und die zu erwartenden Neuheiten eine wichtige Rolle – das PriMa stellt passend dazu die Frage, wie Schienenfahrzeuge möglichst lange sauber und gepflegt aussehen. Ausgabe 2/2010 berichtet über die professionelle Reinigung von Schienenfahrzeugen, die nicht nur werterhaltend ist, sondern auch dafür sorgt, dass sich Fahrgäste wohlfühlen können. Ein Thema, aus dem im Jahr 2013 der Arbeitskreis Schienenfahrzeugreinigung (ASfr) entstanden ist.

Heft 5/2010 ist nicht nur die 116 Seiten starke InnoTrans-Ausgabe, sondern berichtet umfangreich über den kombinierten Güterverkehr und moderne Umschlagsysteme.

Dem Heft liegt zusätzlich die Beilage „Im Fokus“ bei, die 200 Jahre Innovationen aus Kassel vorstellt: von Henschel zu Bombardier.

2011: Ein Innovationspreis mit 15.000 Volt!

Zum zweiten Mal verleiht die Redaktion des Privatbahn Magazins in Zusammenarbeit mit einer unabhängigen Jury im Nachgang zur InnoTrans den Innovationspreis, dessen Preisträger in der Ausgabe 1/2011 vorgestellt werden. Gewinner dieser Prämierung waren in der Kategorie Lokomotiven: Siemens mit dem Vectron, Bombardier mit der ALP-45 DP und Stadler mit dem Triebzug KISS. Die Firma Wiebe machte mit einem gleislosen Schottertauschsystem mit Planumsverbesserung das Rennen in der Kategorie Bahnbau, und MTU erhielt für das

Ein Blick zurück nach vorn

Prof. Dr. Uwe Höft
Herausgeber des PriMa
Marketing – Innovation –
System Bahn
Technische Hochschule
Brandenburg

Seit 2007 begleitet das Privatbahn Magazin die Bahnbranche in Deutschland und Europa.

Damals vor 17 Jahren dominierte die Deutsche Bahn AG nicht nur den Markt, sondern auch die eher technisch ausgerichteten Fach-Medien. Mit anderen Worten: Es fehlte ein Sprachrohr der Privaten Bahnen und ein Magazin, dass die komplexe Welt der Eisenbahn auch für die vielen Quereinsteiger erläutert.

Schaut man auf die Marktanteile, so hatten die privaten Bahnen im Schienengüterverkehr 2007 einen Marktanteil von 20 Prozent (bezogen auf die Verkehrsleistung in tkm), während heute der Marktanteil bei rund 60 Prozent liegt. Oder anders formuliert: mit jeder Ausgabe des Privatbahn Magazin ist der Marktanteil der privaten Bahnen im Durchschnitt um 0,4 Prozent gestiegen. Auch im SPNV hat sich der Marktanteil



FOTO: BMV

teil der Wettbewerbsbahnen von damals 10 Prozent auf heute rund 40 Prozent erhöht.

Gerade diese Entwicklungen zeigen, dass durch den Wettbewerb bei der Eisenbahn neue Impulse für den Markt erzeugt wurden. Damit die Verkehrswende und der Modal Shift hin zu mehr Eisenbahn gelingt, braucht der Sektor auch in Zukunft weiterhin einen kritischen und konstruktiven Begleiter. Freuen wir uns also auch weiterhin auf spannenden Journalismus und die nächsten 100 Ausgaben des Privatbahn Magazins auf Papier oder Digital.

An einem Strang ziehen

Prof. Dr. Birgit Milius
Präsidentin des Verbandes
der deutschen Eisenbahn-
Ingenieure e. V. (VDEI)

Das System Bahn ist ein komplexes Gesamtsystem, das nur funktioniert, wenn alle Stakeholder an einem Strang ziehen. Daher ist es wichtig, auch in der Berichterstattung die unterschiedlichen Sichtweisen darzustellen.

Hier freue ich mich immer, das Privatbahn Magazin zu lesen, weil es in anschaulicher und nachvollziehbarer Weise gerade auch die zu Wort kommen lässt, die in anderen Medien weniger ein Sprachrohr haben. Herzlichen Glückwunsch zur 100. Ausgabe!



FOTO: VDEI

Auf die nächsten 100!



FOTO: DW

Dr. Ansgar Burghof
Herausgeber des PriMa

Wir schreiben das Jahr 2007. Das neue Jahrtausend ist noch relativ jung. Es herrscht Aufbruchstimmung. Auch in der Bahnbranche machen sich viele auf, um neue Ziele anzuvisionieren. Die Politik steht unter dem Leitstern der „Deregulierung“.

Im niedersächsischen Suhlendorf wächst die Erkenntnis, dass für diese Branche im Aufbruch eine Kommunikationsplattform dringend vonnöten sei. Ich durfte diesen spannenden Prozess von Anfang an begleiten – zu-

nächst als Sprecher des Redaktionsbeirates, später dann und bis heute als Herausgeber. In zahlreichen Debatten wendeten wir die wichtigen Fragen immer wieder hin und her: Wie muss eine solche Kommunikationsplattform aussehen, wie oft soll sie erscheinen, wie soll sie heißen? Am Ende dieser Diskussionen stand der Anfang eines neuartigen Magazins: das Privatbahn Magazin. Und der Anspruch, den wir damals hatten, gilt bis heute: Wir machen die Bahnbranche transparent. Der Untertitel des Magazins umreißt die wesentlichen Bereiche, die dann redaktionell ihren Niederschlag finden: Technik, Logistik, Unternehmen, Verkehrspolitik.

Heute gratulieren wir zur 100. Ausgabe des Privatbahn Magazins. Und blicken seit 2007 auf eine wahre Erfolgsgeschichte zurück. Was da sechsmal im Jahr auf mehr als 100 Seiten den Unternehmen, der Politik, den Verbänden und vielen Interessierten auf den Tisch flattert, ist zum unverzichtbaren Informationspool für eine ganze Branche geworden. Als wir 2007 den mutigen Schritt wagten, das Privatbahn Magazin zu gründen, ahnten wir nicht, welche positive Bilanz wir anlässlich der 100. Ausgabe ziehen würden.

Dass diese Bilanz Höhen und Tiefen erlebt hat, liegt auf der Hand. Immer mal wieder mussten Unternehmen an den Mehrwert, den ihnen das Privatbahn Magazin bietet, erinnert werden.

Wenn ich heute als Herausgeber auf diese Wegstrecke blicke, die wir zurückgelegt haben, dann mit Stolz und Zuversicht. Ich wünsche dem Privatbahn Magazin eine weitere erfolgreiche Zukunft. Glückwunsch!



ANZEIGE

HYDROSTAT® Kupplungsdämpfer



Neuteile und Service
visko-elastischer Puffer

www.hydrostat.de

Hydrostat International GmbH, Lise Meitner Str. 4, D-45699 Herten; Tel.: +49 2366 93833 11



im Zeitraffer

Hybrid-PowerPack den Innovationspreis in der Kategorie „Bahn- und Umwelttechnik“.

In Heft 2/2011 beging das PriMa ein rostiges Jubiläum und „feierte“ 150 Jahre Schraubenkupplung. Die Redaktion nutzte diesen Anlass, um darauf hinzuweisen, dass die Schraubenkupplung seit Jahren eine der wirksamsten Innovationsbremsen im Schienengüterverkehr ist, und fragte nach Möglichkeiten, die Schraubenkupplung durch modernere Technik zu ersetzen.

In Ausgabe 5/2011 stellte das PriMa die Frage nach der Zukunft des Bahnstroms. Matthias Kurth, damals Präsident der Bundesnetzagentur, prognostizierte im Exklusiv-Interview mit dem Privatbahn Magazin einen wachsenden Wettbewerb auf dem Bahnstrommarkt durch Liberalisierung.

2012: Fußball, Bahnhöfe und 175 Jahre Eisenbahn in Österreich

Mit einer umfangreichen Titelstory würdigt die Ausgabe 1 im Jahr 2012 das Jubiläum: 175 Jahre Eisenbahn in Österreich. ÖBB-Chef Christian Kern blickt im Interview zurück auf die Geschichte der Österreichischen Bundesbahnen und gewährt Einblicke in die Strategie der Zukunft. Die Beilage „Im Fokus“ feiert 70 Jahre Stadler Rail. Das Privatbahn Magazin bleibt den Alpenländern in diesem Jahr treu, denn schon in Ausgabe 4/2012 stellt die Redaktion unter dem Titel „Gipfelstürmer“ innovative Bahntechnik aus den Alpenländern vor. Im Interview erläutert Andreas Meyer, CEO der Schweizerischen Bundesbahnen, die Zukunft des Bahnverkehrs in der Schweiz, Probleme in Zeiten der Eurokrise und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Güterverkehr.

Ausgabe 5, das Messeheft zur Inno-

PriMa steht an unserer Seite

Dr. Matthias Stoffregen,
Geschäftsführer mofair e. V.

Schon der Titel legt es nahe: Das *Privatbahn Magazin* hat sich von Anfang an nicht auf die Berichterstattung über die Belange der Platzhirsche, also der Staatsbahnen, beschränkt. Es hat in Zeiten, als dies mitnichten selbstverständlich war, auch den Newcomern ein Forum geboten und über ihre Pläne, Strategien und Herausforderungen berichtet. Damit war es ein Pionier, ehe

auch die überregionalen Printmedien erkannten, dass es auch bei den Eisenbahnen einen „Markt“ gibt, den genauer anzuschauen sich absolut lohnt.

Damit unterscheidet sich PriMa von den anderen Fachmedien, die man in den einschlägigen Bahnhofsbuchhandlungen käuflich erwerben kann. Berauscht man sich in diesen oftmals an technischen Details, fachsimpelt über Spurweiten, Bauweisen und spezielle Lackierungen und hat schon manchen Puffer geküsst, sieht PriMa die Eisenbahn als wichtigen Wirtschaftszweig.

Und so sieht man es eben auch auf dem Schreibtisch von so manchen EntscheiderInnen, bei denen man es vielleicht nicht erwartet hätte.

Auch wenn die Schiene derzeit durch wirklich schwierige Zeiten geht: Miese Infrastruktur und steigende Kosten in allen Positionen bei wieder knappen Kassen, wissen wir PriMa an unserer Seite, um die Schiene als Kernelement der Klimawende im Verkehr zu profilieren.

Auf die nächsten 100, nein: 1000 Ausgaben! Herzlichen Glückwunsch!



FOTO: MOFAIR

Ein guter Überblick

Lars Neumann
General Representative
Intermodal der HHLA

Beim Lesen spürt man die große Leidenschaft, mit der das Redaktionsteam das Privatbahn Magazin produziert. Es gibt uns einen guten Markt-Überblick und kümmert sich auch um die Details der Bahnbranche.

Der aktuelle Anteil der Schiene an allen transportierten Containern zwischen dem Hafen Hamburg und dem Hinterland liegt übrigens bei fast 50 Prozent!

Vielleicht kann dieser Erfolg beim Modal Split auch ein Ansporn für das Privatbahn Magazin sein.

Zum Jubiläum übermittle ich herzliche Glückwünsche und Grüße von den leidenschaftlichen Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern der HHLA und unserer Bahntochter METRANS.



FOTO: HHLA

Die Bahnbranche braucht das Privatbahn Magazin



FOTO: ÜGG

Bernd Kaiser
Hauptgeschäftsführer der
Überwachungsgemeinschaft
Gleisbau e. V. - Vereinigung für
spurgebundene Verkehrssysteme

Mit der nunmehr 100. Ausgabe liegt erneut ein sehr hochwertiges und informatives Magazin für die gesamte Schienenbranche vor. Die Überwachungsgemeinschaft Gleisbau e. V. – Vereinigung für spurgebundene Verkehrssysteme gratuliert herzlich zu dieser Jubiläumsausgabe und dankt für die hervorragende Berichterstattung seit dem ersten Heft. Nicht von ungefähr haben wir deshalb das Privatbahn Magazin als

unser Verbandsorgan gewählt und stellen es seitdem auch allen unseren Mitgliedern zur Verfügung, von denen wir bislang ausschließlich positive Rückäußerungen erhalten haben. Gerne wirken wir deshalb auch im Beirat mit und konnten dabei die engagierte und kompetente Arbeitsweise des Verlages, der Redaktion und des gesamten Teams schätzen lernen.

Neben der Breite und Vielfalt der verschiedenen Beiträge sowie einer ansprechenden optischen Darstellung überzeugt das Magazin auch dadurch, dass die jeweiligen Themen kompetent und konzentriert auf den Punkt gebracht werden. Die Unabhängigkeit dieses Fachmediums ermöglicht es dem PriMa nicht nur auf den Mainstream einzugehen, sondern auch kontroverse Themen anzusprechen und entsprechende Fingerzeige zu geben. Die Bahnbranche braucht entsprechende Fachveröffentlichungen – die Bahnbranche braucht das Privatbahn Magazin. Wir freuen uns auf die nächsten 100 Ausgaben.

Wichtige Stimme



FOTO: BAV/BÉATRICE DEVENES

Dr. Peter Füglistaler
Direktor des Schweizer
Bundesamts für Verkehr

So wie private Bahnunternehmen den Bahnmarkt beleben, ist das Privatbahn Magazin eine wichtige Stimme in der Welt der Bahn-Medien. Ausgabe für Ausgabe beleuchtet es die neusten Entwicklungen der Eisenbahn im deutschsprachigen Raum, und es ermöglicht uns, bei Bedarf unseren Standpunkt darzustellen.

Wir gratulieren dem Privatbahn Magazin zum Jubiläum, wünschen für die Zukunft alles Gute und freuen uns auf weiterhin viele interessante Ausgaben!





im Zeitraffer

Trans 2012, berichtet über das „Gesicht der Zukunft“ und stellt intelligentes Design für Schienenfahrzeuge vor. Erich Forster, CEO der Westbahn, erklärt den Lesern des Privatbahn Magazins, wohin die Reise des jungen Bahnunternehmens zukünftig gehen soll. Heft Nummer 6 stellt als Titelthema die Renaissance der Bahnhöfe in Aussicht und gewährt einen umfassenden Rückblick auf die Messe-Highlights der InnoTrans.

2013: Bahnboom am Bosphorus

Mit einem Schwerpunkt über die in Istanbul stattfindende Messe „Eurasia Rail“ und den Bahnboom am Bosphorus startet das Privatbahn Magazin in das Jahr 2013. Die Türkei investiert massiv in die Schiene – das Privatbahn Magazin erscheint erstmalig mit einer durchgehend zweisprachigen Beilage: In türkischer und deutscher Sprache begleitet die Ausgabe von „Im Fokus“ die Eurasia Rail. Eine weitere Beilage informiert die Leser über ein Symposium zum Fachkräftemangel in der Bahnbranche, das Privatbahn Magazin und Zukunftsbranche Bahn in München durchführten.

In Heft 6/2013 lädt Wladimir Jakunin, Chef der Russischen Eisenbahnen RZD, die europäischen Bahnen ein, Partner der russischen Bahn zu werden.

2014: Tarifeinheit und Industriespionage

Das Jahr 2014 war vor allem überschattet von dem Gesetz zur Tarifeinheit, das die Große Koalition plante. Im Interview erläutert GDL-Chef Claus Weselsky die Positionen seiner Gewerkschaft, und EU-Verkehrskommissar Siim Kallas erklärt dem Privatbahn Magazin: „Die Qualität wird besser,

Kommunikationsbrücke

Dr.-Ing. Carsten Hein
Beratender Ingenieur
im Eisenbahnwesen



FOTO: PRIVAT

Die 100. Ausgabe des Privatbahn Magazins belegt den wichtigen Stellenwert der privaten und nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland innerhalb der Branche. Ich freue mich, dass es das Privatbahn Magazin gibt. Es ist für mich ein unverzichtbarer Bestandteil der Fachliteratur und des fachpolitischen Diskurses, der sich nicht scheut, auch kritische Themen in den Fokus zu rücken. Gerade in Zeiten, in denen die Situation für die Eisenbahnen vor allem wirtschaftlich durch die Krise des Bundeshaushaltes und flankierend durch die zunehmenden Qualitäts- und Kapazitätsprobleme der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur schwieriger wird, ist ein Medium wie das Privatbahn Magazin besonders wertvoll, das bereit ist, die Finger in die Wunden zu legen. Dadurch und mit Berichten, die das Spannungsfeld der Eisenbahn verständlich erklären, können Kommunikationsbrücken zwischen Politik und Bahnbranche hergestellt werden.

Ich gratuliere der Redaktion zur Jubiläumsausgabe und wünsche dem Verlag und der Leserschaft in Politik und Branche, dass es weiterhin viele Ausgaben mit aufschlussreichen Themen geben möge.

Zusammenspiel verstehen

Edmund Schlummer
Schlummer Management
Consulting GmbH



FOTO: SCHLUMMER MANAGEMENT CONSULTING

Das Privatbahn Magazin schätzen wir aufgrund der großen Informationsbreite. Entscheider, Fach- und Führungskräfte in allen Bereichen des Bahnsektors erhalten hier wichtige Informationen und Hintergründe, um das Zusammenspiel aller Beteiligten im Bahnsektor und die politischen Rahmenbedingungen besser zu verstehen.

Über die Jahre haben wir viel über herausragende Unternehmen, Persönlichkeiten, Produkte und Dienstleistungen im Sektor gelernt und freuen uns darauf, im PriMa immer wieder Neues zu entdecken.

Einen breiten Platz findet das Thema Fachkräftemangel und was man dagegen tun kann. Der demografische Wandel und die gleichzeitige Herausforderung, in diesen schwierigen Zeiten die praktischen Gestalter unserer bahntechnischen Zukunft zu gewinnen, sind ein persönliches Anliegen der Herausgeber des Privatbahn Magazins und des Handbuchs Zukunftsbranche Bahn. Dafür kann man ihnen nur danken!

Wir gratulieren dem Bahn-Media Verlag zur 100. Ausgabe des Privatbahn Magazins und freuen uns bereits jetzt auf die nächsten 100 Ausgaben.

Umfassender Blick



FOTO: BBL LOGISTIK GMBH

Thomas Gritzka
Geschäftsführer
BBL Logistik GmbH

Als Leser der ersten Stunde schätze ich am Privatbahn Magazin seit Beginn den umfassenden Blick auf aktuelle Entwicklungen der gesamten Bahnbranche. Für private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wie die BBL Logistik GmbH ist selbstverständlich der Fokus des Magazins in Form der Berichterstattung über die Privatbahnen wesentlich. Ich schätze besonders die Ausgewogenheit zwischen aktuellen verkehrspolitischen Themen und Fachbeiträgen sowie solchen zu

den zu erwartenden Entwicklungen der Branche. Da momentan allseits mit großer Anstrengung die Verkehrswende vorangetrieben wird, andererseits aber der Fortbestand finanzieller Fördermaßnahmen infrage gestellt wird, besteht insbesondere aufseiten der EVU ein erhebliches Informationsbedürfnis. Zur Stärkung des Schienenverkehrs besteht ohne Frage nach wie vor ein erheblicher Bedarf an Investitionen auf allen Seiten.

Wir privaten EVU haben dies umgesetzt, in den letzten Jahren in erheblichem Umfang in neue Technik investiert und werden dies auch in den kommenden Jahren fortführen. Dies kann nur für alle Seiten erfolgreich geschehen, wenn die EVU über zu erwartende Entwicklungen und die Entscheidungsträger auf Fördererseite über die drohenden Konsequenzen umfassend informiert werden. Letzteren müssen dabei der Ist-Zustand und die Perspektiven klar kommuniziert werden. Nur so besteht die Möglichkeit, fehlerhafte Entscheidungen gegebenenfalls zu beeinflussen. Hierbei messen wir auch dem Privatbahn Magazin weiterhin einen Beitrag zu.

PriMa ist und bleibt fester Bestandteil der Informationsverteilung und -gewinnung unseres Unternehmens. Wir freuen uns auf die nächsten 100 Ausgaben. Weiter so! PriMa ist prima!



ZUKUNFTS BRANCHE BAHN

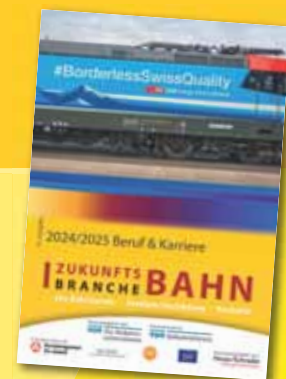
Sie haben Ihren Einstieg verpasst?

Die 17. Auflage erscheint im Herbst 2025. Seien Sie im nächsten Karriererhandbuch „Zukunftsbranche Bahn“ dabei!

Neue Kräfte braucht die Bahn!

Präsentieren Sie Ihr Unternehmen als Arbeitgeber und Ausbildungsstätte da, wo Interessierte suchen: im **Handbuch Zukunftsbranche Bahn**.

Kontakt: Maike von Scheve | Telefon: 05820 970 177-18 | E-Mail: vscheve@bahn-media.com





im Zeitraffer

wenn Eisenbahnen im Wettbewerb stehen.“

Passend zur InnoTrans beleuchtet Heft 5/2014 das Thema Industriespionage und geht der Frage nach, wie groß die Gefahr für die europäische Bahnindustrie ist, von ausländischen Nachrichtendiensten ausgespäht zu werden.

2015: Die Netz-Werker!

Gleich in der Ausgabe 1/2015 fordert RDC-Chef Henry Posner: Mehr Kooperation und Wettbewerb – denn Schienenverkehr kann aus Sicht des US-Eisenbahners nur im Netzwerk funktionieren.

In Heft 4/2015 erläutern Jörg Sandvoß, DB Netz-Vorstand Fahrplan und Vertrieb, Jörg Reinkober, Netzbeirats-Vorsitzender und dessen Stellvertreter Michail Stahlhut in einem viel beachteten Beitrag die gemeinsame Strategie für die Zukunft in der Weiterentwicklung des Netzes.

Ausgabe 5/2015 berichtet ausführlich über die Fusion von CSR und CNR und warnt vor den Folgen der chinesischen Mega-Fusion für die europäische Bahnindustrie.

2016: Ausgebremst

Neu ist das Phänomen sicher nicht: Heft 1/2016 beschäftigt sich ausführlich mit den „NIMBY-Protesten“ (Not In My Backyard), die den dringend notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur erschweren. Außerdem spielen der Klimaschutz, die Digitalisierung und die technische Sicherheit eine große Rolle in diesem Jahrgang.

2017: Frauenpower!

Während Heft 1/2017 der Frage nachgeht, ob mehr Eisenbahn nicht auch mehr Ausbildung benötigt, macht

Stets unparteiisch und kritisch

Sven Flore
CEO SBB Cargo International

Zur 100. Ausgabe gratuliere ich euch ganz herzlich!

Seit vielen Jahre begleitet das Privatbahn Magazin nun unser bewegtes Leben. Stets unparteiisch und kritisch im Bericht, habt ihr häufig nach Medizin für unsere Bewegungsorgane gesucht. In zahlreichen Spezialheften zur Infrastruktur, dem Baugeschehen, Fahrzeugen und Wartungskapazitäten habt ihr

auch die hintersten Winkel der Themen beleuchtet. Selbst die Fahrzeugreinigung hat euch zu besonderen Anstrengungen veranlasst. Wenn ich mich richtig erinnere, hat dies sogar zu einer Firmengründung geführt.

Auch den Blick über den deutschen Tellerrand habt ihr nie aus den Augen verloren. Doch im Mittelpunkt stand bei euch immer der Mensch, was ihr mit eurer Publikation „Zukunftsbranche Bahn“ gekonnt unterstreicht.

Aus vielen persönlichen Gesprächen weiß ich, dass ihr insbesondere mit Blick auf die Finanzierung schon zahlreiche schwere Zeiten hinter euch habt. Und so wünsche ich euch stets viele Abonnenten und Anzeigenkunden, damit ihr auch in den kommenden, sicher wieder nicht einfachen Jahren ausreichend gesunde Nahrung für unseren Bewegungsdrang produzieren könnt.



FOTO: SBB CARGO INTERNATIONAL

Zentraler Wegbegleiter

IT-TRANS Team
Messe Karlsruhe

Der aktuelle gesellschaftliche Wandel, hin zu mehr Nachhaltigkeit und einem schonenderen Umgang mit Ressourcen, hat Bahn, Bus & Co. endlich wieder die Aufmerksamkeit geschenkt, die ihnen als tragende Säule des Verkehrssektors zukommen sollte. Es mangelt nicht an wegweisenden Innovationen in der Branche, das werden wir auch im Mai bei der IT-TRANS 2024 wieder sehen können. Aber es braucht auch gesellschaftlichen und politischen Willen, um eine Branche beim Beschreiten neuer Wege zu unterstützen. In diesem Spannungsfeld sind Fixpunkte wichtig, die Orientierung bieten und einem die aktuellen Entwicklungen des Marktes zusammenfassen – auf einen Blick, so wie im Privatbahn Magazin, oder an einem Ort, so wie bei der Fachmesse und Konferenz IT-TRANS.



Wir vom IT-TRANS Team gratulieren herzlich zur 100. Ausgabe! Sie ist der Beleg, dass Fachmagazine zentrale Inspirationsquellen und Wegbegleiter durch den Mobilitätssektor sind. Herzlichen Glückwunsch, liebes Privatbahn Magazin, und danke für viele Jahre guter Zusammenarbeit!

FOTO: MESSE KARLSRUHE

Innovative Ideen



FOTO: RAILTRACON

Dipl.-Ing. Thomas Hanusch
Geschäftsführer der
railtracon GmbH

Mit dem Pressehandbuch zur InnoTrans 2010 fing alles an. Dieses Buch war heiße Ware und damals schnell vergriffen. Die Idee, Poster mit DACH-Karten der verschiedenen Branchen im Eisenbahnsystem zu veröffentlichen, war ebenso ein innovativer Gedanke. Die Poster hängen heute noch in meinem Büro.

Seit der Ausgabe 3/2011 sind wir nun regelmäßig dem Privatbahn Magazin treu geblieben. Herzlichen Glückwunsch zur 100. Ausgabe. Vielen Dank und weiterhin viel Erfolg!



ANZEIGE

Klimaneutral bis 2040

Wegweiser in eine klimaneutrale Zukunft

Die Logistik von morgen muss nachhaltig funktionieren.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG stellt sich dieser Herausforderung. Denn wir nehmen unsere Verantwortung für Gesellschaft, Umwelt und Mitarbeitende ernst. Als ein führender europäischer Logistikkonzern gestalten wir eine nachhaltige Zukunft der Logistik mit. Dafür organisieren wir Transport- und Datenströme wie auch komplette Arbeitsprozesse neu und setzen auf innovative, energiesparende Technologien.

Eines unserer Ziele:
Spätestens 2040 arbeiten wir klimaneutral.





im Zeitraffer

Heft 2 unmissverständlich deutlich, dass die Schiene mehr Frauenpower braucht. Zudem stehen innovative Güterwagen und die iaf in Münster im Fokus dieses Jahres.

2018: Mehr europäisches Engagement

Nachdem Heft 1 im InnoTrans-Jahr 2018 die digitale Revolution im Schienenverkehr ausgerufen hat, meldet sich die Politik zu Wort: Cem Özdemir fordert eine Verdopplung der Fahrgastzahlen, Enak Ferlemann wünscht sich mehr Marktanteil für die Bahn und die Europaabgeordnete Karima Delli erwartet mehr europäisches Engagement für die Schiene.

2019: Jobmaschine

Die ersten beiden Ausgaben in diesem Jahr greifen ein Thema auf, das auf der InnoTrans eine wichtige Rolle gespielt hat: die digitale Vernetzung im Schienenverkehr. Und im Nachgang zur erfolgreichen transport logistic in München stellt das PriMa fest: Die Bahnbranche ist eine Joblokomotive!

2020: Lebensretter!

Als sich Heft 1 im Januar 2020 mit der Frage nach der Finanzierung des Verkehrsträgers Schiene beschäftigte, konnte noch niemand ahnen, in welche Krise die Welt mit der Corona-Pandemie laufen würde. Auch dass sich die Ausgabe 2 intensiv mit dem wichtigen Thema Gleisanschlüsse beschäftigte, wurde rasch zur Nebensache. Denn auf dem Titel von Heft 3 zeigte sich bereits die ganze Tragödie. Zugleich machte der Titel deutlich, dass die Eisenbahn auch Lebensretter ist: In Frankreich wurden TGVs zu fahrenden Krankenhäusern umgerüstet.

Impulsgeber und Plattform

Sarah Stark
Hauptgeschäftsführerin des
Verbandes der Bahnindustrie in
Deutschland e. V. (VDB)

Mehr Mobilität bei weniger Emissionen, mehr Verbindungen bei weniger Belastungen – das gelingt nur mit mehr Schiene. Im Eisenbahnsektor verspürt man Aufbruch: Ambitionierte Zielsetzungen geben den Kurs vor, breite Bündnisse aus Branche und Politik arbeiten die Blaupause für das nächste Kapitel des Schienenverkehrs aus. In der Umsetzung liegen zahlreiche Chancen, aber auch noch offene Fragen und Herausforderungen vor uns. Zweifelsohne schreiben wir gerade Mobilitätsgeschichte – und das Privatbahn Magazin schreibt daran mit.

Seit 2007 begleitet und moderiert das Privatbahn Magazin Technologiesprünge, politische Paradigmenwechsel und wissenschaftliche Diskurse rund um die Schiene. In der Branche gilt es als Impulsgeber, als Plattform der fachkundigen Information, aber auch des kritischen argumentativen Austauschs, der für Deutschlands Bahnindustrie einen hohen Stellenwert hat. Nicht zuletzt auch für den VDB, dank der Berichte zur InnoTrans und der Porträts zum VDB-Nachwuchspreis. Gemeinsam Lösungen entwickeln und den Blick fest in die Zukunft richten, darum muss es uns im Sektor jetzt gehen und genau darum geht es beim Privatbahn Magazin. Gratulation zu der 100. Ausgabe, auf die nächsten Hundert!



FOTO: VDB

Ein Forum geschaffen

Prof. Dr. Christian Böttger
Hochschule für Technik und
Wirtschaft Berlin

Zur Entwicklung von neuen Technologien, zur Abschätzung von Märkten und zur Organisation der Marktregeln ist ein Austausch zwischen den Akteuren erforderlich. Dies gilt für alle Politikfelder und Wirtschaftssektoren, so auch für die Bahnbranche.

Das Privatbahn Magazin hat ein Forum geschaffen, um Ideen auszutauschen und zu diskutieren. Eine solche Plattform ist besonders angesichts der großen Herausforderungen der Bahn besonders wichtig.

Insofern möchte ich dem Privatbahn Magazin und seinen Machern zur 100. Ausgabe gratulieren und ich hoffe auf eine erfolgreiche Fortsetzung dieser Arbeit.



FOTO: CHRISTIAN BÖTTGER

Informieren? – Abonnieren!





Mit einem Abonnement des Privatbahn Magazins kommen alle aktuellen Nachrichten und Hintergrundinformationen aus der europäischen Bahnbranche alle zwei Monate direkt zu Ihnen nach Hause oder in Ihr Unternehmen. So verpassen Sie kein Heft und sind mit Sicherheit gut informiert.


Als Dankeschön schenken wir Ihnen ein Brillenputztuch – für klare Sicht und mehr Transparenz!




Wir sind auf jedem Weg für Sie erreichbar:

 +49 5820 970 177-18

 +49 5820 970 177-20

 abo@privatbahn-magazin.de

 www.privatbahn-magazin.de



 **JA, ich möchte das Privatbahn Magazin ab sofort bequem frei Haus lesen – 6 Hefte im Jahr für nur 157,00 Euro* – inklusive Versand und Mehrwertsteuer.**

Name / Vorname / Firma

Straße / Nr.

PLZ / Ort

Telefon

Fax

E-Mail

Ja, ich bin damit einverstanden, dass mich der Bahn-Media Verlag künftig per E-Mail oder Telefon über interessante Angebote und Aktionen informiert.

Ich abonniere das Privatbahn Magazin: als Printausgabe als ePaper

Zahlungsweise: gegen Rechnung bequem per Bankeinzug (SEPA)

Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG
Salzwedeler Straße 5
29562 Suhlendorf

IBAN

BIC

SEPA-Lastschriftmandat: Ich/Wir ermächtige(n) Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG, Zahlungen von meinem/unserem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise(n) ich/wir mein/unser Kreditinstitut an, die von Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG auf mein/unser Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Ich kann/Wir können innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem/unserem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Datum/Unterschrift

Das Abonnement gilt zunächst für ein Jahr und anschließend bis auf Widerruf. Ich kann es jeweils bis 6 Wochen vor Ablauf des Berechnungszeitraums kündigen. Im europäischen Ausland beträgt der Abo-Preis 207,00 € (inkl. MwSt. und Porto).



im Zeitraffer

2021: Zukunftsthemen

Die Corona-Pandemie hat die Welt noch immer im Griff und das PriMa beschäftigt sich mit Zukunftsthemen: Wie sieht der ÖPNV der Zukunft aus? Was macht China in Europas Häfen? Und wie gestaltet sich die deutsche Verkehrspolitik von morgen?

2022: Verkehrswende

Die Welt scheint sich wieder zu normalisieren, doch schon bald bricht die nächste Krise aus, die massive Auswirkungen auf Wirtschaft und Schienenverkehr hat: Russland überfällt im Februar 2022 die Ukraine! Das PriMa beschäftigt sich in der ersten Ausgabe mit dem Thema „Wartung und Service“ und blickt mit Heft 2 auf die Infrastruktur und den Bahnbau.

Ausgabe 3 nimmt die Verkehrswende in den Fokus und ERA-Direktor Josef Doppelbauer stellt kurz vor der InnoTrans klar, dass Jobs für die Bahn auch europäische Jobs sind.

2023: Reicht das Geld?

In diesem Jahr setzt das PriMa einen Impuls nach dem anderen: Heft 2 startet in eine erfolgreiche transport logistic in München und Ausgabe 3 nimmt Probleme mit dem geplanten Hochleistungsnetz in den Blickpunkt. PriMa 4 fragt: Weshalb lernen Speditionskaufleute nichts mehr über den Schienengüterverkehr? Heft 5 macht deutlich, dass Hamburg eine Hochburg des Schienenverkehrs ist.

PriMa 6 fragt Verkehrsminister Volker Wissing angesichts der sich am Horizont abzeichnenden Klage der CDU vor dem Bundesverfassungsgericht, ob das Geld für die Generalsanierung der Schieneninfrastruktur reicht.

Christian Wiechel-Kramüller

Branchenweite Unterstützung

Thomas Prechtl
Präsident des Bundesverbandes
SchienenNahverkehr e. V. (BSN)



FOTO: BSN

Der Dachverband aller 27 SPNV-Aufgabenträger gratuliert dem Privatbahn Magazin zur 100. tollen Ausgabe!

Jede Ausgabe des PriMa steht sinnbildlich für das große Spektrum und die immense Komplexität an Themen, die unsere Branche jeden Tag aufs Neue bewegen. Insbesondere wir, als Schnittstelle zwischen unseren Mitgliedern

und der Politik, wissen, wie wichtig die Kommunikation von Informationen und Positionen untereinander ist. Dabei unterstützt uns die fachjournalistische und unabhängige Arbeit des PriMas branchenweit – dafür sagen wir Danke.

Auch für die nächsten 100 Ausgaben gibt es reichlich Themen und Aufgaben: Die auskömmliche Finanzierung unserer Verkehrsleistungen durch die Regionalisierungsmittel, die Generalsanierung und Digitalisierung der vernachlässigten Schieneninfrastruktur, der Kampf gegen den Fachkräftemangel, die langfristige Sicherung des Deutschland-Tickets und die Modernisierung des Wettbewerbs im SPNV – um nur einige zu nennen.

Wir alle bleiben gefordert. Von einzelnen Playern allein können diese Probleme kaum bewältigt werden und der Ruf nach Unterstützung verhallt in der Politik allzu oft ungehört. Doch mit gemeinschaftlichem Handeln der Branche haben wir größere Chancen, wahrgenommen zu werden. Die Aufgaben sind nur zusammen und in konstruktiver Abstimmung zu meistern. Nur so gestalten wir eine nachhaltige Mobilität auf der Schiene für unsere Fahrgäste.

Ein klarer Blick

Jochen Slabon
Leiter Geschäftsbereich
Regionalverkehr bei Alstom
und Redaktionsbeirat



FOTO: ALSTOM

Die Schienenverkehrsindustrie ist eine Branche voller Chancen und Herausforderungen. Auf der einen Seite kontinuierliches Wachstum, hohe Innovationspotenziale und ein gesellschaftlicher Trend hin zu mehr nachhaltiger Mobilität.

Auf der anderen Seite steigender Kostendruck, anhaltender Fachkräftemangel und volatile Lieferketten. In einem so dynamischen Marktumfeld braucht es einen klaren Blick, um die Dinge einzuordnen und, wenn nötig, auch mal kritisch zu hinterfragen.

Das Privatbahn Magazin leistet hier seit vielen Jahren einen wichtigen Beitrag. Wir von Alstom gratulieren sehr herzlich zu 100 Ausgaben PriMa und freuen uns auch in Zukunft auf einen unabhängigen Qualitätsjournalismus, der die Dinge beim Namen nennt.

Kritisch reflektieren



FOTO: SWISSRAIL

Andreas Haas
Geschäftsführer Swissrail

Herzliche Gratulation, Privatbahn Magazin! Um den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur sicherzustellen, warten auf die involvierten Stakeholder bedeutende Herausforderungen. Neben einer langfristig gesicherten Finanzierung darf der Ausbau beziehungsweise der Substanzerhalt des Schienenangebots nicht zu einem politischen Verteilungskampf werden. Es ist entscheidend, dass die Investitionen einem breit abgestützten und übergeordneten gemeinwohlorientierten Konzept folgen. Das Privatbahn Magazin bietet hierfür eine ausgezeichnete Plattform, um verschiedene Meinungen zu präsentieren und die Ausrichtungen kritisch zu reflektieren.

Mehr Sichtbarkeit



FOTO: DIE GÜTERBAHNEN E. V.

Neele Wesseln
Geschäftsführerin von
DIE GÜTERBAHNEN e. V.

Herzlichen Glückwunsch an das Privatbahn Magazin zur 100. Ausgabe! Gerade als Verband der Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr wissen wir ein unabhängiges Fachmedium zu schätzen, das sich zur Aufgabe gemacht hat, dem Wettbewerbsgedanken im Schienenverkehr besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Das Privatbahn Magazin sorgt seit Tag 1 für mehr Sichtbarkeit privater Unternehmen im Schienenverkehr, deren Wachstum eine Erfolgsgeschichte ist, aber deren Bedeutung leider noch immer unterschätzt wird.

Wir sind froh über den fachlichen und stets freundschaftlichen Austausch zwischen unserem Verband und dem „PriMa“. Weiter so und auf die nächsten 100 Ausgaben!



ANZEIGE

Mit uns fahren Sie
auf Nummer sicher.

With us you will be safe.

IHR ANTRIEB IST UNSER AUFTRAG. IHR AUFTRAG IST UNSER ANTRIEB.
YOUR DRIVE IS OUR MISSION. YOUR ORDER OUR DRIVE.

NOTRUF
02206-95860



MOTOREN®
FEUER

100. AUSGABE PRIVATBAHN MAGAZIN



Vielen Dank auch Ihnen!

Dennis Tesch
Redaktionsleiter
Bahn-Media Verlag

Es ist mir eine große Freude und Ehre, Ihnen als Redaktionsleiter des Bahn-Media Verlags – und damit auch des Privatbahn Magazins – zu begegnen, insbesondere, da wir hiermit die 100. Ausgabe feiern. Dieser Meilenstein ist nicht nur ein Zeichen für die Beständigkeit und Qualität des PriMa, sondern auch für Ihre Treue und Unterstützung als Leserinnen und Leser. Seit der ersten Ausgabe hat sich das Privatbahn Magazins zu einer unverzichtbaren Informationsquelle für Politik, Fachleute und Eisenbahn-Enthusiasten entwickelt. Wir haben uns stets bemüht, unabhängigen Qualitätsjournalismus zu liefern, der nicht nur die neuesten Entwicklungen und Trends in der Branche beleuchtet, sondern auch kritische Analysen und Hintergrundberichte bietet.

Obwohl ich nicht von Anfang an Teil des Teams war, bin ich dennoch stolz darauf, nun dazuzugehören und die Tradition und Werte des Magazins weiterzuführen. Ich freue mich darauf, mit Ihnen zusammen die nächsten 100 Ausgaben zu gestalten und Ihnen weiterhin hochwertige und informative Inhalte zu bieten. In den vergangenen Jahren hat sich die Eisenbahnbranche stark weiterentwickelt, und das Magazin hat diese Veränderungen stets begleitet und reflektiert. Wir werden auch in Zukunft darauf achten, dass wir Ihnen als Leserinnen und Leser einen umfassenden Überblick über die Entwicklungen in der Branche bieten, sei es im Bereich der Technologie, der Infrastruktur oder der Politik.

Ich möchte diese Gelegenheit auch nutzen, um all den talentierten Journalistinnen und Journalisten zu danken, die in den vergangenen Jahren dazu beigetragen haben, das Magazin zu dem zu machen, was es heute ist. Ihr Engagement und Ihre Leidenschaft für die Eisenbahnbranche sind unübertroffen.

Nicht zuletzt auch Ihnen vielen Dank für Ihre persönliche Unterstützung und Ihr Interesse am PriMa! Ich freue mich darauf, Sie auch weiterhin als Leserinnen und Leser begrüßen zu dürfen.

Farbe und Abwechslung

Daniel Schafer
CEO der BLS AG

Privatbahnen bringen Farbe und Abwechslung in die emotionale Welt der Eisenbahn.

Das Privatbahn Magazin transportiert und verbreitet diese Emotionen auf kompetente Art und Weise.

Wir gratulieren zur 100. Ausgabe!



FOTO: PRIVAT



FOTO: BLS

Wertvolle Fachexpertise



Direktor Ronald Kiss und Geschäftsführer Werner Hecking Steiermärkische Landesbahnen sowie Steiermarkbahn

Die Steiermärkischen Landesbahnen und die Steiermarkbahn gratulieren herzlich zur 100. Ausgabe des Privatbahn Magazins.

Als Spezialist für Eisenbahninfrastruktur, Werkstätten-Services und Logistikpartner im Schienengüterverkehr schätzen wir seine wertvolle Fachexpertise und vielseitige Berichterstattung, die eine wichtige Informationsquelle in der Bahnbranche darstellt.

Wir wünschen weiterhin viel Erfolg!

FOTO: STB

Europäische Kernwerte



Josef Doppelbauer Executive Director der European Union Agency for Railways (ERA)

Es ist mir eine besondere Freude, bei dieser 100. Ausgabe des Privatbahn Magazins mitwirken zu können. Seit 2007 liefert die Redaktion im zweimonatlichen Takt fundierte Artikel aus der Welt der Bahn und der internationalen Logistik, Technik, Infrastruktur, Digitalisierung und nicht zuletzt Verkehrspolitik – immer sauber recherchiert, immer über den üblichen Tellerrand hinausschauend. In Zeiten, in denen europäische Kernwerte infrage gestellt werden, ist es umso wichtiger, die Brücke zwischen heimischer und europäischer Öffentlichkeit herzustellen. Dieses leistet das Privatbahn Magazin bravourös, ich beglückwünsche das Team zu dieser Leistung und freue mich auf die nächsten 100 Ausgaben.

FOTO: ERA



ANZEIGE

VIERTEL

MOTOREN

TECHNIK · SERVICE · LEIDENSCHAFT

MOTOREN
GETRIEBE
ACHSEN
ELEKTROTECHNIK

Ihr professioneller Servicepartner

Motoren – PowerPacks – Ersatzteile

www.viertel-motoren.de

Nürnberg

0911 32643-0

Stuttgart

07031 819902-0

Leipzig

034205 730-0

Zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2015

ECM-Zertifizierung nach DVO EU 2019/779



Christian Wiechel-Kramüller erzählt, wie er 2007 mit wenig Zeit und Budget das Privatbahn Magazin startete.

100 Ausgaben PriMa

„Herausforderungen annehmen!“

Christian Wiechel-Kramüller gründete 2007 das Privatbahn Magazin, das heute aus der Bahnbranche nicht mehr wegzudenken ist. Trotz knapper Mittel und anfänglicher Skepsis setzte er eine klare Vision durch – und schuf eine Plattform, die Industrie, Politik und Öffentlichkeit gleichermaßen nützt.

Dennis Tesch: Das Privatbahn Magazin feiert seine 100. Ausgabe – eine beeindruckende Zahl! Können Sie uns ein wenig über die Anfänge des PriMa erzählen? Wie hat alles begonnen?

Christian Wiechel-Kramüller: Im Frühjahr 2007 arbeiteten wir, mit nur wenig Vorlaufzeit, an einem Konzept für die erste Ausgabe des Privatbahn Magazins. Die Bedingungen waren herausfordernd: Wir hatten kaum Zeit und so gut wie kein Budget. Dennoch erschien im September 2007 die erste Ausgabe des PriMa – und zog sofort viel Aufmerksamkeit in der Branche und in der Verkehrspolitik auf sich. Es gab zahlreiche Reaktionen und viele wollten mehr über die redaktionelle Ausrichtung des Magazins erfahren.

Welche Rolle haben Sie persönlich bei der Gründung gespielt?

Der ursprüngliche Gedanke, eine Zeitschrift für die privaten Bahnen ins Leben zu rufen, stammte nicht von mir,

sondern von Ansgar Burghof, der ihn bereits 2005 entwickelt hatte. Damals gelang es uns jedoch nicht, die Idee bei den Verbänden unterzubringen – vielleicht war die Zeit noch nicht reif für ein solches Projekt. Im Frühjahr 2007 habe ich mich dann an die Arbeit gemacht, ein neues Konzept und einen vollständigen Dummy für das Magazin erstellt. Neu war jetzt, dass sich die Zeitschrift nicht mehr nur an Privatbahnen richten sollte. Wir wollten alle ansprechen, auch die sogenannten Staatsbahnen. Die Arbeit daran war ein intensiver Prozess, der mehrere Wochen gedauert hat. Wir mussten die Zielgruppe genau analysieren, ihre Bedürfnisse verstehen und eine klare redaktionelle Ausrichtung definieren.

Ich erinnere mich besonders an die Diskussionen über den Namen des Magazins. Fast alle Beteiligten waren wegen der neuen Ausrichtung gegen den Titel *Privatbahn Magazin*. Es gab verschiedene Alternativvorschläge, doch letztlich habe ich *Privatbahn Magazin*

trotz vieler Bedenken durchgesetzt. Anders als 2005 beschlossen wir diesmal, das Magazin unabhängig von den Verbänden zu positionieren. Das war ein mutiger Schritt, der auch hätte scheitern können. Diese Zeit war unglaublich spannend. Es fühlte sich an wie echte Pionierarbeit.

Was waren damals die größten Herausforderungen?

Die größte Herausforderung bestand darin, das Magazin in der Bahnbranche fast ohne jegliches Finanzbudget zu etablieren – einer Branche, die zwar unglaublich spannend, aber auch sehr speziell ist. Wir mussten uns das Vertrauen der Leserinnen und Leser sowie der Unternehmen hart erarbeiten. Eine weitere Schwierigkeit lag darin, die Themen so aufzubereiten, dass sie sowohl für Fachleute als auch für Quereinsteiger verständlich waren.

Was heute kaum noch jemand weiß: Das PriMa war damals nicht nur im Abo erhältlich, sondern auch im Einzelverkauf über die Bahnhofsbuchhandlungen verfügbar. Wir wollten damit einer breiteren Öffentlichkeit zeigen, dass die Eisenbahn weit mehr ist als nur Eisenbahnromantik und Dampflok. Sie ist ein moderner Verkehrsträger, ein

leistungsfähiger Wirtschaftszweig und ein attraktiver Arbeitgeber.

Heißt das, Sie mögen keine Dampf-loks?

Nein, ganz im Gegenteil – ich finde Dampfloks absolut faszinierend! Aber die Eisenbahn hat sich längst weiterentwickelt und ist heute ein hochmoderner und leistungsstarker Wirtschaftsfaktor, der technologisch führend ist. Ohne die Entwicklung von Drehstromlokomotiven hätten wir keine leistungsfähigen Elektroautos, wie wir sie heute kennen. Außerdem: Stellen Sie sich vor, alle Welt würde beim Auto noch immer nur an den VW Käfer, den Renault R5 oder den Fiat 500 denken. Das waren großartige Fahrzeuge ihrer Zeit, aber Volkswagen, Renault und Fiat bauen heute Autos, die technologisch Lichtjahre von diesen Modellen entfernt sind.

Genauso ist es auch bei der Eisenbahn: Sie steht für Innovation und Fortschritt, ohne dabei ihre Herkunft zu vergessen.

Würden Sie uns etwas mehr über sich selbst verraten? Wie sind Sie zum Thema Eisenbahn gekommen?

Es gibt mehrere Verbindungen. Mein Großvater mütterlicherseits war Eisenbahner bei der Deutschen Reichsbahn. Er hatte sich dort hochgearbeitet und beschäftigte sich bereits mit den ersten Automatisierungssystemen für die Steuerung von Weichen- und Signalanlagen – damals noch auf Basis von Lochkarten. Vielleicht habe ich von ihm das Interesse an diesem Verkehrsträger geerbt. Schon als Kind stand jedenfalls regelmäßig eine Märklin-Modelleisenbahn auf meinem weihnachtlichen Wunschzettel.

Später, während meines Volkswirtschaftsstudiums in Hamburg, hörte ich unter anderem das noch junge Fach Umweltökonomie. Dabei fiel mir auf, wie eng die Schiene mit ökonomischen und umweltfreundlichen Aspekten verbunden ist. Die Eisenbahn ist nicht nur effizient, sondern auch ein besonders nachhaltiges Verkehrsmittel. Beruflich kam der entscheidende Moment, als ich als junger Volkswirt in einem Bau-



Heute hat der Bahn-Media Verlag seinen Sitz im niedersächsischen Suhlendorf.

unternehmen für die Erschließung neuer Märkte zuständig war. Zu dieser Zeit änderte sich gerade das politische Bewusstsein für den Verkehrsträger Schiene und wir konnten den Auftrag für den Bau eines großen, modernen Bahnbetriebswerks gewinnen.

Ab diesem Punkt begann ich mich auch beruflich und strategisch intensiver mit der Eisenbahn auseinanderzusetzen. Das Interesse hat mich seither nicht mehr losgelassen.

Sie haben über den Zweiten Bildungsweg studiert. Mögen Sie etwas über Ihren Werdegang erzählen?

Ja, ich bin ein Kind des Zweiten Bildungswegs. Ich hatte nur die dörflichen Volksschule besucht, weiterführende Schulen waren in meiner Familie kein Thema. Nach neun Jahren Hauptschule holte ich an der Zweijährigen Handelsschule die Mittlere Reife nach und ging dann direkt zur Bundeswehr.

Dort absolvierte ich zunächst meinen Wehrdienst bei der Marine und machte eine Ausbildung zum Navigator. Ein überraschendes Angebot der Bundeswehr, eine Ausbildung zum Waffensystemoffizier, also Co-Piloten auf dem Tornado-Jet, zu durchlaufen, lehnte ich ab, da ich mich in dieser Rolle nicht sah. Stattdessen wechselte ich von der

Marine zum Heer, durchlief die Unteroffizierslaufbahn und machte parallel auf der Abendschule eine Ausbildung zum Bürokaufmann.

Schon während meiner Dienstzeit absolvierte ich die Aufnahmeprüfung an der Hochschule für Wirtschaft und Politik (HWP) in Hamburg, die notwendig war, um dort ohne Abitur studieren zu können. Meine Vorgesetzten machten mir zum Ende meiner Dienstzeit den Vorschlag, in die Offizierslaufbahn zu wechseln und Berufssoldat zu werden, aber ich entschied mich fürs Studium. Im Wintersemester 1990 begann ich an der HWP, wurde nach einigen Semestern Stipendiat der Friedrich-Ebert-Stiftung und schloss 1994 als Diplom-Volkswirt ab. Der Zweite Bildungsweg war für mich eine große Chance, für die ich bis heute dankbar bin.

Und wie sind Sie zum Journalismus und zum Schreiben gekommen?

Schon während meiner Studienzeit habe ich bemerkt, dass mir das Verfassen schriftlicher Arbeiten leichtfiel und Freude bereitete. Allerdings hatte ich damals noch keine Pläne, journalistisch tätig zu werden – obwohl ich Ende der 1990er-Jahre bereits ein erfolgreiches Buch über Immobilienfinanzierung geschrieben hatte. Nach dem Studium



Wiechel-Kramüller wünscht sich, dass das PriMa auch künftig eine Brücke schlägt zwischen den Menschen in der Bahnbranche und den politischen Herausforderungen.

führte mich mein Weg zunächst in die Bankenwelt und später in die Bauindustrie.

Erst durch meine beruflichen Aufgaben, bei denen ich regelmäßig mit Presseanfragen und der Erstellung von Presstexten betraut war, entwickelte sich der Wunsch nach einer fundierten journalistischen Ausbildung. Ich wollte jedoch nicht hauptberuflich Journalist werden, sondern meine Fähigkeiten im Umgang mit Texten und Medien professionalisieren. Deshalb entschied ich mich für eine zweijährige berufsbegleitende Ausbildung an der Deutschen Fachjournalistenschule in Berlin, eine sehr fundierte und hilfreiche Ausbildung, von der ich bis heute profitiere. Leider gibt es diese Einrichtung meines Wissens nicht mehr.

Was bedeutet die 100. Ausgabe des PriMa für Sie persönlich?

Der Alltag lässt wenig Raum für Rückblicke. Dennoch ist diese 100. Ausgabe für mich weit mehr als nur eine Zahl. Sie steht für die Leidenschaft, Kreativität, Teamarbeit und Energie, die in dieses Magazin geflossen sind. Es erfüllt mich mit Demut, zu sehen, wie weit wir gekommen sind, und gleichzeitig freue ich mich auf die nächsten 100 Ausgaben!

Wo sehen Sie gegenwärtig die größten Herausforderungen für den Schienenverkehr?

Eigentlich sollte der moderne Schienenverkehr mit Blick auf den Klimawandel eine zentrale Rolle in der Zukunft spielen. Doch schwierige politische Verhältnisse, der Krieg in der Ukraine, fehlende Finanzmittel, eine stockende Digitalisierung, der teils desolate Zustand der Schieneninfrastruktur in Deutschland und der akute Fachkräftemangel erschweren dem System Schiene das Leben zurzeit enorm. Was die Schiene jetzt dringend braucht, sind finanzielle Planungssicherheit, ausreichend qualifizierte Mitarbeiter, kompetentes Führungspersonal im Management, eine konsequente Digitalisierung und kluge, weit-sichtige Verkehrspolitiker!

Zum Abschluss: Wie blicken Sie in die Zukunft des Privatbahn Magazins und des Verlags?

Auch wir spüren, dass die Zeiten schwieriger werden. Trotzdem bin ich überzeugt, dass wir auch in den kommenden Jahren eine wichtige Plattform für die Branche bleiben. Die Themen werden nicht weniger, sondern vielfältiger – von der Verkehrswende über Digitalisierung bis hin zur Nachwuchsförderung. Wir werden die Herausforderungen annehmen, die die Zukunft bereithält, weiterhin mit Leidenschaft arbeiten und nicht nur aktuelle Themen aufzeigen, sondern diese aktiv in politische und wirtschaftliche Diskurse einbringen. Dabei denken wir europäisch

und richten unseren Blick auf technische Neuheiten. Es ist unser Anspruch, Innovationen zu fördern und wichtige Diskussionen anzustoßen, um, gerade mit Blick auf den Klimawandel, einen nachhaltigen Beitrag zur Entwicklung unserer Gesellschaft zu leisten.

Vor allem wünsche ich mir, dass das PriMa erfolgreich bleibt, weiterhin fair und sachlich berichtet und eine Brücke schlägt – zwischen den Menschen in der Bahnbranche, den Herausforderungen in der Verkehrs- und Finanzpolitik und den Chancen des modernen Schienenverkehrs. Für den Verlag wünsche ich mir, dass wir leidenschaftlich bleiben und weiterhin so interessante und starke Publikationen wie das Privatbahn Magazin, Zukunftsbranche Bahn oder das Europamagazin MONNET herausgeben.

Europa ist mir ein persönliches Anliegen, denn ich bin überzeugt, dass wir viele unserer heutigen Herausforderungen nur gemeinsam und im Rahmen der EU lösen können. In diesem Zusammenhang engagiere ich mich seit einigen Jahren im Stiftungsrat der Jean Monnet Stiftung in Lausanne, die sich für das europäische Verständnis und die politische Bildung einsetzt. Es ist mir wichtig, die europäische Perspektive in unserer Arbeit weiter zu fördern – und das nicht nur in den Publikationen, sondern auch durch einen ständigen Austausch mit Akteuren der politischen und wirtschaftlichen Landschaft.

Im Laufe des kommenden Jahres werde ich die Herausgeberschaft des Privatbahn Magazins in neue Hände legen. Dieser Schritt markiert nicht nur eine persönliche Veränderung, die mir erlaubt, meinen Fokus anders zu setzen, sondern eröffnet auch spannende Möglichkeiten für das Heft. Mit frischen Impulsen, neuen Ideen und vielleicht auch einem erweiterten Blickwinkel wird das Magazin sich weiterentwickeln und seiner wichtigen Rolle als Plattform für die Bahnbranche gerecht bleiben.

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Wiechel-Kramüller.

Die Fragen stellte Dennis Tesch.

Doppelte Auszeichnung für Bahn-Media Verlag PriMa und ZuBa prämiert

Der Bahn-Media Verlag darf sich gleich über zwei besondere Ehrungen freuen. Der „Deutsche Schienenverkehrspreis 2023“ in der Kategorie „Medien“ für das Privatbahn Magazin und die „Auszeichnung für exzellente Nachwuchsförderung“ der Überwachungsgemeinschaft Gleisbau e. V. (ÜGG) für das Handbuch „Zukunftsbranche Bahn“ (ZuBa) bestätigen den Verlag als wichtige Stimme in der Bahnbranche.

Das PriMa wird mit dem Deutschen Schienenverkehrspreis 2023 ausgezeichnet! Eine große Ehre für ein Medium, das seit 2007 fundierte Einblicke in die Welt der Schiene liefert. Die Jury des Deutschen Bahnkunden-Verbandes e. V. würdigt insbesondere die Breite und Tiefe der Berichterstattung aus dem Bahn-Media Verlag. Ob technische Innovationen, politische Weichenstellungen oder internationale Perspektiven – das PriMa bietet als unabhängiges B2B-Fachmagazin eine Plattform für die Diskussion zentraler Themen der Bahnbranche.

Das verkündete der Verband im Herbst 2024, die Preisverleihung soll im Frühjahr 2025 stattfinden. Redaktionsleiter Dennis Tesch sieht die Auszeichnung als Bestätigung und Ansporn zugleich: „Unsere Aufgabe ist es, die Komplexität und Innovationskraft der Schiene journalistisch zu begleiten und erlebbar zu machen.“

Zukunftsbranche Bahn: Engagiert für die Talente von morgen

Und gleich noch eine Ehrung gab es für den Bahn-Media Verlag im vergangenen Jahr: Im Rahmen der InnoTrans 2024 verlieh die ÜGG dem Berufskompendium „Zukunftsbranche Bahn“ ihre angesehene Auszeichnung. Seit 2009 leistet ZuBa wertvolle Arbeit in der Berufsorientierung, indem es Schülerinnen, Schüler, Auszubildende und Studierende für die vielfältigen Berufsmöglichkeiten in der Bahnbranche begeistert. Ob Ingenieurwesen, Logistik oder Schienenfahrzeugtechnik – ZuBa eröffnet jungen Talenten Einblicke in eine der nachhaltigsten zukunfts-

orientierten Branchen der Welt. Mit Unterstützung von Partnern wie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Bundesagentur für Arbeit und zahlreichen Industriepartnern wurde auf der InnoTrans die 16. Auflage des Handbuchs präsentiert. Die Publikation bleibt eine zentrale Informationsquelle für alle, die den Einstieg in diese wachstumsstarke Branche suchen. Seit Kurzem hat mit dem VDV ein starker Partner die Herausgeber-schaft des ZuBa übernommen – ein weiterer Schritt in der Entwicklung der Publikation.

„Diese Auszeichnung zeigt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind“, freut sich Christian Wiechel-Kramüller, Ge-

schäftsführer des Bahn-Media Verlags. „Gemeinsam mit verlässlichen Partnern wie dem VDV können wir die Chancen und Vielfalt der Bahnberufe noch sichtbarer machen.“

Doppelter Erfolg für die Bahnbranche

Die beiden Auszeichnungen belegen, wie vielseitig und bedeutend die Arbeit des Bahn-Media Verlags ist – von der Nachwuchsförderung bis hin zur journalistischen Aufarbeitung der großen Herausforderungen und Chancen des Bahnsektors. Diese Würdigungen motivieren das Team, auch in Zukunft mit Engagement und Kreativität die Schiene als Zukunftsträger von Mobilität und Klimaschutz voranzutreiben.

Der Bahn-Media Verlag bedankt sich bei allen Partnern und Unterstützern, die diese Erfolge möglich gemacht haben, und freut sich darauf, auch künftig die Bahnbranche voranzubringen – in Wort, Bild und Tat. ■



Auf der InnoTrans überreichten ÜGG-Hauptgeschäftsführer Bernd Kaiser und ÜGG-Präsident Thomas Gaßmann die Auszeichnung für das ZuBa an Andrea Wiechel-Kramüller, Inhaberin des Bahn-Media Verlages, und Redaktionsleiter Dennis Tesch.

Die Nachwuchskräfte von übermorgen

Kinder für die Bahn begeistern!

Die Bahnbranche hat erkannt, dass sie auch bei jüngsten Generationen punkten muss, um zukünftige Fachkräfte zu sichern. Wie? Zum Beispiel so: Das Kinderbuch „Bitte einsteigen!“ des renommierten Autors Achim Bröger erklärt Geschichte und Technik der Bahn – kombiniert mit einer spannenden Kinder-Reisegeschichte und tollen Bildern.

Die Eisenbahnindustrie steht vor der dringenden Aufgabe, ihr Image bei den jüngsten Generationen zu stärken. Denn sie sind die potenziellen zukünftigen Fachkräfte!

Viele Spielzeuge sind von der Automobilindustrie geprägt – seien es Modellautos, Autorennbahnen oder Filme und Serien, in denen die Helden Auto fahren. Diese frühen Erfahrungen formen die kindliche Wahrnehmung und können langfristig Einstellungen und Interessen beeinflussen. Autos werden als Symbol für Freiheit, Geschwindigkeit und Abenteuer wahrgenommen, die Bahn spielt in der kindlichen Fantasie oft eine untergeordnete Rolle und erscheint weniger attraktiv.

Es ist wichtig, dem entgegenzuwirken und Eisenbahnspielzeuge und -erlebnisse stärker in den Alltag der Kinder zu integrieren, um ein ausgewogenes Bild der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern. Das hat auch die Branche erkannt: Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn organisierte eine Lego-Planungswerkstatt für Kinder und Jugendliche, der Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V. engagierte sich mit einer BahnSpielBox (PriMa berichtete). Der Bahn-Media Verlag setzt in Kooperation mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem Deutschen Museum München aufs Lesen und Vorlesen. Das innovative Kinderbuch „Bitte einsteigen! Mit dem Zug durch Deutschland“ besteht aus zwei Teilen und richtet sich an Kinder ab sieben Jahren.

So funktioniert die Eisenbahn

Der erste Teil des Buches erzählt von Lucys und Lucas aufregender Zugrei-



se mit ihren Eltern quer durch Deutschland. Sie erkunden Bahnhöfe, treffen interessante Menschen, erleben Abenteuer und schließen Freundschaften. Der preisgekrönte Illustrator Johann Brandstetter hat die Familien-Reisegeschichte liebevoll illustriert. Der zweite Teil des Buches widmet sich in gut strukturierten Kapiteln mit vielen Bildern der Geschichte und revolutionären Technik der Eisenbahn. Achim Bröger, vielfach ausgezeichnete Kinder-, Jugendbuch- und Sachbuchautor, erklärt zum Beispiel, was ein Wasserstoffzug ist und – ganz wichtig – welche vielfältigen Berufe es bei der Bahn gibt.



Bitte einsteigen!

Konzept & Text: Achim Bröger
 Illustrationen:
 Johann Brandstetter
 Layout: Florian v. Wissel
 ISBN/EAN: 978-3-940189-24-0
 1. Auflage 2024
 Hardcover, Umfang: 112 Seiten
 mit zahlreichen Illustrationen
 und Fotografien
 Preis: 18,90 Euro

Auch dieser Teil ist kindgerecht bebildert, zum Teil dank zahlreicher Unterstützer aus der Branche: akiem, Alstom, GATX, metronom, Plasser & Theurer, Schlummer Management Consulting sowie die Verbände DIE GÜTERBAHNEN, mofair und VPI waren beteiligt.

Das hochwertig ausgestattete Buch führt Kinder auf spielerische Weise an den Verkehrsträger Schiene heran und zeigt, wie attraktiv und innovativ das System Schiene ist, wie toll und vielfältig Berufe in der Bahnbranche sind. Damit leistet das Buch seinen Teil, die zukünftigen Fachkräfte für die Eisenbahn frühzeitig zu begeistern.

Es bedarf solcher gemeinsamer Anstrengungen, um die Faszination und Bedeutung der Eisenbahn in die Köpfe und Herzen der jungen Generation und ihrer Eltern zu tragen. dt

NEXT GENERATION!

Das neue Buch des Kinder- und Jugendbuchautors Achim Bröger hat zwei große Teile. In beiden dreht sich alles um die Eisenbahn.



Achim Bröger
Illustrationen: Johann Brandstetter

Bitte einsteigen!
Mit dem Zug durch Deutschland

Ab 7 Jahre
Originalausgabe
Durchgängig farbig bebildert
112 Seiten, gebunden
Format 20,5 × 25,2 cm
€ 18,90 [D] - € 19,50 [A]
ISBN 978-3-940189-24-0

- Spannend erzählt und erklärt: Kinder für die Bahn begeistern!
- Klimafreundliche Mobilität verstehen – für die nächste Generation



Im Buchhandel oder direkt beim Bahn-Media Verlag.



DB Cargo: Ursachen, Probleme, Chancen

Auf dünnem Gleis

Die DB Cargo AG steht vor wachsenden Herausforderungen im Schienengüterverkehr. Trotz steigender Transportanforderungen verliert das Unternehmen Marktanteile und macht Verluste. Bahnexperte Christian Böttger nimmt eine überfällig Analyse vor. Für ihn hängt die Zukunft des Unternehmens von internen Reformen und externen Entscheidungen ab.

Der Markt für Schienengüterverkehr ist schwierig. Seit Jahrzehnten gehen die Transportmengen für klassische Massengüter, vor allem in den Segmenten Kohle und Montan, zurück. Die Anforderungen an Flexibilität und Geschwindigkeit steigen, in diesen Punkten hat der Lkw einen Systemvorteil gegenüber der Schiene. Trotzdem ist es der Branche in den letzten Jahren gelungen, mit dem Gesamtmarkt mitzuwachsen. Die DB Cargo AG hingegen hat an dem Marktwachstum nicht partizipiert. In Deutschland hat das Unternehmen in den letzten zehn Jahren rund ein Viertel seiner Verkehrsleistung verloren. Im gleichen Zeitraum ist die Mitarbeiterzahl (in Vollzeitstellen) um 10 Prozent gestiegen. Die DB Cargo schreibt seit 2014 durchgehend rote Zahlen, der Mutterkonzern hat in diesem Zeitraum Verluste von 4,3 Milliarden Euro ausgeglichen, hinzu kommen noch eine Milliarde Wertberichtigung auf internationale Beteiligungen im Schienengüterverkehr.

2015 erarbeitete die Deutsche Bahn AG (DB) als Reaktion auf einen konzernweiten Gewinneinbruch mit Unterstützung des Beratungsunternehmens McKinsey ein Sanierungsprogramm. Die Analyse und die Maßnahmen wurden unter dem Titel „Zukunft Bahn“ veröffentlicht. In großer Klarheit wurde die Situation von DB Cargo (damals Schenker Rail) beschrieben: Die Produktionskosten waren deutlich zu hoch, bei Lokführern und Loks bis zu 30 Prozent über dem Wettbewerb. Die Zuverlässigkeit sei gering, das Unternehmen sei zudem stark in schrumpfenden und schwach in wachsenden Märkten vertreten. Von dem zur Sanierung entwickelten Maßnahmenpaket war öffent-

lich nie wieder etwas zu hören, aus dem Konzern hieß es später, das Projekt sei gescheitert.

Analyse überfällig, langer Stillstand

Seither hat es öffentlich keine Analyse zu den Krisenursachen bei DB Cargo gegeben. Beteiligte berichten von byzantinischen Betriebsvereinbarungen und einer aufgeblasenen Bürokratie, das Unternehmen reagiere sehr langsam auf Kundenwünsche. Wettbewerber berichten, das Unternehmen gewinne Aufträge mit Kampfpreisen, um dann festzustellen, dass es nicht die Kapazitäten zur Leistungserstellung habe – und die Aufträge dann mit Verlust an Wettbewerber abgebe. Berichtet wird auch, dass die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) massiv in das Management eingreife und Strukturreformen blockiere.

„Für den Markt ist ein ineffizienter, hoch subventionierter Marktteilnehmer wie DB Cargo schädlich.“

Christian Böttger
HTW Berlin

2020 wurde Sigrid Nikutta zur Vorstandsvorsitzenden berufen. Sie ist sehr medienpräsent, äußert sich aber nur selten zu DB Cargo und der schweren Krise des von ihr geleiteten Unternehmens. Bei Amtsantritt kündigte sie an, DB Cargo durch Wachstum wieder profitabel zu machen und zudem in das profitablere Logistikgeschäft einzusteigen.



Prof. Dr. Christian Böttger
Jahrgang 1963, promovierte 1993 zum Dr. rer. pol. an der Freien Universität Berlin, war danach Wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Zentrale der Bundesbahn und DB AG sowie Kaufmännischer Leiter mehrerer Geschäftseinheiten der Siemens AG. Seit 2000 ist er Professor im Studiengang Wirtschaftsingenieurwesen an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin und gilt seit Langem als anerkannter Bahnexperte.

gen. Inzwischen hat der Konzern den Aufsichtsrat informiert, diese Ziele seien nicht mehr erreichbar. Die DB Cargo erwirtschaftet seit Jahren bei rund 3,5 Milliarden Euro Umsatz regelmäßig Verluste von mehr als 500 Millionen Euro. Trotzdem wurde nichts von Bemühungen bekannt, das Unternehmen zu sanieren.

In Bewegung geraten

Seit einigen Monaten gibt es aber Bewegung bei DB Cargo. Die Europäische Kommission untersucht, ob der langjährige massive Verlustausgleich des Konzerns für DB Cargo eine unzulässige Subvention darstellt. Ein ähnliches Verfahren läuft gerade in Frankreich im Bezug zu SNCF Fret (siehe Seite 34). Die EU-Kommission könnte entscheiden, dass ein Verlustausgleich nicht mehr stattfinden darf, oder gar einen teilweisen oder vollständigen Verkauf verlangen. Daraufhin hat der Vorstand ein Beratungsunternehmen mit der Erarbeitung eines Sanierungsprogramms beauftragt. Aktuell werden die Vorschläge mit dem Betriebsrat diskutiert, wobei die EVG diese bereits öf-

FOTOS: CHRISTIAN BÖTTGER, DEUTSCHE BAHN AG / OLIVER LANG

fentlich abgelehnt hat. Vorgesehen ist ein Personalabbau im Overhead und die Ausgliederung der Leistungen im Kombinierten Verkehr (KV) in Tochtergesellschaften.

Die künftigen Perspektiven von DB Cargo hängen davon ab, ob und mit welcher Härte die EU-Kommission diese Verfahren führen wird. Für die weiteren Aussichten sind die drei Segmente des Schienengüterverkehrs – Einzelwagenverkehr (EWV), Ganzzug und Kombiniertes Verkehr (KV) – separat zu betrachten. Dabei ist problematisch, dass keine sauberen Mengen- und Umsatzdaten zu den drei Segmenten vorliegen.

Der EWV ist durch Netzeffekte charakterisiert. Rangierbahnhöfe und Verteilnetz sind natürliche Monopole, in Deutschland betreibt mit wenigen Ausnahmen nur DB Cargo diese Netze. Der EWV leidet seit vielen Jahren unter Mengenrückgängen. Er hat einen hohen Personalbedarf und beansprucht relativ viele Trassen. Trotzdem werden immer noch täglich 15.000 Wagen in diesem System befördert, besonders die Stahl- und die Chemieindustrie verlangen den Erhalt des Systems. Im Bundeshaushalt 2024 sind 300 Millionen Euro Subvention für DB Cargo vorgesehen.

Im Ganzzugverkehr werden komplette Züge zwischen zwei Anschlüssen befördert. Dieses Segment (zum Beispiel Fahrzeuge, Mineralöl und Chemie) ist relativ stabil, die betriebliche Komplexität ist überschaubar.

Die größte Marktdynamik besteht im KV. Die Wertschöpfung auf der Schiene selbst ist vergleichsweise einfach, allerdings stellt die Verfügbarkeit von Umschlaganlagen einen kritischen Faktor dar, der das Wachstum für die Schiene limitiert. Das Segment wächst, es besteht intensiver Wettbewerb zum Lkw. Es wäre ohne Weiteres vorstellbar, die Aktivitäten der DB Cargo im KV und Ganzzugverkehr herauszulösen und – jeweils separat – an Wettbewerber oder an Finanzinvestoren abzugeben. Es ist vorstellbar, dass die EU-Kommission dieses verlangen wird. Dabei wäre allerdings heftiger Widerstand des Konzerns und der EVG zu erwarten.

EWV neu denken

Für den EWV ergibt sich keine offensichtliche Lösung, die einerseits dem Unternehmen einen Anreiz zu effizienter Leistungserbringung bietet und beihilfekonform ist. Die aktuelle Direktförderung von DB Cargo durch den Bund erfüllt diese Kriterien sicher nicht, sondern schafft Fehlanreize. So steht heute der Vorwurf im Raum, die DB rechne den EWV vorsätzlich schlecht, um hohe Subventionen durchzusetzen – dies ist kaum überprüfbar. Allerdings überzeugen auch die von verschiedenen Branchenakteuren unterbreiteten Reformvorschläge nicht. Aus Sicht des Autors käme ein neues Marktmodell für den Einzelwagenverkehr infrage, bei dem der Betrieb der Rangierbahnhöfe und der Bedienfahrten zur Verteilung wettbewerblich ausgeschrieben werden. Damit würde der Zuschussbedarf marktlich ermittelt. Insgesamt gibt es heute betrüblicher Weise keine öffentliche Debatte zum EWV, weder zur Marktordnung noch zu den generellen Perspektiven.

Aus Sicht des Autors fehlt eine seriöse Abwägung des verkehrlichen Nutzens gegenüber den hohen Kosten und dem hohen Trassenverbrauch, die angesichts der massiven Engpässe bei der Eisenbahninfrastruktur zu berücksichtigen sind.

Für den Markt ist ein ineffizienter, hoch subventionierter Marktteilnehmer wie DB Cargo schädlich.

Von daher steht zu hoffen, dass der Druck der EU-Kommissi-



Ist DB Cargo weiter auf Blindfahrt?

on dazu führt, dass die überfälligen Reformen im Unternehmen – und vielleicht in der Marktordnung – nicht weiter verschleppt werden.

Christian Böttger

ANZEIGE

BÜCKER + ESSING **MWB POWER**

Motoreninstandsetzung & Power Pack Service
Zug um Zug
wirtschaftliche Lösungen

www.buecker-essing.de www.mwb-power.de

SERCOO MEMBER OF ELEVON GROUP

Maria Leenen im Interview

„Wir brauchen frische Köpfe!“

Im Gespräch über den Ingenieurmangel in der Bahnbranche fordert Maria Leenen, SCI Verkehr, eine modernisierte Ingenieurausbildung. Sie wünscht sich einen Weg weg vom verschulten Studium hin zur Entwicklung von Führungsverantwortung und einen selbstverständlichen, aber kritischen Umgang mit Künstlicher Intelligenz (KI).

Privatbahn Magazin: Frau Leenen, die Diskussion über den Mangel an Ingenieurinnen und Ingenieuren ist in der Bahnbranche schon seit Jahren als unterschwelliges Grundrauschen zu vernehmen, auch wenn selten offen darüber gesprochen wird. Wie erleben Sie diese Situation?

Maria Leenen: Es ist kein Geheimnis, dass wir in Deutschland und Europa einen Ingenieurmangel haben. Der VDEI [Anm. d. Red.: Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure] hatte zu diesem Thema im April einen parlamentarischen Abend organisiert. Und wir erleben den Mangel ganz konkret auch bei unserem Recruiting: Ich selbst würde in einem Bewerbungsverfahren stets die Ingenieurin dem Kostenrechner- oder Marketingabsolventen vorziehen.

Weshalb?

Ingenieure haben bereits mit ihrem Studium ihre Leistungsbereitschaft unter Beweis gestellt. Erfreulich ist, dass heute ausgebildete Ingenieure auch die Basics der Kostenrechnung und des Management-Know-hows beherrschen und selbstverständlich beherzigen. Ich schätze an guten Ingenieuren besonders ihre technische und fachliche Tiefe in Kombination mit großer Freude an Innovationen und kreativen Lösungen.

Welche Konsequenzen hat der Ingenieurmangel langfristig für die Bahnindustrie, die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Verkehrswende in Deutschland und Europa – verlieren wir wichtiges Know-how?

Richtig. Dabei geht es nicht nur um die Anzahl der Ingenieure, sondern auch um die Qualität und Innovationskraft des Ingenieurwachstums. Heu-

te haben beispielsweise viele junge Ingenieure den ersten Teil der Ausbildung in ihren Heimatländern absolviert. Sie bringen viel Fleiß und Disziplin mit, allerdings liegt die Zielsetzung des dortigen Studiums zumeist weniger auf einer fachübergreifenden Sichtweise, die zukünftig notwendig sein wird für technisches Innovationsdenken.

Der Ingenieurmangel zeigt sich jedoch nicht nur beim fehlenden Nachwuchs, sondern ist auch in den Vorstandsetagen problematisch. Zu Beginn meiner Berufstätigkeit waren es vor allem Ingenieure, die Bahnen und bahntechnische Industriebetriebe leiteten. Heute sind das vielfach die Controller, die vom Finanzvorstand in die oberste Führungsposition der Unternehmen wechseln. In der heutigen Zeit, die dank KI und Digitalisierung von großen Chancen und gleichzeitigen Umbrüchen geprägt ist, brauchen wir jedoch beides: risiko- und gestaltungsbereites Führungspersonal mit technischem Sachverstand – also echte Innovatoren – und ebenso Experten, die dabei die Wirtschaftlichkeit im Auge behalten.

Können Sie das näher erläutern?

Natürlich ist Controlling wichtig, aber eine Controlling-Lastigkeit ist aus meiner Sicht ein Defizit für die Innovationskraft von Unternehmen. Denn dann fehlt auf der Entscheidungsebene schlichtweg technisches Know-how und die Unternehmen tendieren Richtung Risiko-Minimierung und nicht zu einem größeren Wurf. Über einen Graben kommt man aber nur mit einem Sprung und nicht mit vielen kleinen Schritten. Gute Ingenieure und Inge-



Seit der Privatisierung des Bahnsektors berät Maria Leenen diesen strategisch. Die studierte Volkswirtin und Pionierin in der privaten Bahnberatung gründete 1994 die SCI Verkehr und hat den Sektor und seine Entwicklung seither im Blick.

Ingenieurinnen verfügen eher über das Rüstzeug, einen solchen Sprung vorzubereiten und zu gestalten. Diese Fähigkeit und den Mut zur Umsetzung müssen wir fördern.

Noch verfügen wir hier in Deutschland über ausreichendes technisches Bahn-Know-how, aber wir müssen aufpassen und jetzt die notwendigen Weichen stellen.

Können Sie eine Zahl nennen, wie viele Ingenieurinnen und Ingenieure in der Bahnbranche fehlen oder in den nächsten Jahren fehlen werden?

Nein, das kann ich leider nicht, denn wir haben dazu keine aktuelle Untersuchung gemacht. Aber wie schon angesprochen, brauchen wir nicht nur mehr Ingenieure, sondern vor allem in Zukunft andere, breiter ausgebildete. Wir brauchen frischen Köpfe in Deutschland und Europa!

Und wie können wir das erreichen?

Vorschlag: Indem wir die Ausbildung von Ingenieuren verändern! Wir müssen in übergreifende Fähigkeiten investieren. Dazu gehören übrigens auch gute Sprachskills – mindestens Englisch – gerne auch Deutsch.

Und wir müssen uns auf die Ingenieur-talente aus dem Ausland einstellen, sie nicht weiter in verschulden Systemen entwickeln, sondern uns darauf konzentrieren, sie fit für das deutsche Bahnsystem zu machen.

Wo sehen Sie die Ursachen für diese nötige Entwicklung?

Die KI wird auch den Ingenieursektor radikal verändern. Klassische Fleißarbeit wird kaum noch von Menschen übernommen werden. Zu oft bilden Hochschulen aber im verschulden Studium heute noch genau für diese Fleißarbeit aus. Der Ingenieur beziehungsweise die Ingenieurin von morgen muss die Ergebnisse der KI prüfen, ihre Sinnhaftigkeit und ihren Nutzen für die gewünschte Anwendung checken. Dafür muss der Mensch fachlich umfassender ausgebildet sein, muss über

den Tellerrand hinausschauen und eingreifen, wenn Dinge in die falsche Richtung laufen. Das erfordert ein anderes Profil der Absolventen.

Sehen Sie Chancen für eine Problemlösung – und wie könnte die aussehen?

Wir brauchen ein Zusammenrücken der klassischen Ingenieurskunst und Rad-Schiene-Technik mit IT-Expertise und Digital-Know-how. Die Ingenieurstudierenden müssen die Grundlagen des nachhaltigen und systematischen Einsatzes von Digitaltechnik und Künstlicher Intelligenz im Schienenverkehr kennen. Auch das Beherrschen von Daten wird immer wichtiger!

In den vergangenen Jahrzehnten sind verschiedene bahnspezifische Lehrstühle geschlossen worden. Brauchen

wir wieder mehr „Eisenbahn-Lehrstühle“ an den Hochschulen?

Das ist ein Henne-Ei-Problem. Leider waren die Studierendenzahlen hier in der Vergangenheit so gering, dass Hochschulen verständlicherweise eher andere Lehrstühle favorisierten. Wir müssen mehr Wert darauf legen, dass die Studiengänge durchlässiger werden und zum Beispiel auch Informatiker Eisenbahnthemen vertiefen können. Aber klar ist auch: Die grundlegende Kenntnis des Rad-Schiene-Systems ist gerade angesichts der angesprochenen Veränderungen mit KI entscheidend.

Sehr geehrte Frau Leenen, vielen Dank für das Gespräch!

*Die Fragen stellte
Christian Wiechel-Kramüller.*

ANZEIGE

Rail beyond bounds

Das Erarbeiten von intelligenten Lösungen für die Akteure des Europäischen Schienenverkehrs ist unsere Mission.

Unser Angebot reicht von Full Service bis zu maßgeschneiderten, individuellen Lösungen. Wir liefern und warten Lokomotiven und Personenzüge in ganz Europa, dank unserer Finanzstärke, unseres einzigartigen technischen Know-hows, unseres europaweiten Instandhaltungsnetzes, unserer Ersatzteil- und Komponentenlieferkette sowie des Engagements von mehr als 400 Mitarbeitern.

Mit mehr als 750 lieferbaren Schienenfahrzeugen gehen wir voran, damit Sie Ihren eigenen Weg einschlagen können.

Akiem. Rail beyond bounds.



www.akiem.com

akiem



Stadler präsentierte auf der InnoTrans in Berlin neue Technik in bekanntem Gewand: Der Wasserstoffzug RS ZERO basiert auf dem bewährten RegioShuttle.

Weltpremieren auf der InnoTrans

Ein Blick auf die Züge von morgen

226 Weltpremieren präsentierte die diesjährige InnoTrans in Berlin. Auch in diesem Jahr ließ die weltweite Leitmesse für den Eisenbahnverkehr einen Blick in die Zukunft zu.

Die Stars standen Puffer an Puffer auf dem Freigelände der Berliner Messe, jene Fahrzeuge der Bahnbranche, die jeweils eine neue Ära in ihrem Bereich versprechen. Etwa eine mit Wasserstoff betriebene Straßenbahn aus dem Haus des südkoreanischen Herstellers Hyundai Rotem. Sie hatte voriges Jahr sogar schon einen Design-Preis gewonnen. Die aus fünf Modulen bestehende Garnitur aus Asien kann mit einer Brennstoffzelle mehr als 140 Kilometer weit fahren und 305 Fahrgäste aufnehmen. Das südkoreanische Unternehmen wird das Produkt 2028 in den kommerziellen Betrieb gehen lassen. Es wird vielleicht gar nicht mehr so lange dauern, und Oberleitungen in den Städten werden der Vergangenheit angehören.

Modulare Loks für jedes Terrain

Ebenfalls mit Wasserstoff macht der deutsche Hersteller Vossloh von sich reden: Er präsentierte die Hybridlokomotive Modula BFC, die unter anderem für den Duisport Gateway Terminal vorgesehen ist. Ihre Brennstoffzelle lädt kontinuierlich eine Batterie auf. Sie treibt die Lokomotive an: kein Die-

sel, keine Oberleitung künftig mehr im größten KV-Terminal des europäischen Hinterlands.

Was den zusätzlichen Charme ausmacht: Lokomotiven dieses Typs können auch nachträglich zu einem Hybridfahrzeug umgerüstet werden. Denn die zwei Brennstoffzellen sind statt der Dieseltanks eingebaut. Mit höchster Leistung kann die Lok laut Unternehmensangaben 273 Kilometer weit fahren.

Hitachi Rail stellte die neueste Variante seines ETR1000 für die italienische Staatsbahn vor, einen jener Frecciarossa, die seit bald zehn Jahren den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Italien bestreiten. Die Züge sind nicht nur dort, sondern auch in Frankreich und Spanien im Einsatz. Die in Berlin ausgestellte Garnitur verfügt über ein neues Antriebs- und Kontrollsystem und ist gegenüber den Vorgängern besonders wartungsarm. Dieser Zug wird wohl nach Eröffnung des Brennerbasistunnels auch jenseits der Alpen zu sehen sein, weil er für unterschiedliche Stromversorgung und Signalisierung ausgerüstet ist. Auch innen weht ein neuer Wind, der ETR1000 bietet von

WiFi bis zur Handyhalterung am Sitz jeden Komfort an. Selbst mit ausgestreckten Beinen hat man kein Platzproblem im Großraumwaggon. Der Zug verfügt über mehrere Klassen bis hin zum Premium-Abteil.

Neues auch China

Unübersehbar, dass auch China immer stärker auf die westlichen Eisenbahnmärkte drängt: In Berlin präsentierte der 165.000-Mitarbeiter-Konzern CRRC einen 200 Stundenkilometer schnellen Intercity-Zug, der mit Wasserstoff angetrieben wird. Verträge über das Fahrzeug gibt es noch nicht. Man sei im Produktionsanlauf, hieß es seitens des Unternehmens. Wasserstoff sei inzwischen die Hauptenergiequelle der eigenen Produkte.

Außerdem stellte CRRC einen Gelenkzug vor, der auf den ersten Blick wie eine Straßenbahn aussieht, sich aber auf Gummirädern fortbewegt und in den Fahrerkabinen an den beiden Enden mit einem Lenkrad gesteuert wird. Angeblich liegen die Kosten um ein Drittel unter jenen für eine Tram. Auch dieses Fahrzeug wird mit Wasserstoff betrieben und schafft mit einer Ladung 25 Kilometer. Das ungewohnte Wesen ist bereits in China, Malaysia und den Vereinigten Arabischen Emiraten im Einsatz.

FOTOS: MAY

Grüne Antriebe und Superlative

Aber auch die Deutsche Bahn zeigte, wie weit sie bereits mit dem Wasserstoffbetrieb ist: Mittels 3D-Animation gab sie den Besuchern einen virtuellen Einblick in zwei Energieprojekte, im Süden und im Norden der Republik.

In Tübingen wird grüner Wasserstoff direkt mittels Strom aus der Oberleitung hergestellt, 200 Kilogramm sind es pro Tag. Sowohl Betankungsanlage wie Speicher sind mobil. Neu ist eine Schnellbetankung, die nur 20 Minuten für eine Füllung benötigt. So soll in Zukunft grüne Energieversorgung für die Bahnstromversorgung bei der Deutschen Bahn umgesetzt werden.

In Schleswig-Holstein hingegen sind seit Mai dieses Jahres die ersten Oberleitungsinseln in Betrieb, die Akku-Züge auf nichtelektrifizierten Strecken mit Strom versorgen. Zur Speicherung werden überholte Batterien benützt.

Das renommierte Schweizer Unterneh-

men Stadler mit inzwischen 14.500 Mitarbeitenden an 20 Standorten setzt ebenfalls auf Wasserstoff: Nun wird auch das bereits ein Vierteljahrhundert alte und neu überarbeitete Modell des RegioShuttle als Wasserstoffvariante angeboten. Der neue RS Zero verfügt über zwei H-Verbrennungsmotoren.

Alstom hat aus Niedersachsen den Auftrag für 34 Coradia-Doppelstockzüge erhalten. Dafür macht sich das Unternehmen neue Lichtraumprofilwerte zunutze, wodurch man sich im oberen Stock nicht mehr so leicht den Kopf stößt. Neu sind Informationen über den Besetzungsgrad im Waggon an den Eingängen sowie Reservierungsanzeigen, was im Regionalverkehr bisher unüblich war.

Für Berlin stellte Alstom „die längste Straßenbahn aller Zeiten“ mit 52 Metern Länge vor. Sie soll komfortabler und leiser sein und hat neue Drehgestelle, die einen durchgehend ebenen Flur ermöglichen. *Stefan May*



Vossloh präsentierte die modulare Lösung für den Duisport Gateway Terminal.



Auch Hyundai Rotem (l.) und CRRC stellten Innovationen für den Regionalverkehr vor.

iaf – 29. Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik

20. – 22. Mai 2025
Münster
www.iaf-messe.com

transport logistic 2025

2. – 5. Juni 2025
München
www.transportlogistic.de

Rail Live 2025

18. & 19. Juni 2025
Long Marston, Großbritannien
www.raillive.org.uk

Railway Forum 2025

2. – 4. September 2025
Berlin
www.railwayforum.de

TRAKO 2025

23. September 2025
Danzig, Polen
www.trakoexpo.com

STUVA-Expo 2025

25. & 26. November 2025
Hamburg
www.stuva-expo.de

InnoTrans 2026

22. – 25. September 2026
Berlin
www.innotrans.de

+++ notizen +++

Wenn Europa eine Verkehrswende wolle, müsse die EU bezahlen, findet Nikutta. Fitch, Referatsleiter in der für Eisenbahn zuständigen EU-Generaldirektion, lehnt ab: „Viele Menschen da draußen denken, dass die Güterbahnen unrentabel fahren und nur nach Subventionen rufen“, sagt er. „Das ist ein Problem.“ Deshalb: Erst einmal selbst haushalten, bevor die EU einspringen soll. Solche Belehrungen treffen Nikutta. Für sie und DB Cargo beginnen gerade die „Monate der Wahrheit“, wie es einer im Konzern ausdrückt.

Max Biederbeck und Artur Lebedew in WirtschaftsWoche, 4. Oktober 2024

Wie viel Begeisterung ein paar Schienen auslösen können! Vor ihm liegt ein bisschen Stahl, dazu ein paar Steine, aber die Freude steht Mohamad Othman ins Gesicht geschrieben. „Das ist alles neu“, sagt er und zeigt mit der Hand über das Gleisbett. Schöner Schotter, schöne Schienen sind das für ihn. Aber klar: Wenn alle von einem erwarten, dass man das in zwei Wochen hinkriegt und man wenige Tage vor dem Termin der Fertigstellung verkünden kann, dass man voll im Zeitplan liegt, überrascht die Begeisterung nicht mehr. Othman ist als Projektleiter schließlich dafür verantwortlich, dass alles so läuft, wie man sich das bei der DB Netz AG ausgemalt haben.

Linus Freymark in Süddeutsche Zeitung, 30. Oktober 2024

Die Deutsche Bahn hat die Ausschreibung für den künftigen Hochgeschwindigkeitszug ICE 5 gestoppt. Die Bahn bestätigte dem Nachrichtenmagazin SPIEGEL entsprechende Medienberichte, nachdem zuerst das Branchenmagazin „Eisenbahn in Ö, D, CH“ auf der Plattform X darüber berichtet hatte. Innerhalb der Frist sei kein Angebot eingegangen, das den Anforderungen der Bahn entsprechen habe, teilte eine Sprecherin mit.

Lukas Kissel in Manager Magazin, 11. November 2024

Verlag: Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG
Eingetragen im Handelsregister Lüneburg:
HRA 200919
pers. haft. Ges.: Bahn-Media Verwaltungs-
GmbH, Lüneburg HRB 201912

Geschäftsführer:
Dipl.-Volksw. Christian Wiechel-Kramüller
USt-IdNr.: DE264819031
St.-Nr.: 47/200/32000
Salzwedeler Straße 5, D-29562 Suhlendorf
Telefon 05820 970 177-0
Telefax 05820 970 177-20

www.privatbahn-magazin.de

Herausgeber:
Dr. Ansgar Burghof
Prof. Dr. Uwe Höft
Christian Wiechel-Kramüller (v. i. S. d. P.)

Redaktionsleitung:
Dennis Tesch (dt)
E-Mail: tesch@bahn-media.com
Telefon 05820 970 177-13

Redaktion:
Ulf Ringer (ur)
E-Mail: ringer@bahn-media.com
Christian Wiechel-Kramüller (cwk)
E-Mail: cwk@bahn-media.com
Telefon 05820 970 177-15

Anfragen an die Redaktion:
E-Mail: redaktion@bahn-media.com

Autoren dieser Ausgabe:
Christian Böttger, Stefan May, Dennis Tesch,
Christian Wiechel-Kramüller

Lektorat: Dr. Regine Anacker

Grafik, Layout: Dennis Tesch

Korrespondenten:
Peider Trippi (Schweiz)
Ralf Klingsieck (Frankreich)
Josef Müller (Österreich)

Anzeigenverkauf:
Andrea Wiechel-Kramüller
Telefon 05820 970 177-10
E-Mail: orga@bahn-media.com
Maike von Scheve
Telefon 05820 970 177-18
E-Mail: vscheve@bahn-media.com

Abonnement und Kundenservice:
Beatrix Hinrichs
Telefon 05820 970 177-10
E-Mail: orga@bahn-media.com

Marketing: Maike von Scheve
Telefon 05820 970 177-18
E-Mail: vscheve@bahn-media.com

Druck: Grafisches Centrum Cuno, 39240 Calbe

Erscheinungsweise: 6 x jährlich
ISSN 1865-0163

Nachbestellen:
Bitte geben Sie bei Ihrer Bestellung die gewünschte Heftnummer an.

Redaktionsbeirat:

Dipl.-Ing. Martin Wischner
(Sprecher Redaktionsbeirat)
Vorstand Havelländische Eisenbahn AG
Dr. Stefan Buske
(stellvertretender Sprecher Redaktionsbeirat)
Rechtsanwalt – Smith, Gambrell & Russell LLP
Dipl.-Geogr. Clemens Bochynek
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
Studiengesellschaft für den Kombinierten
Verkehr e. V. – SGKV
Dipl.-Ing. Sven Flore
CEO SBB Cargo International
Dipl.-Ing. Ulrich Fösel
Leiter Produktmanagement Lokomotiven
Siemens AG
Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht
Geschäftsführender Direktor des Instituts für
Land- und Seeverkehr, TU Berlin
Dr. Bernhard Heizmann
Geschäftsführer der Trans Europa Express
Holding AG
Dipl.-Verw. Jörg Hennerkes
Staatssekretär a. D.
Dipl.-Ing. Dipl.-Kaufm. Bernd Kaiser
Hauptgeschäftsführer Überwachungsgemeinschaft Gleisbau e. V. (ÜGG)
Nicole Knapp
Leiterin Kommunikation Infrastruktur
Deutsche Bahn AG
Dipl.-Kaufm. Jost Knebel
Vorstandsbeauftragter DB Regio AG
Malte Lawrenz
Vorsitzender Verband
der Güterwagenhalter – VPI
Dr.-Ing. Bernd Seidel
Geschäftsführender Gesell. ConTrack Consulting-
Gesellschaft für Schienenfahrzeuge mbH
Dipl.-Ing. Jochen Slabon
Leiter Geschäftsbereich Regionalverkehr,
Alstom Transport Deutschland GmbH
Dr. Frank Thomas
Rechtsanwalt, K & L Gates LLP

Organschaft:

Überwachungsgemeinschaft Gleisbau e. V.



Der Bezug des Privatbahn Magazins ist im Mitgliedsbeitrag der Überwachungsgemeinschaft Gleisbau e. V. sowie in dem des Verbandes für Güterwagenhalter in Deutschland e. V. enthalten.

Mitgliedschaften des Verlags:

- Deutsche Fachpresse
- Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e. V.



TITELBILD: WILLY GILTMANN

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 2024 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.

Abonnenten-Service: Jahresabo (inkl. Porto) 157,00 Euro*. Das Abonnement kann innerhalb von zwei Wochen nach der Abo-Bestellung mit einer schriftlichen Mitteilung an den Verlag widerrufen werden. Das Abonnement verlängert sich um ein weiteres Kalenderjahr, wenn nicht sechs Wochen vor Ablauf des Berechnungszeitraums gekündigt wird. Im Falle höherer Gewalt hat der Abonnent keinen Anspruch auf Lieferung oder Rückerstattung der Abonnementgebühr. Die Nichterwähnung von Warenzeichen bedeutet nicht, dass ein Produkt ohne rechtlichen Schutz ist. *Preise im Ausland zzgl. Porto

Wir nehmen Sie mit.

Das meinen wir wörtlich: mit zu Eisenbahnverkehrsunternehmen, Betrieben der Bahnindustrie, Dienstleistern und Entscheidern aus Politik und Wissenschaft. Wir wollen der Bahnbranche ein Partner sein bei ihrer Suche nach praxisorientierten Problemlösungen.

Wir machen die Bahnbranche transparent.



UMWELT BEWUSST GEDRUCKT

Druckprodukte
machen weniger
als 1% des
CO₂-Fußabdrucks
pro Person in
Deutschland
aus.



1%

www.umweltbewusstgedruckt.de

Verband
Druck+Medien