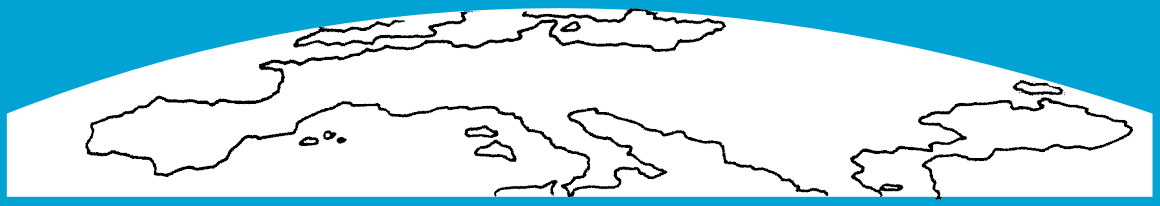
SCHIENE EUROPAS



OFFIZIELLES MITTEILUNGSBLATT

ASSOCIATION EUROPEENNE DES CHEMINOTS
EUROPÄISCHE VEREINIGUNG DER EISENBAHNER – Sektion Deutschland e. V.

Ausgabe 2 / 2020 Jahrgang XL

Aktuelle Termine, Inhalt, Impressum

EUROPÄISCHE TREFFEN

17.05. - 22.05.2021	**Europäische Tage 2021 der Sektionen Rumänien und Bulgarien in Sofia**
September 2022	**Europäische Tage 2022 der Sektionen Spanien in Madrid**
Mai 2023	**Europäische Tage 2023 der Sektionen Polen in Lublin**

Wichtige Änderung

Unser Verein hat eine andere Kontonummer erhalten. Ab dem 01.12.2020 lautet die Kontonummer für unsere AEC Sektion wie folgt:

Ostsee Sparkasse Rostock
IBAN: DE14 1305 0000 0201 1172 82
BIC: NOLADE21ROS

Die alte Kontonummer bleibt noch bis zum 31.03.2021 aktiv.
Wir bitten, diese Änderung zu berücksichtigen.

Wasserstoff-Zug *siehe Bericht Seite 8*

INHALT Seite

Aktuelle Termine	2
Inhalt, Impressum	2
Grußwort	3
Vereinsnachrichten	4-7
Wasserstoff-Züge	8
Deutschlandtakt	9-11
Bf Stralsund	11-12
RV Hagen	12-13
Besondere Geburtstage	13-14
Traueranzeige	14
Regelmäßige A.E.C.-Treffs	14
Anschriften der Vorstände	15

Titelbild
Studie zum Wasserstoff-Zug „Mireo“ der Firma Siemens AG

Foto: SIEMENS AG

IMPRESSUM

Herausgeber: A.E.C. Sektion Deutschland e.V.
Redaktion: Reinhold Altendorf

Mitwirkende:
Jörg Breier
Jürgen Heidergott
Josef Temmen
Reinhold Altendorf

Redaktionsschluß für
Heft 1/2021 10.06.2021

Hinweis:
Für namentlich unterzeichnete Beiträge übernimmt die Redaktion keinerlei Verantwortung. Sie behält sich redaktionelle Änderungen oder Kürzung der Beiträge ausdrücklich vor.

Internet Homepage:
www.A-E-C.net
E-Mail:
schiene.europas@gmx.de

Ostsee Sparkasse Rostock
IBAN:
DE14 1305 0000 0201 1172 82

Weihnachtsgrüße der AEC-Vorstände

*Liebe Mitglieder*innen,*

*liebe Freund*innen in Deutschland und Europa,*

unser Weihnachten 2020 wird leider nicht so verlaufen, wie wir es kennen, genauso, wie das ablaufende Jahr uns schockiert und besonders gefordert hat.

Dennoch bleiben der Advent und Weihnachten die Zeit der Besinnung, des Glaubens und der Hoffnung.

Der Wert der Familie, mit der wir dieses Jahr viel gemeinsam erlebt und durchstanden haben, wird uns in der Pandemie-Situation erst recht bewusst. Ebenso, wie wichtig es ist, Freunde zu haben und ein intaktes Vereinsleben zu pflegen, wie bei uns in der Europäischen Vereinigung der Eisenbahner.

Besinnen wir uns also gemeinsam dieser Dinge, die für uns so elementar sind, und sorgen wir zusammen dafür, dass wir sie für die Nach-Corona-Zeit behalten und aufrechterhalten.

Als europäische Eisenbahnerfamilie halten wir so einiges aus, und diesen Hoffnungsschimmer sollte uns allen das Adventslicht bescheren.

Wir freuen uns alle auf die kommende Zeit, in der wir unser Vereinsleben wieder aktiv gestalten können und Reisen mit und zu unseren europäischen Freunden unternehmen werden.

Lassen wir uns nicht unterkriegen! Ja, Weihnachten 2020 wird anders sein, aber vielleicht können wir es für unsere Familien und Freunde dennoch schön und ein Stück weit fröhlich gestalten. Das wünsche ich uns allen von ganzem Herzen!

Im Namen aller Vorstände in den Regionen und des Geschäftsführenden Vorstandes wünsche ich Ihnen/Euch und allen Familienangehörigen ein frohes, gesegnetes und friedliches Weihnachtsfest.

Für das neue Jahr 2021 wünsche ich uns allen ein gesundes Wiedersehen, viel Kraft, Stärke und Erfolg, sowie ein schönes Miteinander in unserer Vereinigung.

Herzliche und europäische Grüße

Jörg Breier
Präsident der AEC-Sektion Deutschland e.V.

„Wenn nicht jetzt – Wann dann?“ Europa braucht uns!
Meine Vorbilder motivierten mich zu meiner Kandidatur als AEC-Präsident der Sektion Deutschland

*Liebe Mitglieder*innen,*
der virtuelle Delegiertentag 2020 hat mich zum Präsidenten unserer AEC-Sektion gewählt. Aus diesem Grund möchte ich mich heute bei Ihnen und Euch sehr gerne vorstellen. Gemeinsam mit meinen Vorstandskollegen trage ich nun die Verantwortung für unseren Verein.
Ich bin davon überzeugt, dass wir ein freies Europa brauchen und deshalb braucht Europa uns! Natürlich zählt da jeder noch so kleine oder größere Beitrag, alles zahlt auf das Konto „Unser gemeinsames Haus Europa“ ein und ist Voraussetzung für dauerhaften Frieden und Wohlstand auf unserem Kontinent. Daran hat sich nichts geändert, seit ich 1991 (..wie doch die Zeit vergeht..) in die AEC eintrat.
Ich kann mich noch ganz genau erinnern: Zuerst las ich einen Artikel über die AEC in einer DR-Mitarbeiterzeitung in der Rangierstube des Bahnhofes Dresden-Reick während meiner Ausbildung. Nach meinem erfolgreichen Abschluss der Lehrzeit wurde ich in das Team der „Westseite“ Dresden-Hauptbahnhof integriert, und ich begann dort als Weichenwärter. Eine absolut schöne Zeit meines Berufslebens begann, und sofort kam ich in Kontakt mit den Dresdner Eisenbahnern um Werner Pippig, die bereits AEC-Mitglied waren. Selbstverständlich trat ich nun ebenso ein, war - und bin ich noch bis heute - überzeugter Europäer und leidenschaftlicher Eisenbahner.
1993 wählte mich der Regionalverband Dresden zu seinem Vorsitzenden, ich kann mich noch sehr gut an die Wahlveranstaltung in den Verwaltungsräumen unseres Hauptbahnhofes erinnern. Nun war ich wohl der jüngste Regionalverbandsvorsitzende, aber das war in der Zusammenarbeit mit den etablierten Regionalverbänden eher ein Vorteil. Ich konnte viel von den erfahrenen Kollegen im Hauptvorstand lernen und noch mehr Kontakte knüpfen.
Besonders bemerkenswert fand ich, dass wir Dresdner AEC-Eisenbahner uns schon damals mit dem Thema des Zusammenwachsens Europas befassten, bzw. es für uns als wichtig einordneten. Und das zu einem Zeitpunkt, wo viele unserer Landsleute noch Probleme mit der deutschen Einheit hatten. Nun möchte ich reale Probleme nicht wegschreiben, aber dieser Bogen lässt sich doch bis ins Heute fortsetzen: Demokratiefeinde, Europahasser und Verschwörungstheoretiker gibt es leider zu Hauf. Auch wenn die AEC immer unabhängig von Parteien und Gewerkschaften agierte, so bleibt Ihr Fortbestand in diesem gesellschaftlichen Kontext äußerst wichtig.
Meine Erlebnisse und diese Überzeugung waren ein wichtiger Grund für meine Kandidatur 2020.
In der Zeit meiner Arbeit im RV Dresden war es mir neben dem regionalen Zusammenhalt des Teams wichtig, Europa für uns alle greifbar und erlebbar zu machen. Die Teilnahme an Europäischen Tagen, verbunden mit der Kontaktpflege in viele europäische Regionen, der direkte Austausch bspw. zu unseren belgischen Freunden und als absolutes Highlight die Organisation der Europäischen Tage 2000 in meiner Heimatstadt Dresden sind schöne, prägende und bleibende Erinnerungen.
Aber auch privat prägte mich die AEC. Mit der Tochter des langjährigen Vorsitzenden des RV Karlsruhe Heinrich Küdde bin ich seit 2000 verheiratet. Zusammen mit Conny gehören die 2 Söhne Florian und Valentin zu unserer Familie. Florian tritt schon in meine Fußstapfen und absolviert gerade eine Ausbildung bei DB Fernverkehr.
1999 erfolgte mein beruflicher Wechsel in die Region Südwest ins Badische. Hier war ich

zunächst in der Betriebszentrale Karlsruhe und in der Baubetriebsplanung bei der DB Netz AG tätig, parallel studierte ich im Fernstudium Verkehrswirtschaft an der FH Pinneberg. Zu dieser Zeit war ich für unsere AEC im Geschäftsführenden Vorstand als Generalsekretär und Vizepräsident aktiv.
Beruflich führte mich mein weiterer Weg zur DB ProjektBau. Hier konnte ich die Teams der Baubetriebsplanung der DB ProjektBau und der DB International zu einem Arbeitsgebiet in die DB Engineering & Consulting vereinigen und für ein Agieren im Wettbewerb schlagkräftig aufstellen.
Die letzten 5 Jahre wurde es „bautechnischer". Als Leiter von 2 Stuttgarter Bauüberwachungszentralen verantwortete ich die Bauüberwachung für komplexe Eisenbahninfrastrukturprojekte, bspw. für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm / Projekt Stuttgart 21.

2021 steht der nächste „Neuanfang" an. Ich freue mich sehr auf meine Tätigkeit in der Zentrale der DB Netz AG. Als Leiter Bautakte/Baubedarfsbündelung dreht sich mein Arbeitsalltag dann um Kapazitätsmanagement und strategische Baubetriebsplanung.

Zurück zur AEC: Die ehrenamtliche Vereinsarbeit befindet sich nicht nur bei der AEC in einer gewissen Krise. Das ist schade. Ändern können wir dies aber nur selbst, indem wir mit positivem Beispiel voran gehen. Wir müssen kleine Schritte gehen und uns für Neues öffnen. Wir sollten die Fähigkeit entwickeln, Bisheriges infrage zu stellen und gleichzeitig Bewährtes zu behalten.
Für mich sind meine „AEC-Vorbilder" Ansporn und Verpflichtung zugleich. Manfred Schampel, Eugen Wirsing, Georg Maibohm, Horst-Gerd-Vanselow, Robert Gellekum und Hans-Jürgen Krämer waren und sind für uns alle Urbilder für unsere Kombination aus Europa + Eisenbahnwesen, im Verständnis als europäischer Kulturverein.
Speziell spielt Georg Maibohm in meiner Erinnerung eine besondere Rolle. So wie er integer, bescheiden, leidenschaftlich, souverän, kompetent und mit viel Kommunikation, Empathie und persönlicher Gastfreundschaft die AEC verkörperte, bleibt er unvergessen. Ich bin mir sicher, Georg hätte sich sehr gefreut, dass ich in schwierigen Zeiten versuche, mit meinem Vorstandsteam unsere AEC lebendig zu halten.
Symbolisch und als Zeichen meiner sehr großen Wertschätzung möchte ich meine Präsidentschaft Georg Maibohm widmen.
Ich danke allen meinen Vorstandskollegen, die gerade jetzt bereit sind mitzuhelfen. Speziell danke ich Horst-Gerd Vanselow, dass er nach seinen Jahren als nationaler und europäischer Präsident mit seinem Erfahrungsschatz und seinen vielen Kontakten als Vizepräsident im Vorstand aktiv bleibt.
*Genauso benötigen wir Zusammenarbeit, Zusammenhalt und die Aktivitäten aller Mitglieder*innen aus allen Regionen und Regionalverbänden. Ich baue insbesondere auf die Stabilität unserer Vorstände in den Regionalverbänden.*
Für mich bleibt es eine Herausforderung, mein Ehrenamt mit meinem geringen freien Zeitbudget zu realisieren. Deshalb bitte ich alle „vorsorglich" um Nachsicht und vielmehr um individuelle Unterstützung und Hilfe. An dieser Stelle danke ich meiner Familie für Ihr Verständnis.
*Ich freue mich sehr auf die gemeinsame Zeit mit allen Mitglieder*innen, im Sinne unserer Vereinsziele zu arbeiten!*
Deutschland braucht eine „Starke Schiene" und wir alle unser Europa!
Mit europäischen Grüßen, Herzlichst Ihr/Euer
Jörg Breier

Vereinsnachrichten

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde, liebe AEC-Familie,
heute möchte ich Ihnen/Euch unseren neu gewählten Vereinsvorstand der Sektion Deutschland vorstellen, den unser Delegiertentag per 10.10.2020 gewählt hat. Es freut mich, dass sehr erfahrene und verdiente Mitglieder kandidiert haben und bestätigt wurden:

Geschäftsführender Vorstand 2020-2023:

Präsident	Breier, Jörg
Vizepräsident	Vanselow, Horst-Gerd
Stellv. Generalsekretär/Redakteur	Altendorf, Reinhold
Schatzmeister	Temmen, Josef
Beisitzer (mit Stimmrecht)	Kilian, Martin
Beisitzer (mit Stimmrecht)	Meding, Rolf

Kassenprüfende Regionalverbände:
Dresden und Rostock

Ehrenpräsidenten:
Schote, Lothar
Wirsing, Eugen
Vanselow, Horst-Gerd
Gellekum, Robert

Als Präsident möchte ich meinen persönlichen Beitrag leisten, damit unsere Vereinigung im Sinne ihrer Ideale und Ziele weiter aktiv bestehen kann.
Ich selbst bin 47 Jahre alt, verheiratet und habe 2 Söhne. Derzeit arbeite ich als Leiter der Bauüberwachung Stuttgart bei der DB Engineering & Consulting. Seit 1991 bin ich Mitglied unserer AEC und war in vielen Funktionen für unsere Vereinigung tätig, beispielsweise als Vorsitzender des Regionalverbandes Dresden, als Generalsekretär und Vizepräsident.
Auf den Seiten 4 und 5 habe ich mich gerne ausführlicher in unserer Schiene Europas vorgestellt. Ich freue mich auf die gemeinsame Vereinsarbeit und wünsche allen zunächst eine stabile Gesundheit!
Herzliche und europäische Grüße aus Karlsruhe Jörg Breier

Bericht des Wahlvorstands, Manfred Köster, an den gewählten Präsidenten:

In meiner Funktion als Wahlvorstand habe ich folgende Handlungsschritte erarbeitet:

Für den DT wurden nachweislich 13 Delegierte gewählt bzw. durch den GV berufen,

eine besondere Abstimmung bei den Delegierten hat meine Wahl als Wahlvorstand bestätigt, mit 7 von 13 Stimmen.

von allen 13 Delegierten lagen mir "persönliche Wahlscheine" vor, die ich mit der Forderung nach der Satzung §19(6), Stimmzettel, gleichstelle,

die Auswertung der abgegebenen Stimmen erfolgte im Wahlprotokoll,

die Wahl des GV ist einstimmig und gültig,

nur die Abstimmung zur Wahl der kassenprüfenden RV`s war wahrscheinlich für einige Delegierte nicht eindeutig. So fehlten in der Abstimmung hierzu 4 Stimmen. Hier gilt jedoch die Satzung, gleichfalls § 16(6) und die Mehrheit ist eindeutig.

Ich gratuliere allen neu gewählten Freunden.

-- Präsident - Jörg Breie,
-- Vizepräsident - Horst Vanselow
-- stellv. Generalsekretär - Reinhold Altendorf
-- Schatzmeister - Josef Temmen
-- Beisitzer: - Kilian und Meding
-- Kassenpr. RV: - Dresden und Rostock.

Im Anhang erscheint das Wahlprotokoll, das Orginal folgt per Post. *)

Ich wünsche allen neugewählten Freunden eine erfolgreiche Arbeit für unseren A.E.C.

Mit freundlichen Grüßen
Manfred Köster, Wahlvorstand

*) Wahlprotokoll siehe nächste Seite

Auswertung der virtuellen Vorstandswahl/Delegiertentag 10. Oktober 2020 durch den Wahlbeauftragten Herrn Manfred Köster

Wahlprotokoll

Es nehmen stimmberechtigte Delegierte teil.

Die Ämter sind in der Reihenfolge aufgeführt, wie die Satzung die Ämter nennt. Vorgeschlagene Kandidaten werden nur eingetragen, wenn sie der Kandidatur zustimmen.

1. Präsident:	Kandidaten	Dafür	Dagegen	Enthaltung
Vorschläge:	**Jörg Breier**	**13**	**0**	**0**

2. Vizepräsident	Kandidaten	Dafür	Dagegen	Enthaltung
Vorschläge:	**Horst-Gerd Vanselow**	**13**	**0**	**0**

3. Generalsekretär	Kandidaten	Dafür	Dagegen	Enthaltung
Vorschläge:	**vakant**			

4. Stv. Generalsekretär	Kandidaten	Dafür	Dagegen	Enthaltung
Vorschläge:	**Reinhold Altendorf**	**13**	**0**	**0**

5. Schatzmeister:	Kandidaten	Dafür	Dagegen	Enthaltung
Vorschläge:	**Josef Temmen**	**13**	**0**	**0**

6. Stv. Schatzmeister	Kandidaten	Dafür	Dagegen	Enthaltung
Vorschläge:	**vakant**			

7. Beisitzer mit Stimmrecht	Kandidaten	Dafür	Dagegen	Enthaltung
Vorschläge:	**Martin Kilian**	**12**	**0**	**1**

8. Beisitzer mit Stimmrecht	Kandidaten	Dafür	Dagegen	Enthaltung
Vorschläge:	**Rolf Meding**	**12**	**0**	**1**

10. Kassenprüfende Regionalverbände		
Vorschläge:	**Dresden**	**12**
Vorschläge:	**Rostock**	**9**

Unterschrift des Wahlbeauftragten
Manfred Köster

Ort und Datum
Rostock, den 11.10.2020

Deutschland setzt auf Wasserstoff-Züge

Siemens und die Deutsche Bahn vereinbaren Testbetrieb mit Wasserstoffzügen. Die Ladeinfrastruktur sei einfacher als im Straßenverkehr

Siemens steigt mit der Deutschen Bahn ins Geschäft mit wasserstoffbetriebenen Zügen ein. Ein elektrischer Regional-Triebzug mit Brennstoffzellen soll 2024 im Raum Tübingen in Baden-Württemberg in den Probebetrieb gehen, wie die Partner ankündigten. "Unsere Wasserstoffzüge können langfristig Dieselfahrzeuge ersetzen", sagte der Chef der Siemens-Zugsparte, Michael Peter.

Die Ablösung des Verbrennungsmotors im Bahnverkehr durch Fahrzeuge mit Wasserstofftanks oder Batterien werde sich zu einem milliardenschweren Markt entwickeln.

Weil rund 40 Prozent des 33.000 Kilometer langen DB-Netzes nicht elektrifiziert sind, fahren besonders auf Regionalstrecken oft Dieseltriebwagen. Die Bahn will nach Angaben von Technik-Vorstand Sabina Jeschke im Jahr 2050 keine Fahrzeuge mehr mit konventionellem Diesel einsetzen, um bis dahin klimaneutral zu sein. Anders als viele Autos, Busse und Lastwagen, sind Schienenfahrzeuge oft jahrzehntelang im Einsatz.

Milliardenschweres Marktpotenzial

"Wir sehen in Europa ein Marktpotenzial von 10.000 bis 15.000 Triebzügen, die in den nächsten zehn bis 15 Jahren ausgetauscht werden", sagte der Siemens-Mobility-Chef. Ein Zug des Typs Mireo Plus koste je nach Ausstattung 5 bis 10 Mio. Euro. "Das ergibt in Europa ein Marktpotenzial von 50 Milliarden bis 150 Milliarden Euro.“

Offen sei jedoch, ob sich auf den nicht elektrifizierten Strecken Fahrzeuge mit Wasserstofftanks oder solche mit Batterien durchsetzen. Siemens verfolge deswegen mehrere Optionen. "Der Strom kommt entweder aus der Oberleitung, aus der Batterie oder aus der Brennstoffzelle", erläuterte Peter. "Aufgrund unserer Modulbauweise können wir diese Stromquellen im Fahrzeug je nach Kundenwunsch kombinieren.“

Der Konzern sieht sich damit im Vorteil gegenüber dem Rivalen Alstom, der in Deutschland bereits eine Reihe von Regionaltriebzügen mit Wasserstoff-Brennstoffzellen verkauft hat. Während Alstom sein Modell Coradia iLint aus einem Dieselfahrzeug entwickelt hat, kann sich der Siemens-Zug auf elektrifizierten Streckenabschnitten auch aus der Oberleitung versorgen, um zu fahren und um die Batterie zu laden. Auch die ÖBB hat den Wasserstoffzug von Alstom bereits im Testbetrieb.

Wesentlich einfachere Versorgungsinfrastruktur

Nicht nur deswegen sieht Siemens für alternative Antriebe auf der Schiene geringere Hürden als bei der Ablösung von Dieselfahrzeugen auf der Straße. "Die Versorgungs-Infrastruktur ist wesentlich einfacher", sagte Peter. "In einem Regionalnetz brauchen Sie nur eine einzige Tankstelle. Dort nimmt der Betreiber regelmäßig große Mengen ab.“

Für den Testbetrieb in Tübingen will die Bahn Wasserstoff mit grünem Bahnstrom produzieren. Künftigen Kunden will Peter zusammen mit der Siemens-Energiesparte auch Komplettlösungen inklusive Wasserstoffversorgung anbieten. "Der Siemens-Verbund steht uns offen für eine Zusammenarbeit", sagte der Manager.

Bei der Leistung der Wasserstoffzüge gibt es Peter zufolge keine Abstriche. "In puncto Beschleunigung und Geschwindigkeit steht der Mireo herkömmlichen Elektro-Triebzügen in nichts nach und ist Dieselfahrzeugen überlegen."

Mit starken Diesellokomotiven, wie sie etwa auf den nicht elektrifizierten Strecken Nordamerikas fahren, könne der Wasserstoffantrieb aber noch nicht konkurrieren: "Für schwere Güterzüge wie auf den amerikanischen Langstrecken sehe ich derzeit noch keine Einsatzmöglichkeit für Brennstoffzellen."

Textbeitrag der SIEMENS AG

Energieträger von morgen

Hierzu schreibt das „*Handelsblatt*“:
„Wasserstoff gilt als sauberer, emissionsfreier Brennstoff mit hohem Energiegehalt. Die Technologie hat in den vergangenen Jahren enorme Fortschritte gemacht. Aufgrund fallender Preise für Brennstoffzellen und Quellen der erneuerbaren Energie, als auch durch strengere Klimawandelvorschriften wird die Entwicklung vorangetrieben. Staatliche Förderungen, das Engagement Chinas und steigende Produktionszahlen bringen ebenfalls Bewegung in den Markt. Die Technologie ist variabel einsetzbar und für zahlreiche Branchen interessant.

· Weltweit wird am Aufbau eines H2-Tankstellennetzes gearbeitet.
· Eine Verwendung ist nicht nur bei Fahrzeugen, sondern auch in der energieintensiven Industrie und privaten Haushalten möglich.
· ThyssenKrupp und Salzgitter forschen bereits an einer Nutzung der Technologie für die Stahlherstellung.“

Deutschlandtakt
das neue Eisenbahn-Zeitalter

Jede halbe Stunde ein Zug von Stadt zu Stadt. Auch auf dem Land bequemes Umsteigen ohne lange Wartezeiten. Das ist der Deutschlandtakt. Zugfahren wird überall in der Republik so leicht wie heute S-Bahn fahren in der Metropole. Diese Vision für ein neues Eisenbahn-Zeitalter soll bis 2030 in Deutschland Realität werden – mit zusätzlichen, verlässlichen und schnellen Verbindungen für Menschen und Güter auf der Schiene. Die ersten Pläne liegen vor. Jetzt kommt es auf die Umsetzung an.

1. Was ist der Deutschlandtakt?
Öfter. Schneller. Überall. So das Versprechen des Deutschlandtakts an die Reisenden und Unternehmen, die Güter auf der Schiene transportieren. Im Kern geht es um den gezielten Ausbau des Schienennetzes, damit Nahverkehr, Fernverkehr, Bahn und Bus deutschlandweit besser aufeinander abgestimmt werden können. An wichtigen Knotenbahnhöfen treffen die Züge künftig immer zur gleichen Zeit ein und fahren kurz danach wieder ab. So entstehen optimale Umsteigemöglichkeiten und leicht zu merkende Fahrpläne.

Auch dichtere Takte gehören zum Konzept. Fernverkehrszüge zwischen großen Städten sollen künftig im Halbstundentakt fahren. Das erhöht nicht nur die Flexibilität der Reisenden – durch die garantierten Anschlüsse profitiert das System Bahn auch in der Fläche. Gleichzeitig soll mehr Kapazität für Güterzüge geschaffen werden.

Eine neue Philosophie in der Verkehrspolitik
Aber der Deutschlandtakt ist noch mehr. Er bringt eine neue Philosophie in die Schienenpolitik. Statt jede Strecke einzeln zu planen und zu hoffen, dass am Ende alles irgendwie zusammenpasst, steht künftig der ganzheitliche Ansatz im Vordergrund. Welchen Fahrplan brauchen wir in Deutschland? Das ist beim Deutschlandtakt die Leitfrage. Erst, wenn der sogenannte Zielfahrplan für das gesamte Netz steht, beginnt die Infrastrukturplanung. Die Planung orientiert sich an den Bedürfnissen der Reisenden und der Kunden. Schon allein deswegen leitet der Deutschlandtakt ein neues Zeitalter ein.

Der Deutschlandtakt soll damit einen substanziellen Beitrag zu den verkehrspolitischen Zielen des Bundes leisten: Die Verdoppelung der Fahrgastzahlen und Steigerung des Marktanteils im Schienengüterverkehr auf mindestens 25 Prozent.

2. Wie funktioniert der Deutschlandtakt?
Der Deutschlandtakt ist ein Projekt für das ganze Bundesgebiet. Vor allem drei Aspekte stehen im Zentrum des Deutschlandtakts und sollen die Schiene attraktiver machen.

2.1 Besserer Fahrplan
Bahnreisende aus der Schweiz kennen das Phänomen bereits: Zu jeder vollen und halben Stunde rollen Fernverkehrs- und Regionalzüge in die Knotenpunkte des Landes ein. Innerhalb weniger Minuten gelingen die Anschlüsse und die Reisenden sind wieder auf dem Weg zu ihren Zieldestinationen.

Durch verlässliche Abfahrten immer zur selben Zeit soll das Bahnfahren in Deutschland einfacher und intuitiver werden. Lücken im Fahrplan sollen dabei ebenso ausgemerzt werden, wie das Problem, dass Züge je nach Tageszeit zu unterschiedlichen Uhrzeiten abfahren. Eine Abfahrtszeit. Jede Stunde gleich. So einfach kann es sein.

Viel Betrieb im Bahnhof bedeutet für die Reisenden optimale Anschlussverbindungen.

2.2 Kürzere Reisezeiten
Der Deutschlandtakt nimmt die gesamte Verbindung in den Blick. Es zählt nicht der schnellste Weg auf einer bestimmten Teilstrecke, sondern die kürzeste Reisezeit auf der Gesamtstrecke.

Das bedeutet, dass Züge auf manchen Abschnitten schneller fahren und Anschlüsse optimiert werden müssen. In einzelnen Fällen kann es aber auch bei den heutigen Fahrzeiten bleiben – wenn damit am Knotenpunkt alle Verbindungen in alle Richtungen problemlos erreicht werden können.

2.3 Häufigere Verbindungen
Neben den besseren Anschlussmöglichkeiten soll auch die Dichte des Fahrplans erhöht werden. Je häufiger die Taktung der Züge, desto mehr Flexibilität haben die Reisenden. Am Ende sollen Bahnreisende einfach zum Bahnhof kommen können und intuitiv zum Ziel gelangen.

2.4 Ist der Deutschlandtakt ein Projekt nur für die Metropolen?
Für die Verbindung der deutschen Großstädte ist vorgesehen, dass jede halbe Stunde ein Zug verkehrt. Aber gerade auch die Verbindungen „in die Fläche“ werden durch die abgestimmte Taktung profitieren. Entfällt beim nahtlosen Umstieg das lästige Warten, wird der öffentliche Verkehr in allen Teilen des Landes gestärkt.

2.5 Güterverkehr und der Deutschlandtakt
Mehr Personenzüge, dichtere Taktung. Wo aber bleibt der Güterverkehr, werden sich Viele fragen. Um es klar zu sagen: Der Schienengüterverkehr ist ein fundamentaler Baustein und Bestandteil des Deutschlandtaktes. Das passt zum Ziel der ***Allianz pro Schiene***, auch den Güterverkehr auf der Schiene im Vergleich zur Straße zu stärken. Wir haben daher Wert darauf gelegt, dass die Schienengüterverkehrs-Unternehmen schon frühzeitig in den Prozess des Deutschlandtaktes miteinbezogen wurden.

Vor allem zwei Aspekte sind für einen wachsenden Güterverkehr auf der Schiene von Bedeutung:

--- Bessere Planbarkeit
Durch den Deutschlandtakt werden die Slots auf den Schienen stärker systematisiert. Weniger Stückwerk, mehr Planung. Von dieser Systematisierung profitiert auch der Güterverkehr. Insgesamt kann durch den Plan auch die Auslastung der Schiene erhöht werden. Und das kommt nicht nur der Eisenbahn zugute – sondern der Umwelt und dem Klimaschutz.

--- Freie Trassen
Für Güterbahnen, Spediteure und Transportunternehmen ist Flexibilität ein hohes Gut. Daher wurden im Deutschlandtakt von vornherein zusätzliche Kapazitäten und Trassenkorridore mitgedacht („Katalogtrassen“). Als ***Allianz pro Schiene*** wollen wir in Zukunft noch mehr Güter auf der Schiene sehen. Um dieses Wachstum bewerkstelligen zu können, muss aber konsequent in den Infrastrukturausbau investiert werden.

3. Der Weg zum Deutschlandtakt
Schon jetzt fahren die Bahnen in vielen Teilen Deutschlands einem Takt folgend. Was noch fehlt, ist eine deutschlandweite Integration der einzelnen Takte, die Nah- und Fernverkehr gleichermaßen umfasst. Die Besonderheit des Deutschlandtakts ist also die gesamthafte Perspektive. Erstmals wird im Detail ein künftiger Idealzustand (der Zielfahrplan) geplant, so dass klar erkennbar wird, wo genau das Schienennetz ausgebaut werden muss. Dabei steht die gesamte Reisekette im Mittelpunkt – und nicht mehr nur einzelne Teilstrecken.

3.1 Der Zielfahrplan Deutschlandtakt
Der Zielfahrplan Deutschlandtakt ist ein fertig ausgearbeiteter Fahrplan für ganz Deutschland. Er ist das Ergebnis jahrelanger Vorbereitungen und markiert die Vision, auf die wir jetzt hinarbeiten müssen. Die Planung und Konzeption haben Gutachter im Auftrag des Bundes erarbeitet, der sich wiederum eng mit Ländern, Bahnunternehmen und Verbänden im „Zukunftsbündnis Schiene“ abgestimmt hat.

Für den Zielfahrplan wurden nicht nur Verkehrsprognosen herangezogen, sondern auch alle beteiligten Akteure in der Schienenbranche konsultiert. Diese konnten angeben, welche Fahrpläne sie im Jahr 2030 fahren können – und wollen.

Herausgekommen ist ein minutengenauer Fahrplan für alle Zugverbindungen und Bahnhöfe in Deutschland. Aus diesem gemeinsam definierten Ziel kann der Infrastrukturausbau der Schiene jetzt passgenau und effizient vorangetrieben werden. Die Devise muss dabei lauten: Erst der Fahrplan, dann der Infrastrukturausbau. Steht der Fahrplan auf der Schiene fest, lassen sich auch Regionalbuslinien mit dem Bahnverkehr abstimmen. So wächst der öffentliche Verkehr zu einem System zusammen und niemand muss mehr lange warten.

4. Was ist notwendig, um den Deutschlandtakt umzusetzen?
Der Zielfahrplan des Deutschlandtakts markiert das gemeinsame Ziel der Politik und der Schienenbranche. Dieses Ziel ist allerdings mit der aktuell vorhandenen Infrastruktur nicht zu erreichen. Als nächster Schritt müssen daher auf Grundlage des Zielfahrplans konkrete Umsetzungsetappen zum

Ausbau des Schienennetzes festgelegt werden. Dafür muss allerdings nicht das komplette Schienennetz auf den Kopf gestellt werden. Vielmehr geht es jetzt darum, die einzelnen Aus- und Neubaumaßnahmen zu sinnvollen Bündeln zusammenzufassen. Die Projekte müssen sich daran messen lassen, ob sie zu einer Verbesserung des Gesamtangebots führen. Das kann darin resultieren, dass dann mehr Bahnsteige in einzelnen Knotenpunkten genauso wichtig sind, wie der Ausbau einer ganzen Strecke.

4.1 Ausbau der Infrastruktur
Die Schiene ist das umweltfreundliche Rückgrat der Mobilität. In den letzten Jahren konnten die Bahnen jedes Jahr neue Fahrgastrekorde erzielen. Dieser Effekt wird sich mit der Einführung des Deutschlandtaktes wahrscheinlich noch verstärken (so zumindest die Erfahrungen in der Schweiz). Die Kapazitäten des Schienennetzes sind in bestimmten Regionen aber schon heute an der Belastungsgrenze. Daher ist es von herausragender Bedeutung, dass die Bundesregierung in den nächsten Jahren den Ausbau des Schienennetzes deutlich rascher vorantreibt.

Aus dem Zielfahrplan Deutschland ergeben sich konkrete Arbeitsaufträge an die Politik. Die ***Allianz pro Schiene*** setzt sich dafür ein, dass sich die Politik Etappenziele bei der Umsetzung des Deutschlandtaktes gibt. So kann die Einführung des Deutschlandtakts effektiv und für alle Beteiligten nachvollziehbar gesteuert werden.

Schon jetzt ist ersichtlich, dass die Summen, die der Bund für den Aus- und Neubau von Schienen-Infrastruktur zur Verfügung stellt, spürbar angehoben werden müssen. Ansonsten wird es nicht möglich sein, die einzelnen Etappen des Deutschlandtaktes bis zum Jahr 2030 zu realisieren.

Auch kleinere Baumaßnahmen werden in Zukunft noch mehr an Bedeutung gewinnen. So können zum Beispiel Ausweichgleise, zusätzliche Weichen und mehr Oberleitungen dafür sorgen, dass das System Schiene krisenfester wird. Dadurch gewinnt der Güterverkehr an Flexibilität und der Personenverkehr kann pünktlicher werden.

4.2 Finanzierung des Deutschlandtakts
Die Umsetzung des Deutschlandtakts ist eine Aufgabe, die nicht innerhalb einer Legislaturperiode zu bewerkstelligen ist. Schon im Koalitionsvertrag von Union und SPD war ein Bekenntnis zum Deutschlandtakt enthalten. Jetzt geht es darum, die Absichten auch durch konkrete Finanzzusagen im Bundeshaushalt zu untermauern. Der Bund ist vor allem beim Ausbau der Infrastruktur in der Pflicht. Die Länder müssen den Regional- und Nahverkehr gezielt stärken.

4.3 Wann ist der Deutschlandtakt erlebbar?
Verkehrsminister Scheuer hat angekündigt, dass der Deutschlandtakt 2030 Realität sein soll. An diesem Versprechen werden sich diese und kommende Bundesregierungen messen lassen müssen. Durch die Einführung von nachvollziehbaren Etappen wollen wir erreichen, dass der Deutschlandtakt zügig eingeführt wird und erste Vorteile für die Nutzer und Nutzerinnen schon deutlich vor 2030 spürbar werden.

Einen ersten Vorgeschmack auf den Deutschlandtakt bekommen Reisende zwischen Berlin und Hamburg ab Winter 2020. Dann verkehren auf dieser Verbindung Fernverkehrszüge im Halbstundentakt.

5. Vorbild Schweiz? Was wir von unseren Nachbarn lernen können
Die Diskussion in Deutschland über die Einführung eines integralen Taktfahrplans ist maßgeblich durch das Schweizer Vorbild inspiriert. Unsere Nachbarn sind uns in diesem Feld schon vier Jahrzehnte voraus. Was können wir also von den Eidgenossen lernen? Vor allem Durchhaltevermögen und die Erkenntnis, dass sich politischer Wille auch in den finanziellen Rahmenbedingungen niederschlagen muss.

Ganze 20 Jahre dauerte es, bis die größten Knotenpunkte des Landes (Zürich, Bern und Basel) ihre volle Leistungskraft erreichten. Dieses Durchhaltevermögen zahlt sich jedoch aus: Heute hat die Schweiz die höchste Fahrplandichte weltweit, die Bevölkerung nutzt das Angebot in einem nie gekannten Ausmaß und mehr als 40 Prozent des gesamten Güterverkehrs fahren auf der Schiene.

Aktion der *Allianz pro Schiene:* Bahnhof des Jahres 2016: Stralsund

Auch auf Reisen gibt es diese typisch norddeutsche Lebensart: Das Solide zählt mehr als Protz und Prunk, dafür ist alles wirklich gut gemacht. Zum Glück ist der Bahnhof Stralsund voll von diesem pommersch herben Geist: Ein wenig zurückgenommen, dabei selbstbewusst im allerbesten Sinne, erfüllt von einer ganz bestimmten Gelassenheit, die Ortsfremde als Vorboten der nahen Ostsee wahrnehmen. Spätestens in der Bahnhofshalle mit ihrem hölzernen Deckengebälk und dem raumgreifenden Wandgemälde, fühlt sich der Reisende auch optisch auf Meer und Urlaubsfreuden eingestimmt. Rügen-Reisenden, Pendlern, aber auch Stadtbewohnern bereitet der Bahnhof Stralsund einen würdigen Empfang.

Bf Stralsund

Von außen zeigt sich der Bahnhof Stralsund in roter Ziegelstein-Gotik. Die Außenmauern aus Backstein schmücken Anspielungen an die Region: ein Metallkreuz in der Form des Stadtwappens passt diesen Bahnhof auch im Detail in seine Umgebung ein und sorgt für die gewisse Patina, die Stralsund jedem aalglatten Neubau voraus hat. Das Nebengebäude, in dem früher die alte Bahnpost untergebracht war, beherbergt heute eine Vorzeige-Gastronomie: Mit hellen Holzmöbeln und gemütlichen Küchensofas genügt die Stralsunder Bio-Insel sogar den Anforderungen vegan lebender Hauptstädter.

RV Hagen

Schwerte, 30.11.2020

An die
AEC-Mitglieder des RV-Hagen

Ehrungen & Jahreswechsel

Liebe AEC-Mitglieder des RV-Hagen,

ein ungewöhnliches Jahr läuft der Ziellinie entgegen. Der Verein nimmt sich allen Herausforderungen an. Neben den Terminstornierungen halten wir auf diesem Wege Kontakt, möchten informieren und von Ehrungen berichten, die unter besten Vorkehrungen stattfinden konnten.

Drei Mitglieder wurden für ihre **25-jährige Mitgliedschaft** geehrt. Im September überreichte der 2. Vorsitzende, Jürgen Heidergott, bei einem Hausbesuch Frau Maryke Schmidt in Siegen und Frau Magdalena Katt (Bilder auf Seite 13) in Hagen die Urkunden, die Silbernen Ehrennadeln und ein Fläschchen.

Martin Pernotzky, dem Dritten zu ehrenden, schickten wir die Urkunde postalisch. Allen übermitteln wir ein ***Herzliches Dankeschön***.

Wir freuen uns auf die kommenden Versammlungen, Ehrungen und Weihnachtsfeiern, zu denen wir uns, wie gewohnt, mit genügend Vorlauf melden werden.

Das allererste Weihnachtsfest in Bethlehem und in späteren unruhigen Zeiten fand unter wesentlich schwierigeren Bedingungen statt.

Somit wünscht euch der Vorstand ein besinnliches Weihnachten im Kreis eurer Lieben und einen guten Start in ein vielleicht weniger aufregendes Jahr 2021.

Mit europäischen Grüßen
(für den Vorstand)
Jürgen Heidergott

RV Hagen

Maryke Schmidt

Magdalena Katt

Vereinsnachrichten

Besondere Geburtstage von Januar bis Juni 2021

Januar 2021

Zum 94. Geburtstag
Bayer, Karl 55232 Alzey
Zum 88. Geburtstag
Vick, Kurt-Willi 22761 Hamburg
Zum 86. Geburtstag
Schütte, Hubert 58640 Iserlohn
Zum 84. Geburtstag
Willeke, Gustav 58313 Herdecke
Zum 83. Geburtstag
Langhans, Josef 18109 Rostock
Zum 82. Geburtstag
Niedermeier, Brigitta 80802 München
Kasperzak, Marlene 18106 Rostock
Zum 81. Geburtstag
Dömelang, Paul 18059 Rostock
Tüttelmann, Rita 58452 Witten
Zum 80. Geburtstag
Preinl, Gerhard 61231 Bad Nauheim
Derer, Margit 58644 Iserlohn
Zum 70. Geburtstag
Huschka, Hans-Jürgen 58089 Hagen

Februar 2021

Zum 88. Geburtstag
Göring, Anna-Elisabeth 19288 Ludwigslust
Töpper, Ingrid 18106 Rostock
Zum 87. Geburtstag
Makoschey, Herbert 58089 Hagen
Zum 86. Geburtstag
Jolk, Anna 59423 Unna
Zum 85. Geburtstag
Hinz, Waltraud 58638 Iserlohn
Zum 82. Geburtstag
Lorenzen, Günter 58089 Hagen
Zum 81. Geburtstag
Kaufmann, Hilmar 97209 Veitshöchheim
Schröder, Arno 19258 Schwanheide
Schmitz, Adolf 58099 Hagen
Radomski, Günter 18069 Rostock
Zum 70. Geburtstag

Sommer, Hermann 01069 Dresden

März 2021

Zum 91. Geburtstag
Meinke, Renate 21255 Tostedt
Zum 86. Geburtstag
Medow, Helmut 16321 Bernau
Ludwig, Renate 18069 Rostock
Zum 85. Geburtstag
Hinze, Günter 12623 Berlin
Zum 84. Geburtstag
Bouwein, Gerda 58089 Hagen
Zum 83. Geburtstag
Döveling, Josef 46459 Rees
Schote, Lothar 55130 Mainz
Zum 82. Geburtstag
Matzen, Wolfgang 25436 Heidgraben
Wirsing, Heide 61381 Friedrichsdorf/Ts
Zum 81. Geburtstag
Schober, Ursula 58300 Wetter
Zum 80. Geburtstag
Marquaß, Wilfried 18069 Rostock
Zum 70. Geburtstag
Fiolka, Franz 58239 Schwerte

April 2021

Zum 90. Geburtstag
Meinung, Willi 61440 Oberursel/Ts
Zum 88. Geburtstag
Beyer, Anna Marie 65207 Wiesbaden
Zum 87. Geburtstag
Wagner-Lux, Lieselotte 80797 München
Zum 84. Geburtstag
Schiewer, Waltraut 18057 Rostock
Zum 83. Geburtstag
Wirsing, Eugen 61381 Friedrichsdorf/Ts
Zum 81. Geburtstag
Köppikus, Evelyn 58239 Hagen
Lübcke, Hans-Jürgen 22880 Wedel
Schmidt, Maryke 57074 Siegen
Kernig, Klaus 58642 Iserlohn
Zum 80. Geburtstag
Flemming, Uwe 18055 Rostock

Mai 2021

Zum 86. Geburtstag
Derer, Eduard 58644 Iserlohn
Thomas, Brigitte 02625 Bautzen
Zum 84. Geburtstag
Janke, Willfried 19057 Schwerin
Zum 82. Geburtstag
Stillger, Elisabeth 65719 Hofheim
Zum 80. Geburtstag
Roth, Wolfgang 65197 Wiesbaden
Gräf, Ursula 01139 Dresden
Zum 70. Geburtstag
Mundt, Astrid 22455 Hamburg
Brinks, Manfred 58135 Hagen
Zum 60. Geburtstag
Hill, Thomas 75417 Mülacker-Enzberg

Juni 2021

Zum 85. Geburtstag
Sladek, Gerhard 63607 Wächtersbach
Zum 83. Geburtstag
Griesbach, Ulrich 58099 Hagen
Peters, Agnes 58091 Hagen
Zum 81. Geburtstag
Bindnagel, Bertold 74821 Mosbach-Neckaretz
Reimann, Hubert 61381 Friedrichsdorf/Ts
Zum 80. Geburtstag
Pause, Alfons 16321 Bernau
Zum 60. Geburtstag
Krieger, Ralf 65510 Hünstetten

Herzlichen Glückwunsch !

Traueranzeige

Wir trauern mit den Angehörigen um unsere Toten. Seit der letzten Mitteilung wurde der nachfolgende Sterbefälle bekannt:

Vom Regionalverband Rostock:

Herr **Horst Jaschewski** am 20. Juli 2020 im Alter von 82 Jahren.

Unser langjähriges Mitglied, Horst Jaschewski, war über viele Jahren stellvertretender Schatzmeister unserer Vereinigung. Er hat sich mit seiner Tätigkeit um unseren Verein verdient gemacht.

Wir wollen ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Den Angehörigen sprechen wir unsere herzliche Anteilnahme aus.

Regelmäßige A.E.C.-Treffs

Regionalverband Dresden: Treffen alle zwei Monate, und zwar jeden 2. Mittwoch im Monat ab 18.00 Uhr im Papagei
Regionalverband Hagen: Treffen im Gemeindehaus St.Josef, Schmale Straße 18 in Hagen, dienstags (wird durch Einladung und Aushang jeweils bekannt gegeben), Nachfrage unter Tel. 02304-21594 oder 02331-6253221
Regionalverband Rostock: Clubnachmittage jeden 2.Mittwoch im Monat ab15.00 Uhr in der Rosa-Luxemburg-Str.9, Clubadresse: Rosa-Luxemburg-Str. 9, 18055 Rostock, Stiftung Bahn Sozialwerk
Ortsverband Nürnberg: Stammtisch im “Mediterrano” im Emfangsgebäude des Hbf Nürnberg jeden 1. Mittwoch im Monat ab 16.00 Uhr
Ortsverband Ludwigslust: Kegeln in der Sporthalle in Ludwigslust alle 4 Wochen (freitags) 19.00-21.00 Uhr

Vorstände

Geschäftsführender Vorstand:

Juristische Vereinsanschrift: A.E.C. Sektion Deutschland *)
vertreten durch: Jörg Breier

Präsident: Jörg Breier
Im Speitel 11, D-76229 Karlsruhe
Tel: 0721-9483770;
Mobil: 0160 90559703
E-Mail: joergbreier@web.de

Vizepräsident: Vanselow, Horst-Gerd
privat: Eppens-Allee 16, D-21423 Winsen/Luhe;
Tel: 04171-690358
Mobil: +49(152)22368400 bzw. 0152 22368400
E-Mail: h_g_vanselow@t-online.de

Generalsekretär: - *Zur Zeit nicht besetzt* -

Stellv. Generalsekretär und Redakteur Schiene Europas:
Altendorf, Reinhold
privat: Zeppelinallee 85, D-60487 Frankfurt am Main;
Tel: 069 -77 23 20
E-Mail: marealdo@web.de

Schatzmeister und zuständig für Mitgliederbetreuung:
Temmen, Josef
privat: Gockelgasse 14a, D-18069 Sievershagen;
Tel: 0381-7688381
E-Mail: josef.temmen@googlemail.com

Stellv. Schatzmeister: - *Zur Zeit nicht besetzt* -

Beisitzer: Kilian, Martin (Homepage-Ersteller)
Privat: Frankfurter Straße 67, D-61118 Bad Vilbel
Tel: 06101-9808970
Mobil: 0151 - 11037321
E-Mail: martin@eisenbahner-unterwegs.de

Beisitzer: Meding, Rolf
Privat: Feldweg 9, D-22844 Norderstedt;
Tel: 040 5225187
E-Mail: rolfmeding@wtnet.de

Ehrenpräsidenten:

Ehrenpräsident: Schote, Lothar
privat: Am Huhlchen 7, D-55130 Mainz;
Tel: 06131-834271,
E-Mail: 38lo-40ha-scho@t-online.de

Europäischer Ehrenpräsident: Vanselow, Horst-Gerd
privat: Eppens-Allee 16, D-21423 Winsen/Luhe;
Tel: 04171-690358
Mobil: +49(152)22368400 bzw. 0152 22368400
E-Mail: h_g_vanselow@t-online.de

E-Mail Zeitung: SCHIENE.EUROPAS@GMX.DE

*) Internet: www.A-E-C.net

Ehrenpräsident: Wirsing, Eugen
privat: Lilienweg 87, D-61381 Friedrichsdorf;
Tel: 06172-72982,
E-Mail: eugen.wirsing@web.de

Ehrenpräsident: Gellekum, Robert
privat: St.Benedikt-Str. 23, D-85716 Unterschleißheim;
Tel.: 089-31605851
Mobil: +49(160)5042658 bzw. 0160 5042658
E-Mail: rgellekuming-consult@t-online.de

Vorsitzende der Regionalverbände:

Dresden: Rockoff, Jens
privat: Adenauerstraße 9, D-82178 Puchheim
Tel: 089-80072493
Mobil: 0160 - 99730405
E-Mail: jensrockoff@t-online.de

Frankfurt: ohne Regionalverband

Hagen: Hengsbach, Wolfgang
privat: Lützowstraße 74a, D-58095 Hagen;
Tel: 02331-6253221
E-Mail: wolfganghengsbach@gmail.com

Hamburg: Neumann, Werner
privat: Uhlandstraße 74, D-21218 Seevetal
Tel: 04105-53650
Mobil: 0151 24502878
E-Mail: neumann.hittfeld@t-online.de

Rostock: Köster, Manfred
privat: Richtenberger Str. 25, D-18109 Rostock;
Tel: 0381-7956130
E-Mail: koester.hro@gmail.com

Vorsitzende der Ortsverbände:

Ludwigslust: Nelius, Jürgen
privat: Große Bergstraße 1, D-19288 Ludwigslust;
Tel. 03874-49735
E-Mail: jensnelius@t-online.de

Nürnberg: Rödel, Frank
privat: Georg-Hennch-Str.4, D-90431 Nürnberg;
Tel: 0911-3150445,
E-Mail: f.roedel@t-online.de

Ortsgruppe:

Berlin: Märtins, Mario **- Ansprechpartner -**
privat: Demminer Straße 11 A, D-13059 Berlin;
Tel: 030-92408101
Mobil: 0172-3819664
E-Mail: mariomae@hotmail.de

Europäische Vereinigung der Eisenbahner A.E.C. – Sektion Deutschland e.V. –
Jörg Breier, Im Speitel 11, D-76229 Karlsruhe

Einzelpreis 3,60 Euro (incl. Porto)
Bezug über die Redaktion oder jeden Regional-/Ortsverband