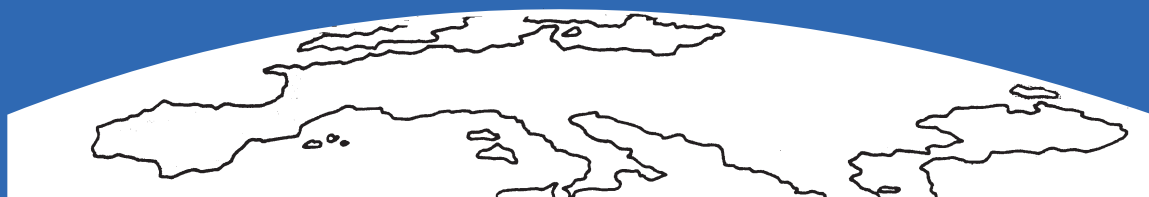


SCHIENE EUROPAS



OFFIZIELLES MITTEILUNGSBLATT

ASSOCIATION EUROPEENNE DES CHEMINOTS

EUROPÄISCHE VEREINIGUNG DER EISENBAHNER – Sektion Deutschland e. V.





Aktuelle Termine, Inhalt, Impressum

AKTUELLE VERANSTALTUNGSTERMINE

26.02.2005	RV Frankfurt: Vorstandswahl, RV-Tag
12.u.13.03.05	RV Dresden: Ausflug nach Hamburg. Miniatureisenbahn
19.03.2005	RV Buchholz: Filmvorführung in der Bankstraße
26.03.2005	RV Buchholz: Grill- und Osterfeier in der Bankstraße
13.04.2005	RV Rostock: ADAC, Senioren im Straßenverkehr (Teil 2)
16.04.2005	RV Frankfurt: Erfurt; Stadtbesichtigung, Gartenschau
16.04.2005	RV Buchholz: Filmvorführung in der Bankstraße
20.04.2005	RV Rostock: Radwanderung
23.04.2005	Delegiertentag der Sektion Deutschland in Hannover
05.05.2005	OV Ludwigslust: Fahrradtour ins Blaue.
5.-16.05.2005	OV Nürnberg: Frühjahrsreise in die "Lavendelblüte"
07.05.2005	Wetterau-Rundfahrt mit der Butzbach-Licher-Eisenbahn
07.05.2005	RV Buchholz: Barkassenfahrt zum Hafengeburtstag
11.05.2005	RV Rostock: Vortrag DB Regio
18.05.2005	RV Rostock: Fahrt ins Blaue
19.05.2005	RV Frankfurt: Hbf, Stand der Hallendachsanie rung
21.05.2005	RV Frankfurt: Wanderung in und um Hofheim
21.05.2005	RV Hamburg: Altstadtführung in Lüneburg.
02.06.2005	RV Buchholz: Sommerfest in der Bankstraße
08.06.2005	RV Rostock: Reisevortrag Südafrika
10.06.2005	RV Rostock: Stadtführung Rostock
18.06.2005	RV Frankfurt: Verkehrsmuseums in Sinsheim
25.06.2005	RV Hamburg: Sommerausfahrt nordfr. Wattenmeer

EUROPÄISCHE TREFFEN

04. - 10.06. 2005	Europäische Tage auf Sardinien in Santa Teresa di Galluro, Italien
03. - 08.10.2005	Europäische Tage in Nürnberg, Deutschland
Frühjahr 2006	Europäische Tage in Cordoba, Spanien
Herbst 2006	Europäische Tage in Wroclaw, Polen
Frühjahr 2007	Europäische Tage in Bukarest, Rumänien

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

Probleme beim Postversand der "SCHIENE EUROPAS" gab es in einigen Regionen beim Versand im Dezember 2004.

Die Zeitung wird nach Postleitbezirken vorsortiert bei der Post eingeliefert. Dabei werden alle Adressen zusammengefasst, deren zwei ersten Ziffern der Postleitzahl gleich sind. Nun ist es in der Vergangenheit immer wieder vorgekommen, dass bei den Auslieferungsstellen diese Pakete nicht geöffnet und die Hefte daher nicht einzeln verteilt wurden. Einzelne Mitglieder erhielten eine umfangreichere Sendung von Zeitschriften in einem durchsichtigen Umschlag. Wenn es nur wenige Zeitungen sind, wurde mir gesagt, dass diese Hefte einfach in den Briefkasten geworfen werden könnten. Ob das überall akzeptiert wird, weiß ich nicht. Deshalb wäre es ratsam, das gesamte Paket zur Post zu bringen, zu reklamieren und die richtige Behandlung durch die Post zu verlangen.

Mit freundlichen Grüßen

Euer Manfred Schampel

INHALT

Aktuelle Termine	2
Inhalt, Impressum	2
Zukunft der Europ.Eisenb.	3-6
Meldungen	6-7
Reiseanmeldung	8
Programm Nürnberg	9-10
Programm Sardinien	10
Exekutivkomiteesitzung	11-12
Europäisches Büro	12-13
Was ist ONG?	13-14
Ehrungen 25-Jahre A.E.C.	14-15
Mitgliedsbeiträge 2005	15
Dresdener Frauenkirche	15-16
RV Dresden	16-17
RV Wittenberge	17
Besondere Geburtstage	18
Traueranzeige	18
Vereinsnachrichten	18
Anschriften der Vorstände	19

Titelbild

"Fichtelbergbahn", historische Eisenbahn im Erzgebirge, Bild von Corinna Fricke

IMPRESSUM

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

Mitwirkende:

Waltraur u. Horst Förster,
Wilfried Klinkradt, Manfred Schampel, Horst-Gerd Vanselow, Reinhold Altendorf

Redaktionsschluß für

Heft 1/2005 30. April 2005

Hinweis:

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

InterNet home-pages:

www.A-E-C.net
Www.aec-rv-hagen.de

E-mail:

Schiene.europas
@Gmx.de



Blick in die Zukunft der Europäischen Eisenbahnen

*Wie die Europäische Verkehrspolitik ihren Beitrag zur **Revitalisierung** des Schienensektors und damit zur Erzielung eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern bei Fracht- und Personenverkehr leistet.*

*Das Thema „Europäische Eisenbahnen“ hat uns in den letzten Ausgaben der **SCHIENE EUROPAS** immer wieder beschäftigt. **Erinnert sei hier nur an den Artikel zur EU-Osterweiterung „Herausforderung für die Deutsche Bahn AG“ (Heft 2/2004) sowie an den Artikel „Grenzenlose Bahn: Zwischen Wunsch und Wirklichkeit“, in dem die Hemmnisse im Zusammenwirken der jeweiligen technischen Systeme der nationalen Bahnen im grenzüberschreitenden Verkehr aufgezeigt wurden.***

Insbesondere im Vergleich zum Straßenverkehr, für den das grenzenlose Europa innerhalb der EU bereits Realität ist, ist die Realisierung einer grenzenlosen Europa-Bahn noch in weiter Ferne. Um diese Diskrepanz zu überwinden, bedarf es zahlreicher Initiativen und erheblicher Anstrengungen bei den Europäischen Eisenbahnen.

*Anlässlich der Europäischen Tage der A.E.C. in Dourdan am 13.09.2004 hatte **Dipl.Ing.Robert Gellekum** in der Sitzung des Exekutivkomitees als Mitglied der Transportkommission der A.E.C. einen Vortrag zu dem Thema „**Liberalisierung der Europäischen Eisenbahnen**“ gehalten, den wir nachstehend veröffentlichen.*

Ausgangssituation

Die Entwicklung des Schienenverkehrs in der Europäischen Union gibt **Anlass zu großer Sorge**, so steht es in einer Broschüre des Europäischen Parlamentes vom März 2004. Während der Straßen- und Luftverkehr von den Liberalisierungsmaßnahmen, die mit der Vollendung des Binnenmarktes in Kraft getreten sind, profitieren, hat diese Entwicklung nicht auf den Bereich der Eisenbahnen übergreifen können.

Die Mitgliedstaaten, die in der Regel noch Eigentümer der nationalen Eisenbahnunternehmen sind, organisieren den Schienenverkehr national und schrecken vor einer Liberalisierung des Marktes zurück.

Es ist festzustellen, dass es auf dem Eisenbahnsektor weder eine wirkliche gemeinsame Verkehrspolitik noch einen echten Binnenmarkt gibt. Dies ist umso bedauerlicher, als dass die Eisenbahn über den einzigartigen Vorteil verfügt, ein sicheres und sauberes Verkehrsmittel zu sein und es Bahnanlagen fast überall im Gebiet der EU gibt.

Wenn es der Europäischen Verkehrspolitik gelingt, den Schienenverkehr zu revitalisieren, wird er eine

echte Alternative zum überlasteten Straßen- und Luftverkehr darstellen (zum wievielten Male sagen wir das schon?).

Aufgabe der Europäischen Verkehrspolitik ist es, einen offenen Europäischen Eisenbahnmarkt entstehen zu lassen. Aufgrund einheitlicher technischer Spezifikationen gerade im grenzüberschreitenden Schienenverkehr ohne Halten der Züge an nationalen Grenzen mit Lokomotiv- und Personalwechsel kann es eine effektivere Nutzung geben.

Die staatlichen und auch privaten Eisenbahnunternehmen sind aufgerufen, bereits auf dem gegenwärtigen Niveau der Liberalisierung des Eisenbahnsektors ihre internen Strukturen zu verbessern. Somit können sie mit effizienten Angeboten für ihre Kunden eine verstärkte Nutzung in der EU erreichen.

Auf europäischer Ebene war man schon bereits seit Ende der 60er Jahre bemüht, Subventionen zu kategorisieren, transparenter zu gestalten und deren Zulässigkeit äußerst vorsichtig und begrenzt einzuschränken. Dem Problem hoher Schulden und intransparenter Finanzen der staatlichen Eisenbahnunternehmen wollte man so entgegenwirken. Es handelt sich rechtlich um Regelungen zur Zulässigkeit von Beihilfen, nicht jedoch um wirkliche Maßnahmen für eine Europäische Verkehrspolitik auf dem Gebiet des Schienenverkehrs. Zudem ist auch heute noch die Finanzstruktur großer Teile des Eisenbahnsektors unklar. Das Weißbuch der Kommission von 1996 führt hierzu näheres auf.

Wesentliche Anstöße zur Entwicklung eines Europäischen Eisenbahnmarktes haben erst die so genannten **Eisenbahnpakete (Eisenbahninfrastrukturpakete)** der Europäischen Union gegeben. Das "Erste Eisenbahnpaket" beinhaltet wesentliche Richtlinien während in der ersten Jahreshälfte 2004 bereits ein "Zweites Eisenbahnpaket" beschlossen wurde.

Eisenbahninfrastrukturpakete

Die erste größere gesetzgeberische Maßnahme auf dem Gebiet des Schienenverkehrs wurde im Jahr 1991 mit der Eisenbahnrichtlinie 91/440 verfasst. Diese Richtlinie enthielt erstmals Strukturvorgaben für die Eisenbahnunternehmen und schrieb eine vorsichtige Liberalisierung der Schienennetze vor.

So mussten die Mitgliedstaaten in struktureller Hinsicht die organisatorische Eigenständigkeit und Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen und der Verwaltung der Netze einführen, indem sie mit ei-



Europäische Eisenbahnen

nem von Staat getrennten eigenem Haushalt und eigener Rechnungsführung auszustatten waren. Des Weiteren war eine getrennte Buchführung für die Eisenbahninfrastruktur - Gleise und zugehörige Ausrüstung - und die eigentliche Erbringung von Verkehrsdiensten einzuführen. Mit dieser Maßnahme sollte die Verwendung öffentlicher Finanzmittel transparenter und gleichzeitig eine Möglichkeit geschaffen werden, um die tatsächliche Leistungsfähigkeit von Netz und Betrieb besser einschätzen zu können. Damit wurde jedoch nicht notwendigerweise eine Privatisierung dieser Bereiche einbezogen.

Hinsichtlich der Öffnung der Schienennetze und damit der nationalen Eisenbahnmärkte mussten die Mitgliedstaaten Eisenbahnunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten unter bestimmten Bedingungen Zugangsrechte einräumen, damit diese Verkehrsdienste im grenzüberschreitenden Verkehr erbringen konnten.

Wegen der zögerlichen Umsetzung der Eisenbahnrichtlinie durch etliche Mitgliedstaaten unterblieb jedoch faktisch die Öffnung der Infrastrukturen für andere staatliche Eisenbahnen oder gar für private Eisenbahngesellschaften. Auch die Harmonisierung der nationalen Genehmigungsvorschriften für die Anerkennung von Eisenbahnunternehmen und die Einrichtung nationaler Zuweisungsstellen für die Verteilung der Schienenkapazitäten konnten ihre Wirkung in diesen nahezu geschlossenen nationalen Eisenbahnmärkten nur langsam entfalten.

Knapp 10 Jahre nach der "Eisenbahnrichtlinie" einigten sich Rat und Parlament nach mühsamen Verhandlungen auf das **"Erste Eisenbahnpaket"**, dessen Zielsetzung es war, weitere angemessene Rahmenbedingungen für die schrittweise Öffnung des Eisenbahnmarktes zu schaffen. Hierzu wurden insbesondere Vorgaben zur Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastrukturen gemacht.

Daneben hatten die Mitgliedstaaten ihre innerstaatlichen Rechtsvorschriften dahingehend anzupassen, dass für grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste die Ausdehnung der Zugangsrechte auf den innerstaatlichen Teil des Transeuropäischen Schienengüternetzes (TERFN = Transeuropean Rail Freight Net) mit einer Länge von 50.000 km möglich wurde. Ungefähr 70 - 80 % des Eisenbahngüterverkehrs wird hierüber abgewickelt und für dessen Öffnung der 15.03.2003 vorgesehen war.

Mit dem in der 1. Jahreshälfte 2004 verabschiedeten **"Zweiten Eisenbahnpaket"** ist es nunmehr gelungen, weitere bestehende Grenzen im Europäischen

Verkehrsmarkt abzubauen. Der entscheidende Schritt zu einem Europäischen Eisenbahnmarkt ist nunmehr gemacht. Auch diesem Paket gingen schwierige Verhandlungen zwischen Rat und Parlament voraus, die aber am 16.03.2004 erfolgreich abgeschlossen werden konnten.

Mit dem **"Zweiten Eisenbahnpaket"** wird verbindlich festgelegt, dass ab dem 01.01.2006 der grenzüberschreitende und kombinierte Schienengüterverkehr innerhalb der EU liberalisiert ist und damit die Märkte für diese vielen Güterverkehre geöffnet werden. Bereits am 01.01.2007 wird dies dann auch für den innerstaatlichen Schienengüterverkehr (Kabotage) gelten.

Darüber hinaus haben sich Rat, Kommission und Europäisches Parlament auf eine gemeinsame Zielmarke für die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs verständigt. Hierfür ist das Jahr 2010 vorgehen. Für den innerstaatlichen Schienenpersonenverkehr wird ein späterer Zeitpunkt erwartet.

Dieses Vorhaben besteht nicht nur im Sinne einer bloßen politischen Absichtserklärung sondern ist verbindlich in einem eigenen Erwägungsgrund zum Europäischen Gesetzgebungspaket niedergelegt worden. Diese Thematik ist bereits Gegenstand des vorliegenden Kommissionsvorschlages für ein **"Drittes Eisenbahnpaket"**. Mit diesen Maßnahmen leistet die Europäische Verkehrspolitik ihren Beitrag zur Revitalisierung des Schienensektors und damit zur Erzielung eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern beim Fracht- u. Personenverkehr. Dieses Ziel wurde von der Kommission in ihrem Weißbuch 2001 für das Jahr 2010 gesetzt.

Verwirklichung des Binnenmarktes

Die Verwirklichung des Binnenmarktes auf dem Schienenverkehrssektor zur Schaffung eines Europäischen Eisenbahnmarktes hängt von der Bereitschaft der Mitgliedstaaten ab, den eingeschlagenen Weg zur Europäischen Verkehrspolitik mitzugehen.

In bezug auf das **"Erste Eisenbahnpaket"** haben es z. B. einige Mitgliedstaaten versäumt, die Europäische Rechtsakte auch bis zum vorgegebenen Datum - 15.03.2003- umzusetzen. Die Kommission musste deswegen im April 2003 gegen insgesamt 12 Mitgliedstaaten das Vertragsverletzungsverfahren einleiten. Im November 2003 leitete die Kommission gegen sechs dieser Mitgliedstaaten sogar ein Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof ein.

Derzeit bestehen in den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede hinsichtlich der Umsetzung des **"Ersten Eisenbahnpaketes"**. So ist in einigen Staaten wie Großbritannien, Schweden, Deutschland und den Niederlanden der Wettbewerb auf dem



Europäische Eisenbahnen

Eisenbahnmarkt bereits Realität. In Griechenland u. Spanien ist hingegen noch kein Wettbewerb zu erkennen.

Bezüglich der Frage des Wettbewerbs ist darüber hinaus zwischen dem bloßen Vorhandensein der innerstaatlich umgesetzten Europäischen Rechtsakte und der Durchführung in der Praxis zu unterscheiden. Insbesondere im Falle Österreichs und Italiens ist nämlich festzustellen, dass die gesetzlichen Vorschriften zwar existieren aber dennoch nur wenig tatsächlicher Wettbewerb besteht. Gilt das gleiche auch für die anderen Staaten wie Frankreich, Dänemark, Finnland?

Bei der nunmehr erweiterten EU werden ab November 2004 mit anderen Personen in den Gremien erweiterte und neuartige Überlegungen das bisher Erreichte in Frage stellen.

Interoperabilität

Für die Schaffung eines reibungslos funktionierenden und effizienten Eisenbahnmarktes reicht eine Öffnung der einzelnen nationalen Schienennetze allein nicht aus. Durch das Vorhandensein von unterschiedlichen technischen Rahmenbedingungen - z. B. unterschiedliche Signalsysteme, Stromkreise (Spannung am Fahrdrat) und Spurbreiten - kommt es zu schwerwiegenden Hindernissen bei dem Übergang vom Eisenbahnnetz eines Mitgliedstaates auf das eines anderen.

Zu nennen ist dabei vor allem die Problematik des Lokomotiv- und Personalwechsels bei einem Wechsel der nationalen Netze und der sich daraus ergebenden erheblichen zeitlichen Verzögerungen. Um das reibungslose Ineinandergreifen der nationalen Eisenbahnnetze zu ermöglichen und damit die effiziente Nutzung dieser Infrastrukturen (**Interoperabilität**), hat die EU bereits parallel zu den ersten Schritten zur Öffnung der nationalen Eisenbahnmärkte zwei Richtlinien zur Interoperabilität der Europäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetze (HGV/TGV) und des konventionellen Europäischen Bahnsystems erlassen, mit denen die Harmonisierung der unterschiedlichen technischen Normen angestrebt wurde.

Auf der Basis dieser Richtlinien arbeiten Gremien der Europäischen Vereinigung für die Eisenbahn Interoperabilität - bestehend aus Vertretern der Infrastrukturen, der Eisenbahnbetriebsgesellschaften und der Eisenbahnindustrie - an der Erstellung gemeinsamer technischer Normen, den sogenannten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für das Eisenbahnwesen.

Als Beispiel seien die einheitlichen Normen für Bremsen genannt. Das Problem der unterschiedlichen Stromkreise (Spannungen) wird durch Mehrstromsystem-Lokomotiven gelöst.

Mit der Annahme des **"Zweiten Eisenbahnpakets"**

wurden nun auch die Interoperabilitätsrichtlinien 96/48 u. 2001/16 einander angeglichen und effizienter gestaltet. Die Entwicklung der TSI wird dadurch deutlich beschleunigt. Des Weiteren werden zukünftig die Arbeiten der technischen Gremien der Leitung und Aufsicht der neu zu schaffenden **Eisenbahnagentur** unterstellt.

Eisenbahnsicherheit

Die ebenfalls auf das **"Zweite Eisenbahnpaket"** zurückgehende Richtlinie zur Eisenbahnsicherheit beginnt einheitliche Europäische Regelungen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit zu etablieren und zwar durch die Einrichtung nationaler Sicherheitsbehörden auf harmonisierter Grundlage, die Entwicklung eines gemeinsamen Systems für das Sicherheitsmanagement sowie durch die Verbesserung der Kommunikation zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden.

Zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit wird eine Sicherheitsbescheinigung für die Eisenbahnunternehmen und das Zugpersonal sowie für die Netzbetreiber und anderem mit Sicherheitsaufgaben betrautem Personal eingeführt.

Europäische Eisenbahnagentur

Mit dem **"Zweiten Eisenbahnpaket"** beschloss man die Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (**EEA**), die ihren Sitz in Lille-Valenciennes / Frankreich haben wird.

Die Errichtung der EEA ist notwendig geworden, da das gleichzeitige Verfolgen von Sicherheits- und Interoperabilitätszielen umfangreiche fachliche Arbeiten erfordert, die am besten von einer unabhängigen und neutralen Facheinrichtung wahrgenommen werden können, deren Beschäftigte den erforderlichen Sachverstand besitzen.

Zu den Aufgaben der Agentur gehört es, die Arbeiten im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit des Eisenbahnsektors technisch zu unterstützen. Ihr Tätigkeitsfeld erstreckt sich daher zum einen auf die Ausarbeitung gemeinsamer Sicherheitsnormen und die Entwicklung und Anwendung eines Systems zur Leistungskontrolle im Bereich der Sicherheit und zum anderen auf die langfristige Handhabung des Systems zur Festlegung, Registrierung und Kontrolle technischer Spezifikationen für die Interoperabilität.

Der Europäischen Eisenbahnagentur kommt daher eine wichtige Rolle bei der technischen Annäherung der nationalen Eisenbahnsysteme zu. Sie ist unabhängig und kann Vorschläge an die Kommission richten, die von dieser in Ausschussverfahren angenommen werden können sowie es bereits im Rahmen der Interoperabilität der Fall ist.

In der Agentur können auch Europäische Drittländer mitwirken, sofern sie mit der Europäischen Gemeinschaft ein Abkommen geschlossen haben, das die



Europäische Eisenbahnen

Übernahme und die Anwendung des Gemeinschaftsrechts auf dem betroffenen Sachgebiet durch diese Länder vorsieht.

Weitergehende Vorschläge

Mit dem vorliegenden "**Dritten Eisenbahnpaket**" vom 03.03.2004 schlägt die Kommission vor, die Reform des Eisenbahnsektors weiter voranzutreiben, indem nun auch der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr innerhalb der EU für den Wettbewerb geöffnet wird. Damit beabsichtigt die Kommission, die Integration des Europäischen Schienenverkehrsraums zu vollenden und einem mehr denn je nötigen Verkehrsträger neuen Schub zu verleihen.

Dieses neue Maßnahmenpaket besteht aus einer Mitteilung, einer Arbeitsunterlage und den folgenden **vier Vorschlägen** für Europäische Rechtsakte:

Erstens möchte sie es Eisenbahnunternehmen, die über die erforderlichen Genehmigungen verfügen, ab dem 01.01.2010 erlauben, grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste durchzuführen. Diese Maßnahme soll den klassischen internationalen Eisenbahnverkehrsdiensten aus der Bedrängnis helfen, in die sie insbesondere durch den derzeit wachsenden Druck seitens der Billigfluggesellschaften geraten

sind. Das Europäische Parlament wird im Gesetzgebungsverfahren auf die Öffnung der Netze auch für die innerstaatlichen Personenverkehrsdienste drängen.

Zweitens sollen Triebfahrzeugführer künftig über eine Zertifizierung verfügen, die durch einen ihnen persönlich ausgestellten **Führerschein** nachgewiesen wird, mit dem allgemeine Fähigkeiten bescheinigt werden und der in der gesamten Gemeinschaft gilt.

Drittens sollen in Anlehnung an die bestehenden Regelungen im Luftverkehr, wo die Rechte der Fluggäste bei Überbuchung und Verspätungen besser geschützt werden, auch die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnsektor gestärkt werden.

Viertens schlägt die Kommission die Einführung von Mindestqualitätsklauseln in Verträgen zwischen Eisenbahnunternehmen und ihren Kunden vor, um die mangelnde Qualität und Zuverlässigkeit von Schienengüterverkehrsdiensten zu beseitigen, die nicht nur der Attraktivität der Eisenbahn als Verkehrsträger abträglich sind, sondern als Hauptursachen für den steten Rückgang des Marktanteils der Eisenbahn angesehen werden.

(Modifizierter Vortrag, veröffentlicht v. EVP-ED-Fraktion im Europäischen Parlament, Dienststelle Forschung-Dokumentation-Veröffentlichungen. Adresse: Europäisches Parlament, 60, Rue Wiertz, 1047 Brüssel, Belgien)

Meldungen

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn

Seit Beginn der Bahnreform hat sich das Unternehmen Bahn erfolgreich entwickelt. Es wurden unternehmerische Strukturen etabliert, die Modernisierung mit Hochdruck vorangetrieben und gleichzeitig ein umfassender Sanierungsprozess eingeleitet. Alle diese Anstrengungen seit 1994 haben dafür gesorgt, dass die Bahn schrittweise profitabler wird und in den einzelnen Geschäftsfeldern wächst. Für den weiteren Weg eines zukunftsfähigen Unternehmens als Mobilitäts- und Logistikdienstleister sind Investitionen notwendig, für die eigenes Kapital benötigt wird. Der Weg das Eigenkapital aufzustocken, führt über den Kapitalmarkt. Bund und Bahn sind sich einig, dass die Kapitalmarktfähigkeit und in Folge der Börsengang als die logische Konsequenz der Bahnreform anzustreben ist.

Auf Grund des verfassungsrechtlichen Auftrags, im Allgemeinwohlinteresse eine funktionierende Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten (Artikel 87 e (4)

GG), ist der Bund gehalten, Investitionsförderung der Eisenbahninfrastruktur zu gewähren. Dies setzt voraus, dass der Auftrag des Bundes für die Infrastruktur durch klare, verlässliche Regelungen (also: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) zwischen Bund und DB Konzern abgesichert wird.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Kapitalmarktfähigkeit der DB AG ist es, die Grundlagen für eine den Anforderungen des Bundes, der Bahn und des Kapitalmarkts konforme Regelung zur Finanzierung und zur Qualität der Eisenbahninfrastruktur des Bestandsnetzes zu schaffen.

Mit dem Bund werden seit Ende 2003 sowohl die Struktur als auch die konkreten Inhalte eines Infrastrukturzustandsberichtes erarbeitet. Auf Basis eines Infrastrukturkatasters für einen regionalen Piloten einigten sich Bund und Bahn bereits über den Aufbau des verbindlichen Infrastrukturkatasters, welches derzeit für das Gesamtnetz erstellt wird. Ebenfalls weit fortgeschritten ist die Diskussion der anzuwendenden Qualitätskennzahlen. Hier besteht Einigkeit, dass dies z. B. der theoretische Fahrzeit-



verlust durch Infrastrukturmängel als auch die Anzahl und Dauer der infrastrukturbedingten Störungen sein wird. Auch diese Kennzahlen werden zukünftig für das Gesamtnetz erhoben.

Damit wurde eine wesentliche Arbeitsgrundlage für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Einvernehmen mit dem Bund geschaffen, welche das unternehmerische Interesse der DB AG am bestehenden Schienennetz sowie an verbindlichen Regelungen bezüglich der Qualität der Infrastruktur deutlich herausstellt.

Seit Oktober 2004 erfolgt gemeinsam zwischen Bund und Bahn die Erarbeitung des Vertrages der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung einschließlich der konkreten Ausgestaltung der Kontrollfunktionen und der Sanktionsmechanismen für den Fall, dass vereinbarte Qualitätskennzahlen nicht erreicht werden. Einen ersten Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hatte die DB AG vorab dem Bund bereits im Mai 2004 übergeben. (Deutsche Bahn AG, Medienbetreuung)

Aufsichtsrat bestätigt Kurs der Bahn

Mittelfristplanung mit kontinuierlich steigendem Gewinn

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG hatte Ende Dezember 2004 in seiner letzten turnusmäßigen Sitzung des Jahres die Vorlage des Vorstands für das Budget 2005 einstimmig genehmigt, den wesentlichen Investitionsprojekten zugestimmt und die mittelfristige Planung für die Folgejahre bis 2009 zur Kenntnis genommen. Dr. Michael Frenzel, Vorsitzender des Aufsichtsrats: **„Die Bahn erzielt 2004 erstmals aus eigener Kraft ein positives Ergebnis. Das ist ein wichtiger Meilenstein.“** In den kommenden Planjahren wird sich die positive Entwicklung kontinuierlich fortsetzen.

Die Absenkung der geplanten Betriebsergebnisse gegenüber der ursprünglichen Planung, vor allem in den Jahren 2005 bis 2007, wurde vorgenommen, weil in den Geschäftsfeldern Fernverkehr und Railion höhere Produktionskosten sowie konjunktur- und wettbewerbsbedingt niedrigere Verkehrsleistungen erwartet werden, wobei Railion aufgrund der deutlichen Erosion der Preise in 2004 zudem mit einem erheblich niedrigeren Erlösniveau konfrontiert ist. Hinzu kommen höhere Energiekosten in allen Geschäftsfeldern und steigende Instandhaltungsaufwendungen im Unternehmensbereich Fahrweg aufgrund der durch die abgesenkte Bundeshaushaltsmittel-Linie niedrigeren Ersatzinvestitionen. Um trotzdem im Großen und Ganzen auf Kurs zu bleiben, sind weiterhin massive konzernweite Gegensteuerungsmaßnahmen erforderlich.

Deutliche Umsatzsteigerungen erwartet die Bahn im Planungszeitraum trotz des nach wie vor problemati-

schen wirtschaftlichen Umfelds im Personenfernverkehr, der die im Jahr 2003 eingetretenen Rückgänge schrittweise aufholt, ohne sich auf wesentliche konjunkturelle Impulse stützen zu können, im Landverkehr des Bereichs Transport und Logistik sowie in der Luft- und Seefracht, weil sich hier wachsende globale Handelsströme positiv auswirken und im Unternehmensbereich Fahrweg, dessen Außenumsatz durch Leistungszunahme anderer Bahnunternehmen auf dem Netz weiter ansteigt. (Deutsche Bahn AG, Medienbetreuung)

Wer übernimmt die „Regulierung“ für das Schienennetz?

Seitens der Bundesländer bestehen konkrete Überlegungen, wer die Regulierung des Schienennetzes der Deutschen Bahn übernehmen soll. Die Bestrebungen der Länder gehen dahin, diese Aufgabe der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) zu übertragen.

Bisher war die Regulierungsbehörde lediglich für Telekommunikation und Post zuständig. In diesem Jahr übernimmt sie zusätzlich die Aufsicht über den Strom- und Gasmarkt. Die Behörde soll sicherstellen, dass neuen Anbietern von Strom und Gas „diskriminierungsfreier Zugang“ zu den Netzen der ehemaligen Monopolisten gewährt wird. Unabhängig von der jeweiligen politischen Ausrichtung der Länder machen sie sich für eine Zuständigkeit der RegTP auch als Aufsichtsbehörde für das Schienennetz der Bahn stark. Sie versuchen ihre Vorstellungen im Vermittlungsausschuss durchzusetzen. Vertreter der Landesregierungen sollen bereits über dieses Thema Gespräche mit der Regulierungsbehörde geführt haben.

Im Bundestag hingegen bestehen andere Zielsetzungen. Nach dem bereits beschlossenen „Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ soll die Aufsicht über das Schienennetz einer „Trassenagentur“ übertragen werden, die beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) angesiedelt ist. Diese Agentur soll lediglich präventive Befugnisse erhalten und beispielsweise die Trassenzuweisung und Entgeltsätze überwachen. Die Entscheidung über den Zugang und die Nutzung der Infrastruktur sollen dagegen in der Kompetenz des Eisenbahn-Bundesamtes liegen.

Diese Aufgabenteilung lehnen die Bundesländer ab. Sie sehen die Gefahr einer unwirtschaftlichen Doppelregulierung und ein Potential für widersprüchliche Entscheidungen. In der Begründung des Bundesrates zur Anrufung des Vermittlungsausschusses heißt es dazu: Die Kontrolle muss wie für Strom und Gas einer neutralen, sektorübergreifenden Regulierungsbehörde außerhalb des EBA übertragen werden. Die weitere Entwicklung in der Sache „Regulierung des Schienennetzes“ bleibt abzuwarten. (rhpa)



Reiseanmeldung

Europäische Tage der A.E.C. in _____

von _____ bis _____

1. Person:

Name: _____ **Vorname:** _____

Strasse _____

PLZ/Ort _____ Telefon _____

2. Person:

Name: _____ **Vorname:** _____

Strasse _____

PLZ/Ort _____ Telefon _____

3. **Ankunft am** _____ **Abreise am** _____

Zug-Nr./Uhrzeit _____ /mit Auto/ Zug-Nr./Uhrzeit _____

Flug-Nr./Uhrzeit _____ Flug-Nr./Uhrzeit _____

4. Einzelperson:

Wollen Sie mit einem anderen Teilnehmer
zusammen untergebracht werden? Ja --- Nein

Einzelzimmer Ja --- Nein

Bitte deutlich schreiben!

5. Gesamtkosten: ca. _____ EURO mit / ohne Einzelzimmerzuschlag

6. **Anmeldungen an:**

Frau Marita Kynast-Kohl, Finkenstr. 8, 31698 Lindhorst

Tel.: 05725/6708 Fax: 05725/915838

Zahlungen auf das AEC-Konto Sparda-Bank **Hannover**,

Konto: **100 924 814** BLZ: **250 905 00**

Kennwort: Europäische Tage in.....

Anzahlung von € pro Person

Gesamtpreis: €, Einzelzimmerzuschlag: €



Programm NÜRNBERG

Programm der Europäischen Tage in Nürnberg vom 02.10. bis 08.10. 2005

Sonntag 02.10.2005

- Mittag Ankunft der Teilnehmer
des Exekutivkomitees,
Zimmerzuteilung
14.00 - 20.00 Exekutivkomiteesitzung,
danach Abendessen

Montag 03.10.2005

- 09.00 - 12.00 Exekutivkomiteesitzung,
12.00 - 14.00 Mittagessen
14.00 - 18.30 Kongress mit Wahl des Europä-
ischen Vorstandes der A.E.C.

- Nachmittags **Ankunft** der übrigen Teilnehmer
im Bahnhof Nürnberg;
Fußweg 3 Minuten zum
Hotel IBIS
19.00 Begrüßungsabend im Barfüßer
(Kellerlokal in Nürnberg)

Dienstag 04.10.2005

- 07.00 - 08.00 Frühstück
08.10 Abfahrt nach Rothenburg ob der
Tauber (75 km) über B14/B13
geführte Stadtbesichtigung
10.00 - 12.00
12.00 - 14.00 Mittagessen im Hotel
„Zum Rappen“
14.00 - 17.30 zur freien Verfügung in Rothen-
burg (viele Besichtigungsmöglichkeiten)
17.30 Abfahrt zur Hohenzollernburg
„Colmberg“
18.00 - 21.30 Abendessen im Burgrestaurant
(in der Burg)
21.30 - 22.45 Rückfahrt ins Hotel

Mittwoch 05.10.2005

- 07.30 - 09.00 Frühstück
09.00 Besichtigungen in Nürnberg,
teils mit Bus (Monumentalbauten,
Stadion, Messengelände und
Altstadt)
12.00 - 13.30 Mittagessen in Nürnberg
(im Barfüßer)
ab 13.30 Nachmittag: Angebot von
Museumsbesuchen (oder frei)
Möglichkeit des Besuchs der
Modelleisenbahnfirma Lehmann

(Gartenbahn) maximal 30 Teil-
nehmer (Zusatzkosten von ca.
15 € pro Person
Abendessen in Nürnberg

19.00

Donnerstag 06.10.2005

- 07.00 - 08.00 Frühstück
08.00 - 18.00 Abfahrt zu getrennten Besich-
tigungen (Karlsgraben, Ludwigs-
kanal, Main-Donaukanal,
Weißenburg: („Die Römer in
Weißenburg“ Therme, Kastell
und Römermuseum)
(Besuch in mehreren Gruppen)
12.30-14.00 Gemeinsames Mittagessen auf
einem Schiff auf dem
„Großen Brombachsee“
19.00 Abendessen in Nürnberg

Freitag 07.10.2005

- 07.30 - 09.00 Frühstück
09.00 - 12.00 Besichtigungen in Nürnberg
12.00 - 13.30 Mittagessen in Nürnberg
ab 13.30 Nachmittag: Angebot von
Museumsbesuchen (oder frei)
19.30 festliche Abschiedsveranstaltung
(Galaabend) mit Essen und
Musik (im Barfüßer),
Übergabe der A.E.C.-Symbole
an die Sektion (Spanien)

Samstag 08.10.2005

- 7.00 - 9.00 Frühstück
Abreise der Teilnehmer vom
Hauptbahnhof Nürnberg

Kosten:

Vom Abendessen am Montag 03.10.05 bis
nach dem Frühstück am Samstag 08.10.05
450,- € pro Person

**im Doppelzimmer (französisches Bett
1,60m breit)**

Zuschlag für Zweibettzimmer (2 getrennte
Betten) **12 €** pro Nacht (2 Personen)
(ca. 20 Zimmer vorhanden)

Einzelzimmerzuschlag: **24 €** pro Nacht.

Vom Abendessen am Samstag 01.10. bis vor



Programm NÜRNBERG

dem Abendessen am Montag 03.10.05
130,- € (Exekutivkomitee und Kongress).

Nach dem Mittagessen am Sonntag 02.10. bis
vor dem Abendessen am Montag 03.10.05
70,- € (nur Exekutivkomitee und Kongress,
nur eine Übernachtung)

Nach dem Mittagessen am Sonntag 02.10. bis
nach dem Frühstück am Dienstag 04.10.05
135,- € (Exekutivkomitee und Kongress,
2 Übernachtungen)

(Zusätzliche Übernachtung mit Frühstück
ab 36 €)

Leistungen:

Fünf Übernachtungen mit Vollpension, Ausflüge mit touristischen Erklärungen Abschiedsabend (mit Musik) in einem gemütlichen Kellerlokal.

In den Preisen sind Verpflegung, Unterkunft, Ausflüge und Besichtigungen enthalten, zu jedem Essen auch 1 Getränk.
Bitte Sonderpositionen des Zusatzprogramms beachten.

Eine Verlängerung zu gleichen Preisen ist nicht möglich, da in der 2. Oktoberwoche wieder eine Messe in Nürnberg stattfindet und die Zimmerpreise höher sind.
Übernachtungen vorher sind eher möglich (zusätzliche Übernachtung mit Frühstück ab 33,50 € pro Person im Doppelzimmer (französisches Bett 1,60m breit), Einzelzimmerzuschlag: 24,50 € pro Nacht.

Anmeldungen

An Herrn Manfred Schampel oder Frau Marita Kynast-Kohl bis zum 31.03.2005

Anzahlung (200 €) bis zum 31.03.2005

Restzahlung bis 01.08.2005

Bankverbindung: A.E.C.-Sektion Deutschland, Sparda Bank Hannover,

Konto-Nr.: 100924814

BLZ: 25090500

oder: **IBAN: De55250905000100924814,**

BIC: GENODEF1S09

Zusatzprogramme:



Rothenburg:

Besichtigung der Kirche St.-Jakobs mit Blutaltar (Gutschein für Besichtigung)

Stadttore, Stadtmauer, Brunnen und Kirchen, Käthe Wohlfahrts Weihnachtsdorf usw.

Kostenpflichtig:

Puppen und Spielzeugmuseum,

Mittelalterliches Kriminalmuseum

Verbindliche Einzelanmeldungen sind erforderlich



Rothenburg:

Möglichkeit einer Kutschfahrt:

Stadtrundfahrt Rothenburg 25 Minuten 6,- € pro Person

Mit der Postkutsche durch das Taubertal ca. 1 ½ Stunden 16,- €



Nürnberg: Mittwoch Nachmittag

Besichtigung der Modellbahnfirma **Lehmann**

Programm SARDINIEN

Europäische Tage in Santa Teresa di Gallura (Italien) vom 04.06. bis 10.06.2005

Im letzten Heft der SCHIENE EUROPAS (Heft 3/2004) haben wir das Programm, die Leistungen, die Kosten sowie die Anmeldeformalitäten bekanntgegeben.

Nach Verhandlungen mit den italienischen Kollegen ist es gelungen, den **Anmeldungstermin bis zum 20.03.2005** zu verlängern.

Es besteht also in den nächsten Wochen für diejenigen, die sich bisher noch nicht entschlossen haben, Gelegenheit sich anzumelden.



Bericht über die Exekutivkomiteesitzung am 13.09.2004 in Dourdan

Im September 2004 fand in Dourdan (Frankreich) die letzte Exekutivkomiteesitzung statt.

Traditionsgemäß wurden die Teilnehmer durch den Europäischen Präsidenten, Herrn Jean-Pierre Estival, und den nationalen Präsidenten, also den der Sektion Frankreich, Herr Max Pontet begrüßt. Letzterer bedauerte, dass kurzfristige Programmänderungen notwendig waren. Herr Estival freute sich „hier zu sein und dass er unter den Lebenden weilt nach seinem schweren Unfall. Die erhaltenen guten Wünsche zeigen, dass unsere Vereinigung eine große Familie ist.“

Anschließend stand die Annahme des Protokolls der letzten Sitzung in Riga auf der Tagesordnung. Wieder einmal gab es eine umfangreiche Diskussion um die Behandlung „inaktiver“ Sektionen, die weder teilnehmen noch sich melden. Schließlich wurde beschlossen, dass diese inaktiven Sektionen weiterhin in Veröffentlichungen nach außen aufgeführt werden, bei den Sitzungen des Exekutivkomitees und des Kongresses aber für das Quorum nicht berücksichtigt werden.

Unser Europäischer Schatzmeister, Heinz Kämmerer, gab den Kassenbericht ab und teilte die ihm genannten Mitgliederzahlen mit: Sektion Albanien = 25, Sektion Österreich = 320, Sektion Belgien = 85, Sektion Bulgarien = 25, Sektion Deutschland = 770, Sektion Spanien = 160, Sektion Frankreich = 180, Sektion Großbritannien = 122, Sektion Italien = 702, Sektion Lettland = 30, Sektion Rumänien = 250, Sektion Polen = 55, Sektion Slowakei = 27, Sektion Slowenien = 35.

Im Herbst 2005 ist der europäische Vorstand zu wählen. Bisher sind die östlichen Sektionen nicht im Vorstand vertreten gewesen. Auch wenn die europäische Kasse einen Beitrag an diese Mitglieder bezahlt, so

wird deren privates Budget nicht unerheblich belastet. Dieser Umstand ist für Interessenten der östlichen Sektionen ein bedeutender Hinderungsgrund. Wir müssen einen Weg finden, so dass auch aus diesem Kreis Kandidaten für das Europäische Büro zu Verfügung stehen. Auf der nächsten Sitzung sollte für dieses Problem eine Lösung gefunden werden.

Der Europäische Präsident bemängelt, dass es für internationale Vereine keine Unterstützungen gibt, während es im nationalen Bereich eher Möglichkeiten gibt. „Das ist eigentlich ein Skandal.“ Deshalb sollen alle Sektionen ihre europäischen Abgeordneten anschreiben und auf diesen Mangel hinweisen. Herr Estival hat einen entsprechenden Brief verfasst, den die Sektionen zwischenzeitlich erhalten haben.

Eine Finanzierung von Seminaren über TAYEX ist inzwischen schwieriger geworden aber nicht unmöglich. So konnte im vergangenen Jahr ein erfolgreiches Seminar durchgeführt werden. Es ist aber nur mit Unterstützung der nationalen Regierungen möglich, Finanzierungen über TAYEX von der Kommission zu erhalten.

Eine Möglichkeit bekannter zu werden und Gelder zu bekommen bietet die Veröffentlichung in Fachzeitschriften, was inzwischen auch schon geschehen ist. Die Sektion Spanien teilte mit, dass sie bereits Artikel in der spanischen Eisenbahnerzeitung veranlassen konnte.

Die nächsten Europäischen Tage finden im Juni 2005 auf Sardinien, im Oktober 2005 in Nürnberg, im Frühjahr 2006 in Spanien (Cordoba) statt. Weitere sind vorgesehen im Herbst 2006 in Wroclaw (Polen) und im Frühjahr 2007 bei Bukarest in den Vorkarpaten.

Von der Transportkommission trugen vor: Herr Robert Gellekum (Liberalisierung der Europäischen Eisenbahnen) und Herr Guiseppe Cirillo (Entwicklung und Zukunft im europäischen Eisenbahnverkehr). Dazu stellt Herr Vito Visconti die Frage, wie heutzutage die Eisenbahnen noch überleben



können bei den billigen Angeboten einiger Fluggesellschaften.

Zum Abschluss dankte der Europäische Präsident, Herr Jean-Pierre Estival, allen Teilnehmern für ihr Interesse, ihre Mitarbeit und ihre Anwesenheit. (M.S.)

Informationen des Europäischen Büros

Am 18.12.2004 fand eine Zusammenkunft einiger Mitglieder des Europäischen Vorstandes in Seevetal statt. Anwesend waren Jean-Pierre Estival, Manfred Schampel, Horst-Gerd Vanselow und Heinz Kämmerer vom Europäischen Büro und Robert Gellekum von der Transportkommission. Unser Europäischer Vizepräsident war auch informiert, wegen der langen Anreise aber nicht gekommen.

1. Ein sehr großer Teil unserer Mitglieder hat keine Kenntnisse und ist auch an Informationen über die ONG (Organisation nicht staatlicher Gemeinschaften) nicht interessiert. Trotzdem wollen wir alle Interessengruppen unter unserem Dach vereinigen.

2. Es ist nicht auszuschließen, dass wir zu einem späteren Zeitpunkt finanzielle Unterstützung von der Europäischen Union bekommen, wenn wir diese Bedingungen erfüllen. Diese Bemühung kostet uns kein Geld. Für die Europäische Union wollen wir uns und unsere Möglichkeiten wie ein Schaufenster öffnen.

3. Horst-Gerd Vanselow wird von der Landesregierung einen Text zu diesem Thema beschaffen, den Begriff ONG in Einzelheiten erklären und den europäischen Vereinszeitungen zur Verfügung stellen. Wir waren uns einig, dass unsere Mitglieder gerade über Begriffe und der Bedeutung für unsere Vereinigung informiert werden sollten. Die Sektion Deutschland wird deshalb in einer ihrer nächsten Hefte der „Schiene Europas“ darüber informieren.

4. Um zu verhindern, dass sich unsere AEC-Veranstaltungen nicht mehr von allgemeinen Reiseveranstaltungen unterscheiden, werden wir zur Wahrung unserer Zeremonien und Traditionen einen Katalog über diese Abläufe herausgeben. Heinz Kämmerer wird Manfred Schampel und Horst-Gerd Vanselow ein Regelwerk der Sektion Österreich zur Verfü-

gung stellen. Dieses Regelwerk werden wir dann für die Europäischen Tage anpassen.

5. Wir dürfen keine Agenturen zu den Veranstaltungen der Europäischen Tage mehr akzeptieren. Sie kosten unsere Teilnehmer nur zusätzliches Geld und sie haben keine Kenntnis von den geforderten Abläufen bei unseren Veranstaltungen. Das haben wir deutlich in Dourdan erkannt.

6. Wir müssen realistisch denken, unsere Organisation kann keinen Einfluss auf die derzeitige europäische Eisenbahntwicklung nehmen.

7. Wir wollen keine Sektionen aus Osteuropa verlieren, wie können wir das verhindern? Nachdem die Sektion Slowenien nur gelegentliche Treffen und die Bezahlung ihrer Mitgliedsbeiträge über die Sektion Österreich wahrnimmt, möchten wir wieder einen direkten Kontakt herstellen. Ivan Kamensak ist für die Sektion Slowenien unser Ansprechpartner, falls man das überhaupt so bezeichnen kann. Im Hintergrund agiert ein Direktor der slowenischen Eisenbahn in Lubljana. Heinz Kämmerer wird für uns die postalische Anschrift dieses Direktors beschaffen. Jean-Pierre Estival wird mit dem Veranstalter der Europäischen Tage in Santa Teresa di Gallura, Herrn Vito Visconti sprechen. Wir möchten diesen Direktor gerne nach Sardinien einladen.

Bei den E.T. Landeck im Herbst 2003 hat uns die Sektion Slowakei zugesagt, Verbindung zur Sektion Tschechien aufzunehmen. Uns sind keine Ergebnisse bekannt. Seit zwei Jahren antwortet die Sektion Tschechien (Jiri Hevera) nicht mehr auf Anfragen und Einladungen des Europäischen Büros. Seltsamerweise erscheint der tschechische AEC-Präsident dann aber auf Berufung seiner Sektion in Polen auf regionalen Veranstaltungen. Manfred Schampel wird noch einmal versuchen, zu Miroslav Haltuv eine Verbindung aufzunehmen. Über seine Ergebnisse wird er uns berichten.

8. Wie können wir PECO-Mitglieder in den Europäischen Vorstand einbinden? Selbst auf direkte Nachfrage liegen noch keine Bewerbungen von Sektionen oder Kandidaten vor. Alle Nominierungen für die Kandidaten des Europäischen Vorstandes müssen spätestens dem Exekutivkomitee am 05.06.2005 in Santa Teresa di Gallura vorgelegt werden. Wir werden allerdings dem Exekutivkomitee vorschlagen, auch die englische Sprache während der Sit-



Vereinsnachrichten

zungen und im Protokoll zu verwenden. Manfred Schampel will versuchen einen Übersetzer bei der Sektion Großbritannien zu finden, der dann, mit geringer Verzögerung, den englischen Text an bestimmte Sektionen und Personen verschickt. Eine direkte Einbindung in das offizielle Protokoll würde zusätzliche Zeitverzögerungen bringen.

9. TAIEX führt seine Projekte nur noch über offizielle Institutionen, sprich Regierungen, durch. Seminare werden nur noch genehmigt, wenn ein Verkehrsminister eines jeweiligen Landes diese Anforderung unterschreibt. Die A.E.C. hat dann (dadurch) zu diesem Zeitpunkt keinen Einfluss mehr auf die Zusammensetzung der Teilnehmer und die Themen dieses Seminars.

10. Was bedeuten die Änderungen im belgischen Vereinsrecht für uns? Es sind mehrere Punkte zu beachten: In unserem Vereinsnamen müssen wir künftig den Zusatz IVoG führen, das bedeutet: Internationale Vereinigung ohne Gewinnerzielung. Im französischen Text ist die Abkürzung IONG (das ONG bedeutet „organisation non gouvernementale“), in englischem Text entsprechend INGO (das NGO bedeutet non-governmental organization).

Bei Auflösung der A.E.C. müssen wir einen Träger oder eine Stiftung mit Namen benennen. Nach dem Gesetz sind „flüssige Mittel und Umlaufvermögen, die während des Jahres..... ..Verwendet werden“ nachzuweisen. Also müssen wir über unsere finanziellen Mittel Auskunft geben. Der Umsatz liegt unterhalb kritischer Werte. Für eine nachprüfbar Aufstellung ist es aber nötig, dass die nationalen Haushaltspläne dem Europäischen Büro vorgelegt werden, um so die Einnahmen der europäischen Kasse verifizieren zu können. Alle Satzungsänderungen müssen in Brüssel vorgelegt werden. Dazu müssen die alte Satzung und die Änderungen sowie die neue Satzung eingereicht werden. Außerdem müssen Änderungen im europäischen Vorstand nachgewiesen werden. Dabei wird von Bestellsurkunden gesprochen. Wir denken aber, dass das ein Auszug des Protokolls des Kongresses und das Wahlprotokoll diese Forderung erfüllen.

11. Horst-Gerd Vanselow wird einen Brief an den belgischen Präsidenten Frans Frison schreiben. Er schlägt im Februar 2005 ein Treffen mit dem Europäischen Vorstand in Brüssel vor und bittet um Mitarbeit und

Vorschläge für die Anpassung der europäischen Satzung an das belgische Vereinsrecht. Zu diesem Treffen wird der stellvertretende Generalsekretär nach Orts- und Terminklärung weitere belgische Mitglieder einladen. Wir möchten ein gegenseitiges Kennenlernen ermöglichen und über die Frage diskutieren, warum in den letzten Jahren nur wenige belgische Mitglieder an internationalen Veranstaltungen teilnahmen.

12. Kongress 2005: Wer wird von seiner Sektion für welches Amt nominiert? Uns bekannt sind bisher lediglich: Manfred Schampel für das Amt des Europäischen Generalsekretärs, Horst-Gerd Vanselow für das Amt des stellvertretenden Europäischen Generalsekretärs, Heinz Kämmerer für das Amt des Europäischen Schatzmeisters.

13. Der stellvertretende Generalsekretär bekommt im Budget Mittel zugewiesen und damit die Möglichkeit, mit den Sektionen zu kommunizieren und über Entwicklungen des Europäischen Büros zu berichten.

14. Robert Gellekum spricht die unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten der Gemeinnützigkeit in den verschiedenen Sektionen an. Robert Gellekum wird die entsprechende Anlage beschaffen und Manfred Schampel zur Verfügung stellen. Manfred Schampel wird einen Text erstellen und an alle Sektionen versenden.

Mit europäischem Gruß: Horst-Gerd Vanselow

Was ist ONG?

In Veröffentlichungen erscheinen bei Vereinen oft die Abkürzungen „NGO/ONG“ oder bei internationalen Vereinen „INGO/IONG“. Was bedeuten diese?

Die Definition einer NGO „non-governmental organization“ (im französischen ONG für 'Organisation non-gouvernementale') ist bestenfalls schwammig. Generell ist mit der Bezeichnung jede von der Regierung unabhängige, nicht als Geschäft, Unternehmen oder Wirtschaftsvertreter einzustufende Organisation der Zivilgesellschaft gemeint. Solche Vereine werden bei uns oft als „Vereinigung ohne



Vereinsnachrichten

Gewinnerzielung“ (VoG) bezeichnet.

Allerdings gibt es in jedem Land unterschiedliche Regelungen für die Definition von Nicht-Regierungsorganisationen (NRO) und unterschiedliche Anforderungen an eine NRO, sich als solche eintragen zu lassen. In einigen Ländern ist eine Eintragung Pflicht, in anderen gibt es hingegen nur Regelungen bezüglich der Finanzen von NRO.

Da die A.E.C. eine europäische Vereinigung nach belgischem Recht ist, müssen wir künftig diese Abkürzung „INGO“ bzw. „IONG“ in unsere Satzung und Briefkopf übernehmen. In unserem Vereinsnamen, im deutschen Text, ist entsprechend der Zusatz IVoG zu führen, das bedeutet: Internationale Vereinigung ohne Gewinnerzielung.

Die EU-Kommission sagt zu dem gleichen Thema in ihrer CONECCS Datenbank folgendes:

Als NRO oder Verbände, in denen sich NRO zusammengeschlossen haben, werden Organisationen kategorisiert, die folgende Merkmale ausweisen:

- Sie dienen dem Gemeinwohl.
- Sie betätigen sich in der Öffentlichkeit und wenden sich den Belangen bestimmter Personengruppen oder der Gesellschaft insgesamt zu.
- Sie vertreten nicht die wirtschaftlichen oder beruflichen Interessen ihrer Mitglieder.
- Sie dienen nicht dem Zwecke der persönlichen Bereicherung.
- Ihre Gründung beruht auf Freiwilligkeit; in der Regel beteiligen sich die Mitglieder freiwillig an der Arbeit der Organisation.
- Sie sind unabhängig von Regierungen, Behörden, politischen Parteien und Wirtschaftsverbänden.

- NRO können auch Stiftungen umfassen, sofern sie - abgesehen von der Mitgliedschaft - die vorgenannten Merkmale aufweisen. (Manfred Schampel)

(Zu dem Thema "A.E.C. als ONG anerkannt" siehe Heft 4/2003)

Ehrungen 25-Jahre A.E.C.

Nach alten Beschlüssen werden Mitglieder, die 25 Jahre bei der A.E.C. Sektion Deutschland sind, mit der **silbernen Ehrennadel** gewürdigt. Die ersten Mitglieder sind im Februar 1975 aufgenommen worden. Bisher sind es nur Personen des Regionalverbandes Frankfurt. Versuche, sie bei einer Veranstaltung zu ehren, waren aber bisher fast erfolglos.

Der Hauptvorstand hat daher besprochen, dass darüber ein entsprechender Artikel in der „Schiene Europas“ erscheinen soll.

Vor dem „Regionalverbandstag“ des Regionalverbandes Frankfurt am 28.02.2004 habe ich einige Mitglieder angerufen. Viele Mitglieder konnten aus Gesundheitsgründen nicht kommen. Lediglich Herrn Pierri konnte die silberne Nadel angesteckt werden. Am 26.02.2005 findet der nächste „Regionalverbandstag“ des Regionalverbandes Frankfurt statt. Vielleicht ist das ein möglicher Termin für die Ehrung.

So soll auf diesem Weg zumindest die Ehrung bekannt gegeben werden, verbunden mit der Hoffnung, dass die Nadeln und Urkunden doch bald die nachfolgenden Mitglieder erreichen werden.

Diaz de Cozar, Juan Mitglied seit 19.02.1975, geboren 21.01.1934, wohnt in Bad Homburg, Leider ist die Adresse nicht bekannt.

Witzke, Achim, Mitglied seit 19.02.1975, geboren am 12.11.1949.

Kirsch, Gerhard, Mitglied seit 20.02.1975, geboren am 02.11.1956.

Diegel, Wolfgang, Mitglied seit 26.02.1975, geboren am 23.04.1952, wohnt in Feldatal-Ermenrot (bei Gießen).

Horch, Manfred, Mitglied seit 18.06.1975, geboren am 07.03.1958, wohnt in Oberursel.

Bensing, Erwin, Mitglied seit 11.04.1978, geboren am 16.01.1925, wohnt in Alzenau.

Förster, Horst, Mitglied seit 01.03.1979, geboren am 29.10.1937. Horst Förster war 1981 Vizepräsident der Sektion Deutschland. Er ist im Regionalverband Frankfurt sehr aktiv und erhielt bereits bei den Europäischen Tagen 2000 in Dresden die silberne Nadel.

Meinung, Willi, Mitglied seit 05.03.1979, geboren am 21.04.1931, wohnt in Oberursel.

Sander, Karl-Heinz, Mitglied seit 19.04.1979, geboren am 30.04.1937, wohnt in Frankfurt.



Vereinsnachrichten

Weitere Mitglieder sind inzwischen auch schon 25 Jahre bei der A.E.C.

Woidich, Werner, Mitglied seit 12.06.1979, langjähriges Mitglied des Geschäftsführenden Vorstandes und Redakteur der „Schiene Europas“ (hat seit 18.03.1995 die goldene Ehrennadel).

Kisselstein, Dietmar, Mitglied seit 29.06.1979,

Becker, Wilfried, Mitglied seit 03.07.1979,

Birko, Lydia, Mitglied seit 26.07.1979,

Olbrich, Heinz, Mitglied seit 30.07.1979,

Juli, Ernst, Mitglied seit 13.08.1979,

Mag, Hans, Mitglied seit 14.08.1979,

Krieger, Ralf, Mitglied seit 30.08.1979,

Brandl, Reinhold, Mitglied seit 31.08.1979,

Fröder, Hans-Joachim, Mitglied seit 05.09.1979,

Beseler, Heinz, Mitglied seit 17.09.1979,

Pompe, Franz, Mitglied seit 12.10.1979,

Müller, Klaus, Mitglied seit 03.12.1979,

Rumbtschick, Günter seit 03.01.1980, erhielt am 22.09.2000 die silberne Ehrennadel,

Schwarze, Albert seit 30.01.1980,

Koch, Kurt seit 31.01.1980,

Schreiner, Matthias seit 29.02.1980.

Ich bitte oben genannte Mitglieder mit ihrem Regionalverband Kontakt aufzunehmen, um einen Ehrungstermin vereinbaren zu können. Deshalb hoffe ich auch, dass wir bald entsprechend in der „Schiene Europas“ berichten können. (Manfred Schampel)

Mitgliedsbeiträge 2005

Anfang März werden die Mitgliedsbeiträge für 2005 abgebucht. Ich hoffe, dass ich in diesem Jahr keine Probleme mit meinem Computer habe und alles reibungslos abläuft. Sollten sich im vergangenen Jahr Änderungen Ihres Kontos ergeben haben, die Sie mir nicht mitgeteilt haben, so bitte ich dies umgehend nachzuholen. Bei zurückgewiesenen Abbuchungsversuchen werden uns Gebühren abverlangt. Diese zusätzlichen Kosten werden wir dann von dem Betroffenen verlangen, wenn er an der Rückweisung schuld ist, beispielsweise wegen nicht mitgeteilter Änderung beim Konto.

Diejenigen Mitglieder, die uns keine Abbu-

chungserlaubnis erteilt haben, fordere ich auf, ihren Mitgliedsbeitrag - sofern nicht schon geschehen - Anfang März zu überweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Euer Manfred Schampel

Dresdener Frauenkirche

Sehr geehrte Vorstandsmitglieder, Sektionen, Regionalverbände und liebe Vereinsmitglieder!

Die „Sächsische Zeitung“ in Dresden hat in Verbindung mit der Fertigstellung der Frauenkirche am 07.12.2004 eine geschichtliche Abhandlung und einige wunderbare Fotos veröffentlicht. Die A.E.C. hat seit 1990 immer reges Interesse am Aufbau dieser Kirche gezeigt. Wir wurden durch den RV Dresden zu verschiedenen Zeiten in Gruppen immer wieder über die erfolgten Bauabschnitte in der Unterkirche informiert. Bei den Europäischen Tagen 2000 in Dresden haben wir in Anwesenheit von 15 europäischen Nationen während eines Orgelkonzertes in der Unterkirche einen Spenderbrief übergeben. Nach meiner Kenntnis haben auch einige A.E.C.-Mitglieder privat hohe Spenden für den Wiederaufbau der Frauenkirche gestiftet.

Nach einigen Gesprächen nahm der Berufsfotograf Holger Naumann von seinen Honorarforderungen und Fotorechten von 50 Euro pro Foto Abstand und gestattete uns die Nutzung für unsere Vereinigung kostenlos.

Am 18.12.2004 hatten wir eine Sitzung des Europäischen Vorstandes in meinem Hause. Wir beschlossen, 50 Exemplare in Farbdruck im Format 30 x 45 cm herstellen zu lassen. Ich hoffe, dass dieses Foto von allen Sektionen gekauft und an die Untergliederungen weitergegeben wird.

Dieses Foto ist ein Symbol für die Zerstörung im zweiten Weltkrieg, aber es ist auch ein Symbol für den gemeinsamen Wiederaufbau Europas. Viele Länder haben sich an den Aufbaukosten dieser Kirche beteiligt. Die Turmuhr wurde kostenlos in einer Uhrmacherwerkstatt in Polen restauriert, und das Kuppelkreuz wurde von einer



Vereinsnachrichten

Spendergruppe aus Coventry wieder nachgebaut und nach Dresden geschafft.

*Auf den nächsten Europäischen Tagen in Santa Teresa di Gallura und Nürnberg möchten wir dieses Foto für **2,50 Euro** verkaufen. Erzielte Gewinne werden wir der Stiftung Frauenkirche zur Verfügung stellen. Es steht den Sektionen allerdings frei, höhere Beträge zu stiften.*

Wenn jede Sektion drei oder vier Exemplare erwirbt, können wir die Produktion bezahlen. Das Foto hat einen wundervollen kräftigen hellblauen Himmel mit weißen Wolken und einer sehr guten Auflösung (Bildschärfe). Im frühen Sommer 2005 wird die Frauenkirche offiziell eingeweiht. Dann könnt Ihr unser Foto sicher in vielen europäischen Zeitungen wiederfinden.

*Mit europäischem Gruß
Horst-Gerd Vanselow*



Regionalverband Dresden

Weihnachtliches Erzgebirge vom 2.12. bis 6.12.2004

Mit drei PKW fahren wir am Donnerstag 8.00 Uhr nach Neudorf im Erzgebirge. Ein vierter PKW war schon Tage zuvor über Dresden vorausgefahren. In Neudorf, einem Ortsteil der Gemeinde Sehmatal, trafen wir, die 10 Personen aus Frankfurt, mit den 18 Personen aus Dresden und einem Hund zusammen. Nach der Zimmerbelegung gab es ein gemütliches Beisammensein in der Gaststätte „Zur Bimmelbahn“.

Am Freitag besuchten wir mit dem Bus den Dorothenstollen. Wir "fahren" in kleinen Gruppen in den Stollen ein und erlebten eine zwei-stündige Führung untertage. Es war hoch interessant, in die Welt der Bergleute versetzt zu werden. Danach fuhr uns der Bus zum Mittagessen in die „Anton Günther Schenke“ (Mundartdichter des Erzgebirges) in der Nähe von Annaberg-Buchholz.

Ein kleiner Verdauungsspaziergang brachte uns zur nächsten Sehenswürdigkeit: „Modellbahnland Erzgebirge“. Beeindruckend waren

hier insbesondere die Größe der Anlage sowie die Genauigkeit und Detailfreudigkeit in der Ausführung. Anschließend fahren wir zum Weihnachtsmarkt nach Annaberg-Buchholz. Der Glühwein und die Bratwurst waren dort sehr lecker. Nun wurden auch die ersten Holzartikel aus den berühmten Werkstätten des Erzgebirges erstanden.

Um 18.00 Uhr fahren wir zurück nach Neudorf durch das weihnachtlich beleuchtete Land. In den Häusern





Regionalverband Dresden

waren die Schwippbögen in fast jedem Fenster zu bewundern. Anschließend trafen wir uns zum ge-

Am Montag hieß es wieder Abschied nehmen von Neudorf. Zwei PKW fuhren direkt zurück nach Frankfurt, die anderen beiden PKW machten einen Umweg über Schneeberg. So ging ein sehr schönes Wochenende zu Ende.

Ein herzliches Dankeschön an Steffen Riedel - stellvertretender Vorsitzender des RV Dresden - und seinem Team, die dieses schöne Wochenende möglich machten.

(Horst und Waltraud Förster)

Regionalverband Wittenberge

Ein Flugzeug auf der Elbe

Hunderte Wittenberger standen am 16. September 2004 auf dem Elbdeich und an der Eisenbahnbrücke und warteten auf das große Ereignis. Angekündigt in Presse und Rundfunk war der Transport von Teilen des neuen Airbus A 380 von Hamburg nach Dresden. Dieses Schauspiel wollte sich natürlich keiner entgehen lassen.

Gegen Mittag war es dann endlich soweit. Die drei Schub- und Schleppereinheiten quälten sich in respektvollem Abstand voneinander mit ihrer kostbaren Fracht stromaufwärts. Auf dem ersten Schleppverband befand sich das Heckteil, es folgte auf einem Schubverband das Cockpit. Das Mittelteil kam zum Schluss.

Für den Eisenbahntransport waren diese Teile zu groß, zu sperrig, so dass nur der Schifftransport in Frage kam. Probleme gab es trotzdem. Sie konnten jedoch durch das Wasserstraßenamt Magdeburg verhältnismäßig problemlos gelöst werden. Die Elbe führte seit Wochen Niedrigwasser. Das war gut für die Brückendurchfahrten, jedoch kritisch für die berühmte „handbreit' Wasser unter'm Kiel“.

Die Lösung war, dass die Havelwehre geöffnet wurden und somit der Elbpegel um 41 cm auf 1,46 m angehoben werden konnte. Gerade soviel, dass gefahrlose Brückendurchfahrten unter der Straßenbrücke der Bundesstraße 189 und der Eisenbahnbrücke gesichert waren.

Übrigens, es waren die gleichen Wehre, die im August 2002 während der Jahrhundertflut geöffnet wurden und damit die Prignitz vor der Überflutung retteten. Das Wasser floss damals von der Elbe in die Havel.

Einige Tage später kamen dann weitere zwei Transporte mit den Flügeln des A 380. Anerkennung gebührt der Deutschen Binnenreederei AG für diese logistische Meisterleistung.

Und wie kommt der Airbus A 380 zurück nach Hamburg? Nach dem Zusammenbau in Dresden wird er auf Herz und Nieren getestet und wird sich dann in die Lüfte erheben mit dem Ziel Hamburg. Vielleicht fliegt er ja dann auch über Wittenberge.

(Wilfried Klinkradt)





Vereinsnachrichten

Besondere Geburtstage im 1. Quartal 2005

Zum 83. Geburtstag

Karch, Dr. Hans J. 23611 Bad Schwartau

Zum 81. Geburtstag

Just, Herta 58239 Schwerte

Meinardus, Hero 27472 Cuxhaven

Zum 80. Geburtstag

Bensing, Erwin 63755 Alzenau

Liesert, Rudolf 94469 Deggendorf

Zum 75. Geburtstag

Rathmann, Conrad 21039 Hamburg

Genseleiter, Willi 55296 Gau-Bischofsheim

Schlamkow, Paul 19322 Kuhblank

Meincke, Renate 21255 Tostedt

Zum 70. Geburtstag

Gundermann, Rudolf 23683 Scharbeutz

Renger, Franz 19079 Banzkow

Henneberg, Hans 18209 Bad Doberan

Schütte, Hubert 58640 Iserlohn

Gundermann, Rudolf 23683 Scharbeutz

Renger, Franz 19079 Banzkow

Henneberg, Hans 18209 Bad Doberan

Schütte, Hubert 58640 Iserlohn

Jolk, Anneliese 58089 Hagen

Medow, Helmut 16321 Bernau

Busch, Karl 74564 Crailsheim

Hamann, Karl-Wilhelm 19322 Wittenberge

Rebber-Peters, Irene 21220 Seevetal

Ludwig, Renate 18069 Rostock

Krassau, Klaus 22175 Hamburg

Zum 65. Geburtstag

Dömeland, Paul 18059 Rostock

Tüttelmann, Rita 58452 Witten

Kaufmann, Hilmar 97209 Veitshöchheim

Schröder, Arno 19258 Schwanheide

Haugwitz, Antje 22415 Hamburg

Wriedt, Gunter 21217 Seevetal

Schmitz, Adolf 58099 Hagen

Radomski, Günter 18069 Rostock

Hannemann, Klaus 15907 Lübben

Jung, Robert 67454 Haßloch

Zum 60. Geburtstag

Zoll, Rita 19322 Wittenberge

Herzlichen Glückwunsch !

Traueranzeige

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

Vom Regionalverband Dresden

Herr Walter Fürst, verstorben am 03.12.2004 im
Alter von 62 Jahren

Vom Regionalverband Frankfurt

Herr Michael Sämrau, verstorben Anfang
Dezember 2004 im Alter von 42 Jahren

Vom Regionalverband Wittenberge

Herr Götz Peter Sondermeier, verstorben am
04.02.2005 im Alter von 64 Jahren



Wir wollen ihnen ein ehrendes
Andenken bewahren.

Den Angehörigen sprechen wir
unsere herzliche Anteilnahme aus.

Regelmäßige A.E.C.-Treffs

Regionalverband Buchholz: Jeden ersten Dienstag im Monat um 18.00 Uhr Versammlungstermin,
jeden 3. Samstag im Monat um 11.00 Uhr Dart-Spiel - jeweils in Hamburg Banksstraße 1 -

Regionalverband Dresden: Treffen jeden 2. Mittwoch: jeden 2. Monat ab 18.00 Uhr abwechselnd
Kegeln im Papagei, Stammtisch in der "Schachtel"

Regionalverband Frankfurt: Stammtisch jeden 2. Mittwoch im Monat ab 16.30 Uhr im Restaurant
"Henninger Stübchen", Ottostr.6 (Nähe Hbf-Nordausgang), Kegeln: Di. alle 4 Wo. 17.00 in der
Gaststätte TSG Niederrad, Lyoner Str./Hahnstr. (S-Bahn-Station F-Niederrad)

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
02331-66536

Regionalverband Hamburg: Kegelabend alle 4 Wochen donnerstags, 20-22 Uhr im Restaurant
Wappenhof, Borgfelder Straße 14, D-20537 Hamburg Tel. 2502883

Regionalverband Rostock: Clubnachmittage jeden 2. Mittwoch im Monat ab 15.00 Uhr in der
Goethestrasse 8, Clubadresse: Goethestrasse 8, 18055 Rostock, Stiftung Bahn Sozialwerk

Ortsverband Nürnberg: Stammtisch in der "Silbernen Kanne" Nürnberg, Breitscheidstraße 15,
jeden 1. Mittwoch im Monat ab 16.30 Uhr

Ortsverband Ludwigslust: Kegeln in der Sporthalle in Ludwigslust alle 4 Wochen (freitags)
19.00-21.00 Uhr



Vorstände

Geschäftsführender Vorstand:

Juristische A.E.C. Sektion Deutschland
Vereinsanschrift: vertreten durch: Eugen Wirsing

Präsident: Wirsing, Eugen
privat Lilienweg 87, D-61381 Friedrichsdorf;
Tel:06172-72982, Fax:-777042
Sprachbox:06172 -777041
Mobil +49(163)7298200 bzw. 0163-7298200
Email: eugen.wirsing@ipfb.net

Vizepräsident: Gralla, Arnold
privat Auf der Harle 10A, 55294 Bodenheim;
Tel: 06135-5286, Fax: -932771

2. Vizepräsident: - unbesetzt -

Generalsekretär: - unbesetzt -

Stellv. Generalsekretär (Redakteur SCHIENE EUROPAS)
Altendorf, Reinhold
privat Zeppelinallee 85, D-60487 Frankfurt
Tel: 069-77 23 20
Email: marealdo@web.de

Email Zeitung: **SCHIENE.EUROPAS@GMX.DE**

Schatzmeisterin: Kynast-Kohl, Marita
privat Finkenstraße 8; D-31698 Lindhorst;
Tel:05725-6708, Fax: -915838
Email: kynast-kohl@t-online.de
Dienstl. Deutsche Bahn AG, Herrenstr. 3-5
D-30159 Hannover, AFP West 21
Tel:0511-286-7608, Fax -7595, ARCOR 933-7590

Stellv. Schatzmeister: Kohl, Wolfgang
privat Finkenstraße 8; D-31698 Lindhorst;
Tel:05725-6708, Fax -915838
Mobil 0177-5978283
Email: kynast-kohl@t-online.de
dienstl. Tel:0511-286-5005

Ehrenpräsident, Schampel, Manfred
Beisitzer für Mit- Eichenwald 21; D-90574 Roßtal
gliederbetreuung Tel:09127-95743 Fax: 09127-57420
und Europäischer Email: m.schampel@gmx.net
Generalsekretär

Beisitzer Krämer, Hans-Jürgen
Irisweg 6, D-49767 Twist
Tel: 05936-923435
Mobil: 0171-8535571

Beisitzer Gellekum, Robert
Dahmeweg 16, D-22547 Hamburg
Tel. und Fax: 040-8321208
Mobil +49 160 5042658 bzw. 0160 5042658
Email: RGellekumIng-Consult@t-online.de

Ehrenpräsident: Schote, Lothar
privat Am Hulchen 7; D-55130 Mainz;
Tel:06131-834271, Fax:-834291
Email: lothar.schote@t-online.de

Vorsitzende der Regionalverbände:

Buchholz: Ostwaldt, Harry,
privat Tannenweg 5; D-21279 Drestedt;
Tel:04186-487

Büro RV Banksstraße 1, D-20093 Hamburg
Buchholz Tel:040-326990, Fax:-30399721

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

Frankfurt: Wolf, Norbert
privat Schwarzerlenweg 76, D-65933 Frankfurt
Tel:069-632828
dienstl. Tel:069 265-45515, Fax: -45512
Email: norbert.n.wolf@bahn.de
oder Uwe.uw.Lange@bahn.de

Hagen: Hengsbach, Wolfgang
privat Steinhäuserstraße 86; D-58099 Hagen;
Tel:02331-66536
Email: wolfgang.hengsbach@blue-cable.de
www.aec-rv-hagen.de

Hamburg: Karl, Wolfgang
privat: Curslacke Deich 80; D-21039 Hamburg;
Tel:040-7232233 Fax 040 -7233888
Email: w.karl@t-online.de
Mobil: 0171-6324266

Rostock: Köster, Manfred
privat: Richtenberger Str. 25, D-18109 Rostock
Tel: 0381-7956130

Wittenberge: Klinkradt, Wilfried
privat: Rabensteig 1; D- 1 9322 Wittenberge;
Tel:03877-66465
Email: wklinki@web.de

Vorsitzende der Ortsverbände:

Berlin: Wiench, Liane
privat: Catholystraße 18, D-15345 Eggersdorf
Tel:03341-4753 85
Email: grlehmann@aol.com
dienstl. Tel:030-297-12121, ARCOR: 999-12121

Ludwigslust: Nelius, Jürgen
privat: Große Bergstraße 1; D-19288 Ludwigslust
Tel. und Fax: 03874-49735
Email: jensnelius@t-online.de
dienstl. Tel: 0177-5660016

Nürnberg: Rödel, Frank
Privat: Georg-Hennch-Str.4, D-90431 Nürnberg
Tel: 0911-3150445, Fax: -3262632
Email: f.roedel@t-online.de

Nachrichtlich: Horst-Gerd VANSELOW
Stellvertr. Europ. Heideweg 17, D-21220 Seevetal
Generalsekretär Tel.04105 80081- Mobil:0175 7858536
Email: H_G_VANSELOW@t-online.de

NEU

Europäische Vereinigung der Eisenbahner A.E.C. – Sektion Deutschland e.V. –
Manfred Schampel, Eichenwald 21, D-90574 Roßtal
– Entgelt bezahlt – D 45438 F –



Einzelpreis 1,54 Euro (incl. Porto)
Bezug über die Redaktion oder jeden Regional-/Ortsverband