

SCHIENE EUROPAS



OFFIZIELLES MITTEILUNGSBLATT

ASSOCIATION EUROPEENNE DES CHEMINOTS

EUROPÄISCHE VEREINIGUNG DER EISENBÄHNER – Sektion Deutschland e. V.





Aktuelle Termine, Inhalt, Impressum

AKTUELLE VERANSTALTUNGSTERMINE

09.04.2010	RV Hamburg: Vorstandssitzung RV Hamburg
14.04.2010	RV Rostock: Gesprächsrunde mit einem Landtagsabgeordneten
17.04.2010	RV Frankfurt: Ausflug nach Seligenstadt
24.04.2010	RV Rostock: Besuch einer Kaffeerösterei
28.04.2010	RV Rostock: Fahrt ins Blaue
04.05.2010	OV Berlin: Besichtigung der Flughafenbaustelle BBI
12.05.2010	RV Rostock: Vortrag Info aus dem Verkehrsverbund
26.05.2010	RV Rostock: Ausflug zum Müritzmuseum in Waren
09.06.2010	RV Rostock: Vortrag Reisebericht China
12.06.2010	RV Rostock: BSW-Frühlingsfest im Nordlicht
18.-20.06.2010	OV Berlin: "Kleine Hessische Tage"
19.06.2010	RV Frankfurt: Ausflug nach Bad Nauheim
19.06.2010	RV Hamburg: Ausflug nach Bremerhaven
20.-22.08.2010	RV Hamburg: Ausflug nach Gifhorn
21.08.2010	RV Frankfurt: Ausflug zum Hambacher Schloss
07.09.2010	RV Berlin: Ausflug Hamburg (Hafen, Modellbahn)
08.09.2010	RV Rostock: Abgeordnetensprechstunde Bürgerschaft
02.10.2010	RV Frankfurt: Fahrt im Weinberg Weck und "Worscht"
13.10.2010	RV Rostock: Kegeln im Brauereikeller
10.11.2010	RV Rostock: Vortrag Reisebericht Südafrika
13.11.2010	RV Frankfurt: Gänseessen
27.11.2010	RV Hamburg: Weihnachtsfeier (evtl. Ratskeller in Stade)
28.11.2010	RV Frankfurt: Besuch des Weihnachtsmarktes
28.11.2010	RV Rostock: Theaterbesuch
04.12.2010	OV Berlin: Weihnachtsfeier; Gaststätte "Zur S-Bahn"
04.-05.12.2010	RV Frankfurt: Weihnachtsfahrt
06.12.2010	RV: Rostock: BSW-Weihnachtsfeier im Nordlicht

EUROPÄISCHE TREFFEN

24.05. - 29.05. 2010	Europ. Tage in Santiago de Compostela, Spanien
13.09 - 18.09. 2010	Europ. Tage in Przemysl, Polen
Frühjahr 2011	Europ. Tage in Region Turin, Italien
19.09. - 24.09. 2011	Europ. Tage in Geoagiu Bai, Rumänien

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

das Heft Nummer 1 des Jahres 2010 wurde als Themenheft gestaltet. Ein neues Programm für Europäische Tage oder ein Reisebericht stehen zur Zeit zur Veröffentlichung nicht an.

Die Themen "175 Jahre Eisenbahn in Deutschland", das Jahrhundertprojekt "Stuttgart 21", das unter anderem die Verlegung des Hauptbahnhofs in Stuttgart in die Tiefe beinhaltet, sowie der Beitrag "Eine gute Zukunft für Europa und die Rolle unserer A.E.C." bilden die Schwerpunkte.

Diese Themen wurden bewusst nicht kontrovers dargestellt, obwohl auch eine Reihe gegenläufiger Gedanken sich aufdrängen oder auch bereits öffentlich diskutiert werden. Ziel war es vielmehr, die Breit der Ausführungen nicht überbürden zu lassen.

Im europäischen Geist und mit besten Grüßen
Ihr Reinhold Altendorf

INHALT

	Seite
Aktuelle Termine	2
Inhalt, Impressum	2
175 Jahre Eisenbahn	3-7
Stuttgart 21	7-10
Gedanken zur A.E.C.	11-12
RV Frankfurt	12-13
RV Hagen	13
Besondere Geburtstage	14
Traueranzeige	14
Regelmäßige A.E.C.-Treffe	14
Anschriften der Vorstände	15

Titelbild

"Stuttgart 21"; Modell des künftigen Hauptbahnhofs
Foto: DB AG

IMPRESSUM

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

Jörg Breier
Manfred Schampel
Hans-Joachim Schober
Horst-Gerd Vanselow
Corinna Wieling
Reinhold Altendorf

Redaktionsschluß für

Heft 2/2010 05. Juni 2010

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



175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

Deutsche Bahn feiert Auftakt zum Jubiläumsjahr "175 Jahre Eisenbahn in Deutschland"

Die Deutsche Bahn feiert den Auftakt zum Jubiläumsjahr "175 Jahre Eisenbahn in Deutschland" mit einer ICE-Enthüllung in Potsdam, bundesweiten Aktivitäten sowie mit einer Sonderausstellung und Lokomotivschau im DB Museum Nürnberg.

Mit einem Festakt im historischen Kaiserbahnhof von Potsdam hat die Deutsche Bahn am 04. März 2010 das Programm für das Jubiläumsjahr "175 Jahre Eisenbahn in Deutschland" gestartet. Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, und Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, enthüllten einen ICE, der mit Motiven des Jubiläums gestaltet ist. Der ICE wird das ganze Jahr als rollender Botschafter bundesweit unterwegs sein.

Enak Ferlemann: „Vor 175 Jahren startete die einzigartige und faszinierende Erfolgsgeschichte der Eisenbahnen in Deutschland. Die Bahn ist heute ein modernes und vor allem umweltfreundliches Verkehrsmittel. Klimaschonende Mobilität für alle ist ohne die Bahn undenkbar. Wir brauchen auch in Zukunft ein leistungsfähiges Schienennetz und sichere Züge. Daran wollen wir gemeinsam arbeiten.“

„Deutschland war einer der Vorreiter bei der Entwicklung der Eisenbahn. Ich bin stolz, dass die Deutsche Bahn in dieser Tradition steht und heute

wie früher mit neuen Strecken und modernen Zügen Entfernungen schrumpfen und Menschen näher aneinander rücken lässt“, so Dr. Rüdiger Grube.

Am 7. Dezember 1835 fuhr der „Adler“ von Nürnberg nach Fürth. 2010 ist das Nürnberger DB Museum der passende Schauplatz von zwei spektakulären Ausstellungen.

- Ab dem **07. Juli** zeigt „Planet Eisenbahn“ ganzjährig Schlüsselthemen aus Geschichte und Gegenwart in einer internationalen Perspektive.

- Vom **6. August bis zum 31. Oktober** zeugen acht Lokomotiven vom Beginn einer glanzvollen Ära. Die Fahrzeuge aus den Anfangstagen der Eisenbahngeschichte werden unter anderem aus England, Frankreich und Dänemark ausgeliehen.

Unter dem Motto „Mitfeiern und Mitraten“ bietet die DB an Bahnhöfen in allen Bundesländern ab Juli jeweils einen Sonntag lang ein Informations- und Unterhaltungsprogramm. Spezielle Ticketangebote für den Fernverkehr werden im Mai bekannt gegeben.

Informationen zum Programm der Deutschen Bahn, zu den zahlreichen lokalen Aktionen von Eisenbahnvereinen und den Aktivitäten von Städten wie Nürnberg und Fürth gibt es unter www.deutschebahn.com/175.

Der "Adler" hat Geburtstag

2010 jährt sich die erste Dampflokfahrt in Deutschland zum 175. Mal. Aus diesem Anlass präsentiert das DB Museum eine Sonderausstellung und eine





175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

Fahrzeugschau mit faszinierenden Exponaten aus der internationalen Eisenbahngeschichte. Bei der Jungfernfahrt der Lokomotive "Adler" von Nürnberg nach Fürth am 07. Dezember 1835 ahnte wohl kaum einer, welche rasante Entwicklung die Eisenbahn noch nehmen würde. Im Jubiläumsjahr 2010 zeigt das DB Museum, dass das neue Verkehrsmittel weltweit bahnbrechend war. Die Sonderausstellung "Planet Eisenbahn" und die historische Fahrzeugschau blicken weit über den nationalen Tellerrand hinaus.

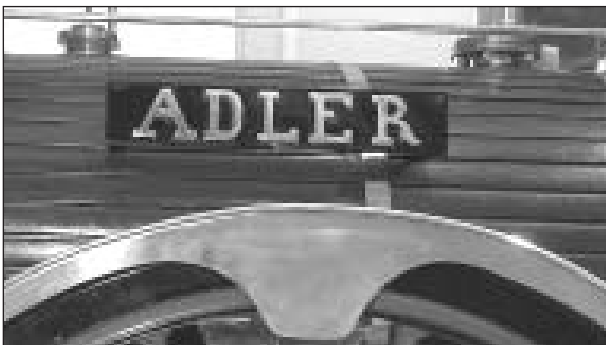
In der Jubiläumsschau "Planet Eisenbahn" können die Besucher erfahren, wann und wo in anderen Ländern die ersten Eisenbahnen entstanden sind. Darüber hinaus wirft die Ausstellung in zehn Stationen Spotlights auf die Geschichte und Gegenwart der Eisenbahnen weltweit.

Wer waren die Geldgeber für den Bau der Eisenbahnen in Europa und anderswo - etwa in Amerika? Hatte der Eisenbahnbau in asiatischen Städten die gleichen Auswirkungen auf die Mobilität der Menschen wie im alten Europa? Was macht die weltweite Faszination der Eisenbahn aus - für Modelleisenbahner und auch für "Normalbürger"? Wie könnte die Zukunft der Eisenbahnen aussehen?

Dies und vieles andere mehr wird anhand einer Vielzahl von Exponaten und Inszenierungen anschaulich und spannend dargestellt. Begleitend zu der Ausstellung erscheint auch ein Aufsatzband, der allen Ausstellungsbesuchern vertiefende Informationen bietet.

Fahrzeugschau "Adler, Rocket & Co"

Neben der Jubiläumsausstellung präsentiert das DB Museum vom **06. August bis 31. Oktober 2010** in einer großen Fahrzeugschau Raritäten aus der Anfangszeit der Eisenbahn. Pionierlokomotiven aus ganz Europa, darunter die 1829 in England gebaute „Rocket“, werden in einer bislang einmaligen, gemeinsamen Schau präsentiert. Die internationalen Gäste stehen dabei Seite an Seite mit unseren einheimischen Fahrzeugen wie der "Adler"-Lokomotive, deren Nachbau dauerhaft im DB Museum



ausgestellt ist.

Begleitend zu der Sonderausstellung und zur Fahrzeugschau veranstaltet das DB Museum an Wochenenden im Mai 2010 öffentliche Fahrten mit dem "Adler". Des Weiteren findet am 21. August 2010 ein Dampfloktreffen auf dem Gelände des DB Regio Betriebswerks Nürnberg-Gostenhof statt.

Außerdem veröffentlicht das DB Museum zum Jubiläum einen Sonderband zur Geschichte der ersten in Deutschland gefahrenen Lokomotive. Das Adler-Buch erscheint im Dezember 2010 als zweiter Band der neuen Reihe "Objektgeschichten aus dem DB Museum".



Werbeplakat von 1935: "Die schöne Eisenbahnreise"

Speisen auf Reisen

In unserer Sonderausstellung "Speisen auf Reisen" wird die unterhaltsame Geschichte der Bahngastronomie präsentiert. Die Schau ist vom **29. Januar bis zum 11. April 2010** im DB Museum zu sehen.

Reisen macht hungrig, diese Erkenntnis existiert nicht erst seit der Eisenbahn. Doch die Bahn brachte eine ganz eigene Art der Gastronomie mit sich: Bahnhofsrestaurants und Speisewagen, Fliegende Händler und „Snack Points“ bezeichnen ein vielfältiges Spektrum gastronomischer Dienstleistungen. Wie sich die Bahn-Gastronomie aus be-



175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

scheidenen Anfängen bis heute entwickelt hat, zeichnet die Ausstellung „Speisen auf Reisen“ nach, die im DB Museum zu sehen ist.

Während bereits bei Deutschlands erster Eisenbahn die Bahnhofswirtschaft zu finden ist, gab es in den Zügen kein Speisenangebot. Als die Strecken und Fahrtzeiten immer länger wurden, kamen findige Bahnhofswirte auf die Idee, den Fahrgästen Esswaren und Getränke am Bahnsteig zu verkaufen. Im Jahr 1880 setzte die belgisch-französische Compagnie Internationale des Wagon-Lits (CIWL) dann die ersten Speisewagen auf die Schiene.

Die Anfänge und die weitere Entwicklung der Bahn-gastronomie sind in der Ausstellung anhand zahlreicher Modelle und Originalobjekte dargestellt. Dabei werden auch Themen wie die Arbeitsbedingungen des Personals oder der Wandel des Speisenangebots beleuchtet, in dem sich so manche gesellschaftliche Entwicklung widerspiegelt. Schließlich vermitteln die zahlreichen ausgestellten Beispiele von Geschirr und Besteck auch ein Stück Designgeschichte vom feinen Porzellan der Bahnhofsr-restaurants bis hin zur „Plaste-Assiette“ der DDR-Mitropa-Speisewagen. Die originelle Ausstellungsarchitektur mit zylinderförmigen Vitrinen und großen Modellen von Speisewagengeschirr stammt von dem Berliner Designer Max Kattner. Ergänzt wird die Schau durch neue Zeitzeugen-Interviews und wertvolle Exponate des DB Museums.

Ein Jahrhundert unter Dampf

Wie kam die Eisenbahn nach Deutschland? Welche Auswirkungen hatte die Einführung des neuen Transportmittels auf das Leben der Menschen? Im ersten Teil unserer Dauerausstellung beantworten viele spannende Objekte die Grundfragen zur Eisenbahngeschichte. Unter dem Titel "Ein Jahrhundert unter Dampf" sind im Erdgeschoss auf 1.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche die Anfänge der Eisenbahngeschichte bis zum Revolutionsjahr 1919 modern inszeniert dargestellt.

Mit dem Bau der Eisenbahn haben sich die Lebensverhältnisse der Menschen radikal verändert. Anhand von eindrucksvollen Exponaten, historischen Fotografien und einmaligen Objekten erleben Besucher, welche bis dahin unbekannte dynamische Entwicklung die Technik, die Wirtschaft, die Kultur sowie politische Verhältnisse mit dem neuen Verkehrsmittel Eisenbahn nahmen. Die Eröffnung der Strecke Nürnberg-Fürth im Jahr 1835 und die Entstehungsgeschichte der Ludwigsbahn spielt eine besondere Rolle. Ihre filmische Inszenierung ist ein Höhepunkt der Ausstellung. Das einsetzende "Eisenbahnfieber", der schwunghafte Ausbau des Streckennetzes, der Aufbruch Deutschlands ins Indus-

triezeitalter und der einsetzende Lebenswandel für die Bevölkerung werden durch moderne Ausstellungstechnik in Szene gesetzt.

Vom Bau der ersten Strecke von Nürnberg nach Fürth von sechs Kilometern im Jahr 1835 wurden bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs im Jahr 1914 62.000 Kilometer Gleise verlegt. Diese Bauleistung war mit einem immensen Aufwand verbunden: Tausende Tonnen Eisen, Holz und Steine wurden ebenso benötigt wie ein ungeheures Maß an Arbeitsleistung und gewaltige Einschnitte in die Landschaft mussten erfolgen.

Mit der flächendeckenden Ausbreitung des Streckennetzes ging aber auch die technische Weiterentwicklung von Fahrzeugen, Signalen, eine beträchtliche Steigerung der Beschäftigungszahlen und die Verstaatlichung von zahlreichen Privatbahnen einher. Bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stieg die Eisenbahn zum Massen-transportmittel auf. Die Eisenbahn förderte die allgemeinen Wanderbewegungen und beschleunigte den Prozess der Verstädterung mit all seinen Folgen für die individuelle Lebensgestaltung.

Landschaften, Städte und Menschen rückten durch das neue Transportmittel näher aneinander. Landbewohnern war es nun möglich, schnell zum Arbeiten oder Einkaufen in die Städte zu kommen, während Stadtbewohner an den Wochenenden mit der Bahn ins Grüne gelangten. Im Postkutschenzeitalter konnten sich nur wenige Adlige und reiche Herrschaften eine Reise erlauben. Durch den wachsenden Wohlstand wurde im 19. Jahrhundert erstmals der eigentlichen Mittelschicht eine Fahrt in die "Sommerfrische" möglich. Von Beginn an war das Reisen ein einträgliches Geschäft, etwa für Hoteliers oder Verkäufer von Ansichtskarten.



Wartesaal für "Allerhöchste Herrschaften"
DB Museum



175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

Außerdem hielt die Eisenbahn Einzug in die Alltagskultur, in fast jedem Bereich des Lebens hinterließ sie ihre Spuren. Ob als Werbebotschaft, Kinderspielzeug oder Dekorationsartikel, keine andere Maschine symbolisierte die neue Zeit und den Fortschritt besser.

Die Bahnhöfe im Wandel der Zeit von 1835 bis heute

Der Wartesaal mit seiner reichen Ausstattung war seinerzeit Kaisern, Königen und adligen Reisenden vorbehalten. Um den Saal herum präsentiert die Ausstellung im DB Museum Anschauliches und Allgemeines zur Geschichte der Bahnhöfe in Deutschland.

Personenbahnhöfe sind ein wichtiger Bestandteil der Eisenbahn. Sie sind Anfangs- und Endpunkt einer Reise mit der Bahn. Befanden sich Bahnhöfe in der Regel bei ihrem Bau noch an der Peripherie der Städte, so beeinflussten sie die weitere Entwicklung so stark, dass sie bald zum Zentrum der Städte selbst wurden. Die immer wichtiger werdende Mobilität der Menschen fand so auch städtebaulich ihren Ausdruck. Bahnhöfe waren und sind dabei nicht nur Spiegel zeitgenössischer Architekturtrends, Bahnhöfe waren von Anfang an öffentliche Orte, die nicht nur von Bahnreisenden genutzt wurden.

Die Ausstellung zeigt daher die ganze Bandbreite der Bahnhöfe von den "Kathedralen des Fortschritts" bis zu den kleinen Bahnhöfen unbedeutender Nebenstrecken. Sie zeigt die Speisesäle 1. Klasse der Jahrhundertwende ebenso wie die Suppenküchen der Bahnhofsmission und sie beleuchtet die Entwicklung des Fahrkartenverkaufs vom Schalterverkauf zum Fahrkartenverkaufsautomaten.



*Fahrkartenausgabe um 1900;
DB Museum*

Reichsbahn und Reichsbahn-Gesellschaft in der Weimarer Republik 1920-1933

Das Jahr 1920 war ein Wendepunkt in der deutschen Eisenbahngeschichte: In diesem Jahr wurde die "Deutsche Reichsbahn" gegründet, das erste gesamtstaatliche und einheitlich verwaltete Bahnunternehmen in Deutschland. Die Ausstellung des DB Museums zeigt die politischen Hintergründe der Unternehmensgründung und führt durch die erfindungsfreudige, aber auch politisch und wirtschaftlich turbulente Zeit der Weimarer Republik.

Bereits 1924 wurde der Staatsbetrieb in eine privatwirtschaftlich orientierte Gesellschaft umgewandelt, die "Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft". Ziel der Reform war es, Gewinne zu erwirtschaften, die zur Tilgung der staatlichen Kriegsschulden beitragen sollten. Tatsächlich war die Reichsbahn-Gesellschaft in der Weimarer Republik sehr erfolgreich und innovativ. In der Ausstellung sind Meilensteine der Bahnhistorie zu sehen und zu hören, zum Beispiel ein BASA (Bahnselbstanschluss)-Telefon, Modelle der neu entwickelten Einheitslokomotiven, eine Radioreportage von der Rekordfahrt des Schienenzeppelins sowie zahlreiche Exponate zum berühmten Schnelltriebwagen "Fliegender Hamburger".

Auch Einblicke in die Arbeits- und Lebenswelt der Eisenbahner werden gezeigt. So spielte der Wohnungsbau durch die Reichsbahn eine große Rolle, genauso wie es Eisenbahnern zum ersten Mal gestattet war, sich gewerkschaftlich selbst zu organisieren.

Die Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933-1945

Ab 1933 änderten sich die politischen Rahmenbedingungen für die Reichsbahn grundlegend. An zahlreichen Dokumenten und Objekten zeigt die Ausstellung, wie das Unternehmen nach und nach von den Nationalsozialisten vereinnahmt wurde. Durch gezielte Entlassungen, massive Propaganda und Veränderungen in der Unternehmensstruktur wurde die Reichsbahn "gleichgeschaltet". Sie erhielt zusätzliche Aufgaben, die von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen über die Organisation der "Kraft durch Freude-Urlaubsfahrten" und den Bau der Reichsautobahnen bis zur logistischen Unterstützung der nationalsozialistischen Reichsparteitage reichten.

Die Einordnung in den NS-Staat hatte die unmittelbare Beteiligung des Staatsbetriebes am Zweiten Weltkrieg und an den Verbrechen des Regimes zur Folge. Dokumente, Bilder und filmisch festgehaltene Berichte von Zeitzeugen belegen, dass weder der Vernichtungskrieg im Osten noch die Deportation von Millionen Juden in die Vernichtungslager ohne die Transporte der Reichsbahn nicht möglich ge-



175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

wesen wären. Ein eigener Ausstellungsabschnitt dokumentiert die Beteiligung der Bahn am Einsatz von Fremd- und Zwangsarbeitern. Die Ausstellung endet mit der Darstellung der Reichsbahn als Ziel der alliierten Luftangriffe und ihrer nahezu vollständigen Zerstörung.

Zusammenbruch und Wiederaufbau 1945 -1949

Die Inszenierung einer Trümmerlandschaft erwartet den Besucher am Beginn der Ausstellung im DB Museum über die Nachkriegszeit. 1945 stand die Reichsbahn vor großen Aufgaben. Die zerstörten Bahnanlagen mussten repariert und Millionen von Reisenden transportiert werden - Flüchtlinge, heimkehrende Soldaten, "Hamsterer". In den vier Besatzungszonen gab es zunächst eigenständige Eisenbahnverwaltungen. Über die Neuordnung der Reichsbahn entschieden die Siegermächte, die 1949 die Teilung Deutschlands und damit auch die Teilung der deutschen Eisenbahnen beschlossen. Am Ende eines ersten Ausstellungsabschnitts wird daher die Entstehung der Bundesbahn in der Bundesrepublik und der Reichsbahn in der DDR gezeigt.

Reichsbahn und Bundesbahn im geteilten Deutschland 1949 -1989

In der Ausstellung des DB Museums kann der Besucher die herausragenden Meilensteine der Entwicklung beider Staatsbahnen parallel verfolgen und Vergleiche anstellen. Wichtige Themen der Reichsbahnausstellung sind die Folgen der sozialistischen

Planwirtschaft, Großprojekte wie der Bau des Eisenbahnfährhafens Mukran, aber auch die kleinen Pioniereisenbahnen. Bekannte Reichsbahnprojekte wie der Tourex-Zug sowie typische Alltagsprodukte des SED-Staates werden vorgestellt. Ein im Original erhaltenes Traditionskabinett aus dem früheren Reichsbahnausbesserungswerk Potsdam steht für die ideologische Durchdringung des Arbeitsalltages.

Von der Seite der Reichsbahn kann man immer wieder auf die Entwicklung der Bundesbahn blicken: Ein Goggomobil steht als Symbol für die wachsende Konkurrenz des Straßenverkehrs in der freien Marktwirtschaft. Außerdem sind zu sehen: Modelle zu bedeutenden Fahrzeugentwicklungen wie dem TEE, den E-Loks und dem ICE, Bilder von Gastarbeitern bei der Bahn und eine Vielzahl von Werbeplakaten mit bekannten Sprüchen wie "Alle reden vom Wetter".

In der Ausstellung ist die Grenze zwischen Reichsbahn und Bundesbahn - anders als in der historischen Realität - durchlässig und der Besucher kann jederzeit die Seiten wechseln. Am Ende der Ausstellung wird in einer Multimediainstallation von Augenzeugen von der Zeit der Republikflucht und der Grenzöffnung berichtet. Denn mit der Grenzöffnung 1989 wurde nicht nur die staatliche Wiedervereinigung, sondern auch die Wiedervereinigung der "getrennten Gleise" und die Bahnreform eingeläutet.

DB Museum

Stuttgart 21

Jahrhundertprojekt Stuttgart 21 startet

Am 2. Februar 2010 haben die Bauarbeiten für das Projekt Stuttgart 21 offiziell begonnen. Zwischen Februar 2010 und Juli 2012 werden die im Kopfbahnhof verlaufenden Gleise nach Norden versetzt. Den „Startschuss“ für die umfangreichen Arbeiten im Gleisvorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs gaben Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, Dr. Peter Ramsauer MdB und Bun-

desminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Günther H. Oettinger, MdL und ehemaliger Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg sowie Dr. Wolfgang Schuster, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, Jeannette Wopperer, Regionaldirektorin des Verbands Region Stuttgart, und Wolfgang Drexler, MdL und Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart - Ulm.

„Heute ist ein guter Tag für die Bahn, die Stadt Stuttgart, das Land Baden-Württemberg und Deutschland. Nach fast fünfzehn Jahren Planung und Diskussion stellen wir mit dem Baustart die Signale für eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte des 21. Jahrhunderts endgültig auf Grün“, so der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG Dr. Rüdiger Grube. „Mit dem Bahnprojekt Stuttgart - Ulm erhält die gesamte Region eine erstklassige Anbindung an das europäische Schienennetz. Andere Metropolen würden sich danach die Finger lecken.“





Stuttgart 21

„Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm bekommt Baden-Württemberg zwei Bahnprojekte von internationaler Dimension. Wir beseitigen damit einen Engpass auf der „Magistrale für Europa“, die von Paris über Stuttgart, München und Bratislava bis Budapest führt. Gewinner sind die Bahnkunden. Für sie werden sich die Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr enorm verkürzen. Mit der Anbindung des Flughafens an das ICE-Netz bauen wir die Attraktivität des Schienenverkehrs weiter aus. Mit Stuttgart 21 startet die Deutsche Bahn heute ein für Baden-Württemberg und ganz Deutschland wichtiges Bauvorhaben, das neue Arbeitsplätze schaffen und die regionale Wirtschaft stärken wird“, betonte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer.

„Ich freue mich sehr, dass nun endlich der Startschuss für Stuttgart 21 fällt und die Deutsche Bahn AG mit dem Bau beginnt“, so Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster. „Die Stadt wird von diesem Jahrhundertprojekt klar profitieren. Wir brauchen aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen einen besseren regionalen Zugverkehr und die Einbindung in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Gleichzeitig erhalten wir durch die Tieferlegung des heutigen Bahnhofs die einmalige Chance für ein innovatives und grünes Stadtquartier. Auf einer Fläche von 100 Hektar kann sich die Stadt mitten im Zentrum umweltschonend auf Brachflächen weiterentwickeln. Diese Zukunft und deren städtebauliche Entwicklung wollen wir gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern gestalten.“

„Stuttgart 21 bringt einen enormen Schub für die Stadt- und Regionalentwicklung“, freute sich Regionaldirektorin Jeannette Wopperer. „Das Projekt überzeugt durch handfeste Vorteile für den regionalen Nahverkehr und setzt positive Impulse für unseren Wirtschaftsstandort“. Die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sei ein Trumpf im internationalen Wettbewerb.

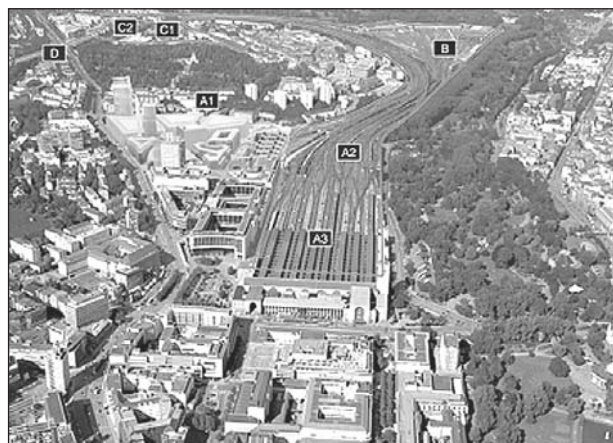
„Stuttgart 21 kommt. Mit der Realisierung des Bahnprojekts fließen Milliardeninvestitionen nach Baden-Württemberg. Es ist unser Anspruch, die Baumaßnahmen in der Kommunikation aktiv und offen zu begleiten und die Menschen über die nächsten zehn Jahre dabei mitzunehmen“, unterstrich Wolfgang Drexler, MdL und Sprecher des Bahnprojekts. „Zurzeit wohnen etwa 2,5 Millionen Menschen in Baden-Württemberg maximal 45 Minuten vom Stuttgarter Hauptbahnhof entfernt. Mit dem Bahnprojekt Stuttgart - Ulm werden es 3,5 Millionen sein. Damit wird der ökologisch sinnvolle Umstieg von der Straße auf die Schiene für noch viel mehr Menschen eine attraktive Alternative.“

Mit dem Bahnprojekt Stuttgart - Ulm gelingt der wich-

tige Lückenschluss auf der West-Ost-Verbindung Paris/Budapest/Bratislava. Es ist auch ein Teilstück der europäischen Magistralen Amsterdam/Rotterdam - Rhein/Ruhr - Rhein/Main - München - Salzburg - Osteuropa.

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm machen als gemeinsam zu realisierendes Bahnprojekt Stuttgart - Ulm die Halbierung der Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm möglich, bringen die Anbindung an den Flughafen und Messe an den nationalen und internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr und schaffen mit der vollständigen Erneuerung des Bahnknotens Stuttgart die Kapazitäten für eine umweltgerechte deutliche Steigerung des Schienenverkehrs im Fern- und Regionalverkehr. Die Stadt Stuttgart erhält sowohl wirtschaftlich als auch städtebaulich eine zukunftsfähige Struktur. Die Gesamtinvestitionen für das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm teilen sich in 4,088 Milliarden Euro für Stuttgart 21 und rund 2 Milliarden Euro für die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm.

Mit dem Ausbau des Prellbocks im Gleis 49 begannen am 2. Februar 2010 die umfangreichen Arbeiten im Gleisvorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs. In insgesamt 61 Baustufen bis 2012 wird die Verlegung des Querbahnsteigs vorbereitet. Weiterer Schwerpunkt ist das Grundwassermanagement. Die Messreihen laufen seit Sommer letzten Jahres. Ein Jahr lang müssen die Grundwasserstände beobachtet und rund drei Monate ausgewertet werden, bevor weitere Arbeiten begonnen werden können. Im Fokus stehen dieses Jahr auch die Ausschreibungen der Bauleistungen für die einzelnen Baulose, die in diesem Jahr auf den Markt kommen.



Stuttgart Hbf mit künftigen Freiflächen im Bahnhofsvorfeld

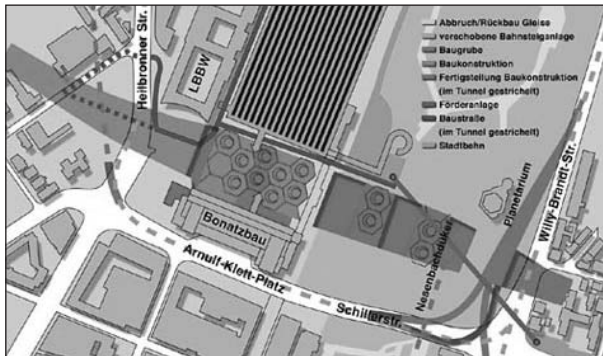
Die Arbeiten werden zur Zeit an verschiedenen Stellen im Bahnhof mit Gründungsarbeiten für Mastfundamente fortgeführt. Dann werden über das Jahr verteilt weitere Umbauarbeiten stattfinden. Die Planungen der Bahn sind so angelegt, dass durch Wo-



Stuttgart 21

chenend- oder Nachtarbeiten die Auswirkungen für die Fahrgäste möglichst gering gehalten werden. Einzelne Einschränkungen lassen sich bei den bis Juli 2012 andauernden Arbeiten jedoch nicht vermeiden.

Die Umbauarbeiten im Stuttgarter Hauptbahnhof sind notwendig, um den laufenden Bahnbetrieb im Kopfbahnhof oben weiterzuführen und gleichzeitig ca. zwölf Meter tiefer Stuttgart 21 mit dem neuen Durchgangsbahnhof zu bauen. Möglich wird dies durch die Verschiebung der Bahnsteige um ca. 120 Meter nach vorne. Dadurch entsteht zwischen der Kopfbahnsteighalle und den Gleisen ein freies Bau- feld für die Logistik und den Neubau des Durchgangs- bahnhofes. Somit kann während der Bau- phase der Bahnbetrieb im Kopfbahnhof ungehindert stattfinden.



Grafik zum Umfeld des Hauptbahnhofs während der Bauphase (künftige Streckenführung: dunkelgrau)

Die Topographie der Stuttgarter Innenstadt - umgeben von grünen Höhenzügen - setzt der städtebaulichen Entwicklung natürliche Grenzen. Der Bau des neuen Durchgangsbahnhofs sowie der unterirdischen Gleiszufahrten erlauben die städtebauliche Entwicklung - von heute insgesamt 134 ha - in der Innenstadt bestehender Gleisflächen. Neben 50 ha Nettobauland mit einer Bruttogeschossfläche von 1,4 Mio. m² werden die vorhandenen Parkanlagen (Schlossgarten und Rosensteinpark) um 20 ha erweitert. So entstehen mitten in Stuttgart - schrittweise über die nächsten 20 Jahre - neue, attraktive Quartiere zum Leben, Arbeiten, Einkaufen sowie für Kultur- und Freizeitaktivitäten.

Die meisten Kopfbahnhöfe entstanden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts am damaligen Stadtrand als Endpunkte von Eisenbahnstrecken. Diese Bauform ermöglichte es, Bahnhöfe relativ nah an das Stadtzentrum heranzuführen. Da damals aufgrund der begrenzten Brennstoffvorräte und Betriebszeiten von Dampflokomotiven diese sowieso öfter gewechselt werden mussten, fielen die betrieblichen Nachteile eines Kopfbahnhofs zunächst nicht



Modell des künftigen Hauptbahnhofs

ins Gewicht. Hinzu kam, dass die Bahnstrecken, die in einem Kopfbahnhof endeten, oft von verschiedenen Eisenbahngesellschaften betrieben wurden, was ebenfalls den Wechsel der Zugmaschine erforderlich machte. Ein Kopfbahnhof galt im 19. Jahrhundert als die für Reisende angenehmste Form des Bahnhofs.

Nach der Anlage eines Kopfbahnhofs war es später dann oft nicht mehr möglich, diese durch Aufbrechen der Bahnhöfe an der Stirnseite zu Durchgangsbahnhöfen umzugestalten. Beispiele sind die zahlreichen, teilweise immer noch nicht verbundenen Kopfbahnhöfe in Paris, London oder Moskau. Mit der Einführung von elektrischer Traktion und Diesellokomotiven erwiesen sich Kopfbahnhöfe zunehmend als ungünstig, da ein Zug die Lokomotive nicht mehr so oft wechseln musste. Um die Nachteile des Kopfbahnhofs zu minimieren, wurden die Kopfbahnhöfe von Frankfurt am Main, Stuttgart, Hamburg-Altona und München im Rahmen des S-Bahn-Baus in den 1970er Jahren durch Untertunnelung ausschließlich für den S-Bahn-Betrieb zu Durchgangsbahnhöfen erweitert. In Leipzig wird bis 2011 ebenfalls ein S-Bahn-Tunnel mit unterirdischer Station gebaut, der zudem von Regional- und Fernverkehrszügen befahren werden kann.

Neubauprojekt Stuttgart - Ulm

Mit Stuttgart 21, der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm und Neu-Ulm 21 realisiert die Deutsche Bahn AG ein Verkehrskonzept, das den Süden Deutschlands an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anbindet, Fahrzeiten verkürzt und das Reisen komfortabler macht.

Die Strecke Stuttgart - Ulm ist im Netz der Deutschen Bahn AG eine der wichtigsten regionalen und überregionalen Verbindungen und gehört zu den besonders stark belasteten. Bereits in früheren Jahren wurde klar, dass die Dimensionierung dieser Strecke den Prognosen über die Steigerungen der Verkehre nicht standhalten kann und dieser wichtige Abschnitt zu einem Engpass im System werden wird. Seine

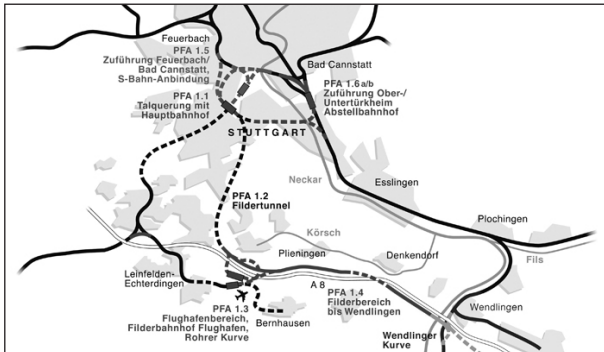


Stuttgart 21

besondere Bedeutung erhält der Streckenkorridor vor dem Hintergrund des geplanten europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Die Eisenbahnrelation Stuttgart - Ulm ist Teil der europäischen Magistrale Paris - Bratislava.

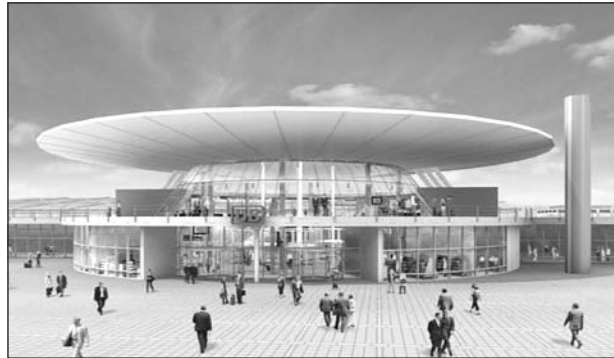
Bereits im Bundesverkehrswegeplan von 1992 wurde der vordringliche Bedarf für den Aus-/Neubau der Strecke erkannt und dokumentiert. Im Zuge der Raumordnung wurde im Jahr 1997 eine autobahnnahe Trasse empfohlen. In intensiver Planungsarbeit hat die Deutsche Bahn die optimale Lösung entwickelt: Das Neubauprojekt Stuttgart - Ulm.

Mit der Tieferlegung des um circa 90 Grad gedrehten, künftigen Stuttgarter Durchgangsbahnhofs in Kombination mit einer unterirdischen Führung der Zulaufstrecken im Stadtgebiet, der direkten Anbindung von Flughafen/Messe und der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm eröffnet das Neubauprojekt Stuttgart - Ulm die Möglichkeit, das Verkehrsangebot sowohl regional als auch im Hinblick auf die Entwicklung der europäischen Verkehre nachhaltig zu verbessern. Das Vorhaben umfasst die Projekte Stuttgart 21, die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm sowie das Projekt Neu-Ulm 21, das bereits realisiert wird.

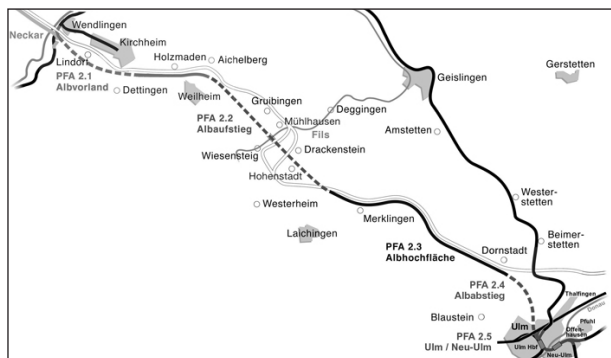


Mit Stuttgart 21 wird der Schienenverkehr in Stuttgart komplett neu geordnet. Insgesamt 60 Kilometer neue Bahnstrecke, davon 30 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Stuttgart-Feuerbach bis Wendlingen, sowie drei neue Bahnhöfe gewährleisten, dass der gesamte Bahnknoten leistungsfähiger wird. Der Hauptbahnhof wird von einem Kopf- in einen tiefer gelegten Durchgangsbahnhof umgestaltet, nicht mehr benötigte oberirdische Bahnanlagen können abgebaut werden. Damit stehen mitten in der Stadt 100 Hektar für die Stadtentwicklung zur Verfügung.

Die Region südlich der Landeshauptstadt erhält mit dem neuen Bahnhof am Flughafen/Messe Anschluss an den Fernverkehr, aber auch an den Regionalverkehr. Darüber hinaus wird die erweiterte Stuttgarter City nördlich des Hauptbahnhofs durch



Bahnhof Flughafen/Messe (Modell)



eine neue S-Bahn-Haltestelle optimal angebunden.

Die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm bietet einen schnellen und komfortablen Weg über die Schwäbische Alb. Die Strecke mündet südlich der Autobahn A8 in den acht Kilometer langen Albvorlandtunnel, der im Bogen an Lindorf vorbeiführt. Bis zum Alaufstieg südlich von Aichelberg verläuft die Trasse in enger Bündelung mit der Autobahn, so dass weitere Zerschneidungen der Landschaft vermieden werden. Zwischen Aichelberg und Hohenstadt überwindet die Neubaustrecke auf circa 14 Kilometern Länge einen Höhenunterschied von rund 350 Metern. Fast der gesamte Abschnitt verläuft in Tunneln: zunächst im 8,8 Kilometer langen Boßlertunnel, dann im 4,8 Kilometer langen Steinbühlentunnel. Das Filstal zwischen Mühlhausen und Wiesensteig wird zwischen den Tunneln mit einer Talbrücke je Fahrtrichtung überspannt. Bis zum Bereich Dornstadt verläuft die Trasse wiederum in enger Bündelung mit der Autobahn. Bei Dornstadt schwenkt die Neubaustrecke von der Autobahn ab und wird im rund sechs Kilometer langen Alabstiegstunnel nach Ulm geführt. Im Hauptbahnhof Ulm schließt die Strecke von Norden her an die Gleise an.

Neben der Umgestaltung des Bahnknotens Ulm wird in der Weiterführung der Neubaustrecke die bestehende Donaubrücke auf vier Gleise erweitert. Der Ausbau der Donaubrücke wird bereits zusammen mit dem Projekt Neu-Ulm 21 realisiert. Bis 2019 sollen alle Baumaßnahmen beendet sein. DBAG



Eine gute Zukunft für Europa und die Rolle unserer A.E.C.

*Eine Streitschrift und ein Positionspapier
von Jörg Breier*

In der Ausgabe 3/2009 unserer Vereinszeitschrift „Schiene Europas“ bezog unser Ehrenpräsident und Stv. Generalsekretär im Europäischen Vorstand der A.E.C., Horst-Gerd Vanselow, Position zur historischen Entwicklung Europas und beschrieb, wie unsere Vereinigung europaweit diesen Prozess mit verschiedenen Aktivitäten bis heute erfolgreich begleitete. Ich möchte die Aussagen nur unterstreichen und bestätigen.

Der Beitrag, den wir „Europäischen Eisenbahner“ in den letzten Jahrzehnten zum Bau unseres gemeinsamen Hauses Europa leisten durften, konnte natürlich in der Gesamtleistung nur ein Kleiner sein, sehr wichtig war er dennoch. Lebte doch der Einigungsprozess von Visionären und als solche waren wir kreuz und quer mit und bei unseren Kollegen aktiv für unsere Vision von einem friedlichen und freiheitlichen Europa mit leistungsfähigen Eisenbahnen präsent.

Schon zum Jubiläum „5 Jahre RV Dresden“ betonte ich damals die Verantwortung auch regionaler Untergliederungen als Treiber und Vorbild vor Ort: „Viele Menschen beschäftigen sich noch mit dem Einigungsprozess in der Bundesrepublik, aber wir Dresdner Eisenbahner schauen weiter und lassen uns von der Idee der europäischen Einheit beflügeln“!

Ging es unseren europäischen Gründungsvätern nach den Weltkriegen hauptsächlich um Frieden und Aussöhnung, so durften wir die wirtschaftlichen und politischen Belange begleiten und den Kulturgleichgewicht pflegen. Wobei diese aktuellen Aktivitäten nicht im Widerspruch zu den hehren Zielen der Gründungsgeneration standen, sondern die Versöhnung zwischen unseren Völkern weiter vorantreiben half!

Nun stellt sich uns die Frage: Sind wir bereits am Ziel angelangt? Haben wir uns durch die erfolgreiche Umsetzung unserer europäischen Wünsche und Träume, z.B. mit dem Abschluss des EU-Reformvertrages, selbst eingeholt oder sogar überholt? Was bleibt für uns in einer europäischen Eisenbahnervereinigung noch zu tun? Was sind unsere neuen Ziele und wie können wir sie umsetzen?

Zweifelsfrei muss die europäische Vernetzung und Arbeit weitergehen. Sollten wir uns selbst „beweihräuchern“ wollen und uns auf den Erfolgen der Vergangenheit ausruhen wollen, können wir nur verlie-

ren und zur Destabilisierung des europäischen Gedankens beitragen. Die Feinde unseres modernen Europas sehe ich ganz persönlich zum einen im Neoliberalismus und zum anderen im Nationalismus. Missliebige Auswüchse diesbezüglich kann man leider überall in Europa beobachten. Teilweise sehe ich negative Tendenzen auch im Reformvertrag von Lissabon, wobei ich nicht den Eindruck erwecken möchte, den Erfolg des Gesamtvertrages infrage stellen zu wollen.

Eine wichtige Zukunftsfrage sehe ich nun in der sozialen Einigung Europas und in der Definition von verkehrswirtschaftlichen Zielen, mehr Verkehr auf unsere europäischen Schienenwege zu bringen!

Es sollten gleiche und hohe Standards gelten, für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Europa. Gerade wir Eisenbahner können doch einschätzen, wie wichtig es ist, nicht alles der suboptimalen Erreichung einer Kapitalmarktfähigkeit unterzuordnen und allen wirtschaftlichen Fragestellungen von Eisenbahnunternehmen mit der Antwort der „Marktradikalität“ zu begegnen. Ich finde, diese Wege sind keine guten Lösungsansätze für die europäischen Bahnen.

Sicherlich sind wir in der Vergangenheit sehr gut damit gefahren, unabhängig von politischen Parteien und Gewerkschaften zu sein. Dies muss auch so bleiben, damit wir unsere berechnete Unabhängigkeit bewahren können. Doch diese Unabhängigkeit muss auch eine Weitsicht auf die aktuellen Fragen entwickeln können und sie gleichzeitig kommunizieren und platzieren können, um eine Chance auf Umsetzung zu bekommen. Unpolitisch sollten wir also nicht sein. Weder in der Formulierung von sozialpolitischen Ansätzen noch in verkehrspolitischen Forderungen.

Ohne Zweifel sollten wir auch die Bildungsaktivitäten verstärken, wobei mir natürlich bewusst ist, wie schwer gerade die Umsetzung dieses Zieles sein wird, haben wir doch da viele Rückschläge hinnehmen müssen, gerade in der jüngsten Vergangenheit. Aber ohne einen aktiveren Beitrag zur europäischen Bildung öffnen wir doch den Leuten Tür und Tor, die unsere Erfolgsgeschichte gefährden möchten und nur ihre Lesart der Dinge zulassen wollen. Und dies sollten wir nicht zulassen! Die Basis stellt hierfür unser europäischer Kulturaustausch dar, der den Austausch europäischer Eisenbahner sicherstellt.

Wie sollten wir also in Zukunft agieren, wie wollen wir die Probleme angehen? Die Beantwortung dieser Frage wird meiner tiefsten Überzeugung nach auch dazu taugen, die Probleme unserer Vereinigung hinsichtlich der negativen Mitglieder(zahl)entwick-



Vereinsnachrichten

lung zu lösen, zumindest teilweise! Sie ist auch deshalb für mich eine Art „neue strategische Aufstellung“, wenn ich diesen Begriff hier einmal bemühen darf, und das möchte ich unterstreichen: Eine diesbezügliche Neuausrichtung ist in meinen Augen als alternativlos anzusehen!

Verantwortlich dafür sind wir alle! Jede regionale Untergliederung und jede europäische Sektion muss dazu, je nach eigener Stärke, ihren Beitrag leisten. Auch wenn es eine Floskel ist: Nur gemeinsam können wir im großen Europa agieren, sonst werden wir von den vielen Anspruchsgruppen zerrieben und in die Bedeutungslosigkeit gedrängt! Wohl wissend um die zuvor schon beschriebene Unabhängigkeit müssen wir uns zukünftig anders aufstellen und aktiv weiter vernetzen. Als ein tauglicher Anfang stellt sich für mich der Kontakt zur Gruppierung der „europäischen Bahnhofsvorsteher / Bahnhofsmanger dar.

Aber es muss einen viel intensiveren Kontakt und Austausch mit politischen Parteien, verkehrspolitischen Vereinigungen, Gewerkschaften und anderen europäischen Vereinigungen geben. Denn diese sind (alle) schon selbst gesamteuropäisch vernetzt, teilweise auch mit Bildungswerken. Kennen wir alle unsere Europaabgeordneten, stehen wir mit ihnen regelmäßig in Kontakt, und haben wir Botschaften für Sie? Haben die Gewerkschafter unter uns Kontakt zu den für Europa Verantwortlichen in ihren jeweiligen Gewerkschaften? Zuvor müssen wir aber unsere eigenen Interessen kennen und Forderungen formulieren. Dies wird nicht von heute auf morgen gehen und viel Kraft kosten.

Deshalb sollte die Sektion Deutschland die euro-

päischen Gremien auffordern, eine Art „Zukunftskommission“ ins Leben zu rufen. Es wäre ein erster, aber gleichzeitig unmissverständlicher Ansatz! Für konservativ Agierende ist dieser Vorschlag sicherlich nicht unbedingt realisierungswürdig. Aber manchmal muss man einfach fordern, um die Problematik punktgenau darstellen zu können. In dieser Zukunftskommission könnten die bereits bestehende Transportkommission und die Bildungskommission, wenn gewollt zumindest temporär, gemeinsam aufgehen. Die besten Köpfe aller Sektionen sollten sich dort für die Zukunft der A.E.C. sehr kreativ beteiligen. Auch um „Quer- und Seiteneinsteiger“, vielleicht speziell für diese Aufgaben, sollte verstärkt geworben werden. Natürlich ist es auch denkbar, eine der beiden Kommissionen in eine „Zukunftskommission“ umzuwandeln. Mithin sollten auch Kontakte zur Wissenschaft und den Hochschulen, den Absolventen und deren Vereinigungen gesucht werden. Denn die komplexen Fragestellungen der Zukunft können wir nicht allein beantworten. Der Leiter dieser Zukunftskommission sollte im Rang eines neuen Vorstandes im Europäischen Büro vertreten sein. Gleichwohl sollte diese Struktur bis in die nationalen Sektionen vervollständigt werden, warum nicht auch mittels Satzung die Möglichkeit eröffnet werden, dies sogar bis in die regionalen Untergliederungen zu tragen?

Meine hier beschriebenen Ideen stellen sicherlich nur erste Denkversuche dar, dennoch bitte ich alle, darüber aktiv zu diskutieren und mit sachlicher Kritik und erweiterten Vorschlägen nicht geizig zu sein. Wir wollen alle gemeinsam positiv und aktiv in die Zukunft gehen, um unsere eigene Vision von unserem friedlichen und sozialen Europa der starken Eisenbahn(er) lebendig erhalten zu können!

Regionalverband Frankfurt

Ein Tag in Idar-Oberstein

Pünktlich um 8:25 Uhr starteten am 10. Oktober neun Mitglieder des RV Frankfurt nach Idar-Oberstein. Wie immer sagte der Wetterbericht nur schlechtes Wetter voraus. Wir hatten Glück, es war nur eine Vorhersage. Idar-Oberstein liegt am südlichen Rand des Hunsrücks beiderseits der Nahe. Die Stadt wurde bereits im 11. Jahrhundert erstmals urkundlich erwähnt. Der bis heute bekannteste Bewohner war der Räuber Johannes Bückler auch Schinderhannes genannt.

Mit dem Bus fahren wir zum Edelsteinmuseum. Das Deutsche Edelsteinmuseum zeigt auf drei Etagen einer stilvoll renovierten Gründerzeitvilla alle Edelsteinarbeiten der Welt mit mehr als 10.000 Exponaten. Weltweit einzigartige Edelsteinexponate und Preziosen einheimischer und internationaler Meister

sind hier zu bewundern. Schon hier mussten sich die Ersten entscheiden, was für die Lieben zu Hause mitgebracht wird.

Im Anschluss machten wir uns auf den Weg zur Besichtigung der „Historischen Weiherschleife“. Die Kallwiesweiherschleife in Idar-Oberstein, im Volksmund wird sie Weiherschleife genannt, erbaut im Jahre 1754, ist die letzte wasserradangetriebene Edelsteinschleiferei am Idarbach, dem einst am stärksten industriell genutzten Gewässer weltweit. Hier wird das Handwerk der Achatschleifer aus früheren Jahrhunderten anschaulich demonstriert. Ein Großteil ihrer beschwerlichen Arbeit verrichteten die Schleifer bäuchlings auf sogenannten „Schleiferkippstühlen“ liegend. Hunger, Durst und müde Füße bewogen uns im Gasthaus „Weiherschleife“ Rast zu machen.



Regionalverband Frankfurt

Fisch gestärkt, machten wir uns auf den Weg in die Altstadt. In der Altstadt stand der Besuch der Felsenkirche an. Hoch über den Häusern von Oberstein (216 Stufen) erhebt sich die Felsenkirche, hineingebaut in eine natürliche Felsnische, welche durch eine noch heute in der Kirche zu sehende Quelle entstanden ist. Die Felsenkirche ist das sakrale Wahrzeichen der Stadt. Rund 60 m hoch in den Felsen ließ sie Wyrich IV. von Daun-Oberstein 1482-1484 als Sühne für einen Brudermord errichten. Hinter ihr ragt die Felswand steil empor. Unter ihr schmiegen sich die Häuser von Oberstein an den Hang. Die größte Kostbarkeit ist der mittelalterliche Flügelaltar. Er wurde um 1400 von einem unbe-

kannten Maler, dem "Meister des Obersteiner Altars" erschaffen. Ein besonderer Blick über den Stadtteil Oberstein und auf den Glockenturm der Felsenkirche bietet sich von der 2003 neu eröffneten Aussichtsplattform.

Die besonders Hungrigen kehrten im „Badischen Hof“ ein um das „Nationalgericht“ von Idar-Oberstein, den Spießbraten zu verköstigen. Spießbraten ist fest verwurzelt im kulinarischen und kulturellen Brauchtum Idar-Obersteins und der umliegenden Region.

Gegen 17:00 Uhr brachen auch die letzten nach Hause auf. Idar-Oberstein, eine Stadt mit bewegter Geschichte, ist eine Reise Wert. Corinna Wieling

Regionalverband Hagen

Tagesfahrt im Januar

Am 06. Januar 2010 um 8.00 Uhr trafen sich in Hagen Haus „Deutscher Ring“ 49 AEC- Mitglieder vom RV- Hagen froh gelaunt zur Tagesfahrt mit dem Bus zur Firma Dr. Oetker, verbunden mit einer Besichtigung der Eckmanns Kornbrennerei.

Wolfgang Hengsbach begrüßte alle Mitfahrer, wünschte ihnen eine gute Fahrt und noch nachträglich ein frohes und glückliches neues Jahr. Jürgen und Marianne Heidergott verteilten im Bus die frisch belegten Brötchen, die von beiden mit viel Mühe schon in den frühen Morgenstunden belegt wurden. Im Bus wurden warme Jacken in Form von Cognac von Barbara Schäffer und Klaus Schaberg spendiert. Pünktlich um 10.00 Uhr erreichten wir trotz leichtem Schneefall unser erstes Reiseziel, die "Dr. Oetker Welt" in Bielefeld.

Dort wurden wir von zwei geschulten Gästeführerinnen sehr herzlich empfangen, die eigens für uns ein attraktives dreistündiges Programm zusammengestellt hatten. Wir wurden in zwei Gruppen aufgeteilt und die Damen begleiteten uns durch alle vier Ebenen der "Dr. Oetker Welt". Während des geführten Rundgangs erwartete uns eine frisch gerührte Leckerei aus dem faszinierenden Puddingwunder, und zwar warmer Vanillepudding. Zum Abschluss wurden uns im Bistro weitere Kostproben von den Dr. Oetker Produkten wie Pizza, Kuchen, Pudding und Joghurt zur Verfügung gestellt. Kaffee und alkoholfreie Getränke waren schmückendes Beiwerk.

Am Schluss der Veranstaltung stand uns noch der Verkaufsshop mit den vielfältigen Dr. Oetker Produkten zur Verfügung. Zum Abschied bekam jeder zur Erinnerung eine kleine Überraschung mit auf den Weg

Gegen 13.30 Uhr fuhr unser Busfahrer Martin von Groeger Reisen unser zweites Reiseziel, die Eckmanns Kornbrennerei in Walstedde bei Drensteinfurt an. Hier wurden wir von dem Besitzer der Korn-

brennerei, Herrn Brüggemann, sehr herzlich begrüßt.

Er hat uns in einem 1 ½ - stündigen Vortrag die Erzeugung von einem guten Korn vermittelt. Er ging auf das Maischen ein. Zuerst wird Weizen gemahlen und mit Wasser im Maischbottich vermischt. Der durch Hitze entstehende Dampf bewirkt, dass die Stärke in den Körnern freigelegt wird; es entsteht die sogenannte Maische. Unter Beigabe von Enzymen wird sie auf 85°C erhitzt, wodurch sich die Stärke in Zucker umwandelt. Weiter sprach er die Gärung und den langen Weg der Destillation an, die in zwei Stufen stattfindet. Er erläuterte auch die Produktionsstufen zwischen leichten, mittleren und schweren Alkoholen. Die leichten sind die mit den meisten Fuselölen, die später die Kopfschmerzen verursachen, der „beste Korn“ ist also der mittlere (der Feinsprit) ab 38 % Alkohol. Anschließend lud er uns zu einer Kostprobe seiner Schnapssorten ein. Die Kostprobe wurde sehr begrüßt und mit Kennermiene später heftig diskutiert, welcher wohl der "Beste Umtrunk" war.

Nach der Besichtigung gingen wir in die Gaststätte gegenüber der Kornbrennerei. Dort haben wir eine deftige Hausmannskost in Form einer "Wälster Kornbrennerplatte" zu uns genommen.

Nach der Stärkung fuhren wir gegen 17.30 Uhr wieder Richtung Hagen. Herr Brüggemann verabschiedete sich noch persönlich im Bus von uns und gab uns als kleine Wegzehrung den guten Eckmanns Halbbitterlikör mit. Auch diese Geste wurde von der Gruppe applaudiert und sehr positiv aufgenommen.

Um 18.30 Uhr kamen wir trotz winterlicher Verhältnisse, dank der guten Fahrweise unseres Busfahrers Martin, wieder sicher in Hagen an. Am Ende der Fahrt haben sich die Mitreisenden beim Vorstand bedankt und regten an, in Zukunft weitere Fahrten dieser Art zu planen.

Hans-Joachim Schober



Vereinsnachrichten

Besondere Geburtstage im 2. Quartal 2010

Zum 86. Geburtstag Roloff, Walter	18119 Warnemünde	Frieske, Christel	19322 Wittenberge
Zum 85. Geburtstag Katt, Josef	58097 Hagen	Dietrich, Klaus	61184 Karben
Zum 81. Geburtstag Troll, Gunda	90480 Nürnberg	Tesch, Karin	19322 Wittenberge
Laudan, Erwin	19288 Ludwigslust	Bindnagel, Bertold	74821 Mosbach-Neckarelz
Zum 80. Geburtstag Stoldt, Hans	58313 Herdecke	Reimann, Hubert	61381 Friedrichsdorf
Zum 75. Geburtstag Salzmann, Gerd	58239 Schwerte	Zum 65. Geburtstag Peters, Karl-Heinz	21220 Seevetal
Thomas, Brigitte	02625 Bautzen	Arndt, Claus-Peter	21255 Tostedt
Vick, Nilima	22761 Hamburg	Kelch, Helga	18016 Rostock
Zum 70. Geburtstag Reisener, Uwe	23863 Bargfeld-Stegen	Zum 60. Geburtstag Gang, Zeeuwi	58239 Schwerte
Lübcke, Hans-Jürgen	25421 Pinneberg	Ostertag, Siegfried	21698 Harsefeld
Schmidt, Maryke	57074 Siegen	Lüdtke, Wolfgang	21109 Hamburg
Kernig, Klaus	58642 Iserlohn	Zum 50. Geburtstag Galla-Zobel, Ruth	44651 Herne
Böhmer, Siegfried	01277 Dresden	Rosenthal, Frank	58099 Hagen

Herzlichen Glückwunsch !

Traueranzeige

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

Vom Regionalverband **Frankfurt**

Herr Dietmar Kisselstein im Jahr 2009 im Alter von
57 Jahren

Vom Regionalverband **Hamburg**

Herr Werner Retzlaf am 21.02.2010 im Alter von
73 Jahren

Vom Regionalverband **Rostock**

Herr Dietmar Bürger am 17.02.2010 im Alter von
51 Jahren



Wir wollen ihnen 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 Frankfurt: Stammtisch jeden 2. Montag im Monat ab 16.30 Uhr
im Restaurant "Zum Jordan", Westerbachstraße 7 (S-Bahn-Station F-Rödelheim),
Kegeln: Di. alle 14 Tage um 17.00 Uhr auf der Niddakampfbahn, Oeserstr. (S-Bahn-Station F-Nied)

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 ab 15.00 Uhr in der
Goethestrasse 8, Clubadresse: Goethestrasse 8, 18055 Rostock, Stiftung Bahn Sozialwerk

Ortsverband Nürnberg: Stammtisch im "Mediterrano" im Empfangsgebäude 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 A.E.C. Sektion Deutschland *)
Vereinsanschrift: vertreten durch: Schampel, Manfred

Präsident und Ehrenpräsident,
zudem zust. für Mitgliederbetreuung: Schampel, Manfred
privat: Eichenwald 21, D-90574 Roßtal;
Tel: 09127-570534 NEU
Email: m.schampel@gmx.net

Vizepräsident: Breier, Jörg
privat: Im Speitel 11, D-76229 Karlsruhe;
Tel: 0721-9483770
Mobil: +49(160)8460045 bzw. 0160 8460045
Email: joergbreier@web.de oder dienstl.
joerg.breier@bahn.de

Generalsekretär: Krämer, Hans-Jürgen
privat: Passavantstr. 40, D-60596 Frankfurt am Main;
Tel: 069-635348
Mobil: 0171-8535571
Email: hanskraemer@yahoo.de

Stellv. Generalsekretär: Kasperzak, Hans
privat: Bertolt-Brecht-Str. 2, D-18106 Rostock;
Tel: 0381-715447
Email: hanskasperzak@alice-dsl.net

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, AFP1-W,
Herrenstr. 3-5, D-30159 Hannover,
Tel: 0511-286-7608, ARCOR 933-7608

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

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

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

Beisitzer: Ostertag, Siegfried
privat: Herrenstraße 45, 21698 Harsefeld;
Tel: 04164-909420, Fax -909422
Email: eadolf-ostertag@arcor.de

Email Zeitung: SCHIENE.EUROPAS@GMX.DE

*) **Bankverbindung:** A.E.C. Sektion Deutschland, Sparda
Bank Hannover, Konto-Nr.: 924 814, BLZ: 250 905 00

Ehrenpräsident: Schote, Lothar
privat: Am Huhlichen 7; D-55130 Mainz;
Tel: 06131-834271, Fax: -834291
Email: Lothar-Schote@versanet.de

Ehrenpräsident und Stellv. Generalsekretär im Europ. Vor-
stand der A.E.C. Vanselow, Horst-Gerd
privat: Eppens-Allee 16, D-21423 Winsen/Luhe;
Tel: 04171-690358
Mobil: +49(152)29797759 bzw. 0152-29797759
Email: H_G_Vanselow@t-online.de

Ehrenpräsident: 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@web.de

Vorsitzende der Regionalverbände:

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

Frankfurt: Förster, Horst, NEU
Privat: Burnitzstraße 50, D-60596 Frankfurt am Main
Tel: 069-69767265
Email: howafoerster@t-online.de

Hagen: Hengsbach, Wolfgang
privat: Lützwowstraße 74a, D-58095 Hagen;
Tel: 02331-6253221
Email: wolfganghengsbach@arcor.de
www.A.E.C.-Regionalverband-hagen.de
postbox@-Regionalverband-hagen.de

Hamburg: Roth, Jürgen
privat: Zum Düwelshöpen 15, D-21255 Wistedt;
Tel: 04182/8183, Fax: 04182/8183
Email: roth_juergen2001@yahoo.de
Mobil: 0176 966 19881

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

Wittenberge: Klinkrad, Wilfried
privat: Rabensteig 1, D-19322 Wittenberge;
Tel: 03877-66465
Email: wklinki@web.de

Vorsitzende der Ortsverbände:

Berlin: Märtins, Mario
privat: Demminer Straße 11 A, D-13059 Berlin;
Tel: 030-92408101
Email: mariomae@hotmail.de

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

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

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

Einzelpreis 2,95 Euro (incl. Porto)
Bezug über die Redaktion oder jeden Regional-/Ortsverband