

ETCS in Deutschland – Die Chance für mehr Verkehr auf der Schiene?! Jahrestagung 2018 der DMG in Cottbus

ETCS in Germany – The Chance for More Traffic on Rail?! Annual Convention 2018 der DMG in Cottbus

Dipl.-Ing. Axel Güldenpenning, Bad Homburg (Deutschland)

Zusammenfassung

Die Jahrestagung ist die wichtigste Veranstaltung der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft (DMG) im Laufe eines Jahres. Sie stand diesmal unter dem Leitthema: – ETCS in Deutschland – Die Chance für mehr Verkehr auf der Schiene?! In der Vortragsveranstaltung behandelten verschiedene Experten das Tagungsthema: Aus Sicht der DB AG, aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen, aus Sicht der internationalen Güterverkehrslogistik am Beispiel der SBB Cargo International, aus Sicht der ETCS Infrastruktur und aus Sicht der ETCS Fahrzeugausrüstung. In einer anschließenden Podiumsdiskussion wurde das Thema vertieft. Ein festlicher Abend mit der Verleihung der Beuth-Ehrenmedaille an Dr.-Ing. Rudolf Breimeier bildete einen würdigen Abschluss der Tagung.

Abstract

The annual conference is the most important event of the German Mechanical Engineering Society (DMG) in the course of a year. This time it was held under the umbrella of the leading theme: – ETCS in Germany – The Chance for More Traffic on the Rail?! In the lecture event, various experts dealt with the conference topic: From the perspective of DB AG, from the perspective of rail transport companies, from the perspective of international freight logistics using the example of SBB Cargo International, from the perspective of ETCS infrastructure and from the perspective of ETCS vehicle equipment. The topic then was discussed in more detail in a panel discussion. A festive evening with awarding of the Beuth Medal of Honor to Dr.-Ing. Rudolf Breimeier made a worthy conclusion of the conference.

1 Eröffnung

Die Hauptveranstaltung zum Tagungsthema fand am 09. November 2018 mit rund 75 Teilnehmern statt. Der erste Vorsitzende, Dr. Matthias Krug (*Bild 1*), eröffnete die Vortragsveranstaltung und hieß die Anwesenden (*Bild 2*) herzlich willkommen. Ganz besonders dankte er der Stadt Cottbus für die finanzielle Unterstützung der Tagung, die damit aus der Reihe der bisherigen Gastgeberstädte deutlich herausragte.

1.1 Grußwort der Stadt Cottbus

Im Namen der Stadt Cottbus hieß der Oberbürgermeister Holger Kelch (*Bild 3*)

die Teilnehmer der DMG Jahrestagung sehr herzlich willkommen. Cottbus sei sowohl Eisenbahnstadt, als auch Pücklerstadt. Er freue sich, dass die DMG sich entschieden habe, ihre Jahrestagung in Cottbus abzuhalten. Das Leitthema der Tagung verspreche die Chance eines Mehrverkehrs auf der Schiene. Hier sei Cottbus in besonderem Masse betroffen, denn mit dem Ausstieg aus der Braunkohle besitze die Erhaltung und Stärkung des Eisenbahnstandortes eine große Bedeutung für Cottbus. Deswegen wirke er über die politischen Kanäle darauf hin, den Eisenbahnstandort Cottbus verstärkt wieder aufzubauen. Hierzu gehöre insbesondere das Ausbesserungswerk. Er hoffe auch hier auf die Unterstützung der DMG. Der

Oberbürgermeister wünschte der Tagung und insbesondere der Vortragsveranstaltung einen erfolgreichen und guten Verlauf sowie den Teilnehmern einen angenehmen Aufenthalt. Der erste Vorsitzende dankte Herrn Oberbürgermeister Kelch für sein Grußwort.

Als Besonderheit der Tagung hatte die DMG im Foyer des Hotels eine wasserstoffbetriebene Parkbahnlokomotive (*Bild 4*) der Fachhochschule Aachen aufgestellt. Professor Pfaff von der FH Aachen führte hierzu aus, dass die Lokomotive von den Studenten konstruiert, gebaut, beschafft und erprobt worden sei. Zum Einstieg in das Vortragsprogramm des Tagungsthemas – ETCS in Deutschland – wies Herr Dr. Krug daraufhin, dass

er ein bisschen das Gefühl habe, dass Deutschland den Zug der Ausrüstung seiner Strecken mit diesem System an sich hat vorbeifahren lassen. Die große Frage sei nun, wie Deutschland mit dieser Infrastruktur und mit dieser Technologie den Anschluss an Europa schaffe? Antworten auf diese Frage erhoffe er sich von den für heute Vormittag geplanten Vorträgen.

1.2 Vorträge

An die Grußworte schlossen sich fünf Vorträge an, die das Tagungsthema aus Sicht der DB AG (Bild 5), aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen (Bild 6), aus Sicht der SBB Cargo International (Bild 7), aus Sicht der ETCS Infrastruktur (Bild 8) und aus Sicht der ETCS Fahrzeugausrüstung (Bild 9) behandelten. Hieran schloss sich eine Pause (Bild 10).

1.3 Podiumsdiskussion

Herr Dr. Krug begrüßte nach der Pause die Tagungsteilnehmer zur Podiumsdiskussion, für die sich die Referenten zur Verfügung gestellt haben. Die Podiumsdiskussion (Bild 11) wurde in bewährter Weise von Herrn Professor Dr. Ronald Pörner moderiert. Die lebhafteste, engagierte Podiumsdiskussion kann im Internet www.dmg-berlin.info nachgelesen werden.

1.4 Verleihung des Beuth-Innovationspreises

Da im Jahre 2018 keine preiswürdigen Arbeiten eingereicht wurden, musste dieser Teil des üblichen Programms leider ausfallen.

1.5 Schlussworte

In seiner Schlussansprache (Bild 12) erläuterte der zweite Vorsitzende der DMG, Herr Dr. Kefer einleitend, dass er nicht mehr DB Vorstand sei und er sich eine eigene, gegenüber der aktuellen Entwicklung bei den Bahnen durchaus kontroverse Meinung leiste.

Seine erste Aussage sei, dass die Vorträge der Tagung durch die Bank besser waren, als er es erwartet hätte.

Die Kernaussage der Beiträge fasste er folgendermaßen zusammen: Im ersten Vortrag von Herrn Euler wurde die Aussage begründet: „Wir (die DB AG) schaffen die

digitale Schiene in Deutschland und diese Schiene habe sechs Technologiefelder, die für die Zukunft zu entwickeln sind“. Interessant sei, dass ETCS bei diesen sechs Technologiefeldern nicht dabei war, sondern das System bildet lediglich eine unterliegende Basis für die Digitalisierung. Die ursprüngliche Idee von ETCS, in Europa einen grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen, sei auch in den anderen Vorträgen mit Ausnahme des Vortrags der SBB CARGO nicht mehr aufgetaucht. ETCS sei immer nur als Mittel für die Digitalisierung erwähnt worden. Vor diesem Hintergrund stelle sich die Frage, so Herr Dr. Kefer, ob ETCS noch als eigenständiges System lebe oder ob ETCS nur ein Teil der Digitalisierung sei? Wenn



Bild 1: Eröffnung der Vortragsveranstaltung durch den 1. Vorsitzenden der DMG Dr.-Ing. Matthias Krug



Bild 2: Blick auf die Teilnehmer im Vortragssaal



Bild 3: Holger Kelch, Oberbürgermeister der Stadt Cottbus



! Bild 4: Wasserstoffbetriebene Parkbahnlokomotive der FH Aachen



! Bild 5: Dipl.-Ing. Kay Euler, DB AG, Leiter Konzernprogramm Digitale Schiene in Deutschland

dem so wäre, dann hätte die Politik in der EU und in Deutschland 35 Jahre lang etliche Milliarden verbrannt. Das sei wohl die bittere Wahrheit, schlussfolgerte Herr Dr. Kefer. Insofern sei ETCS nicht nur eine Erfolgsgeschichte.

Eines sei in dem Vortrag von Herrn Leister sehr deutlich herausgekommen, fuhr Herr Dr. Kefer fort, nämlich die Interessenlage der EVU's im Personenverkehr. Er habe folgende Botschaft verstanden „Wenn ihr etwas Neues macht, wir wollen nicht dafür zahlen!“. Das könne er nicht akzep-

tieren, denn egal, wie man das Regelsystem einrichte, einer zahle am Ende immer. Und normalerweise sei es der Bürger oder der Nutzer. Das heißt also, solche Systeme werden entstehen und es wird auch jemanden geben, der dafür bezahlt. Und da gäbe es zwei Wege: Entweder man zahlt dafür, weil man es will, oder man zahlt dafür, weil jemand anderes zum Zahlen zwingt. Ein bisschen erlebe man im Moment, gerade bei ETCS die zweite Variante. Das hieße also, es werden Leute dazu gezwungen, diese Entwick-

lung voranzutreiben und dafür zu zahlen. Es stellt sich also die Frage, ob das gut ist?

Den dritten Vortrag habe Herr Flore gehalten und er habe sehr praxisnah beleuchtet, was ETCS im Tagesgeschäft bringe, erklärte Herr Dr. Kefer? Er habe geendet mit dem Fazit, dass in ETCS Chancen lägen, wenn es gut gemacht würde. Diese Einschränkung bräuchte man aber nicht, wenn man die Gewissheit hätte, dass das System gut gemacht sei, formuliert Dr. Kefer. Herr Flore habe aber genau diese Einschränkung hervorgehoben. Also leite er davon ab, dass Herr Flore eigentlich das Gefühl habe, dass es ist nicht gut gemacht sei. Das bedeute, dass es hier immer noch einiges an Handlungsbedarf gäbe.

Dann folgte der Hinweis auf den Vortragenden Herrn Gerken aus der Industrie, der für das Haus Siemens einen Vortrag gehalten habe mit der Kernbotschaft: „Die Industrie kann und die Industrie will“. Er, Herr Dr. Kefer, akzeptiere diese Intention durchaus, man brauche solche Protagonisten, wenn man ein solches System einführt. Die Industrie werde ein System bereitstellen und habe das Interesse, dieses System tatsächlich auch in den Markt zu bringen. Aber, dass die Industrie sich als Treiber verstehe, der auch Randbedingungen setze, das passiere normalerweise nicht. Das System werde halt entwickelt, weil jemand anderes das System will, resümierte Herr Dr. Kefer.

Zum Schluss hätte Herr Handschin einen sehr schönen Vortrag gehalten und darin dargestellt, wie die Situation in der Schweiz im Vergleich zu Deutschland sei, betonte Herr Dr. Kefer. Es sei beeindruckend, wenn man sieht, dass die Schweiz eigentlich fast überall um den Faktor zwei besser ist, zum Beispiel bei den Marktanteilen im Personenverkehr und sogar um den Faktor drei im Güterverkehr. Er stimme Herrn Handschin zu, dass die Schiene noch Ausbaumöglichkeiten in sich berge. Er stimme ihm auch zu, dass ETCS das nicht ohne zusätzliche Randbedingungen ermöglichen könne, zum Beispiel müsse zusätzlich auch Stahl und Beton verbaut werden. Es habe seinen Grund, warum die Schweiz das Sechsfache pro Bürger für die Bahn ausgibt und Deutschland eben etwas weniger, wobei Dr. Kefer auch darauf hinwies, das für die Umsetzung des ETCS Systems das viel zitierte Problem der Finanzierung zu lösen wären, was objektiv nicht der Fall sei. Dann

formulierte Herr Dr. Kefer die Gesamt-schlussfolgerung:

ETCS sei vielleicht eher nur die Basis für das, was heute mit Digitalisierung überschrieben wird. Die Digitalisierung böte viele Möglichkeiten, da seien sich alle sehr wohl einig. Aber er glaube, dass im Moment das Fenster nicht sperrangelweit offen stehe. Das habe mit politischer Instabilität und zwar in Deutschland und in Europa zu tun. Und wenn die Frage gestellt werde, wie es denn eigentlich weiter gehe? Dann habe Herr Dr. Kefer schon das Problem, sich vorzustellen, mit wem er eigentlich reden könne, ohne das Risiko zu haben, dass der verantwortliche Partner in einem halben Jahr oder in einem Jahr nicht mehr zuständig sei.

Mit Europa sei es noch problematischer. Er empfehle, sich einmal die europäischen Korridorkoordinatoren anzuschauen, die eigentlich dafür zuständig seien, die heute in den Vorträgen gezeigten Güterverkehrskorridore oder die Personenverkehrskorridore zu betreuen und über die Investitionsmittel zu entscheiden. Das seien Kräfte, die wissen, wie man Netzwerke schmiede, und wie man versuchen könne, das politische Zusammenwirken in irgendeiner Form zu orchestrieren. Aber diese Kräfte seien nach seinem Dafürhalten garantiert nicht die richtigen, um diese ursprünglich europäische Idee voranzubringen.

Dann komme noch dazu, dass er ausgesprochen skeptisch sei, was die Weiterentwicklung der DB anbetraf. Mit Sorge stelle er fest, dass der Aufsichtsrat der DB sich heute überwiegend aus Politikern zusammensetze, entgegen der ursprünglichen Absprachen bei der Verabschiedung des Privatisierungsgesetzes. Dieses Shift führe nicht dazu, dass die Deutsche Bahn für die Zukunft als Innovationstreiber auftreten könne, weil sie mehr und mehr staatlich gesteuert werde. Am Ende bliebe die Frage zu beantworten, in welche Richtung sich dieses System Bahn weiterentwickle? Wenn man sich ganz nüchtern anschauete, was in den letzten zwei, drei Jahren passiert sei und das dann in die Zukunft projizierte, dann sei in fünf bis zehn Jahren der Güterverkehr endgültig pleite, meinte Herr Dr. Kefer. Die Deutsche Bahn habe enorme Produktivitätsprobleme und stehe eigentlich vor der Herausforderung, riesige Strukturveränderungen durchführen zu müs-



Bild 6: Dipl.-Wirtsch.-Ing. Hans Leister, Gesellschafter und Senior Consultant, Innverse GmbH, Potsdam



Bild 7: Dipl.-Ing. Sven Flore, SBB Cargo International



Bild 8: Dipl.-Ing. Frank Gerken, Siemens Mobility GmbH

sen, die aber das bestehende System im Grunde nicht erlaube, fuhr er fort. Wenn man den Regionalverkehr betrachte, drohe diesem das gleiche Schicksal, wie beim Güterverkehr Die Rückgewinnquote gehe immer weiter zurück. Notwendige Strukturveränderungen fänden nicht statt, weil das System beharrungsfest gemacht worden sei, sodass für die Deutsche Bahn übrig bliebe, zukünftig als Betreiber der Infrastruktur und des Fernverkehrs zu fungieren. Es stelle sich die Frage, was man aus der ganzen Ge-

schichte lerne, und welchen Ausweg es gäbe dieses zu verhindern?.

Zum Abschluss formulierte Herr Dr. Kefer seine Erwartungen wie folgt: Wenn es gelänge aus verschiedenen Interessengruppen vergleichbar mit der der Automobilindustrie, einen Verband zu schmieden, der insgesamt für die Branche redete, dann sei die Möglichkeit gegeben, gegenüber der Politik wieder so viel Gewicht aufzubringen, dass möglicherweise ein Umdenken stattfände und das System wieder auf Erfolgskurs gebracht werde. Nach



Bild 9: M. Sc. Electrical Engineering ETH Mathias Handschin, Alstom GmbH

seiner Überzeugung sei der Zeitpunkt erreicht, das System Eisenbahn umfassend zu reformieren.

Zum Schluss betonte Herr Dr. Kefer, dass er die Teilnehmer mit diesen Ausführungen sicher etwas konfrontiert und geschockt habe. Aber er hoffe, mit dem Beitrag die Basis für konstruktive Gespräche geliefert zu haben.“

Herr Dr. Kefer dankte den Vortragenden für ihre interessanten Beiträge und allen Teilnehmern für ihr Kommen.

2 Verleihung der Beuth-Ehrenmedaille

Die DMG vergibt seit 1978 die Beuth-Ehrenmedaille an Persönlichkeiten aus der Industrie, von den Bahnen und von den Universitäten und Hochschulen, die sich um

- die Stärkung der Bahnen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern und
- ihre Weiterentwicklung

in hohem Maße verdient gemacht haben. In diesem Jahr wurde die Medaille an Herrn Dr. Rudolf Breimeier verliehen. Die nachfolgende, hier zusammengefasste Laudatio wurde von Herrn Dipl.-Ing. Peter Molle erarbeitet und von ihm vorgetragen.

Herr Dr. Breimeier hat sich für das Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Hochschule Hannover mit der Vertiefungsrichtung „Eisenbahn und Verkehrswesen“ entschieden, allerdings nicht ohne den „Blick über den Zaun“ in die Grundlagen des Eisenbahnmaschinenwesens zu werfen.



Bild 10: Diskussion der Teilnehmer während der Pause



Bild 11: Podiumsdiskussion, moderiert durch Professor Dr. Ronald Pörner, Hochschule für Technik und Wirtschaft, Berlin

Nach dem Referendariat bei der Deutschen Bundesbahn und nach Ablegung der „Großen Staatsprüfung“ zum „Bau-assessor“ ist er 1968 von der Deutschen Bundesbahn zum Lehrstuhl und Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und Betrieb an der TU Hannover als Wissenschaftlicher Assistent von Herrn Professor Dr.-Ing. Rudolf Kracke abgeordnet worden.

Neben seinen Aufgaben zur Geschäftsführung des Lehrstuhls und zur Vertiefung des Lehrstoffs hat er dort den Lehrauftrag „Fahrodynamik“ wahrgenommen. Unter anderen hat er Untersuchungen zum „Energieaufwand des Massenguttransportes auf Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen“ durchgeführt. Entgegen der in der verkehrswissenschaftlichen Literatur vertretenen Meinung, bei Massenguttransporten sei die Binnenschifffahrt infolge geringeren Energieaufwands kostengünstiger als die Eisenbahn, konnten er nachweisen, dass der Energieaufwand beider Verkehrsmittel etwa gleich ist und auch Kostengleichheit besteht!

Zum Abschluss seiner Tätigkeit an der TU Hannover promovierte er mit dem Thema „Die kommerzielle Trassierung von Fernbahnen des Personenverkehrs für hohe Geschwindigkeiten“ zum Doktoringenieur. Als wesentliche Ergebnisse seiner Dissertation hat er herausgearbeitet, dass der Ausbau von Eisenbahnstrecken für hohe Geschwindigkeiten zu rechtfertigen ist, weil die Steigerung der Geschwindigkeit des Fernreiseverkehrs auf 200 bis 250 km/h eine erhebliche Ausweitung des Eisenbahnpersonenverkehrs, eine Verringerung des Fahrzeugparks und damit der Betriebskosten zur Folge hat.

Ab 1974 war Herr Dr. Breimeier in Hannover und Oldenburg im bau und betriebs-technischen Dienst der Deutschen Bundesbahn zunächst einmal drei Jahre lang an der Basis tätig.

Während dieser Zeit hat er parallel für die Projektgruppe „Neubaustrecken“ im Bundesministerium für Verkehr eine überschlägige Berechnung durchgeführt, die ergab, dass mit der Neubaustrecke Köln/Bonn – Mainz/Frankfurt (Main) ein Zuwachs an Reisenden um ca. 30% erzielt werden kann.

Im Jahre 1977 wurde er Dezernent für Betriebswirtschaft in der Bundesbahn Direktion Karlsruhe.

1983 wechselte er zur Bundesbahn Direktion Stuttgart und übernahm dort das



Bild 12: Schlusswort Dr.-Ing. Volker Kefer, 2. Vorsitzender der DMG

Dezernat für den Personenzugfahrplan und Reisezugwageneinsatz, in dem er neben den Regelaufgaben u.a. die Richtlinie „Verfahren zur Ermittlung von Kosten und Erlös-Änderungen bei Fahrplanmaßnahmen im Schienenpersonenverkehr“ erarbeitet hat.

Darauf folgte 1986 der Aufstieg zum Hauptabteilungsleiter „Produktion“ bei der BundesbahnDirektion Nürnberg. Hier

befasste er sich u.a. insbesondere mit der Einführung und Planung des Einsatzes von „Pendolino“ Triebzügen zwischen Nürnberg und Bayreuth und damit mit der Neigetechnik.

Aufgrund seines erfolgreichen Wirkens in der Region erhielt er 1989 das Angebot, im BVM die Hauptabteilung „Eisenbahnbetrieb“ zu übernehmen, welches er gerne annahm.



Bild 13: Überreichung der Beuth-Ehrenmedaille an Herrn Dr. Rudolf Breimeier durch Dr.-Ing. Matthias Krug und Dipl.-Ing. Peter Molle



Bild 14: Festliche Abendveranstaltung, Dr. Matthias Krug dankt den Organisatoren der Jahrestagung: Burghardt Grochowski, Arnold Kallmerten und Axel Güldenpenning

Anfang 1990 kehrte er zur Deutschen Bundesbahn zurück. In der Zentrale in Frankfurt am Main wurde er Leiter der Hauptabteilung für die Bewertung großräumiger Infrastrukturmaßnahmen. Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung übernahm er damit die wichtige Aufgabe, an Verkehrsprognosen mitzuwirken. Er entwickelte u.a. EDV-Modelle zur Simulation des Betriebs und Verkehrsablaufs in einem Eisenbahnnetz und deren Anwendung. Darüber hinaus ermittelte er betriebliche und kommerzielle Beurteilungskriterien für Neu- und Altbaustrecken und führte Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durch.

Neben seinen hauptamtlichen Tätigkeiten hat er außerdem mit einer Reihe von Verbesserungsvorschlägen zur Weiterentwicklung des Systems Bahn beigetragen, von denen u.a. die Anbindung der Stadt Göttingen an die Schnellfahrstrecke Hannover – Kassel und die Einführung gemischtklassiger IC-Züge realisiert wurden.

Im April 1993 erfolgte eine Stellungnahme zum Transrapid in der Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen“ „auf eigene Kappe“. Sehr neutral hat er in diesem Beitrag in einem Vergleich mit dem Eisenbahnsystem dargestellt, dass eine Magnetschwebbahn durchaus technische, betriebliche, kommerzielle und

auch wirtschaftliche Vorteile aufzuweisen hat, wenn man dieses System für sich allein betrachtet. Unter Berücksichtigung der negativen kommerziellen Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr im bestehenden Eisenbahnnetz musste deren Wirtschaftlichkeit für die Relation Hamburg – Berlin allerdings in Frage gestellt werden.

Im Jahre 1994 wurde Herr Dr. Breimeier für seine außerordentlichen Leistungen

- zur Weiterentwicklung des Eisenbahnverkehrs unter Berücksichtigung betrieblicher, kommerzieller und wirtschaftlicher Aspekte,
- bei der Untersuchung der Entgleisung in Celle und
- zur Einführung des Pendolino im Raum Nürnberg

das Bundesverdienstkreuz verliehen. Noch während seiner Tätigkeit in der Zentrale begannen die Planungen, im Rahmen der Stufe 2 der Bahnreform. Es war angedacht, die Deutsche Bahn AG unter einer Holding in 5 selbständige Aktiengesellschaften aufzuteilen. Als jahrelang in verschiedenen Bereichen des Bahnsystems tätiger Ingenieur schätzte er diese Entwicklung und insbesondere die Gründung einer separaten DB Netz AG für das weitere einwandfreie Zusammenwirken aller Systemkomponenten sowohl technisch-betrieblich als auch wirtschaftlich-kommerziell als äußerst gefährlich ein und hat dies gegenüber dem Bahnvorstand auch deutlich zum Ausdruck gebracht.



Bild 15: Ansicht von Schloss Branitz

Im Jahre 1998 trat Herr Dr. Breimeier in den wohl verdienten Ruhestand. Im Ruhestand wurde es für Herr Dr. Breimeier nun auch möglich, sich wieder der Lehre zu widmen. Von 2000 bis 2001 hat er dazu am Lehrstuhl und Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und Betrieb an der TU Hannover einen Lehrauftrag auf dem Gebiet „Wirtschaftliche Aspekte des Schienenschnellverkehrs“ übernommen.

Im Jahr 2000 wurde Herr Dr. Breimeier vom DMG Arbeitskreis „Fortbildung“ angesprochen, ob er bereit wäre, den Vortrag zum Thema Bahnbetrieb zu übernehmen. Er hat sich dazu spontan bereit erklärt, ist in die DMG eingetreten und auch Mitglied des DMG –Arbeitskreises und späteren Arbeitsausschusses „Fortbildung“ geworden, dem er bis zum Jahre 2011 angehörte.

Von seinem Einstieg in die DMG Fortbildung mit dem in den Einführungsseminaren E 1 regelmäßig gehaltenen Vortrag „Grundlagen der Betriebsführung und Zugbildung, Fahrlagenplanung und Trassenmanagement“ ist Herr Molle ebenso wie alle Seminarteilnehmer außerordentlich fasziniert gewesen! In nur einer Stunde ist es ihm stets gelungen, das Wichtigste aus diesem Teilgebiet des Bahnsystems zu vermitteln, wofür man an der Hochschule mindestens ein ganzes Semester benötigt.

Zum Schluss seiner Laudatio richtete Herr Molle noch einen gemeinsamen Wunsch von Herrn Dr. Breimeier und ihm an die noch aktiven Kollegen der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft und rief Sie auf: Weiterhin das systemübergreifende Denken aller für die Systemkomponenten Infrastruktur, Fahrzeuge und Produktion im gesamten System Bahn Verantwortlichen zu fördern! Nur so werde es gelingen, die Bahn zuverlässig und wettbewerbsfähig zu erhalten. Die DMG bietet dafür eine ausgezeichnete Plattform, weil sie neben der fachlichen Verbundenheit auch freundschaftliche Beziehungen herstellt, die für die notwendige gute Zusammenarbeit im Bahnsystem außerordentlich förderlich ist.

Er beglückwünschte Herrn Dr. Breimeier zu der heutigen Ehrung und dankte ihm noch einmal sehr herzlich für sein Engagement. Persönlich wünschte er ihm alles Gute für die Zukunft.

Anschließend verlas der 1. Vorsitzende (*Bild 13*) den Text der Ehrenurkunde: Die DMG verleiht Herrn Dr.-Ing. Rudolf Breimeier in Würdigung und dankbarer Anerkennung seiner großen Verdienste um die wirtschaftliche und wettbewerbsfähige Betriebsführung der Eisenbahn, die Planungs und Angebotsverbesserung im Schienenpersonenverkehr, die Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen unter Berücksichtigung auch kommerzieller Aspekte, den technisch-wirtschaftlichen Vergleich zwischen Transrapid und Eisenbahn sowie seinen ehrenamtlichen Einsatz in der DMG Fortbildung ihre Beuth-Ehrenmedaille.

In einer kurzen Rede dankte Herr Dr. Breimeier der DMG für die besondere Ehrung, die ihn sehr freute.

3 Vorstandssitzung

Am 08. November 2018 fand eine Sitzung des DMG – Gesamtvorstandes mit Beirat statt, an der auch die Leiter der Bezirksgruppen und der Ausschüsse teilnahmen.

4 Gesellschaftlicher Rahmen

Der Begrüßungsabend, an dem rund 65 DMG – Mitglieder Gäste und Begleitpersonen teilnahmen, fand am 08. November 2018 im Restaurant XXL Redo, Cottbus statt. Diese Veranstaltung bot den Teilnehmern Gelegenheit, sich auf die Tagung einzustimmen und erste angeregte Fachgespräche zu führen. Am Nachmittag des 09. November 2018 wurden als technische Fachexkursionen folgende Parallelveranstaltungen durchgeführt:

- Besichtigung der Leitstelle Eisenbahnbetrieb der LEAG in Schwarze Pumpe,
- Deutsche Bahn AG: Besichtigung des Werkes Cottbus (VLokomotiven und Hybridtechnologie),
- Besichtigung des Betriebshofes der Cottbusser Straßenbahn.

Von den drei Veranstaltungen war die Besichtigung des Werkes Cottbus mit 37 Teilnehmern am stärksten nachgefragt. Das Programm für Begleitpersonen sah am Vormittag des 09.11.2018 einen geführten Stadtrundgang vor.

Den krönenden Abschluss des Haupttages am 09. November 2018 bildete eine festliche Abendveranstaltung im Hotel Radisson Blu Cottbus mit Ehrung und Menü, an der 63 Personen teilnahmen. Mit einer launigen Ansprache begrüßte der erste Vorsitzende die Anwesenden. Ein besonderes Anliegen sei es ihm, den Organisatoren der Tagung (*Bild 14*) bestehend aus den Herren Burghardt Grochowski, Arnold Kallmerten und Axel Güldenpenning für die perfekte Organisation und Abwicklung der Jahrestagung zu danken.

Einen gelungenen Abschluss der Jahrestagung bildete am Samstag, 10. November 2018, im Rahmen des Kulturprogramms ein Ausflug zum Schloss Branitz (*Bild 15*). Hier wurden das Schloss und der beispielhafte Park, „einer der schönsten Landschaftsgärten Deutschlands“, besichtigt, der von Hermann Fürst von Pückler angelegt wurde.

#534_A4

(Indexstichworte: DMG Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft)

(Bildnachweis: Alle Bilder vom Verfasser)



Dipl.-Ing.

Axel Güldenpenning (80)
Studium der Fachrichtung Elektromaschinenbau an der Technischen Universität Karlsruhe, Diplom 1966. Von 1966 bis 2003 bei Deutsche Bundesbahn/ Deutsche Bahn AG, Frankfurt am Main,

u.a. als Wissenschaftlicher Mitarbeiter des Referenten für Elektrotechnik in der Zentrale; Dezernent für Betrieb der Kraftwerke und des Bahnstromleitungsnetzes; Hauptabteilungsleiter im Ressort Personenverkehr verantwortlich für die Produktionsmittelplanung Fahrzeuge Fern- und Nahverkehr; Hauptabteilungsleiter Bauartverantwortung Lokomotiven und Reisezugwagen bei DB Regio.

Seit 2004 Beratung von Firmen der Schienenfahrzeugindustrie. Seit 1991 Pressereferent der DMG.

Anschrift: A.G. Railway Consulting, Georgenfeld 10, 61348 Bad Homburg v. d. Höhe.

E-Mail:

axel.gueldenpenning@hagenmueller.de