

» Vieles bleibt unvollendet, etliches war gut. «

Dirk Flege, Geschäftsführer,
Allianz pro Schiene e. V.



Bahnpolitisch auf dem Erbe der Ampel aufbauen

Die Ampelkoalition ist gescheitert. So wird es in die Geschichtsbücher eingehen. Doch ist die Ampel auch verkehrspolitisch gescheitert? Auf diese Frage gibt es, wie so oft in der Politik, keine eindeutige Antwort.

Zuerst das Positive. Die Ampelregierung hat bahnpolitisch etliches angestoßen und vorangebracht. Das Deutschlandticket etwa hat den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln radikal vereinfacht und für Millionen Menschen preislich attraktiver gemacht.

Oder die Investitionen ins Schienennetz. Noch nie hat eine Regierung in Deutschland so viel in die Schieneninfrastruktur investiert wie die Ampel in ihrem dritten und letzten Regierungsjahr.

Auch die Gründung einer am Gemeinwohl ausgerichteten Infrastrukturgesellschaft ist von der Stoßrichtung richtig und hat die Mär vom „ganz normalen Unternehmen DB AG“ offiziell ad acta gelegt.

Überfällig war auch die Reform des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und die damit einhergehende Reduzierung von Fehlanreizen bei der Verwendung von Bundeszuschüssen für den Erhalt des Schienennetzes.

Immerhin in ersten Ansätzen umgesetzt wurden die Empfehlungen der von der Allianz pro Schiene initiierten und in der Koalitionsvereinbarung verankerten Beschleunigungskommission Schiene. So gilt seit Jahresende 2023 für fast alle Bauvorhaben des Schienennetzes ein „überragendes öffentliches Interesse“. Oder die erschwerte Entwidmung von stillgelegten Schienenstrecken, die nun nicht mehr ohne Weiteres mit neuen Supermärkten oder Kreisstraßen überbaut werden können, was künftige Reaktivierungen beschleunigt.

Und dann beginnt auch schon das große Aber. Vieles, was die Ampel verkehrspolitisch angestoßen hat, bleibt unvollendet. Oder widersprüchlich. Was nützt das „überragende öffentliche Interesse“, wenn auch 138 Autobahnprojekte in denselben Status gehoben werden? Was ist jetzt dringlicher? Zusätzliche Autobahnen oder der Bau von Schienenstrecken? Haben wir

Geld für beides? Gibt es genug Planende? Wer alles priorisiert, priorisiert nichts.

Oder eine Verkehrsprognose, die im Widerspruch zum Marktanteilziel der Regierung für die Güterbahnen steht, aber vom Verkehrsminister zum „Fakt“ erklärt wird, weshalb man neue Autobahnen bauen, das Schienennetz aber lediglich im Bestand ertüchtigen müsse.

Oder das Deutschlandticket und die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes in der Fläche: Finanzierung ab 2026 ungeklärt.

Oder der von der Ampel beim Investitionshochlauf gewählte Weg der Eigenkapitalerhöhung – macht die Schienennutzung teurer, was überhaupt nicht zu „Gemeinwohl-Orientierung“ bei DB InfraGO passt.

Oder Fehlanreize und Fehlsteuerung bei der Schieneninfrastruktur: gibt es weiterhin durch den Zwang zur finanziellen Eigenbeteiligung der DB InfraGO an jeder Planung und jedem Bauprojekt. Die Eigenrationalität der Aktiengesellschaft muss nicht identisch sein mit dem Willen des Bundes.

Auch der Entwurf des Moderne-Schiene-Gesetzes zur Umsetzung zentraler Empfehlungen der Beschleunigungskommission ist dem vorzeitigen Ampel-Aus zum Opfer gefallen.

Dennoch, die Ampel hat verkehrspolitisch etliches angestoßen und umgesetzt. Daher lautet mein persönlicher Wunsch für 2025, dass die neue Regierung bahnpolitisch auf dem Ampelerbe aufbauen sollte statt komplett von vorne anzufangen.

EDITORIAL



Univ.-Prof. Dr. Ferdinand Pospischil, Chefredakteur

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

das neue Jahr hat begonnen, und ich freue mich, Sie gemeinsam mit meinen Kolleginnen und Kollegen der EI-Redaktion hier im EI zur Ausgabe 01/2025 begrüßen zu dürfen. Durch den verzögerten Bundeshaushalt für dieses Jahr sind die Verunsicherungen hoch. Wieviel Geld steht tatsächlich zur Verfügung und darf verbaut werden? Die DB InfraGO AG ist teilweise ohne Haushaltsbeschluss in Vergaben gestartet, um die über viele Jahre geplanten Sanierungsmaßnahmen durchführen zu können. Derart kurzfristig darf eine für die Wirtschaft entscheidende Infrastruktur nicht von der Tagespolitik abhängig sein. Entsprechend der Nachbarländer (CH & AT) muss eine fortzuschreibende Finanzierungszusage über mehrere Jahre erarbeitet werden, um Planungs- und Ausführungssicherheit zu schaffen und somit auch bei den ausführenden Baufirmen den derzeitigen Blindflug in ihrer Planung zu beenden. Es ist also abhängig von den anstehenden Bundestagswahlen und somit auch von Ihnen. In dieser Ausgabe finden Sie eine große Bandbreite an Themen für Ihren Jahresstart. Mit großer Freude darf ich Ihnen auch zwei Beiträge aus dem Straßenbahnbereich empfehlen, welche die technischen Herausforderungen und Lösungsszenarien in der Stromversorgung und Brückenfahrbahnen aufzeigen. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre, ermutige Sie, die Zukunft aktiv mitzugestalten und von Ihrem Wahlrecht Gebrauch zu machen, und hoffe, dass Sie auch in diesem Jahr gesund bleiben!

Ihr



21



30



39



Text zur Titelanzeige / Text zum Titelbild:
 Im Rahmen des Forschungsprojekts GINT (Gigabit Innovation Track) misst die DB u. a. die Mobilfunkausleuchtung mit 5G, was auch für die Nutzung von FRMCS wichtig ist. Foto: C. Müller



51

DER EISENBAHN INGENIEUR

STANDPUNKT

- Dirk Flege
03 Bahnpolitisch auf dem Erbe der Ampel aufbauen

AUSBLICK

- Marcel Jelitto
06 Welche verkehrspolitischen Weichenstellungen sollte die neue Bundesregierung vornehmen?

FACHBEITRÄGE

- 08 75 Jahre VDEI: Starke Wurzeln, zeitgemäßes Engagement**

- Felix Eickeler | Andreas Schönfelder
10 Digitale Katalogisierung – interdisziplinär und innovativ

- Michael Kunze
14 Future Railway Mobile Communication System – FRMCS

- Florian Bitzer | Frank Dietrich | Andy Grell | Christian Lammerskitten | Bernd Lück | Christian Schunke-Mau | Frederik Schmale | Max-Leonhard von Schaper | Thomas Vogel | Sven Wanstrath
21 Sachstand Digitaler Knoten Stuttgart

- Jan O. Lübs
30 Planung und Inbetriebnahme der Digitalen Leit- und Sicherungstechnik

- Bastian Ehrenholz | Jonas Herrmann | Thorben Rang | Michael Stuwe | Elisa Frey
34 Ahrensburg-Gartenholz: Flaschenhals zur Festen Fehmarnbeltquerung

- José Barrios | Marco Mosimann | Pietro Ottini
39 Sanierung des GBT: Präzision unter extremen Bedingungen

- Florian Meier
46 Normalspur-Schienen-Verschwenkung im Dreischienengleis der Rhätischen Bahn

- Michael Poschmann | Christoph Feyrer | Christian Studnicka | Mario Rammerstorfer
51 Fahrsimulator für Bahnbaumaschinen und Oberbaufahrzeuge

- Matthias Link | Manuel Burkhardt | Manuela McCulloch | Basem Idlbi | Dietmar Graeber
56 Das Energieeinsparpotenzial von Straßenbahnnetzen

- Martin Kowalski
61 Trangleise auf Brücken

- Raimo Michaelsen | Johannes Friedrich | Michael Lehmann | Susanne Kipp | Steffi Schmidt
65 Lehre für die Eisenbahnbranche an der Fachhochschule Erfurt

RUBRIKEN

- 70 Veranstaltungen | Bahn-Nachrichten**
80 Personalia
81 Impressum
82 Rail-Web-Weiser
85 Industrie-Report

VDEI

- 80 VDEI-Veranstaltungen**
88 VDEI-Nachrichten

Wir möchten hiermit darauf hinweisen, dass wir in den Fachbeiträgen aufgrund der besseren Lesbarkeit entweder die männliche oder weibliche Form von personenbezogenen Hauptwörtern wählen. Wo möglich verwenden wir geschlechtsneutrale Alternativen. Meinungsbeiträge können auf ausdrücklichen Wunsch der verfassenden Person von dieser Regel ausgenommen sein. Dies impliziert keinesfalls eine Benachteiligung anderer Geschlechtsidentitäten.



Eurailpress Fachartikelarchiv

Alle Beiträge sind unter www.eurailpress.de/archiv/ dauerhaft hinterlegt. Finden Sie weitere Aufsätze der Autoren oder nutzen Sie die Volltextsuche für Ihren individuellen Informationsbedarf. Abonnenten steht dieses Angebot kostenlos zur Verfügung.

Welche verkehrspolitischen Weichenstellungen sollte die neue Bundesregierung vornehmen?

Liebe Leserinnen und Leser,

Im Namen der gesamten EI-Redaktion wünschen wir Ihnen ein frohes und gesundes neues Jahr!

Ein lebhaftes 2024 ist zu Ende gegangen, und 2025 steht vor der Tür. Wir sind gespannt, was das neue Jahr dem Eisenbahnsektor bringt. Mit der Erfahrung aus der Riedbahn, weiteren Korridormaßnahmen und der anstehenden Iaf ist zumindest einiges schon vorhersehbar.

Egal was auch kommen mag, eines ist sicher: Auch 2025 begleiten wir Sie wieder mit vielen informativen und abwechslungsreichen Artikeln aus dem „System Bahn“ durch das Jahr.

Besonders schaut die Branche auf die vorgezogene Bundestagswahl im Februar 2025. Insbesondere, was die Ergebnisse für die Schiene bedeuten und wohin die (Fahr)wege uns führen werden. Wir haben daher die Fachwelt gefragt: Welche verkehrspolitischen Weichenstellungen sollte die neue Bundesregierung vornehmen?

Marcel Jelitto, Chefredakteur



Eisenbahnverkehr verbindet Menschen und Wirtschaftsregionen in ganz Europa klimaschonend. Doch eine ausbleibende Investitionssicherheit und zunehmende Bürokratisierung gefährden seine Angebote und bremsen seine digitale Transformation. Die neue Bundesregierung muss eine ambitionierte Strategie für die Schiene durch angepasste Strukturen und langfristig verbindliche Mittel umsetzen. Drei Hebel sind dabei entscheidend:



Weichenstellungen zu verzögern, so auch im Eisenbahnsektor. Umso wichtiger wird es, sich jetzt für Lösungen einzusetzen. Der Ausbau des deutschen Schienennetzes erfordert eine innovative Priorisierungs- und Finanzierungsstrategie. Mit der Anwendung des Steuerungsinstruments „Infraplan“ als Rahmenplan für die Infrastrukturentwicklung nach dem Vorbild Österreichs wäre ein

1. Finanzierung: Langfristige und verlässliche Investitionen über Legislaturperioden und Haushaltsjahre hinaus sind essenziell. Ein verstetigtes Finanzierungsregime ermöglicht Planungssicherheit für die Sanierung, Elektrifizierung und Digitalisierung der Schiene.
2. Vergabe: Öffentliche Ausschreibungen sollten stärker auf Lebenszykluskosten, Nachhaltigkeit und europäische Wertschöpfung statt auf den billigsten Anschaffungspreis abzielen. Die rechtliche Grundlage besteht, aber die Umsetzung ist schleppend. Ausschreibende Stellen müssen hier entsprechend geschult und unterstützt werden.
3. Zulassungsverfahren: Schnellere Zulassungen für neue wie auch umgerüstete Fahrzeuge und Infrastrukturmaschinen würden die Sanierung und Modernisierung des Bahnverkehrs erheblich beschleunigen.

Eine moderne Verkehrspolitik schafft nicht nur nachhaltige Mobilität, sondern stärkt auch die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie und den Standort Deutschland. Jetzt ist die Zeit, die Zukunft der Schiene aktiv zu gestalten.

Sarah Stark,
VDB-Hauptgeschäftsführerin

erster Schritt zu mehr Planungssicherheit, Zielorientierung und Transparenz gegeben. Diese Optimierung greift jedoch erst im Fall einer verlässlichen Finanzierung. Ein Eisenbahninfrastrukturfonds wäre eine Option, um die Finanzierung klimaschonender und gesamtwirtschaftlich vorteilhafter Zukunftsinvestitionen abzusichern. Eine prozessual und finanziell optimierte Gesamtstrategie wird den dringend benötigten Roll-out von ETCS und DSTW deutlich erleichtern.

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Nils Nießen,
Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen



Die Ampel ist mit viel Elan in eine neue Bahnpolitik gestartet. Auch wenn Anhänger der reinen Lehre gerne erst die Infrastruktur in Ordnung gebracht und dann das Deutschlandticket implementiert hätten – der lähmende Stillstand schien vorbei: Das Deutschlandticket ist ein für alle spürbarer Gamechanger. Immerhin – eine gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft InfraGO hat ihren Betrieb aufgenommen, mit der Sanierung des Netzes wurde dank einer besseren Finanzausstattung begonnen. Jetzt gilt es, eine langfristig gesicherte Finanzierung mit ausreichend Mitteln aufzusetzen. Das Bestandsnetz darf keinem politischen Stop & Go unterliegen – es muss verlässlich, fachlich solide und systematisch auf Vordermann gebracht werden. Der Bund muss dies klug steuern, ohne ins Mikromanagement abzugleiten und den Job der DB InfraGO machen zu wollen. Dazu bedarf es einer neuen Denke auf beiden Seiten und struktureller Veränderungen der Prozesse. Die neue Bundesregierung steht also vor der Aufgabe, genügend und vor allem längerfristig planbare Mittel für die veraltete Infrastruktur zu mobilisieren. Damit nicht genug: Die Digitalisierung

der Schiene wurde erneut auf die Zukunft verschoben. Das muss endlich ein Ende haben. Wir brauchen eine verlässliche Migration in eine digitale Schieneninfrastruktur und eine digitale automatische Kupplung, um als Sektor nicht den Anschluss an die Welt von morgen zu verlieren. Notfalls in kleineren Etappen – aber die nächste Regierung muss sich endlich auf den Weg machen.

Maria Leenen, CEO SCI Verkehr GmbH



Die politische Lage verlangt einen schnellen Übergang zu einer stabilen Regierung, die Verlässlichkeit und Klarheit bietet. Deutschland braucht eine Wirtschaftspolitik, die Wettbewerbsfähigkeit stärkt und Zukunftsperspektiven sichert, einschließlich einer wachstumsorientierten Verkehrspolitik. Essenziell sind klare Entscheidungen zur Finanzierung aller Verkehrsträger, um nachhaltige Infrastrukturentwicklung nicht durch fehlende Reformen oder finanzielle Engpässe zu gefährden.

Für mittelständische Bahnbauunternehmen ist eine kontinuierliche Planung und Vergabe von Bauaufträgen unverzichtbar. Die aktuelle Haushaltssituation blockiert diese Prozesse. Wir erwarten von der Regierung entschlossene Schritte. Notwendig sind langfristige Finanzierungsmodelle, weniger Bürokratie und verlässliche Rahmenbedingungen, um Investitionen zu ermöglichen. Das gilt auch beim Bau von Schieneninfrastruktur in Deutschland, bei dem der Mittelstand hoch qualifiziertes Personal und modernste Maschinen vorhält.

Michael Gilka, BVMB-Hauptgeschäftsführer



Trotz nicht unambitionierter Programmatik blieb die Ampelregierung bahnpolitisch bald stecken. Die „Gemeinwohlorientierung“ der Infrastruktur wurde auf Druck der DB zur „Generalisierung“ umgedeutet und inhaltlich entleert. Die „verbesserte Steuerung“ der

DB durch das Verkehrsministerium ist gescheitert. Strukturen wurden weder reformiert noch vereinfacht, stattdessen noch komplizierter, um so weiter machen zu können wie bisher.

Damit steht eine neue Bundesregierung wieder vor den beiden Hauptproblemen seit der Bahnreform der Neunzigerjahre: Erstens der strukturellen Unterfinanzierung des Sektors, vor allem der Schieneninfrastruktur, und zweitens dem integrierten Konzern Deutsche Bahn. Er verschwendet viel zu viel Energie darauf, sich selbst zu erhalten.

Die Schiene benötigt mehr Geld, um ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Straße und Luftverkehr perspektivisch ausbauen zu können. Für Netzerhalt und Ausbau inklusive Elektrifizierung und Digitalisierung braucht es Milliardensummen. Um diese gegenüber den Steuerzahlenden rechtfertigen zu können, muss absolute Transparenz hergestellt werden, wohin die Gelder fließen. Das geht nur mit einer vollständigen finanziellen, personellen und funktionalen Entflechtung der Infrastruktur (Monopolbereich) von den Wettbewerbsbereichen der DB.

Martin Becker-Rethmann, Präsident mofair



Die nächste Bundesregierung muss zahlreiche Entscheidungen treffen, die die bisherige Regierung nicht treffen konnte oder wollte. Insbesondere bei der Steuerung der InfraGO merkt man, dass im Ministerium noch ein innerer Machtkampf tobt, wie viel Steuerung richtig ist. Darüber hinaus muss der Deutschlandtakt weiterentwickelt, ein Etappierungskonzept erstellt und ein Marktmodell, das die Bedienung der Trassen sicherstellt, entwickelt werden. In der Vertriebs- und Tariflandschaft muss dringend aufgeräumt werden, hier wird mit Ineffizienzen unnötig Geld verbrannt. Zuletzt muss die Digitalisierung wieder auf die Schiene gehoben werden. Weder die rauchenden Ruinen der Digitalen Schiene Deutschland noch ein DB Navigator, der oft das Deutschlandticket nicht lädt, sind eine gute Absprungsbasis. Wer auch immer Verkehrsministerin oder -minister wird, braucht langen Atem und Durchsetzungskraft. Insbesondere auch gegen die-

jenigen Beamten im BMDV, denen egal ist, wer unter ihnen Hausleitung ist.

Prof. Dr. Lukas Iffländer, Stellv. Bundesvorsitzender Fahrgastverband PRO BAHN e. V.



Güter gehören auf die Schiene! Das wissen wir seit Jahrzehnten. Aber von politischen Wünschen alleine passiert das nicht, wir brauchen die richtigen Weichenstellung. Das ökologischste Verkehrsmittel muss das ökonomischste sein!

Die Infrastruktur ist das Rückgrat der deutschen Industrie, und die Schiene – insbesondere der Güterverkehr – bildet dabei die Achillesferse. Deshalb erwarte ich von der neuen Bundesregierung klare Entscheidungen zugunsten der Schiene und insbesondere des Schienengüterverkehrs. Wir brauchen einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Die kommende Regierung und auch die folgenden müssen sicherstellen, dass Investitionen in den Ausbau des Schienenverkehrs langfristig geplant und gesichert werden. Die Klimawende gelingt nur mit einer Verkehrswende. Diese Verkehrswende erfordert, dass Güter effizient und klimaneutral transportiert werden. Dringend nötig sind Investitionen in die Modernisierung und Generalisierung des Schienennetzes. Digitale Technologien wie die Automatische Kupplung steigern die Effizienz auf dem bestehenden Netz und die Wettbewerbsfähigkeit zum Lkw deutlich. Gleichzeitig sind niedrigere Trassengebühren und eine konsequente CO₂-Bepreisung notwendig. Diese Maßnahmen stärken den Schienenverkehr, schützen das Klima und fördern eine nachhaltige Wirtschaft.

Ein wichtiger Meilenstein für DB Cargo ist das Ende des EU-Beihilfeverfahrens, das Ende des Jahres abgeschlossen wurde. Mit diesem Rückenwind startet DB Cargo in eine neue Ära! Doch für den Schienengüterverkehr braucht es auch den Zuspruch und die richtigen Weichenstellungen der Bundesregierung.

Gefragt ist eine kluge und vorausschauende Verkehrspolitik, die sowohl unsere Wirtschaft als auch den Klimaschutz stärkt. **Dr. Sigrid Nikutta, Vorstand Güterverkehr DB AG und Vorstandsvorsitzende der DB Cargo AG**

75 Jahre VDEI: Starke Wurzeln, zeitgemäßes Engagement



iaf 2022: Mehr als 12 000 Besucher aus 72 Ländern, 140 internationale Aussteller, unzählige innovative Produkte und Dienstleistungen Quelle: iaf

Happy Birthday, VDEI! – Am 10. Dezember 2024 jährte sich die Gründung des Verbands Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V. zum 75. Mal. Ein dreiviertel Jahrhundert ist eine beeindruckende Zeitspanne. Diese lange Geschichte zeugt von der Fähigkeit des Verbands, Traditionen zu bewahren und zugleich mit der Zeit zu gehen. Dank dieser Fähigkeiten, ganz besonders aber dank des großen ehrenamtlichen Engagements so vieler Mitglieder, konnte der VDEI stets aktuelle Herausforderungen meistern und seine Relevanz bewahren.

Seit 75 Jahren ist der VDEI eine Heimat für Spezialisten im System des spurgeführten Verkehrs. Als Berufsverband mit starker lokaler und fachlicher Basis bietet er seinen Mitgliedern ein breites berufliches und soziales Netzwerk, das sowohl bei Fachthemen als auch bei der Planung und Gestaltung der eigenen Berufslaufbahn eine starke Stütze bilden kann.

Engagierte Mitglieder tragen den Verband

Das Angebot des VDEI ist so breit gefächert wie die Interessen seiner Mitglieder. Regelmäßige Treffen vor Ort, fach- und themenspezifische Arbeitsgemeinschaften, das VDEI-Frauen Netzwerk oder auch das Junge Netzwerk Bahn – jede und jeder ist willkom-

men, sich mit den eigenen Interessen einzubringen.

Deutschlandweit in rund 15 Bezirken und nahezu ebenso vielen fachbezogenen Ausschüssen tauschen sich die Mitglieder regelmäßig aus, organisieren Veranstaltungen und Exkursionen und sorgen für den Dialog innerhalb der Fachwelt auch über den Verband hinaus.

Die Mitgliedschaft steht allen Ingenieuren und Mitarbeitenden mit verwandten Qualifikationen offen, die in den Systemen des spurgeführten Verkehrs tätig sind. Neben den zahlreichen Austausch- und Engagementmöglichkeiten haben sie unter anderem auch die Chance, zu besonders günstigen Konditionen an Seminaren, Lehrgängen, Symposien und Workshops der VDEI-Akademie für Bahnsysteme teilzunehmen.

Neuanfänge

Hochspezialisiertes Fachwissen und konstruktive Zusammenarbeit waren von Anfang an das Fundament der Verbandsarbeit. Ein Motor für die VDEI-Gründung am 10. Dezember 1949 in Hamm/Westfalen war nicht zuletzt der Wunsch, sich angesichts der Herausforderungen der Nachkriegszeit und des Wiederaufbaus fachübergreifend auszutauschen.

Parallel war für die Eisenbahningenieure der Deutschen Reichsbahn in der DDR ein Zusammenschluss in der „Kammer der Technik“ (KdT) möglich. Durch regionenübergreifenden Austausch und persönliche Kontakte gründeten sich im Frühjahr 1990 erste Bezirke des VDEI-DDR, im Herbst desselben Jahres erfolgte dann die Vereinigung beider Verbände.

In den darauffolgenden Jahren entwickelte der VDEI sein Angebot auch im Rahmen des Wis-



„Schienengeführter Verkehr hat in Deutschland oft keinen einfachen Stand. Dabei kann er so toll sein: bequem, klimafreundlich, schnell, um nur einiges zu nennen. Ich habe das Amt als Präsidentin angenommen, um mehr Menschen mit meiner Begeisterung für das Bahnsystem anzustecken und darüber zu informieren, was gut daran ist, aber auch, warum manche Dinge nicht funktionieren. Außerdem schätze ich den Austausch mit den Fachexperten im Verband und den Zugang zu tollen Veranstaltungen. Es wird nie langweilig!“

Prof. Dr.-Ing. Birgit Milius, Präsidentin des VDEI

„Das Ehrenamt ist für mich eine Herzensangelegenheit. Es gibt mir die Möglichkeit, einen positiven Beitrag zur Gesellschaft zu leisten und mich gleichzeitig mit bahnaffinen Menschen zu vernetzen und fachlich auszutauschen. Durch unsere zahlreichen Fachveranstaltungen der Akademie lerne ich ständig neue Menschen kennen und erweitere meinen Horizont. Es ist inspirierend zu sehen, wie viel man gemeinsam erreichen kann. Das Engagement beim VDEI bereichert demnach nicht nur mein Berufsleben, es gibt mir außerdem das Gefühl, Teil einer großen Gemeinschaft zu sein, die für eine schienengeführte Zukunftsvision steht.“
Dr.-Ing. Joachim Warlitz, Leiter der VDEI-Akademie



es sein, flexibel und lösungsorientiert auf die Entwicklungen zu reagieren. Der Verband wird hier als Gesprächspartner zum Dialog zur Zukunft der Bahn zur Verfügung stehen.

Historisches Bewusstsein und innovative Weiterentwicklung, die den Verband auszeichnen, können auch weiterhin eine solide Grundlage bilden, um Zukunftsfragen erfolgreich anzugehen. Damit ist das 75. Jubiläum sowohl ein Grund zum Feiern als auch ein Zeichen der Stärke und Relevanz, auf die alle Mitglieder stolz sein können. Mit vereinten Kräften werden die Verbandsmitglieder auch die kommenden Herausforderungen meistern und einen Beitrag für eine nachhaltige Zukunft der Bahn leisten können. In diesem Sinne: auf viele weitere Jahre voller spannender Projekte und starker Zusammenarbeit.

sensustauschs und -aufbaus beständig weiter. Wichtige Meilensteine waren unter anderem die Gründungen der VDEI-Service GmbH 2001, der VDEI-Akademie für Bahnsysteme 2010 sowie die Durchführung der Messe Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik (iaf), die sich zur führenden Ausstellung auf dem Gebiet der Fahrwegtechnik und des Bahnbaus entwickelt hat.

durch anspruchsvolle Rahmenbedingungen. Die politische Situation in Deutschland bringt weiterhin Unsicherheiten mit sich, die insbesondere den Bahnbereich und die Arbeit der Ingenieure betreffen. Umso wichtiger wird

Ausblick – Verband in Bewegung

So wird der Verband auch bei der kommenden iaf im Mai 2025 Flagge zeigen (mehr unter iaf-messe.com). Ein besonderes Highlight der Messe wird die Verleihung des VDEI-Förderpreises 2025 für innovative Ideen sein. Eine weitere große Veranstaltung für die Fachwelt: Im November 2025 finden die zweiten VDEI-Eisenbahntage statt, diesmal in Radebeul. Dank des großen Engagements zahlreicher Mitglieder sowie der VDEI-Service GmbH ist die interdisziplinäre Vorbereitung über die Grenzen der Fachbereiche hinweg bereits in vollem Gange. Dieses Event bietet eine hervorragende Gelegenheit, das Thema Bahn ganzheitlich und zukunftsorientiert zu diskutieren. Das Jahr 2025 wird jedoch nicht nur durch Veranstaltungen geprägt sein, sondern auch



Exkursion zur GE Teisendorf (Nähe Chiemsee in Oberbayern) zum Umbauzug

Quelle: S. Diepelt

Vermessung
Geotechnik
Geoinformatik
Entwicklung



Intermetric
Das richtige Maß

GLEISE RICHTLINIENKONFORM GEOMONITOREN

In Reutlingen wird ein Bahndamm mit einer Stützwand gesichert. Zur Sicherheit des Bahnverkehrs überwachen wir die Gleise permanent geometrisch und leiten Veränderungen unverzüglich weiter. Damit der Kleber hält, müssen die Schwellen warm und trocken sein.

Intermetric GmbH | Industriest. 24 | 70565 Stuttgart | +49(711)780039-2 | www.intermetric.de