



Drei Jahrzehnte Rurtalbahn: Spannender Start und ein anhaltendes Wir-Gefühl

Ein besonderes Datum jährte sich jetzt zum 30. Mal: Am 23. Mai 1993 fand die Jungfernfahrt der Rurtalbahn statt, damals noch unter der Flagge der Dürener Kreisbahn (DKB). Im Vorfeld konnte zum ersten Mal in Deutschland die Übernahme einer Bundesbahnstrecke durch eine Gebietskörperschaft realisiert werden. Dieses Erfolgsmodell sorgte daher bundesweit für Aufmerksamkeit und erlangte Vorbildfunktion. Los ging es seinerzeit mit Fahrzeugen, die noch von der Deutschen Bahn übernommen und durch das eigene Betriebswerk aufgearbeitet wurden. „Im Rückblick war es wie ein großes Abenteuer, eine spannende Zeit“, erinnert sich Hans-Peter Nießen, der damals von der Bundesbahn zur DKB wechselte und heute geschäftsführender Gesellschafter unserer Unternehmensfamilie ist. „Wir haben quasi aus dem Nichts angefangen, uns aber schnell zusammengefunden und ein Wir-Gefühl geschaffen. Ich bin überzeugt, dieses Gefühl steckt bis heute in der Basis unserer gemeinsamen Arbeit.“



Foto: Archiv Rurtalbahn

Beim Gedanken an die damals eingesetzten „Uerdinger Schienenbusse“ (siehe Foto) kann schon einmal Nostalgie aufkommen, findet auch der „Zeitzeuge“ Hans-Peter Nießen. „Gleichzeitig fand damals der betriebliche Startpunkt für die heutigen Sparten SPNV, CARGO, Infrastruktur und Technik statt“, sagt Herbert Häner, der im Laufe des ersten Betriebsjahres zur damaligen Dürener Kreisbahn stieß und bis heute Teil der Geschäftsführung der Rurtalbahn ist. „Die daraus folgende Entwicklung und die bis heute fortgeschriebene Erfolgsgeschichte mit der RATH Gruppe konnte damals wohl noch niemand vorhersehen“. 1995 wurden die „Uerdinger“ der Rurtalbahn übrigens durch seinerzeit moderne RegioSprinter ersetzt.

Was im Kreis Düren – und mit der Eifel-Bördebahn auch im Kreis Euskirchen – bis heute eine unverzichtbare Institution im Nahverkehr ist, steht auch für den Ursprung der heutigen RATH Gruppe und damit unserer Unternehmensfamilie. Im Jahr 2003 wurde die Rurtalbahn privatisiert und besteht seitdem als eigenständiges Unternehmen mit Beteiligung des Kreises Düren in einer sogenannten „public-private-partnership“ fort. Neben drei Jahrzehnten Rurtalbahn gilt es auch, die mittlerweile 20-jährige Geschichte der RATH Gruppe zu betonen. Als wir damals mit der Rurtalbahn losgelegt haben, hätten wir nie gedacht, dass die Gruppe einmal so groß werden würde wie heute“, so Achim Schmitz, geschäftsführender Gesellschafter: „Wir dürfen gemeinsam stolz sein auf das Erreichte!“

Personalmarketing: Die RATH-Gruppe zeigt Gesicht(er)

Im Rahmen des Personalmarketings und der Stellensuche möchten wir potenzielle Bewerberinnen und Bewerber mit Gesichtern aus unserer Unternehmensfamilie ansprechen und somit das Verbundenheitsgefühl stärken. Dazu fand jetzt ein Fotoshooting statt, bei dem sich Kolleginnen und Kollegen aus zahlreichen Berufsfeldern innerhalb der RATH Gruppe vor die Kamera wagten. Das Ergebnis kann sich mehr als sehen lassen und hat bereits Einzug in eine aktuelle Anzeigenkampagne gehalten. Außerdem zielt das Gruppenbild den künftigen Messestand – ein echter Hingucker!

„Wenn Leserinnen und Leser in einer Anzeige die echten Vertreterinnen und Vertreter der Berufsgruppen sehen, können sie sich besser damit identifizieren und bewerben sich eher, als wenn sie nur einen Begriff oder eine Berufsbezeichnung lesen“, erklärt Personalreferentin Lara Schankweiler die Idee. Zudem soll dies schlicht auch sympathisch und modern wirken. Nach dem Motto: hinter einer stark technisch orientierten Branche stecken immer auch engagierte Menschen.

Für das Shooting wurden langjährige wie auch erst frischgebackene Mitglieder unserer Unternehmensfamilie zusammengetrommelt – hier zeigt sich die Vielfalt, aber auch das Zusammengehörigkeitsgefühl, ist die Personal-

referentin überzeugt. „Unsere Vorgabe lautete: Seid so authentisch wie möglich und bringt berufstypische Utensilien mit“, sagt Lara Schankweiler. Mit ihr bedanken wir uns bei den engagierten Kolleginnen und Kollegen für den Einsatz im Namen unserer Unternehmen.



Foto: Rafael Dierkes

Bundesverkehrsminister Wissing unterwegs auf dem Netz der Rurtalbahn



Großer Bahnhof für den Bundesverkehrsminister: Am 4. Mai durften wir Dr. Volker Wissing bei uns auf der Eifel-Bördebahn begrüßen. Dieser hatte Förderbescheide für Wasserstoff-Mobilität in Verantwortung von go.Rheinland und der Kreise Düren und Euskirchen zu übergeben. Zu diesem besonderen Anlass wurde von uns in Zusammenarbeit mit go.Rheinland und dem Kreis Düren auch eine Fahrt in einem Wasserstoffzug der Firma ALSTOM (iLINT) zwischen Düren und Euskirchen organisiert.

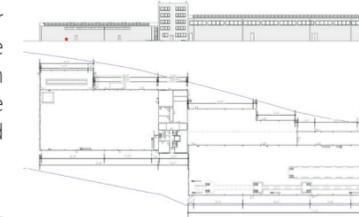
Wir waren an diesem Tag mit Personal, Know-how und Trasse für den gelungenen Ablauf der Fahrt maßgeblich mitverantwortlich. Diesen nicht gerade alltäglichen Termin mit rund 50 Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verwaltung und SPNV-Branche, sowie zahlreichen Journalistinnen und Journalisten haben wir mit viel professionellem Engagement aus unseren Reihen erfolgreich über die Bühne gebracht.



Fotos: Alexander Barth

Bahnhofsumfeld in Düren wandelt sein Gesicht

In den nächsten Jahren wird sich das Umfeld rund um den Bahnhof in Düren deutlich verändern. Und die RATH Gruppe ist mittendrin: Los geht es im Bereich des Bahnhofsteils Düren Nord, in dem zukünftig der Wasserstoff eine große Rolle für unsere Verkehre spielen wird. Dafür entsteht eine H2-Tankstelle für Busse sowie eine separate H2-Tankstelle für Züge. Der Bau der Tankstellen kann nun nach Übergabe der Förderbescheide (siehe gesonderten Artikel) geplant und beauftragt werden.



Auch das aktuelle Gleisbild wird sich verändern, um die Betankungsinfrastruktur optimal zu integrieren. Außerdem soll eine neue Serviceeinrichtung für Züge errichtet werden. Darüber hinaus befindet sich die Projektierung unserer neuen Betriebswerkstatt derzeit in der finalen Phase, so dass wir noch

dieses Jahr das Baurechtsverfahren starten können. Für die Werkstatt sind mehrere Spuren für Busse, drei Gleise mit modernster Werkstattausrüstung und natürlich ein Verwaltungsgebäude mit Büros sowie Sozialbereich geplant. Weitere Details folgen, sobald die Genehmigungen vorliegen – 2026 soll dann die neue Betriebswerkstatt in Betrieb genommen werden.

Noch nicht ganz so weit fortgeschritten sind die Planungen für den angedachten Neubau unserer Firmenzentrale im südlichen Teil des Bahnhofs Düren. Angesichts der nach wie vor sehr angespannten Lage auf dem Bausektor mit kaum kalkulierbaren Preisen und Bauzeiten haben wir uns zunächst bewusst auf das Projekt neue Betriebswerkstatt konzentriert. Sobald es hier etwas Neues gibt, erfahrt Ihr es als Erstes!

Schulkinder verschönern Rurtalbahn-Haltepunkt mit buntem Graffiti

Die Rurtalbahn GmbH unterstützt die kreative Entfaltung von Kindern: 13 Mädchen und Jungen von zwei Jülicher Offenen Ganztagschulen (OGS) haben Ende Mai im Rahmen einer Graffiti-AG des Sozialdienst Katholischer Frauen (SKF) Jülich eine bis dato schlicht-graue Wand am Rurtalbahnhof-Haltepunkt An den Aspen mit Graffiti bunt gestaltet. Die Kosten für Material, Vorbereitung und die künstlerische Profi-Begleitung hatte die Rurtalbahn GmbH übernommen, die Organisation auf unserer Seite lag bei der Kollegin Daria Minusenko. Wir freuen uns über das tolle Ergebnis! Und wir dürfen sagen: Wiederholung an anderer Stelle nicht ausgeschlossen.



Foto: Alexander Barth

ETCS jetzt auch auf dem LUKAS-Simulator

ETCS – eine weitere Abkürzung in der Eisenbahnwelt, sie steht für European Train Control System, also zu Deutsch: europäisches Zugbeeinflussungssystem. Dies soll der neue einheitliche Standard für Zugbeeinflussungssysteme in ganz Europa werden, von denen es aktuell noch über 20 verschiedene gibt. In den Niederlanden, Belgien und Österreich ist ETCS schon auf zahlreichen Strecken installiert, in Deutschland sind bislang nur wenige Strecken mit ETCS ausgerüstet. Das ändert sich in den kommenden Jahren. In der nächsten Ausgabe der RATH News erklären wir Euch

noch etwas ausführlicher, was es damit genau auf sich hat. Hiermit sei aber schon gesagt: Die ersten LUKAS-Lehrlokfahrer haben bereits an einer entsprechenden Schulung teilgenommen und nun ist es auch auf unserem Simulator in Düren möglich, verschiedene ETCS-Strecken zu befahren. Hiermit wollen wir uns und vor allem die Tf-Kollegen frühzeitig auf die Einführung von ETCS im Streckennetz vorbereiten. Zusammen mit dem Simulator in Salzburg sind wir also bestens vorbereitet für die Einführung von ETCS in Deutschland.

NEWS ► CARGO

Großes Branchentreffen auf der Messe München

Es ist bereits vier Jahre her, seitdem unser Branchentreffen namens „transport logistic“ zuletzt in München stattgefunden hat. Umso größer war die Freude, zahlreiche bekannte Gesichter an unserem sehr belebten und beliebten Messestand wiederzusehen. Neben vielen geplanten Terminen mit alten oder möglichen neuen Kunden kam es so zu zahlreichen Gesprächen mit teils langjährigen Weggefährten. Wir sind mit einem rundum positiven Gesamteindruck zurückgekehrt und freuen uns sehr, dass praktisch alle Kunden derzeit mit unseren Leistungen und unserer Qualität hochzufrieden sind. Gerade nach dem sehr turbulenten Jahr 2022 und den nach wie vor herausfordernden Rahmenbedingungen ist das etwas, auf das wir alle gemeinsam stolz sein dürfen.

Sehr konkret haben wir über zahlreiche Vertragsverlängerungen mit allen größeren Kunden gesprochen und sind guter Dinge, dass wir schon sehr früh in diesem Jahr unsere Auftragsbücher für 2024 gefüllt bekommen. Dauerthema bleiben hier nach wie vor die Absicherung der Energiepreise und die Verfügbarkeit von erschwinglichen Loks im

Markt. Umgekehrt berichteten viele Unternehmen von sehr niedrigem Aufkommen seit Jahresbeginn – ein Trend, der bei uns fast nur im Mineralölbereich spürbar ist und durch Neuaufträge ausgeglichen werden kann. Wir konnten auf der Messe Neuaufträge für gleich drei Loks verzeichnen:

Ab 01.09. werden wir zwei weitere Rundläufe Rotterdam – Basel im Containerverkehr erbringen. Neu gehen diese in das Terminal Kleinhünigen auf Schweizer Seite. Die erste Euro 9000 Lok wird ab Ende Juni zwei Mal pro Woche von Wilhelmshaven aus nach Gera und zu anderen Tanklagern mit Mineralölprodukten pendeln. Für unseren Kunden ARS/BMW werden wir ab dem Sommer eine Backup-Lok in Landshut stationieren, die zur Verbesserung der Pünktlichkeit dienen soll. Darüber hinaus wurden mehrjährige Vertragsverlängerungen mit den Kunden Contargo, EGS, Milsped und PCC vereinbart. Außerdem gab es noch weitere Gespräche über spannende Neuprojekte. Wir wollen weiterhin einen Wachstumsschritt nach dem anderen machen und werden mögliche Neuprojekte in vernünftigen und durchführbaren Abschnitten umsetzen.



Foto: Markus Grundke

Vorbereitung für Einsatzbeginn der Euro 9000 laufen auf Hochtouren

Zwei Monate früher als geplant werden wir die erste Euro 9000 in Betrieb nehmen und bereiten uns intensiv darauf vor. Entgegen den ersten Planungen haben wir uns aufgrund des sehr großen Interesses unserer Kunden dazu entschieden, die Loks auch mit der aktuell noch auf Deutschland und Österreich begrenzten Zulassung zu übernehmen. Die Zulassung für Belgien und die Niederlande wird für den Spätsommer erwartet.



Foto: RTB CARGO

Mitte Mai 2023 waren je ein Ausbilder und eine Ausbilderin aus Belgien, den Niederlanden, Österreich und Deutschland in Valencia, um dort eine Intensiv-Schulung für die Euro 9000 zu erhalten. Ab Ende Mai konnten wir weitere Kolleginnen und Kollegen in Braunschweig an den Loks schulen. Die erste Lok wird „2019 305“ sein. Zu Redaktionsschluss Anfang Juni befand sich die Lok in der Beklebung und in der Vorbereitung zur Übergabe an RTB CARGO in Braunschweig. Am 20.6. konnte die Lok auf dem Kundenevent der RTB CARGO den Kunden und Dienstleistern vorgestellt werden.

Anschließend wird die Lok direkt in den Neukever Wilhelmshaven-Gera gehen, wo sie sowohl auf der Letzten Meile in Wilhelmshaven HES (Tanklager) als auch auf der Dieselstrecke Leipzig-Gera ihre Stärken ausspielen kann. An beiden Endpunkten wird kein Rangieren per Funkfernsteuerung notwendig sein. Entsprechend werden wir dies bis auf Weiteres auch nicht in die Ausbildung für die Lok einbauen. Trotzdem gibt es viel zu organisieren: Wo und wie oft tanken wir? Wo genau wechseln wir von E- auf Diesel-Betrieb? Wie sieht das Back-up aus, wenn die Lok Kinderkrankheiten hat? Streckenkunde und Ortskunde für die Anschlussbahnen, und und und...

Nach und nach werden dann bis in den Herbst 2023 hinein die drei weiteren Euro 9000 ausgeliefert, für die wir derzeit zusammen mit unseren Kunden die Einsatzgebiete erarbeiten. Wir freuen uns riesig auf die Erweiterung unserer Flotte um die stärksten und innovativsten Loks, die es derzeit in Mitteleuropa gibt - und wir sind sehr gespannt auf die ersten Betriebserfahrungen!

Infobox

Streik – doch kein Streik: großer Kraftakt zur Umplanung und Reaktivierung von Zügen

Der zunächst angekündigte und dann doch wieder abgesagte 50-Stunden-Streik Mitte Mai hat die RTB CARGO sehr viel Arbeit, sehr viele Nerven und leider auch viel Geld gekostet. Insgesamt waren 77 Züge vom Streik betroffen. Hätten wir diese nicht gefahren, wäre eine dreiviertel Million Euro Umsatz verloren gegangen. Auf den Fixkosten für Loks und den sonstigen laufenden Kosten wie Mieten und Löhne wären wir ersatzlos sitzengeblieben.

Insgesamt haben wir sage und schreibe 40 Züge umplanen oder in enger



Absprache mit unseren Kunden dank des standortübergreifenden Einsatzes unserer Verkehrsplaner, Infrastrukturkoordinatoren und weiteren Personen an einem Sonntag wieder reaktivieren können und so unseren Schaden sehr deutlich reduziert. Dazu wurden auch sehr kreative Lösungen gefunden. So ist ein Lokführer sogar zum Einsatzort geflogen. Wir hätten sicherlich noch mehr Züge reaktivieren können, dies war aber kundenseitig nicht mehr möglich. Noch einmal vielen Dank für diese tolle internationale Teamleistung!

Foto: Ali Reza Torabi

Für den berühmten Circus Roncalli im Einsatz

Im April gastierte der Circus Roncalli in der Aachener Soers. Als einziger Circus in Deutschland transportiert Roncalli den Großteil seines Equipments per Schiene von Gastspiel zu Gastspiel. Alles, was die rund 150 Künstlerinnen und Künstler für den Aufenthalt benötigen, wird nach dem letzten Auftritt in die rund 80 historischen Bahnwagen verladen. Anfang Mai ging es von Aachen zunächst per LKW zum Güterbahnhof nach Stolberg, wo dann über zwei Tage

hinweg das Verladen auf die Schiene begann. Über eine eigens gebaute Rampe wurden die historischen Wagen auf Güterwaggons verladen. Mit unserer starken Diesellok V151 („Josy“) haben wir das Rangieren übernommen. 28 Güterwagen bei einer Zuglänge von 719 Metern hat unsere „Josy“ dann aus dem Stolberger Güterbahnhof gezogen. Zum nächsten Gastspiel nach Hamburg sind anschließend die Kollegen der Rail Bavaria gefahren.



Fotos: Rafael Dierkes

RTB CARGO GmbH erhält neue Sicherheitsbescheinigung

Nachdem wir in der letzten Ausgabe davon berichten konnten, dass die VIAS GmbH die neue Sicherheitsbescheinigung („SiBe“) erhalten hat, kann die RTB CARGO GmbH nun pünktlich zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe ebenso eine erfreuliche Info teilen. Zum 1. Juni 2023 ist die neue SiBe in Kraft getreten, sie gilt für die nächsten

fünf Jahre. Das Team rund um die Erstellung des Sicherheitsmanagement-Systems („SMS“) hat in den vergangenen Wochen und Monaten viel Blut und Wasser geschwitzt.

Vielen Dank für diese harte Arbeit und herzlichen Glückwunsch!

Unser Imagevideo: ein Blick hinter die Kulissen

In der letzten Ausgabe haben wir von den Dreharbeiten zu unserem Imagevideo berichtet. Mit dem Video wollen wir die RTB CARGO als Arbeitgeber präsentieren - und das nicht nur in der Region, sondern deutschlandweit. Mit dem Film möchten wir potenziellen Mitarbeitern, möglichen Kunden und der Öffentlichkeit einen Einblick in unsere Firma geben. Wir haben uns zur Produktion und Vermarktung des Videos mit einer Agentur echte Profis zur Seite geholt. Auf das Ergebnis sind wir sehr stolz, denn es zeigt die Leidenschaft und Expertise, die wir tagtäglich einbringen. Es

soll nicht nur vermitteln, was wir als Unternehmen tun, sondern auch, warum wir es tun.

Die Vermarktung des Videos erfolgt auf den Social-Media-Kanälen der RTB CARGO. Davon erhoffen wir uns zum einen mehr Aufmerksamkeit der Arbeitgebermarke, und zum anderen die Gewinnung neuer Mitarbeiter.

Das Ergebnis gibt's hier zu sehen:



Team von go.Rheinland zum persönlichen Austausch in Düren

Erfreute Gesichter beim persönlichen Austausch – unter diesen Vorzeichen der Nach-Pandemie-Zeit stand ein Besuch von Vertreterinnen und Vertretern des Zweckverbands go.Rheinland im April 2023. Acht Gäste aus Reihen des in Köln ansässigen Ex-NVR, stiehlte mit der Rurtalbahn angereist, fanden sich dabei im großen Konferenzraum in der Willi-Bleicher-Straße in Düren ein, den die LUKAS dankenswerterweise zur Verfügung gestellt hatte. Aus unseren Reihen nahmen neben der Geschäftsführung auch Verantwortliche aus den Fachbereichen SPNV, Technik und Infrastruktur teil. Auf der Agenda stand neben dem tatsächlichen Kennenlernen – schließlich gab es auf beiden Seiten etliche neue Gesichter zu „entdecken“ – vor allem der Erfahrungsaustausch sowie das Formulieren gegenseitiger Wünsche und Ziele für die gemeinsame Zukunft von Aufgabenträger und uns als Dienstleister. Am Ende des Tages lautete der einhellige Tenor: Gerne wieder öfter persönlich!



Foto: Alexander Barth

Kamera läuft: Dreharbeiten in Zügen von VIAS und Rurtalbahn

Im Frühjahr 2023 haben die Züge von VIAS und Rurtalbahn gleich mehrfach die ansprechende Kulisse für Dreharbeiten von Fernseh- und Online-Formaten geboten. Dabei war neben Filmteams im Auftrag des Westdeutschen Rundfunks (WDR) auch die Presse-Crew des VRR mit uns unterwegs. Am Feiertag Christi Himmelfahrt begab sich ein Team des ZDF für eine Dokumentation zum nachhaltigen Reisen auf eine Fahrt mit der VIAS zwischen Wiesbaden und Frankfurt.

Beim Dreh für die WDR-Dokumentation „Geheimnis Müngstener Brücke“ spielte unsere Kollegin Claudia Stefani eine besondere Rolle: Als TF auf der Linie S7 schilderte sie vor der Kamera wortgewandt und souverän ihre Eindrücke von den regelmäßigen Fahrten über Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke. Die Sendung wurde am 9. Juni im WDR-Fernsehen ausgestrahlt und ist nun weiterhin in der Mediathek zu finden.

Die Eifel-Bördebahn (RB 28) war Anfang Mai Thema in der „Aktuellen Stunde“ des WDR-Fernsehens. Für einen Beitrag über die erfolgreiche Reaktivierung von Bahnstrecken in NRW drehte ein Kamerteam in einem unserer Züge. Dabei fand auch ein Interview mit Hansbert Schruff vom Arbeitskreis Bördebahn über dessen Engagement statt.



Fotos: Alexander Barth



Und schließlich: Worauf achtet ein Profitester des Verkehrsverbands Rhein-Ruhr (VRR), wenn er sich die Züge genau anschaut? Dies und mehr wird demnächst in einem Video erklärt, mit dem unser Aufgabenträger diesen Job im Sinne aller Fahrgäste vorstellt. Dafür wurden auch Sequenzen in einem unserer Züge auf der Linie RB 39 zwischen Düsseldorf und Bedburg gedreht. Übrigens: Der Tester war an diesem Tag – wieder einmal – sehr zufrieden mit uns. Wir sind gespannt auf das Ergebnis!

Verträge für VIAS-Linien Odenwald und Niederrhein verlängert

Im Verlauf des Frühjahrs 2023 haben sich gleich zwei erfreuliche Entwicklungen mit Blick in die Zukunft von VIAS-Linien abgezeichnet: Der Aufgabenträger RMV hat sich entschlossen, auch über den 11. Dezember 2027 hinaus und zunächst bis Ende 2030 das Netz der Odenwaldbahn an uns zu vergeben. Es passt, es soll weitergehen: Ein starkes Signal und gleichzeitig eine hervorragende Chance, um uns weiterhin als kompetenter Anbieter des Betriebs der Odenwaldbahn zu etablieren und uns vor allem auch für die Zukunft mit neuen Technologien stark aufzustellen.



Kurz darauf wurde von den Vergabeausschüssen der NRW-Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) bekannt gegeben, dass wir auch über den Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres hinaus den Rhein-IJssel-Express RE 19 (Düsseldorf – Wesel – Arnhem/Bocholt) und die Emscher-Niederrhein-Bahn RB 35 (Mönchengladbach – Gelsenkirchen) betreiben werden. Wir finden: Auch diese Entscheidung, uns weiter bis Ende 2025 das Vertrauen auszusprechen, dürfen wir gemeinsam als Anerkennung für eine starke Leistung als VIAS-Team bewerten.

FLIRT-Züge für Rheingau-Express: RMV bestellt auch das neunte Fahrzeug

In der vergangenen Ausgabe konnten wir an dieser Stelle den erfolgreichen Abschluss für den Erhalt von acht nagelneuen FLIRT-Zügen vermelden, die ab 2025 auf den VIAS-Linien RE 19 (Koblenz-Frankfurt) und der RB 10 (Neuwied-Frankfurt) verkehren werden. Mittlerweile hat der

Aufgabenträger RMV auch die Option für ein neuntes Fahrzeug gezogen. Wie schon beim „großen Aufschlag“ wird auch dieser weitere Zug langfristig von Alpha Trains an die VIAS RAIL GmbH vermietet. Gebaut werden die elektrischen Triebzüge von Stadler in Berlin.

Redesign der Rheingaulinie: es wird fleißig lackiert



Nachdem wir in der letzten Ausgabe vom Projektstart „Redesign der Rheingaulinie“ berichtet haben, geht es diesmal um die neue Fahrzeuglackierung. Im ersten Schritt wurden die Wagenteile des ET409 getrennt, um die Wagenkästen später einzeln in der in Hagen installierten Lackierkabine bearbeiten zu können. Zuvor mussten noch Türblätter, Fenster mit Dichtungen und sämtliche äußeren Anbauteile demontiert werden. Zudem wurden alle Bekleibungen wie Logos und Anschriften sorgfältig entfernt.

Anschließend konnte mit den Vorarbeiten für die Lackierung begonnen werden. Dazu zählen die Korrosionssanierung im Fensterbereich, das Instandsetzen von GFK-Rissen in den Bugmasken sowie das Schleifen, Grundieren und Füllern der gesamten Fahrzeugmantelfläche. Die Vorarbeiten sind zeitaufwändig, müssen aber besonders sorgfältig ausgeführt werden, da sie zum Großteil über die Qualität des Endergebnisses entscheiden.

Neben der Vorbereitung der Wagenkästen wurde auch am Setup der Lackierkabine gearbeitet. Hier galt es, die Lackierbedingungen zu optimieren, um ein bestmögliches Lackierergebnis zu erhalten. In Zusammenarbeit mit dem Anlagenbauer wurde durch verschiedene Versuche das Lüftungskonzept und der Lackierprozess verbessert. Im Laufe des Projekts werden neue Erfahrungen genutzt, um eine kontinuierliche Verbesserung zu erzielen.

Nach sorgfältiger Vorbereitung wurden die beiden Mittelwagen erfolgreich im neuen Lichtgrau lackiert und mit einem Anti-Graffiti-Klarlack versiegelt. Die Kopfwagen mit ihrem neuen grünen Kopf befinden sich aktuell in Bearbeitung.



Aber nicht nur die Außenhaut des FLIRTs wird neu lackiert. Prozess- und Wartezeiten wurden dazu genutzt, den Fahrgastraum wieder neuwertig erscheinen zu lassen. Dort wo reinigen und polieren nicht mehr ausreicht, werden die Verkleidungsteile im Innenraum neu lackiert. Dazu gehören unter anderem Sitzkisten, Einstiegsverkleidungen und Wandvertäfelungen, die durch den harten Einsatz über teils erhebliche Gebrauchsspuren verfügen. Wir freuen uns, euch bald den fertig lackierten Zug präsentieren zu können.



Start der Power Pack Überholung für Lint-Triebwagen

Im März dieses Jahres sind die ersten Power Pack Überholungen (PPÜ) der Baureihe Lint gestartet. Aufgrund der unterschiedlichen Laufleistungen der Fahrzeuge ist die Maßnahme quer durch alle Netze komplex und präzise geplant. Den Auftakt hat der Lint VT 212 der Rurtalbahn gemacht, dicht gefolgt vom VT 211 (RTB) und dem ersten Triebwagen der Odenwaldbahn (VT 203).

Als Power Pack wird die komplette Antriebseinheit eines Verbrennungstriebwagens (VT) bezeichnet. Im Rahmen

der PPÜ werden Großkomponenten wie Dieselmotor, Generator und Automatikgetriebe überholt und für die nächsten 18.000 bis 20.000 Betriebsstunden fit gemacht. Des Weiteren werden Schläuche, Kühler und Leitungen etc. erneuert. Das Ende der kompletten Großmaßnahme wird im Q1 2026 erwartet. Bis dahin ist geplant, 19 Fahrzeuge und bis zu 60 Power Packs zu überholen. Das bedeutet, dass die Überholung der kompletten Lint-Flotte bis 2026 abgeschlossen wäre.

Audits der ECM bei RATH Bahntechnik begonnen

Zurzeit laufen die ersten internen Audits der ECM-Funktionen III (Fuhrparkmanagement) und IV (Instandhaltungserbringung). Auditiert werden die Netze/Standorte NRN, S7, RTB, ESN, TNR und TNO. Bei einem Audit wird überprüft, ob ein System den festgelegten Standards entspricht. Um eine wiederkehrende Zertifizierung des ECM-Systems zu erreichen, müssen sämtliche ECM-Funktionen regelmäßig,

spricht mindestens einmal jährlich, intern auditiert werden. Die internen Audits werden durch den ECMI-/ECM-Beauftragten durchgeführt. Inhalt der Audits sind je nach den Funktionen Entwicklung, Fuhrparkmanagement und Werkstatt unterschiedlich. Wichtigste Bestandteile bei allen ECM-Funktionen sind zumeist Dokumentation, Abläufe und Prozesse der einzelnen Protagonisten und Funktionen.

NEWS INFRA

Neue Tankstelle für Erft-Schwalm-Netz in Betrieb genommen

Jetzt unabhängig: Dies gilt ab sofort für die Betankung unserer Fahrzeuge im VIAS-Netz Erft-Schwalm. In Neuss konnte jetzt endlich die Tankstelle als Teil unserer eigenen Infrastruktur in Betrieb genommen werden. Endlich deshalb, weil diverse Unwägbarkeiten – von veränderten Anforderungen im Baurecht bis zu Pandemie-bedingten Ein-

flüssen – zu Verzögerungen geführt hatten. Nun ist es also soweit: „Wir stellen mit der neuen Anlage unsere Versorgung sicher und können so losgelöst von Kraftstoff-Anbietern in unserer eigenen Abstellung tanken“, ordnet Herbert Häner das Projekt ein.

Infrastruktur: wir stellen Kunststoff-Weichen!

Fahrwegverzweigungen – allgemein „Weichen“ genannt – zählen zu den diffizileren Elementen des Fahrwegs. In einer Weiche müssen statische und bewegliche Elemente, Verschlüsse, Antriebe und nicht zuletzt die Anbindung an ein Stellwerk perfekt aufeinander abgestimmt sein. Das Fundament einer Weichenkonstruktion sind die Schwellen – und die sind in den Weichen im Netz der Rurtalbahn bislang ausschließlich aus Holz gefertigt. Dies hat mehrere Gründe – z. B. den leichteren Einbau, Entgleisungssicherheit, günstiger Preis und leichter Austausch, da eine defekte Holzschwelle durch eine neue ersetzt werden kann, die direkt vor Ort passgenau für die vorhandene Schienenbefestigung gebohrt werden kann.

Betrachtung deutlich günstiger als die Holzschwelle. Eine Randnotiz: der japanische Shinkansen fährt seit über 20 Jahren mit 320 km/h über diese Schwellen – nett zu wissen.

Künftig wollen wir bei anstehenden Weichenerneuerungen und Neubauten mindestens in den Hauptgleisen auf Kunststoffschwellen setzen. Derzeit werden die ersten sechs Weichen ausgerüstet, wobei verschiedene EBA-zugelassene Produkte getestet werden. Die an dieser ersten Maßnahme beteiligten Akteure – angefangenen bei unseren Werkstudenten – rechnen damit, die jetzt ertüchtigten Weichen in ihrem Berufsleben nicht mehr anfassen zu müssen!

Das Problem: Holzschwellen werden immer schlechter. Bereits nach 10 Jahren wird das Holz zunehmend von der Witterung ausgezehrt, die Maßhaltigkeit der Weichenfahrbahn schwindet, nach 15 Jahren ist das Ende der Liegedauer erreicht. Grund sind die strengeren Anforderungen an die Tränkmittel der Schwellen – das „gute alte Teeröl“ ist aufgrund seiner Toxizität längst verboten und die aktuellen Mittel erreichen bei weitem nicht seine Dauerhaftigkeit. Betonschwellen sind schwer, unflexibel und entgleisungsempfindlich, Stahlschwellen teuer, unflexibel und entgleisungsempfindlich.

Lösung: Aber was ist eigentlich mit Kunststoffschwellen? Die sind zwar ebenfalls vergleichsweise teuer – aber nur einmal in ihrer für 45 Jahre prognostizierten Liegedauer, während welcher drei Sätze Holzschwellen verbraucht würden. Rechnet man den Aufwand des Schwellenwechsels dazu und betrachtet weitere positive Eigenschaften der Kunststoffschwelle wie Entgleisungssicherheit, Reparaturfreundlichkeit, Gewicht und Wiederverwendbarkeit, wird die Kunststoffschwelle in der LCC- („life-cycle-cost“)

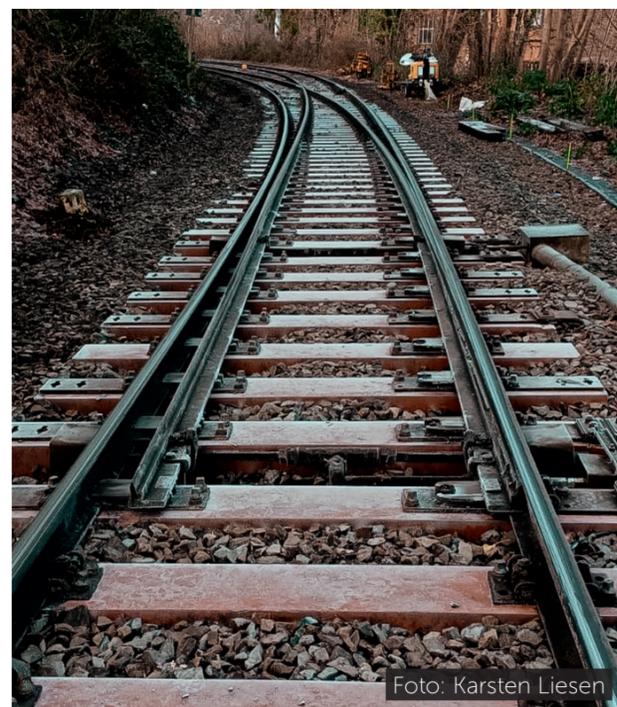


Foto: Karsten Liesen

Nächster Schritt in der Bördebahn-Reaktivierung



Foto: Alexander Barth

Nach rund neun Monaten Bauzeit konnte der modernisierte Haltepunkt der Bördebahn in Vettweiß am 17. März offiziell der Öffentlichkeit übergeben werden. Nachdem die Bördebahn zwischen Düren und Euskirchen seit Beginn des Jahres bereits im Stundentakt verkehrt, ist die barrierefreie Modernisierung des Haltepunktes der Rurtalbahn in Vettweiß der nächste große Schritt im stufenweisen Ausbau der Bördebahn. Die abgestufte Vorgehensweise ist erforderlich, um während des fortschreitenden Ausbaus den Bahnbetrieb zu ermöglichen und Fahrgastpotentiale zu erschließen. Das Investitionsvolumen in Höhe von rund 2,1 Millionen Euro zur Umgestaltung des Haltepunktes samt Umgebung, welches unter anderem aus Förderungen des Aufgabenträgers stammt, ist durch die neu gewonnene Barrierefreiheit, Fahrradabstellplätze sowie die zwei aufgewerteten und technisch gesicherten Bahnübergänge und vieles mehr also gut angelegt.

NEWS BUS

Gemeinsame Beschaffung von bis zu 20 Brennstoffzellen-Hybridbussen

Nächster Schritt zur klimaneutralen Busflotte: In einer europaweiten Ausschreibung beschaffen die Rurtalbus und VIAS Bus bis zu 20 weitere Brennstoffzellen-Hybridbusse. Durch die gemeinsame Ausschreibung möchte man den Auftrag für die Hersteller attraktiver machen. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Ausgabe ist die Qualifizierungsphase abgeschlossen und die ausgewählten Hersteller haben ihr erstes Angebot abgegeben. Außerdem wurde je Hersteller ein Musterfahrzeug zur Verfügung gestellt und von einem internen Expertenteam bewertet.

Das Team besteht aus Mitarbeitenden beider Unternehmen und ist gespickt mit Fahr-, Verwaltungs- sowie Werkstattpersonalen. Dieser neu integrierte Bewertungsbaustein soll der Qualitätssicherung dienen. In den nächsten Tagen werden nun die finalen Angebote erwartet. Nach intensiver Prüfung und Auswertung ist die Vergabe für Mitte Juli vorgesehen und die Auslieferung soll planmäßig zum Ende des 3. Quartals 2024 erfolgen.



Fotos: Rafael Dierkes



Menschen im Blick

Interview mit Dominique Heggerick



Kundenbetreuerin mit internationaler Erfahrung: Dominique Heggerick berichtet der RATH-News-Redaktion während der Fahrt mit dem Lint-Triebwagen der Rurtalbahn von ihrer Leidenschaft für den Beruf, einer bewegten Karriere auf der Schiene und von Treffen mit alten und neuen Bekannten.

Redaktion: Liebe Dominique, vielen Dank, dass Du uns heute von Düren nach Jülich mit zur Arbeit nimmst. Stell Dich doch gerne mal kurz vor.

Dominique Heggerick: Ich bin, seitdem ich denken kann, beruflich immer in irgendeiner Art mit der Eisenbahn unterwegs gewesen. Ich habe dadurch sogar meinen Ehemann kennengelernt. Dieser ist letztlich auch dafür verantwortlich, dass ich heute überhaupt Teil der Rurtalbahn bin. Denn ursprünglich komme ich aus Belgien. Da ich aber auf einer meiner früheren beruflichen „Stationen“ meinen deutschen Ehemann kennengelernt habe, wohne ich mittlerweile in Frechen und spreche neben flämisch und französisch natürlich auch deutsch.

Redaktion: Ein Leben mit der Eisenbahn? Wie sieht Dein bisheriger Werdegang denn grob aus und wie bist Du schließlich zur Rurtalbahn gekommen?

Dominique Heggerick: Vor meiner Zeit bei der Rurtalbahn habe ich viele Jahre für Thalys im gastronomischen Teil und zuletzt als Station Coordinator am Kölner Hauptbahnhof gearbeitet. Vor dem Thalys war ich mit dem Eurostar von Brüssel nach London und zurück unterwegs. Während der Pandemie habe ich mich beruflich umorientiert und nun bin ich auf den verschiedenen Strecken in Düren und Umgebung unterwegs und habe als Kundenbetreuerin im Nahverkehr (KiN) bei der Rurtalbahn einen sicheren Job, der mir sehr viel Spaß macht. Deswegen hoffe ich auch, dass die Rurtalbahn meine Endstation wird – beruflich.

Redaktion: Dann drücken wir mal die Daumen! Wenn Du eine Strecke benennen könntest, die Dir am besten gefällt, welche wäre das?

Dominique Heggerick: Als ich das erste Mal von Düren nach Heimbach gefahren bin, hatte ich das Gefühl, gar nicht mehr in Deutschland zu sein. Die Landschaft ist so traumhaft, dass ich mich wie im Urlaub gefühlt habe. Auf der Strecke nach Euskirchen ist es dafür etwas ruhiger, während die Fahrt in Richtung Linnich tendenziell eher abwechslungsreich ist.

Redaktion: Erzähle uns doch mal von Deinen Aufgaben und Herausforderungen, die Dir tagtäglich begegnen.

Dominique Heggerick: Grundsätzlich tue ich alles für einen möglichst reibungslosen Ablauf während der Fahrt. Mein Kartenlesegerät habe ich auch immer dabei. Damit kontrolliere ich die Fahrkarten, die wir in den Zügen aber auch selbst verkaufen können. Zu den unangenehmen Aufgaben zählt natürlich auch das Ausstellen von EBE's (Erhöhtes Beförderungsentgelt). Also wenn Fahrgäste ohne (gültiges) Ticket unterwegs sind. Und dann stehen wir als KiN natürlich noch helfend zur Seite: Kunden über mögliche Verspätungen oder Anschlüsse zu informieren, oder Rollstuhlfahrern beim Ein- und Aussteigen helfen. Das alles gehört zu unserem Service. Herausfordernd ist es manchmal, wenn Fahrgäste bei einer Fahrkartenkontrolle lauter werden, weil sie kein gültiges Ticket vorweisen können. Aber damit lernt man umzugehen. Während der Spätschicht sollte man sicherlich etwas vorsichtiger und wachsamer sein – gerade als Frau. Dennoch fühle ich mich immer sicher und könnte mir keinen anderen Beruf mehr vorstellen.

Redaktion: Was macht den Beruf aus und was muss man mitbringen?

Dominique Heggerick: Kein Tag ist wie der andere. Zwar kennt man viele Fahrgäste mit der Zeit, aber jeder Tag bringt neue Herausforderungen mit sich, was den Arbeitsalltag abwechslungsreich macht. Natürlich muss man als KiN zunächst geschult werden: Infos über Streckennetze, Ticketpreise- und -modelle. Und eine mündliche und schriftliche Prüfung zur allgemeinen Sachkunde muss man

auch ablegen. Jährlich wird dann auch noch der Erste-Hilfe-Kurs aufgefrischt, damit wir in Notsituationen reagieren können. Nach drei Monaten Vorbereitung konnte ich dann als KiN loslegen.

Redaktion: Du hast erzählt, dass Du auch mittlerweile den ein oder anderen Fahrgast kennst. Gibt es Momente, wo man sich auch mal Sorgen macht, wenn ein Fahrgast nicht im Zug ist?

Dominique Heggerick: So etwas gab es doch einmal, und zwar bei einem ehemaligen Triebfahrzeugführer der RTB CARGO. Dieser fährt leidenschaftlich gerne mit dem Zug und hatte angekündigt, am nächsten Tag zuzusteigen. Als er dann aber später nicht im Zug war, habe ich mir schon Sorgen gemacht. Doch zufälligerweise habe ich einen seiner Bekannten ebenfalls im Zug getroffen. Der konnte mich dann zum Glück beruhigen: „Ach, ihm geht's gut. Der stand heute Morgen noch mit mir beim Bäcker an.“ Das ist es wohl auch, was den Beruf für mich so besonders macht – die Menschen, mit denen man tagtäglich Kontakt hat und die zufälligen Begebenheiten, die sich daraus ergeben.

Redaktion: Mit dieser schönen Geschichte schließen wir das Interview ab und wünschen Dir weiterhin eine schöne Zeit bei der Rurtalbahn und eine ruhige Schicht.

Dominique Heggerick: Vielen Dank. Bis zum nächsten Mal.

