



Foto: T. Heinrich

Packen gemeinsam an, um Bahnlärm zu bekämpfen: Minister Dobrindt und DB-Chef Grube (re.)

Dobrindt will Güterverkehrslärm per Gesetz schneller bekämpfen

Umweltschutz Ende 2020 werden diejenigen Züge, die deutsche Lärm-schutzstandards nicht erfüllen, nicht mehr auf dem Netz zugelassen sein. Dies hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt am 22.06.2015 bei einem Besuch einer DB-Werkstätte in Berlin angekündigt. Das Gesetz soll noch 2016 in Kraft treten. Er will dabei auch entgegenstehende europäische Rechtsauffassungen ignorieren. „Alles, was Sie dazu aus Brüssel an kritischen Anmerkungen hören, werden wir wesentlich ignorieren.“

Kritisch sieht der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) die Ankündigung des Ministers. „Wir begrüßen, dass Minister Dobrindt dafür sorgen möchte, dass ab Ende 2020 nur noch leise Güterwagen auf Deutschlands Schienen rollen“, erklärt VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz. „Allerdings haben wir Zweifel, ob der Weg eines Verbots von Waggonen mit

Grauguss-Bremssohlen Erfolg versprechend ist“, stellt Lawrenz klar. Der Verband befürchte, dass ein schlichtes Verbot gegen den Grundsatz der Warenverkehrs- und Dienstleistungsfreiheit innerhalb der Europäischen Union verstoße. Ein Rechtsgutachten, dass der Verband jüngst in Auftrag gegeben habe, bestätige

diese Einschätzung. Ausländische Halter dürften darauf setzen, dass es 2020 nicht zu dem Verbot komme. Der VPI schlägt stattdessen eine Spreizung der Trassenpreise von 30 % vor (*Rail Business* 8/16, S. 12).

Die Deutsche Bahn wird die Umrüstung ihrer Güterwagen auf leise Bremssohlen deutlich beschleunigen, kündigte DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube auf der Pressekonferenz mit dem Minister an. RB (ici)

Wichtige Infos -
aber kurz:
Das spart Zeit!

In dieser Ausgabe:

- Wie das Beratungshaus SCI Verkehr die Aussichten für die Güterbahnen einschätzt Seite 2
- Welche Mittel aus dem Bundeshaushalt im Jahr 2014 für die Bahn bereitgestellt, aber nicht genutzt wurden Seite 3
- Warum Kühne + Nagel die Anteile an der Eisenbahnlogistik komplett an VTG abgegeben hat Seite 5
- Welche Politik der VRR bei Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen verfolgt Seite 6
- Welche Probleme für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Verlust eines Großkunden führten Seite 7

Niederlande: Netz-Nutzer schließen sich zusammen

Infrastruktur In den Niederlanden hat mit Wirkung vom 01.02.2016 die Netz-Nutzer-Organisation „Rail Good“ die Geschäftstätigkeit aufgenommen. Mitglieder sind bereits die Eisenbahnunternehmen Rotterdam Rail Feeding, Locon und LTE. Einer Mitteilung der Organisation zufolge besteht das Ziel vorrangig darin, Kosteneinsparungen bei der Inanspruchnahme von Leistungen des niederländischen Infrastrukturbetreibers ProRail ausnutzen zu können. Das Preis-/Leistungsverhältnis für die Nutzung der Schiene in den Niederlanden steht an der Spitze der Prioritätenliste. Den Anlass zur Bildung der Organisationen gab den Gründern Thom Derks und Hans-Willem Potts die Tatsache, dass die finanziellen und verwaltungstechnischen Belastungen der Eisenbahnunternehmen wirksam gesenkt werden müssen. RB (ici)

Eigene Infos
der Redaktion:
**Das verschafft
Ihnen Vorsprung!**

<http://tinyurl.com/z25733f>



Der Kommentar

Timon Heinrici zu den Marktbedingungen des Schienengüterverkehrs

Letzte Chance für das Level Playing Field

DB organisiert Güterverkehr neu, SCI sieht für Schienengüterverkehr schweres Jahr 2016 voraus, Cargolink in Norwegen wird insolvent, der Entwurf des Eisenbahn-Regulierungsgesetzes wird die wirtschaftliche Situation der Wettbewerbsbahnen nicht verbessern – alle diese Informationen aus der vorliegenden Ausgabe machen deutlich, dass es der Schienengüterverkehr schwer hat.

Zwar ist es den Unternehmen in der Vergangenheit gelungen, ihre Ertragslage durch Rationalisierung zu verbessern, aber als Geldanlage sind Eisenbahnen allenfalls aus Mangel an Alternativen in einer Null-Zinsphase interessant.

Bedauerlich ist, dass sich die Verkehrspolitik wenig anstrengt, um den Eisenbahnen das Überleben zu erleichtern. Immer wieder wird das so genannte Level Playing Field – also die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen – versprochen, stattdessen aber müssen sich die Bahnen mit stets zunehmendem Verwaltungsaufwand, höheren Sicherheitsanforderungen und mitunter auch staatlich bedingten Kostensteigerungen abfinden. Eine neue Chance, daran etwas zu ändern, bietet das EU-Straßenpaket. Wenn es gelingt, Schlupflöcher wie Briefkastenfirmen und unterschiedliche Sozialbestimmungen im internationalen Straßengüterverkehr zu schließen, wäre nicht nur etwas für den fairen Wettbewerb im Straßen-, sondern auch im Schienenverkehr erreicht.

RB

Kommentierung von Ereignissen: Hilft Ihnen bei der Bewertung

SCI sieht für Schienengüterverkehr schweres Jahr 2016 voraus

Marktbeobachtung Trotz einer moderaten Erholung der Verkehrsleistung in den vergangenen zwei Jahren kann der Schienengüterverkehr mit dem Wachstum auf der Straße nicht mithalten – er verliert Marktanteile. Zu diesem Ergebnis kommt das Beratungsunternehmen SCI Verkehr in der aktuellen Studie „European Rail Freight Transport Market“.

Unbefriedigende Ergebnisse, hohe Volatilität sowie wachsende Ansprüche

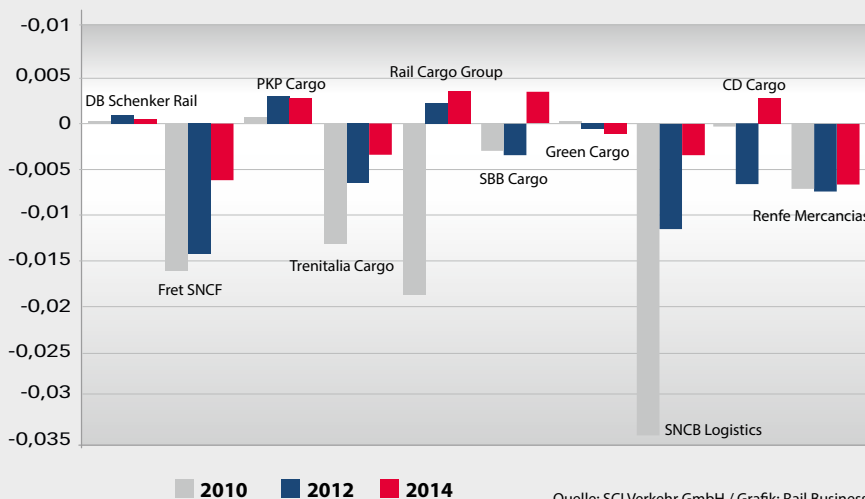
der Kunden bei starker Konkurrenz durch umweltfreundliche Lkw setzen die Unternehmen weiter unter Druck.

SCI Verkehr rechnet mit einem Wachstum des Schienengüterverkehrs im Mittel von 1 % jährlich bis 2019. „Die aktuellen Anzeichen sprechen für ein schweres Jahr 2016“, schreiben die Berater. Die wirtschaftlichen Ergebnisse vieler Unternehmen sind weiterhin unbefriedigend.

RB (ici)

Marktbeobachtung: Unterstützt Sie bei Benchmarks

Benchmark: EBIT pro Leistungseinheit (2010-14; EUR/tkm)



Quelle: SCI Verkehr GmbH / Grafik: Rail Business

Auf niedrigem Niveau: Betriebsergebnisse einiger Staatsbahnen im Vergleich

Frankreich schafft einheitliche Regelung

Personal Der französische Staatssekretär für Transport, Alain Vidalies, hat den in Frankreich tätigen Eisenbahnunternehmen und den sieben zuständigen Gewerkschaften am 17.02.2016 den Entwurf eines Sockel-Dekrets (décret socle) zur Regelung der Arbeitsbedingungen für alle Mitarbeiter des Eisenbahnsektors überreicht. Dieser ist auch im Internet auf der Seite der SNCF veröffentlicht (Avant-projet de décret relatif au régime de la durée du travail du personnel des entreprises du secteur du transport ferroviaire).

Das neue Sockelabkommen enthält drei Kategorien:

- Ein gemeinsam von den Eisenbahnunternehmen und Gewerkschaften abgestimmtes „Sockel-Dekret“, das für alle Eisenbahnunternehmen in Frankreich anwendbar ist
- ein Kapitel „Arbeitszeitregelung“ für einen nationalen Tarifvertrag zwischen den Arbeitgebern (Union des transports publics ferroviaires) und den zuständigen Gewerkschaften, das für alle Bahnunternehmen gelten wird
- ein Kapitel „Betriebsvereinbarung“ zwischen den Eisenbahnen der öffentlichen Gruppe (Groupe public ferroviaire, GPF) und ihren repräsentativen Gewerkschaften.

RB (wkz/ici)



Foto: Uwe Mielthe, DB Bahn AG

Mehr Geld als verbaut werden konnte: Arbeiten an der Strecke Halle/Leipzig-Erfurt-Nürnberg.

Eisenbahnbranche ließ 2014 knapp 428 Mio. EUR Bundesmittel ungenutzt

Verkehrsinvestitionen Die Eisenbahnbranche hat 2014 knapp 428 Mio. EUR an Investitionsmitteln aus dem Verkehrshaushalt des Bundes nicht genutzt. Das entspricht knapp 10 % der bereitgestellten Mittel. Dies geht aus dem Vergleich des Haushaltsplans 2016 mit dem Bundeshaushaltsgesetz 2015 hervor.

302 Mio. EUR für Neu- und Ausbau nicht verwendet

Für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (Haushaltstitel 891 01-742) wurden 2014 gut 934 Mio. EUR eingesetzt. Zur Verfügung standen aber knapp 1,236 Mrd. EUR – rund 302 Mio. EUR wurden nicht verbaut. Die Baukostenzuschüsse zur Erhaltung der Schienenwege (891 11-742) gemäß Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) in Höhe von 2,75 Mrd. EUR rief die Deutsche Bahn hingegen vollständig ab.

Wenig in Anspruch genommen wurden die Mittel für die Infrastruktur der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (891 01-742). Von den bereitgestellten 25 Mio. EUR konnten nur 9,8 Mio. EUR verbaut werden. 15 Mio. EUR blieben liegen.

Für die Lärmsanierung (891 05-742) wurden 113 Mio. EUR eingesetzt; zur Verfügung standen 130 Mio. EUR. Aus diesem Titel dürfen 10 Mio. EUR für die Unterstützung bei höheren Wartungskosten nach Umrüstung auf

lärmmindernde Bremsen im Güterverkehr verwendet werden; ob dies genutzt wurde, geht aus den Haushaltsentwürfen nicht hervor. 17 Mio. EUR wurden nicht genutzt.

Analyse der Redaktion:
Verschafft Ihnen Wissensvorsprung

den Ausbau und die Reaktivierung von Gleisanschlüssen (892 42-790) wollte die Bundesregierung mit 14 Mio. EUR fördern – in Anspruch genommen wurden 2,4 Mio. EUR. Insgesamt 86,5 Mio. EUR verfielen.

Für Eisenbahnkreuzungsbauwerke in der Baulast des Bundes (745 21-722) wurden 2014 7,2 Mio. EUR verwendet, für solche Bauwerke in Baulast der Länder (882 21-723) 15 Mio. und solche in Baulast der Kommunen (883 21-725) 51,8 Mio. EUR. Bereitgestellt waren für die Baulast des Bundes 12,8 Mio. EUR, für die Baulast der Länder 17,9 Mio. und für die Baulast der Kommunen 50,3 Mio. EUR. 7 Mio. EUR blieben ungenutzt.

Immerhin bei Studien und Untersuchungen für den Kombinierten Verkehr (531 41-790) war ein Mittelabfluss zu beobachten: Statt der zur Verfügung stehenden 50 000 EUR gaben die Behörden sogar 73 000 EUR aus.

Burkert für Anhebung der Haftpflicht-Mindestsumme

Marktzugang Martin Burkert, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags, fordert eine höhere Mindestversicherungssumme für Eisenbahnunternehmen. Derzeit beläuft sie sich auf gut 10 Mio. EUR, die in einer Verordnung über die Haftpflichtversicherung festgeschrieben sind. Sie soll außer Kraft treten. Stattdessen sieht die Regierung im neuen Eisenbahnregulierungsgesetz, das sie im Januar vorgelegt hat, nun 14 Mio. EUR vor. Burkert hält jedoch auch diese Summe für zu gering. Sie gilt seit 1996 und ist seitdem nicht mehr angepasst worden.

RB (sl/ici)

Seehafenbetriebe: Alpha E bringt nur kurz Abhilfe

Infrastruktur Die „Alpha-Variante E“, das in einem mehrmonatigen Dialog zwischen Politik, Bevölkerung und Eisenbahnunternehmen gefundene Konzept für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Hinterland der Seehäfen Bremen und Hamburg, muss umgehend umgesetzt werden. Darauf weist der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZBS) hin. Der ZBS stellt allerdings auch klar, der Ausbau könne nur eine kurzfristige Entlastung schaffen. Die Politik müsse die Kapazitäten aller Verkehrsträger erweitern.

RB (ici)

EU mahnt Staaten wegen Richtlinie 2012/34

Recht Die EU-Kommission hat die Mitgliedstaaten Bulgarien, Tschechien, Deutschland, Griechenland, Litauen, Luxemburg und Rumänien aufgefordert, die Richtlinie 2012/34 (Recast des 1. Eisenbahnpakets) umzusetzen. Die Frist dafür war am 16.06.2015 abgelaufen. Die Mitgliedstaaten haben jetzt zwei Monate Zeit für die nationale Gesetzgebung.

RB (ici)

Einblick in EU-Vorgänge:
Sie wissen früh, was zu erwarten ist

Personalien

■ **Georg Radon** (58) hat jüngst bekanntgegeben, seine im August 2008 angestretene Stellung als Chief Financial Officer (CFO) der SBB zu Ende 2016 abzugeben. Danach wird er zu SBB Consulting wechseln und dort Spezialaufgaben sowie einige Mandate übernehmen. Die Suche nach seiner Nachfolge ist eingeleitet.

■ Network Rail hat am 09.02.2016 bekanntgegeben, dass **Jeremy Westlake** zum 15.02.2016 als Chief Financial Officer (CFO) im Unternehmen tätig sein wird. Westlake war zuletzt Senior Vice President of Finance bei Alstom Transport in Frankreich. Er ersetzt **Patrick Butcher**, der Network Rail im März 2016 verlässt und CFO der Go-Ahead-Gruppe wird.

■ Der Verwaltungsrat der Rigi Bahnen AG hat an seiner Sitzung vom 28.01.2016 **Stefan Otz** (50, Foto) zum neuen Vorsitzenden der Geschäftsleitung mit Dienstantritt bis spätestens 01.09.2016 gewählt. Die Veränderung steht in Zusammenhang einer vorausschauenden Nachfolgeregelung für den in Pension gehenden **Peter Pfenniger**, der seit 1987 bei der Rigi Bahnen wirkt und seit 2002 deren Direktor ist. Otz ist seit 13 Jahren Direktor von Interlaken Tourismus und seit 27 Jahren mit dem Tourismus verbunden.

■ In der Geschäftsführung der Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH (RGB), einer 100%igen Tochtergesellschaft des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB), hat es zum 01.02.2016 einen Wechsel gegeben. Seitdem führt **Fritz Rössig** (Foto), Abteilungsleiter Nahverkehr beim ZGB, anstelle von **Hennig Brandes** die Geschäfte der im Mai 2012 gegründeten Fahrzeugpoolgesellschaft.

■ Weitere Veränderungen bei SBB Infrastruktur: **Daniel Koch** übernimmt

die Leitung von SBB Infrastruktur Energie. Er führte den Bereich seit 01.05.2015 interimistisch, davor leitete er die Einheit „Entwicklung“ und führte das Anforderungs- und Businessmanagement. **Simon Bickel** leitet das Team Kommunikation Infrastruktur seit dem Juli 2015 interimistisch und seit 01.12.2015 definitiv.

■ Bei der Emons Bahntransporte GmbH, Dresden, wurde **Ralf Wieland** (50) als dritter Geschäftsführer neben **Herbert Putzmann** (65) und **Jens Uhlmann** (51) berufen. Wieland ist seit 2008 Geschäftsführer bei der Mutter Emons Spedition GmbH und ist Ende 2015 in die Geschäftsführung der Emons-Rail-Cargo GmbH berufen worden (*Rail Business* 3/16).

■ **Hinrich Krey**, seit 01.02.2015 Chief Mechanical Officer (CMO), COO und Co-Geschäftsführer der RDC Deutschland GmbH, hat laut einer Pressemitteilung „seine Aufgaben in der Fahrzeugentwicklung der Autozugflotte erfolgreich abgeschlossen“ und RDCD überraschend zum Jahresende 2015 verlassen. Krey steht dem Unternehmen aber weiterhin beratend zur Verfügung. **Carsten Carstensen** und **Henry Posner III** verbleiben als Geschäftsführer der RDCD – die Suche nach einem neuen COO wurde eingeleitet. Krey war 1997 bis 2004 Geschäftsführer der Vossloh Locomotives GmbH und nachfolgend in gleicher Funktion bei der Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Co. KG (VTLT) bis Ende 2013 tätig. Er war anschließend bei der DB Schenker Rail AG als externer Mitarbeiter mit dem Posten „Asset Management & Technology Diesellokomotiven“ bis zum Wechsel zur RDCD tätig. Krey war seit 22.01.2015 bis Ende 2015 74-%-Gesellschafter der Lokomotivtechnik Kirchmöser GmbH (LKM) in Brandenburg neben der Geschäftsführenden Gesellschafterin (26 %) **Sigrid Imme**, eine Rechtsanwältin aus Brandenburg.

Dem Vernehmen nach ist Krey seit 01.01.2016 bei Toshiba in Deutschland für den Aufbau des Schienenfahrzeuggeschäftes in Europa verantwortlich.

■ Bei der BBL Bahnbau Lüneburg GmbH mit Sitz in Lüneburg wurde die seit Juni 2006 bestehende Prokura für **Thomas Gritzka** (38) als Inhaber der Stabstelle Managementsysteme ausgetragen.

■ **Thomas Jacob** (47) wurde als Technischem Leiter der STS Städtebahn Service GmbH Prokura erteilt.

■ Eine Reihe personeller Veränderungen sind bei der TX Logistik AG eingetreten oder zeichnen sich ab. Wie Informationen aus sozialen Netzwerken zu entnehmen ist, wird **Sebastian Engels** das Unternehmen Ende März 2016 verlassen. Er ist dort seit September 2011 als Projektmanagement Operations und seit November 2012 als Örtlicher Betriebsleiter (ÖBL) tätig. **Dirk Jeske**, von April 2015 bis Januar 2016 Geschäftsbereichsleiter Commercial Management der TX sowie zuvor ab Oktober 2012 Geschäftsbereichsleiter TXCargoStar maritim bei TX, ist seit Februar 2016 Geschäftsführer der STL Seifert Transport Logistik GmbH. **Nico Schönfeld**, von Oktober 2010 bis Dezember 2015 Abteilungsleiter European Control Center bei TX, wechselte zu Jahresbeginn 2016 zur DB-Tochter RBH Logistics GmbH in Gladbeck; er baut dort das Intermodalgeschäft operativ auf. Als Manager Businessunit Intermodal bei der Ekol Logistik GmbH arbeitet seit Februar 2016 **Wilfried Klein**. Er war von November 2015 bis Januar 2016 in der Disposition der Bertschi AG. Bis Oktober 2015 hatte Klein als „Head of CargoStar intermodal“ der TX gewirkt. Dem Vernehmen nach steht auch **Max Siep**, Regional Director Central Europe der TX, vor einer Veränderung.

■ Nach rund 14 Jahren bei Wascosa wird **Esther Schmid**, Fachverantwortliche für Marketing & Kommunikation, das Unternehmen Ende Februar 2016 verlassen, um eine neue berufliche Herausforderung anzunehmen. Nachfolgerin zum 01.03.2016 ist **Cornelia Ineichen**, die nach Wascosa-Auskunft Berufserfahrung im Bereich Marketing & Kommunikation aufweist. RB (wkz/ri)

News zu persönlichen Veränderungen: Wissen, mit dem Sie punkten können



Foto: privat



Foto: RGB

Rail-Logistik jetzt komplett bei VTG

Verkauf Kühne + Nagel (KN) hat sich zum Jahreswechsel aus dem 2013 gemeinsam mit der VTG AG, Hamburg, gegründeten Joint Venture VTG Rail Logistics GmbH wieder zurückgezogen. Der 30%-Anteil wurde per 05.01.2016 an VTG abgegeben – damit ist VTG nunmehr alleiniger Gesellschafter des Schienenlogistikers VTG Rail Logistics.

Während Kühne + Nagel „keine Marktgerüchte kommentieren will“, bestätigt VTG die Übernahme der *Rail Business*-Schwesterpublikation *DVZ-Brief*. „Wir glauben angesichts der positiven Entwicklung dieses Geschäftsbereiches an den europäischen Schienenlogistikmarkt“, heißt es dazu auf Nachfrage der *DVZ* aus Hamburg.

Schwerer Start 2014

2013 hatten sich beide Unternehmen noch euphorisch in einer gemeinsamen Presseaussendung gegeben: „Der Zusammenschluss ermöglicht die Bündelung des Know-Hows zweier starker Logistikpartner, die sich hinsichtlich ihrer regionalen sowie inhaltlichen

Schwerpunkte perfekt ergänzen.“ Im ersten Geschäftsjahr blieb die Entwicklung des Joint Ventures hinter den Erwartungen zurück. Grund dafür waren nach VTG-Auskunft die politischen Entwicklungen in Russland und der Ukraine, die die Verkehre in der Region nahezu zum Erliegen brachten.

Hinzu kamen außerordentliche Aufwendungen, ausgelöst durch ein Prozessoptimierungs- und Strukturveränderungsprogramm. Demzufolge lag 2014 das EBITDA 4,1 Mio. EUR unter dem Vorjahr (3,8 Mio. EUR) und betrug -0,2 Mio. EUR.

EBITDA 2015 deutlich verbessert

In den ersten neun Monaten 2015 hatte der VTG-Geschäftsbereich Schienenlogistik mit einem Umsatz von 236,5 Mio. EUR in etwa das Vorjahresniveau gehalten (Vorjahr: 237,5 Mio. EUR). Das EBITDA stieg im gleichen Zeitraum überproportional um 1,7 Mio. EUR auf 2,3 Mio. EUR. RB (la/ri)

Unternehmensberichte:
Sie erhalten Einblick in den Wettbewerb



Das ehemalige Joint Venture TBT ist nun 100%ige Tochter des Betreibers der U-Bahn.

MTR übernimmt Instandhalter TBT

Schweden MTR Nordic, Tochter der chinesischen MTR und Betreiber der Stockholmer U-Bahn, übernimmt Mantenas 50%igen Anteil der Tunnelbaneteknik Stockholm (TBT). Die TBT ändert ihren Namen in MTR Tech. Die TBT ist 2009 als Joint Venture zwischen der Mantena, einer 100%igen

Tochter der Norwegischen Staatsbahnen NSB, und der MTR Nordic gegründet worden, nachdem diese den Betrieb der Stockholmer U-Bahn übernommen hatte. Die TBT ist für die Instandhaltung der U-Bahnzüge zuständig. RB (ri)

Bilder aus Werkstätten:
Sie erhalten einen ersten Eindruck

ecco rail Deutschland mit neuem Gesellschafter

Investor Die ecco rail GmbH, Starnberg, hat einen neuen Gesellschafter. Am 13.01.2016 hat Marek Oziewicz (34) aus Warschau 12 % der Anteile übernommen. Neben Oziewicz sind unverändert die CCC ChemCargoConsult GmbH (46,004 %) von Fimengründer Johann Pötsch sowie die parallel auch an der polnischen ecco rail beteiligten Krysztof Artur Rybus (20,998 %) und Bronislaw Jerzy Plata (20,998 %) an der deutschen Filiale beteiligt. Alle drei haben je 4 % an den neuen Gesellschafter abgetreten, der u.a. Gesellschafter der Holz- und Baustoffspedition JPM Global Oziewicz Stobinski S.J. ist. RB (ri)

www.ecco-rail.at

Strukton steigt bei Dual Inventive ein

Gleisbau Strukton Rail hat zum 01.01.2016 einen Anteil von 50 % an der Dual Inventive Holding übernommen. Das Unternehmen entwickelt und produziert Produkte, die Eisenbahninfrastruktur sicherer und effizienter machen, Kapazitäten maximieren und die Zuverlässigkeit steigern.

Dual Inventive mit Sitz in Oisterwijk zwischen Tilburg und 's-Hertogenbosch hat 21 Mitarbeiter und setzt jährlich 4,5 Mio. EUR um. RB (ri)

www.dualinventive.eu

Lizenzen nach Staatsbahnteilung

Serbien Die beiden Unternehmen Srbija Voz und Srbija Kargo haben zum 26.10. bzw. 13.10.2015 ihre Sicherheitszertifikate und zum 15.01.2016 bzw. 10.12.2015 ihre EVU-Zulassungen erhalten. RB (mha/ri)

www.srbvoz.rs
www.srbcargo.rs

Infos zu Zertifikatserteilungen:
Das hilft ihnen bei Geschäftspartnerwahl

derschnellzug.de verliert Investor

Startverschiebung Der 2014 gegründete private Betreiber derschnellzug.de startet nicht wie geplant am 18.03.2016 (*Rail Business* 29/15). Dies teilte das Unternehmen jetzt mit. Ein Investor habe in der Kalenderwoche 6 seine Zusage über 1,25 Mio. EUR zurückgezogen, da der Start wegen Problemen bei Trassen und Waggonen gefährdet ist.

So gebe es Probleme, die Fahrplanktrassen von dem bestellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (in Funktion der Planungsunterstützung) auf das durchführende Eisenbahnverkehrsunternehmen umzuschreiben. Somit bestehe keine Garantie, dass die Trassen zum gewünschten Starttermin „tatsächlich“ zur Verfügung stehen würden. Und weiter würden die Speise- und Gepäckwagen nicht mehr in vollem Umfang in der angebotenen Stückzahl zur Verfügung stehen. Hier habe der anbietende Vermieter den „Eigenbedarf zum Jahresende angepasst und konnte bislang keine Aussage darüber treffen, zu welchem Zeitpunkt die ursprünglich zugesagte Menge an Wagen zur Verfügung stehen wird“, so die Mitteilung.

Nun sucht der Betreiber einen neuen Investor, der mit einer ähnlichen Summe einsteigt. Erst dann und nach Lösung der Trassenübergabe könne ein neuer Starttermin für den neuen Schnellzug zwischen Stuttgart und Hamburg oder Aachen genannt werden. **RB (cm)**

www.derschnellzug.de

SPNV: Hoyerswerda – Görlitz wird abbestellt

Sachsen Die SPNV-Linie 64 Görlitz – Hoyerswerda soll nicht wieder in Betrieb genommen werden. Aktuell ruht der Verkehr wegen Bauarbeiten. Die Option zur Wiederaufnahme des Verkehrs im „Spree-Neiße-Netz“ wird nicht gezogen. Grund dafür ist die fehlende Finanzierungssicherheit.

RB (cm)

Fotos von Fahrzeugen Sie sind auf einen Blick informiert

VRR: Fahrzeugvergabe und Betriebsvergabe bleiben getrennt

SPNV Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wird den nach seinen Worten erfolgreichen Weg der Trennung von Fahrzeug- und Betriebsvergabe weitergehen. So sollen für den Betrieb der Linien S 2, S 3, S 9, S 28, RB 3, RB 40 und RB 41 ab Ende 2019 41 Züge plus Reserve-Garnituren beschafft werden. Noch im März 2016 werden die zuständigen politischen Gremien über diese Beschaffung entscheiden, so der VRR. Wie beim RRX soll auch hier der Hersteller die S-Bahn-Züge über 30 Jahre warten und instandhalten. Vier Unternehmen hätten Angebote für vier- bis sechsteilige Zügeinheiten abgegeben, so VRR-Vorstandssprecher Martin Husmann. Die Entscheidung über den Betrieb der beiden S-Bahn-Netze soll dann im Sommer 2016 fallen, laut Husmann gebe es fünf Bewerber. Für das Los mit den S-Bahn-Linien S 1 und S 4 sollen laut VRR die 48 von der DB Regio erworbenen ET 422 noch „bis

mindestens“ 2034 eingesetzt werden – instandgehalten von DB Regio.

Ab Dezember 2020 sollen dann auch im VRR-Gebiet die Brennstoffzellenfahrzeuge von Alstom eingesetzt werden. Die zwölf Lint 54 sind für das Emscher-Münsterland-Netz (Linien RE 14 und RB 45/Essen – Borken/Coesfeld via Dorsten) vorgesehen. Alstom wird die

Fahrzeuge für einen Zeitraum von 25 bis 30 Jahren instandhalten. Das Vergabeverfahren dafür soll „im Frühjahr 2016“ beginnen. Für den Zeitraum Dezember 2018 bis Dezember 2020 soll das Netz mit einem Übergangsvertrag mit Verlängerungsoption vergeben werden. Für die Versorgung der Brennstoffzellenfahrzeuge mit Wasserstoff soll eine vorhandene Pipeline genutzt werden.

Beim RRX (Rhein-Ruhr-Express) erwartet der VRR die ersten Fahrzeuge von Siemens im Dezember 2018. **RB (as/cm)**

Berichte über SPNV-Vergaben: Sie bekommen den Durchblick



Fotos: DB Arriva/J. Petrák; Q. Vosman

Arriva gestartet Einen eigenwirtschaftlichen Verkehr hat DB Arriva in Tschechien aufgenommen. Von Montag bis Freitag werden wie angekündigt (*Rail Business* 6/16) im Zweistundentakt sieben Zugpaare zwischen Prag hl und Benešov mit drei Zwischenhalten angeboten. Die 52 km lange Strecke wird in 51 Minuten zurückgelegt. Am Wochenende wird ein Zugpaar zwischen Prag und dem slowakischen Trenčín (407 km) via Olomouc und Uherské Hradiště gefahren. Für den Verkehr steht ein VT 628.2 zur Verfügung, der in Tschechien bei Arriva als 845 eingestellt ist. Arriva plant bereits eine Ausweitung des Angebots nach Vlašim und Sedlčany – angestrebt wird ein jährliches Wachstum von 10 %. Der erste Versuch von Arriva mit eigenwirtschaftlichen Verkehren in der Region Prag lief nur drei Monate. **RB (qv/cm)**

EWL: Schnelles Aus bei Mosolf-Verkehren

Automotive Die Übernahme von Automotive-Transporten für den Mosolf-Konzern durch die EWL East West Logistics fand nach knapp vier Wochen ein abruptes Ende (*Rail Business* 3/16). EWL-Mehrheitseigentümer und Geschäftsführer Jeroen Le Jeune hat nach Brancheninformationen Anfang Februar 2016 seinen Rückzug aus dem erst zum Jahreswechsel 2015/2016 gestarteten Geschäft bekannt gegeben.

Die Leistungen zwischen Wustermark, Rüsselsheim und Dillingen (Saar) sowie Antwerpen gingen wieder auf die Traktionsdienstleister Crossrail und Rurtalbahn Cargo über.

Zahlreiche Stolpersteine

Dass Le Jeune umgehend nach seinem Ausscheiden als Geschäftsführer und Gesellschafter bei Crossrail nahtlos für einen Crossrail-Kunden tätig wird und anscheinend keiner Wettbewerbsklausel zu unterliegen schien, hatte überrascht.

Als unverständlich gilt in der Branche ferner, dass der langjährige Chef der Eisenbahn Dillen & Le Jeune Cargo (DLC) und nachfolgend des Eisenbahnunternehmens Crossrail an verschiedenen Fronten scheiterte.

Größtes Problem bei Le Jeunes Konzept soll dem Vernehmen nach man-

gelnde Personalverfügbarkeit gewesen sein. „Geänderte Rahmenbedingungen haben das angedachte Konzept nicht umsetzbar werden lassen“, so ein Beteiligter gegenüber *Rail Business*. Folglich musste „mit heißer Nadel“ für Ersatz gesorgt werden.

RRF beendet Zusammenarbeit

Rotterdam Rail Feeding (RRF) bzw. deren belgische Filiale Belgium Rail Feeding (BRF), auf deren Lizenzen die EWL in Benelux verkehrte, beendeten am 08.02.2016 die Zusammenarbeit mit dem Kunden „wegen zu vielen Konflikten“.

Stolperstein soll auch die nicht nutzbare direktere Route via Aachen West gewesen sein.

Der Grund dafür ist laut Insidern eher in Zulassungsproblemen der von EWL gemieteten HLD 77-Dieselloks der SNCB zu sehen als in Kapazitätsengpässen. Daraus resultierend musste EWL via Roosendaal/Niederlande mit entsprechend hohem und wahrscheinlich vorab nicht kalkuliertem Mehraufwand fahren. RB (ri)

Verkehrsverluste und Verkehrsgewinne: Infos, die Sie zu ihrem Vorteil nutzen können

Railflex wieder mit Braunkohlenstaub

Letzte Meile Die Privatbahn Railflex hat zum 01.01.2016 wieder die letzte Meile für Braunkohlestaubtransporte zur Rheinkalk in Menden-Horlecke übernommen. Eingesetzt wird eine gemietete Vossloh G 1206. Die durch die Havelländische Eisenbahn (hvle) zwei Mal pro Woche ab Spreewitz beförderten Ganzzüge waren von Januar 2013 bis Ende 2015 durch die Wanne-Herner Eisenbahn als Subunternehmen der Chemion Logistik ab Schwerte befördert worden.

Railflex hatte den Nachlauf bereits von Mitte September 2009 bis Ende 2012 inne gehabt - damals noch als Subunternehmer für Chemion. RB (ri)

www.railflex.de

Hupac-Zug beginnt schon in Geleen

Niederlande Der im September 2015 aufgenommene KV-Shuttle der Hupac zwischen dem Ruhrgebiet und Kopenhagen beginnt neurdings im niederländischen Geleen. Captrain Netherlands, Captrain Deutschland Cargowest bzw. Captrain Denmark befördern im Auftrag von Hupac den Company Shuttle mit länderübergreifender Traktion und fünf wöchentlichen Rundläufen. RB (ri)

Veränderungen bei Angeboten: Das erweitert Ihre Wahlmöglichkeiten

DB Cargo mit tschechischer Tochter

Expansion Seit Februar 2016 hat die DB-Güterverkehrssparte mit der in Ostrava ansässigen DB Cargo Czechia s.r.o. eine tschechische Landesgesellschaft. Diese wird von Kai Dingel (33) und Tomasz Grzegorz Iwanski (36) geleitet.

Das Unternehmen trägt die aktuelle Firmierung erst seit 02.02.2016 und war zuvor als Connex CR (seit 05.03.2001) und Arriva CR (seit 01.07.2013) im Personenverkehr aktiv. Arriva Transport Ceska Republika übertrug ihre Gesellschaftsanteile per 07.01.2016 an die DB Schenker Rail.

Gesellschafterwechsel in Unternehmen: Das hilft ihnen bei Marktanalysen

DB Schenker Rail reagierte Anfang 2015 auf den mehrheitlichen Verkauf der Advanced World Transport (AWT) an PKP Cargo und hatte Ende Januar 2015 damit begonnen, erste Testzüge

in Eigenregie zwischen Polen und Tschechien unter Nutzung der Lizenz der Schwestergesellschaft Arriva vlaky auf tschechischer Seite zu fahren. In den vergangenen Jahren hatte die DB 32 Siemens E-Loks der Baureihe 189 für den Einsatz in Tschechien ertüchtigt (*Rail Business* 7/15). RB (ri)

Shuttlewise fährt mit B Logistics

Intermodal Shuttlewise nutzt für die am 14.03.2016 startende Verbindung Rotterdam – Dourges den Traktionär B Logistics. Dies teilte der niederländische Intermodaloperator auf Anfrage von *Rail Business* mit. Geplant sind fünf wöchentliche Umläufe (*Rail Business* 1-2/16). RB (ri)

www.shuttlewise.com

„Laute Wagen von 2020 an kräftig belasten“

VPI-Geschäftsführer Jürgen Tuscher zu Möglichkeiten, die Umrüstung der Güterwagenflotte auf lärmmindernde Bremstechnologie zu beschleunigen

Herr Tuscher, hat sich das lärmabhängige Trassenpreissystem bewährt?

Nein, aus unserer Sicht nicht. Weder setzt es einen spürbaren finanziellen Anreiz zur Umrüstung, noch kommen die Einnahmen denen, zugute, die die Investitionskosten für die Umstellung der Waggons auf leise Technik schultern. Daher müsste das deutsche System anders angelegt sein.

Wie sollte das System denn aussehen?

Die derzeitige Trassenpreisspreizung zwischen lauten und leisen Zügen ist zu gering. Trassenpreise gehen mit etwa 30 % in die Produktionskosten ein. Ein Trassenpreisunterschied von derzeit 2,5 % zwischen leisen und lauten Wagen macht sich in den Produktionskosten also nur mit 0,8 % bemerkbar. Ein derart geringer Betrag veranlasst keinen Verladender oder Wagenhalter, einen leisen Waggon einzusetzen oder umzurüsten. Bei einer Spreizung des Trassenpreises von 30 % müssten die Nutzer lauter Waggons eine Transportkostensteigerung von 10 % hinnehmen. Erst in dieser Größenordnung setzen wir einen Marktmechanismus in Gang, der die Umrüstung auf ausländische Wagenhalter ausweitet. Wichtig ist hier allerdings, dass es für eine solche Maßnahme einen ange-



Jürgen Tuscher

messenen Vorlauf gibt, sie also nicht vor Ende 2020 umgesetzt wird. Auch die ausländischen Halter brauchen Zeit für die Umrüstung.

Wären die Probleme mit einer stärkeren Spreizung der Trassenpreise gelöst?

Nein. Viele Güterwagenhalter sind nicht gleichzeitig auch Eisenbahnverkehrsunternehmen. Damit kommen sie nicht in den Genuss beider Tranchen der Umrüstungsförderung.

Welche Tranche können die Halter nicht nutzen?

Das Förderkonzept der Bundesregierung sieht zwei Töpfe vor. 50 % der Mittel gewährt das Bundesverkehrsministerium direkt aus Mitteln des Bundeshaushalts für den Lärmschutz an der Schiene. Diese Mittel kommen bei den Wagenhaltern an. Die anderen 50 % bringen die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf, die für laute Züge einen Trassenpreiszuschlag entrichten. Die Einnahmen aus diesem Zuschlag sind für die Weiterleitung an die Güterwagenhalter gedacht, die in die Umrüstung investiert haben. Diese Mittel kommen aber nicht bei Wagenhaltern an, die nicht gleichzeitig auch

Eisenbahnunternehmen sind. Die Eisenbahnen behalten die Vergütung ein.

Was schlägt der Verband vor, um diese Situation zu ändern?

Die Eisenbahnen müssten verpflichtet werden, den Trassenpreisbonus für leise Züge anteilig an diejenigen Wagenhalter auszuschütten, die Waggons umgerüstet haben.

Der Verband hatte sich Mitte vergangenen Jahres dafür ausgesprochen, eine Abwrackprämie für alte Waggons zu zahlen. Ist diese Forderung noch aktuell?

Bisher wird nur die Umrüstung gefördert. Die VPI-Mitgliedsfirmen rüsten von den 60 000 Wagen, die 2020 verkehren sollen, 20 000 um. 40 000 Wagen werden neu beschafft. Das bedeutet, pro Jahr kommen durchschnittlich 3500 Wagen neu in den Verkehr. Bei 40 000 Wagen ergibt dies eine Investitionssumme von rund 4 Mrd. EUR. Natürlich werden diese Investitionen auch getätigt, um die Attraktivität der Flotte zu erhalten. Aber Investitionen sind auch eine Frage des Zeitpunkts, und es ist klar, dass sie aus Gründen des Lärmschutzes vorgezogen werden.

RB (ici)

Interviews:
Sie erhalten Einblick
in Beweggründe

Impressum

Rail
BUSINESS

Der wöchentliche
Branchenreport von
Eurailpress und DVZ

Verlag: DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Nordkanalstraße 36, D-20097 Hamburg
Tel. +49 40 23714-01

Geschäftsführer: Martin Weber
Verlagsleiter: Detlev K. Suchanek
+49 40 23714-227 | detlev.suchanek@dvvmedia.com

Redaktion

Chefredaktion: Timon Heinrici (ici)
+49 30 40048417 | timon.heinrici@dvvmedia.com

Redakteure:

Werner Balsen (Büro Benelux, wal), werner.balsen@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm), christoph.mueller@dvvmedia.com
Karl Arne Richter (ri), karlarne.richter@dvvmedia.com

Anzeigen

Gesamtanzeigenleitung DVV: Tilman Kummer
Anzeigenleitung EURAILPRESS: Silke Härtel (verantwortl.)
+ 49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Patrick Schröter
+49 23714-127 | patrick.schroeter@dvvmedia.com
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 8 vom 1. Januar 2016.

Vertrieb

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
+49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com
Unternehmenslizenzen Digital/Print: Oliver Brandt
+49 8191 3055039 | oliver.brandt@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice:
Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243 | kundenservice@dvvmedia.com

Erscheinungsweise: Wöchentlich

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung

ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben.

Bezugsgebühren

Abonnement: Inland Print-Paket jährlich: EUR 778,00 inkl. Porto zzgl. MwSt. | Inland E-Mail-Paket: EUR 556 zzgl. MwSt.; Abonnement-Ausland Print-Paket jährlich: EUR 812,00 inkl. Porto | Ausland E-Mail-Paket: EUR 556,00

Das Print-Paket enthält die jeweiligen Ausgaben als Print, Digital und E-Paper (E-Mail-Paket nur als E-Paper) sowie den Zugang zum Gesamtarchiv und den täglichen Nachrichtenservice per Email.

Layout: Simone Henneken

Druck: Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG, Hamburg
Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.



Eurail
press

