

**Jetzt 25%  
Messerabatt  
sichern!**  
[eurailpress.de/railway-forum21](http://eurailpress.de/railway-forum21)



Foto: DB AG/U. Mielche

Einer verkauft die Fahrkarten des anderen: DB-Regio- und „Länderbahn“-Begegnung.

## Verkehrsanbieter räumen sich Rechte zum digitalen Fahrscheinverkauf ein

**Personenverkehr** Aufgabenträgerorganisationen, Verkehrsverbünde und Personenverkehrsunternehmen in Deutschland werden sich gegenseitig Verkaufsrechte für Fahrausweise im digitalen Vertrieb einräumen und die dafür geltenden Regelungen vereinheitlichen. Dazu haben die beteiligten Unternehmen und Organisationen am 02.09.2021 auf dem VDV-Mobilitätskongress in Düsseldorf eine Absichtserklärung unterzeichnet. Reisende können künftig ihr Ticket für eine durchgängige Reisekette bei einem der beteiligten Anbieter erwerben, ohne zusätzliche Apps herunterladen zu müssen.

Berthold Huber, im Vorstand der Deutschen Bahn zuständig für Personenverkehr, kommentiert die Vereinbarung damit, dass Verkehrsunternehmen ihren digitalen Verkaufskanal stärken, Kosten für den personenbedienten Verkauf sparen und Umsätze durch digitale Verkäufe steigern können. „Wir stärken uns als gesamte Branche gegenüber ex-

ternen Plattformanbietern“, erklärte er. VDV-Präsident Ingo Wortmann verweist darauf, dass es der Branche gelungen sei, die Probleme aus eigener Kraft aus dem Weg zu räumen. Es gebe allerdings keine Verpflichtung zum Verkauf anderer Fahrausweise: „Die Entscheidung, ob ein Partner die Fahrscheine eines teilnehmenden Verkehrsunternehmens oder Kreisverbundes betreibt, liegt bei ihm“, erläuterte Wortmann.

Die Absichtserklärung sieht vor, dass der DB-Fernverkehrstarif, Verbund- und der SPNV-Nahverkehrstarif von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verbänden und weiteren Akteuren der Brancheninitiative bundesweit digital verkauft werden kann. Außerdem regelt die Vereinbarung das Bereitstellen von SPNV-Verkaufsdaten in laufenden und neuen Verkehrsverträgen.

Nach Ansicht der Vertragspartner ist die Initiative entscheidend, um die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs zu vereinfachen.

RB 6.9.21 (ici)

### In dieser Ausgabe:

- Wie der Connecting Europe Express auf dem Weg durch 100 europäische Städte für die Eisenbahn wirbt **Seite 2**
- Was die Deutsche Bahn der Gewerkschaft GDL für weitere Verhandlungen angeboten hat **Seite 3**
- Wo am Rhein ein weiteres trimodales Terminal entstehen soll, wer die Entwicklung betreibt **Seite 5**
- Was der Vergabesenat des Oberlandesgerichts Schleswig-Holstein zum Akkumetz entscheiden muss **Seite 6**
- Wie Frankreich auf Drängen von Güterbahnen einen Bypass zur Oberrhein-strecke schaffen will **Seite 7**

### Celler Abgeordneter Otte beharrt auf Alpha-E

**Infrastruktur** Mit Unverständnis reagiert der Bundestagsabgeordnete Henning Otte (CDU) aus dem Wahlkreis Celle-Uelzen auf Schlussfolgerungen aus dem dritten Fahrplanentwurf zum Deutschland-Takt, wonach die bisherige Planung für den Ausbau über Uelzen und Celle zugunsten einer Linienführung entlang der Autobahn A7 aufgegeben wird. Die Planung der Strecke über Uelzen und Celle ist Teil des Ende 2015 vom „Dialogforum Schiene Nord“ beschlossenen Konzepts zum Ausbau der Bestandsstrecke Hamburg–Hannover (Alpha-E).

Maßstab der Planungen bleibe das Abschlussdokument des Dialogforums, bekräftigte Otte. Danach werde es keine Neubaustrecke an der A7 geben. Dem Hamburger Verkehrssenator Anjes Tjarks, der die A-7-Linienführung befürwortete, warf er vor, Lüneburg, Uelzen und Celle vom schnellen Fernverkehr abhängen zu wollen, um die Reisezeit nach Hamburg zu verkürzen. Der Güterverkehr würde dann komplett über die Bestandsstrecke durch die Orte geleitet, ohne dass die Anrainer Anspruch auf Lärmschutz hätten.

RB 6.9.21 (ici)



## Der Kommentar

Timon Heinrici zum Arbeitskampf der GDL bei der Deutschen Bahn

### Kein politischer Streik

Achtmal hat die Lokführergewerkschaft GDL 2014/2015 gestreikt, um ihr Ziel durchzusetzen, neben dem Triebfahrzeug- auch das Zugpersonal, Disponenten und Lokrangierführer tarifieren zu können. Auch diesmal geht es um die Möglichkeit, für weitere Berufsgruppen Abschlüsse tätigen zu können. Dies lässt den Schluss zu, dass die Tarifaufeinanderersetzung noch nicht so bald vorbei ist.

Zwar sorgt das Tarifeinheitsgesetz (TEG) dafür, dass in einem Wahlbetrieb (von denen es bei der DB die stattliche Anzahl von 300 gibt) nur jeweils der Tarifvertrag derjenigen Gewerkschaft zum Tragen kommt, welche die meisten Beschäftigten organisiert. Aber wenn eine Gewerkschaft einen besseren Tarifvertrag als die andere aushandelt, kann es zu Veränderungen der Mehrheitsverhältnisse und damit auch des anzuwendenden Vertrages kommen. Offensichtlich möchte die DB dieses Fass gar nicht erst aufmachen. Sonst könnte es doch zum Wettbewerb der Gewerkschaften kommen.

Es liegt zwar nahe, den Arbeitskampf der GDL in Zusammenhang mit dem Tarifeinheitsgesetz zu bringen und schlusszufolgern, es handele sich um einen politischen Streik. Doch lohnt sich ein genauerer Blick darauf, ob der Ausstand nur zeitlich mit der TEG-Umsetzung zusammenfällt oder durch das TEG verursacht wurde. Also: Korrelation oder Kausalität?

Die Tatsache, dass 2014/2015 niemand politische Ambitionen hinter den Expansionsbestrebungen der GDL vermutete, erlaubt den Schluss, dass es der GDL auch diesmal nicht um Politik, sondern um Verbreiterung der Basis geht. Um neue Mitglieder geht es natürlich auch. Aber die GDL will nicht das Tarifeinheitsgesetz vom Tisch streiken. Deswegen ist es kein unzulässiger politischer Streik. RB 6.9.21

## Connecting Europe Express geht auf fünfwöchige Europatournee

**EU Year of Rail** In Lissabon ist am 02.09.2021 der Connecting Europe Express auf eine fünfwöchige Rundreise durch Europa gegangen. Der Zug, der aus Anlass des europäischen Jahrs der Schiene für die Eisenbahn als zukunfts-trächtigen und leistungsstarken Verkehrsträger wirbt, wird in mehr als 100 Städten halten.

Die aus Talgo-Wagen bestehende Garnitur wurde von mehreren Bahnen ausgestattet. Der ungarische Waggon beherbergt eine Ausstellung der europäischen Klima-, Infrastruktur- und

Umweltagentur Cinea und des europäischen Forschungskonsortiums Shift 2Rail. Gezeigt werden aktuelle Technologien und Innovationen, die das Erlebnis des Bahnfahrens verbessern, sowie EU-geförderte Projekte zum Ausbau der Schiene. Frankreich stellt einen Konferenzwagen, Deutschland und die Schweiz sind mit zwei Sitzwagen vertreten, Italien sorgt für das Bordrestaurant, Österreich für einen Schlafwagen. Auf der Iberischen Halbinsel führt Renfe den Zug, in den baltischen Staaten die litauische Bahn LTG. RB 6.9.21 (ici)



Foto: CER

Am 07.10.2021 soll der Connecting Europe Express in Paris eintreffen.

## Bayern arbeitet an Güterverkehrskonzept

**Programme** Der Freistaat Bayern arbeitet an einem umfassenden Konzept, um den Güterverkehr im Land effizienter und nachhaltiger zu machen. Das bayerische Ministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat dazu ein Konsortium aus den Beratungsunternehmen Railistics und SSP Consult sowie den Hochschulen Augsburg, Würzburg-Schweinfurt und Heilbronn beauftragt. In Workshops fragen die Berater und Wissenschaftler die Expertise von Logistikdienstleistern, Infrastrukturbetreibern sowie Verbänden und Kommunen ab. Das Konzept soll im Frühjahr 2023 präsentiert werden.

Landesverkehrsministerin Kerstin Schreyer begründet die Initiative damit, Bayern würde die eigenen Klimaziele auch im Verkehr erreichen. Dazu sei eine Verlagerung von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger erforderlich. Einen wesentlichen Beitrag dazu werde das Güterverkehrskonzept leisten.

Zudem hält Schreyer Pilotprojekte für erforderlich, die zeigen, wie Straßengüterverkehr möglichst klimaneutral abgewickelt werden kann. „Das Güterverkehrskonzept wird unsere Aktivitäten und Förderungen strukturieren“, kündigte die Ministerin an. RB 6.9.21 (ici)

## DB scheitert im ersten Anlauf vor Gericht mit einstweiliger Verfügung gegen GDL

**Gewerkschaften** Der Arbeitskampf der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) bei der Deutschen Bahn verstößt nicht gegen geltendes Recht. Dies stellten die Richter am Arbeitsgericht Frankfurt am Main am Abend des 02.09.2021 fest. Gegen die Entscheidung wollte die Deutsche Bahn Berufung beim Landesarbeitsgericht Frankfurt am Main einlegen. Dessen Entscheidung wurde für den 03.09.2021 erwartet, lag aber bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Der Vorsitzende Richter strebte einen Vergleich an. Die GDL beharrte jedoch auf ihren Forderungen.

Der Thüringer Ministerpräsident Bodo Ramelow hält einen weiteren Schlichtungsversuch zwischen GDL und Deutscher Bahn für aussichtslos. In dem am 01.09.2021 vorgelegten Angebot des Arbeitgeberverbandes der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AG Move), der für die DB verhandelt, sei keine Bereitschaft der DB zu erkennen, mit der GDL auch über andere als die bisher bereits von ihr vertretenen Berufsgruppen zu verhandeln. Auch decke das Angebot nicht den Kaufkraftverlust ab; über 36 Monate gerechnet stelle es eine Tarifenkung dar. Eine Schlichtung habe nur dann Aussichten auf Erfolg, wenn sich beide Seiten bei Forderung und Angebot innerhalb des gleichen Rahmens bewegen. Ramelow hatte 2015 und 2017 bei Auseinandersetzungen zwischen DB und GDL geschlichtet.

Die DB hat der GDL am 01.09.2021 ein Angebot unterbreitet:

- Corona-Beihilfe für den Zeitraum März 2021 bis Dezember 2021 je nach Entgeltgruppe 400 oder 600 EUR
- Entgelterhöhung zum 01.01.2022 um 1,5%
- weitere Entgelterhöhung zum 01.03.2023 um 1,7%; Laufzeit zwölf Monate
- Arbeitgeber Beitrag von 3,3% zur betrieblichen Altersvorsorge
- Sicherung der Anwartschaften aus Zusatzversorgung-Tarifvertrag
- vergünstigte Firmen-Job-Tickets in Verkehrsverbänden
- Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die ihre Beschäftigung verloren haben
- Einstellungs- und Qualifizierungs-offensive.

Der Tarifvertrag würde sich damit über 36 Monate erstrecken.

Kernforderungen der GDL sind:

- Corona-Beihilfe von 600 EUR
- Entgelterhöhung nach dem Vorbild des Öffentlichen Dienstes; das heißt um 1,4% zum 01.03.2021
- weitere Entgelterhöhung um 1,8% zum 01.04.2022
- Laufzeit vom 01.03.2021 bis 30.06.2023; also 28 Monate
- Tarifierung weiterer Berufsgruppen bei Infrastruktur und Instandhaltung.

Der Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Klaus-Dieter Hommel, hält Klagen bei Streiks für falsch. „Tarifverhandlungen gehören an den Verhandlungstisch.“ RB 6.9.21 (ici)

## EVG hält Rettungsschirm auch 2022 für erforderlich

**Personenverkehr** Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) sieht auch 2022 Bedarf an finanzieller Unterstützung für Personenverkehrsunternehmen. Anstatt mehr könne es in Kürze weniger Verkehr auf der Schiene geben, erklärte die EVG am 01.09.2021 in Berlin. Der politisch gewollte Wettbewerb, in dem meist nur das billigste, aber nicht das beste Angebot zähle, fordere Tribut. Dadurch seien erste Unternehmen in finanzielle Schieflage geraten. Die EVG werde sich dafür einsetzen, dass die Arbeitsplätze bei Bus- und Eisenbahnunternehmen gesichert seien. Deshalb fordere die Gewerkschaft auch für 2022 einen Rettungsschirm für die gesamte Branche. Die EVG werde nach der Bundestagswahl einen Bahn-Gipfel anstoßen. RB 6.9.21 (ici)

## Verkehrsforum: Sorge um Planungsbeschleunigung

**EU-Recht** Die Einspruchsmöglichkeiten bei Gericht zu Entscheidungsverfahren in Umweltangelegenheiten sollten erweitert werden. Diese Auffassung vertritt der EU-Umweltausschuss in einer Empfehlung zur Aarhus-Konvention. Dem Deutschen Verkehrsforum bereitet die Position des Ausschusses Sorge. Mehr Einspruchsmöglichkeiten würden dringend benötigte Bauvorhaben weiter verzögern. Das Deutsche Verkehrsforum setzt dagegen auf frühzeitige Bürgerbeteiligung, verbunden mit einer verbindlichen Einigung aller Interessengruppen. RB 6.9.21 (ici)

Rail Bücher & Reports

**GEBÜNDELTES WISSEN –  
ÜBERSICHTLICH UND AKTUELL**

Jetzt  
bestellen!



[www.eurailpress.de/fachbuecher-reports](http://www.eurailpress.de/fachbuecher-reports)

**Eurail  
press**

## Günzburger Steigtechnik nun Teil der Munk Group

**Zulieferer** Die Günzburger Steigtechnik GmbH tritt jetzt als Teil der Munk Group auf, sie ist und bleibt in der Hand der Familie Munk. Als Munk Group ist das Unternehmen schon länger aufgetreten – bekannt gegeben wurde die Änderung jetzt zum 01.09.2021. Innerhalb der Munk Group sind vier Geschäftsbereiche aktiv: Günzburger Steigtechnik, Rettungstechnik, Service und Austria. Für den wichtigsten Geschäftsbereich, der Steigtechnik, werden am Hauptsitz in Günzburg derzeit 10 Mio. EUR in den Ausbau investiert. **RB 6.9.21 (cm)**

[www.steigtechnik.de](http://www.steigtechnik.de)

## Kostenlose KI-Beratung für Unternehmen im Norden

**Zukunftstechnologie** Niedersachsen, Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein bauen gemeinsam das Regionale Zukunftszentrum Nord (RZZ Nord) auf, das kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) bei der Anwendung Künstlicher Intelligenz (KI) unterstützt. Allen KMU steht eine kostenlose Einstiegs- und Lotsenberatung rund um Fragen zu Digitalisierung und KI offen. Darauf aufbauend können die Unternehmen bis zu fünf Tage kostenfreie Expertenberatung in Anspruch nehmen. Schwerpunkt der Beratung liegt bei menschenzentrierter KI. **RB 6.9.21 (dr)**

## Ba-Wü: Land bietet gemeinsames Jobportal

**Personal** Rund 60% der Zugausfälle im Regionalverkehr in Baden-Württemberg waren 2020 den Verkehrsunternehmen anzulasten, 25% davon personalbedingt. Mit diesen Zahlen begründet das baden-württembergische Verkehrsministerium die Einrichtung eines gemeinsamen Jobportals auf [www.bwegt.de](http://www.bwegt.de), in dem die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die für Baden-Württemberg fahren, ihre Personalgesuche veröffentlichen können. Augenblicklich sind rund 600 offene Stellen auf der Seite zu finden. Das Portal wird gemeinsam mit den EVU Schritt für Schritt ausgebaut. **RB 6.9.21 (dr)**

### Personalien

■ **Marcus Bayer** (49) ist seit dem 01.09.2021 neuer Beauftragter der Konzernleitung für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet bei der Deutschen Bahn AG in Basel. Er folgt damit auf **Jürgen Lange**, der nach mehr als 20 Jahren in den Ruhestand geht. Schon in den vergangenen fünf Jahren arbeitete Bayer als Referent für Großprojekte und als Vertreter des Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet in Basel. Davor war er in unterschiedlichen Führungs- und Fachexpertenfunktionen im DB-Konzern tätig.

■ **Ingo Wortmann** (51), Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchener

Verkehrsgesellschaft (MVG) und Geschäftsführer für den Bereich Mobilität der Stadtwerke München, wurde am 01.09.2021 auf der außerordentlichen Präsidiumssitzung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in seinem Amt als VDV-Präsident vorzeitig und einstimmig bestätigt. Wortmann ist seit 2018 Präsident des VDV.



Foto: VDV-Bildschön

■ **Stéphane Le Corre** wird neuer Geschäftsführer von Segula Technologies International. Le Corre arbeitete zuvor

für die Aggreko-Gruppe in London als Direktor für den Bereich Strategie und Geschäftsentwicklung. Als neuer Geschäftsführer will Le Corre den internationalen Expansionskurs weiter fortführen und die Diversifizierung vorantreiben, besonders bei Energie, Schienenverkehr und Luftfahrt.

■ **Claus Bauer** (55) ist neuer Finanzvorstand (CFO) der Schaeffler AG. Die Vertragslaufzeit beträgt zwei Jahre. Bauer folgt auf **Klaus Patzak** (56), der das Unternehmen zum 31.07.2021 auf eigenen Wunsch verlassen hat. Bauer kam 1998 zur Schaeffler Gruppe und ist seit 2016 Chief Financial Officer Americas. **RB 6.9.21 (wkw/rf/dr)**

## Diese EXTRAS erwarten Sie 2021!

**Rail**  
BUSINESS

12.11.2021  
Jahreskalender 2021

OKTOBER  
2021

NOVEMBER  
2021

DEZEMBER  
2021

11.10.2021 Marktplatz  
18.10.2021 Rangierdienstleister mit Karte

06.12.2021  
Marktplatz

Weitere Infos: Ilkay Witthuhn  
040/237 14-302 • [ilkay.witthuhn@dvvmedia.com](mailto:ilkay.witthuhn@dvvmedia.com)

Änderungen vorbehalten.



Foto: C. Müller

**Akku auf Testfahrt.** Am 02.09.2021 und 03.09.2021 unternahm der Flirt-Akku (BEMU) Testfahrten in Schleswig-Holstein. Gefahren wurde ein Teil des künftigen Akku-Netztes aus drei Losen, so zwischen Kiel und Lübeck. Für ein Los des Netztes läuft noch das Gerichtsverfahren (s. S 6). RB 6.9.21 (cm)

## Trimodales Terminal in Lülldorf/Rhein

**Evonik/Duisport** In Niederkassel-Lülldorf wird direkt am Rhein im dortigen Evonik-Chemiepark ein trimodales Containerterminal entstehen. Mit Bescheid vom 16.08.2021 hat die Bezirksregierung Köln den Plan festgestellt (Az.: 25.7.4.2-6/17).

Für das Terminal gegenüber von Wesseling steht eine Fläche von 46 ha zur Verfügung. Es werden drei Umschlaggleise mit einer Nutzlänge von 250 m, davon 150 m unter dem Kran, entstehen. Das Terminal wird über den Bahnhof Lülldorf, dem Endpunkt der 14 km langen VzG-Strecke 9611 von Troisdorf, betrieben von der Rhein-Sieg-Verkehrs-Gesellschaft (RSVG), angeschlossen. Eine Anbindung über die vorhandene, nicht öffentliche Infrastruktur des Chemiestand-

orts ist sowohl aus rechtlichen Gründen (Umwidmung aus sicherheitsrelevanten Gründen ausgeschlossen) wie auch aus betrieblichen Gründen (Eigennutzung von Evonik) nicht möglich. Anstelle Evonik wird dann Duisport mit der RSVG den neuen Anschlussvertrag abschließen.

Für die Entwicklung des Terminals haben die Evonik Industries AG und die Duisburger Hafen AG (duisport) das Gemeinschaftsunternehmen dev.log GmbH (Development und Logistics) gegründet. Beide Unternehmen arbeiten schon im Chemiepark Marl zusammen, wo sie ein Terminal betreiben.

Laut Bescheid sind in Lülldorf „maximal“ drei Zugfahrten pro Tag in der Ein- und Ausfahrt zwischen 6 Uhr und 22 Uhr geplant. RB 6.9.21 (cm)

## S 28: Landschaftsplan gefährdet Bahnausbau

**Mönchengladbach** Die Stadt Mönchengladbach hat einen neuen Landschaftsplan aufgestellt, der u.a. im Norden des Stadtgebiets im Bereich der Donk ein Naturschutzgebiet ausweist. Dieser würde nach Ansicht von Andreas Coenen, Landrat des Kreises Viersen, die geplante Verlängerung der Regiobahn/S 28 vom Kaarster See bis zum Viersener Bahnhof gefährden. Er schlägt daher vor, entlang der Trasse einen Pufferstreifen als Abstand zwischen den Bereichen des Naturschutzgebietes und der Strecke zu schaffen.

Coenen wies darauf hin, dass der Kreis Viersen im Juli 2021, gemeinsam mit den Städten Viersen und Willich, einen Letter of Intent mit der Stadt Mönchengladbach unterzeichnet hat. Der Landschaftsplan konnte bis zum 03.09.2021 öffentlich eingesehen und kommentiert werden. RB 6.9.21 (cm)

## Rettenmeier wird Gesellschafter bei MEBG

**Infrastrukturunternehmen** Die Mittelfränkische Eisenbahnbetriebs GmbH (MEBG), der 54 km langen VzG-Strecke 5331 Dombühl – Nördlingen hat mit dem Holzunternehmen Rettenmeier einen neuen Gesellschafter. Wie Heino Seeger *Rail Business* mitteilte, sei das Unternehmen als Nutznießer der Strecke an die bisherigen Gesellschafter herantreten. Der Einstieg erfolgte im Rahmen einer Kapitalerhöhung, der Notartermin war am 29.07.2021. Die Anteile verteilen sich nun wie folgt:

- Rettenmeier Service GmbH (49%)
- Josef Berker (14,28%)
- Seeger Rail Beratungsgesellschaft mbH (14,28%)
- Michael Schaub (14,28%)
- Michael Frank (4,08%)
- Dietmar Litterscheid (4,08%).

Mit dem Einstieg von Rettenmeier erfolgte auch ein Wechsel in der Geschäftsführung: Neben Michael Frank ist Jochen Egner (36), neben seinem Prokura bei Rettenmeier, nun zweiter Geschäftsführer. Heino Seeger (67) ist ausgeschieden, bleibt aber weiterhin Eisenbahnbetriebsleiter. RB 6.9.21 (cm)



Foto: C. Grimm

**Hof aufgeräumt.** Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) haben in jüngster Zeit zahlreiche, nicht mehr benötigte Triebfahrzeuge verkauft – auch um mehr finanzielle Freiheiten für Neubeschaffungen zu erhalten. Insgesamt wurden acht Loks und ein Triebwagen veräußert: zwei V 100 Ost/BR 202 gingen an Bahnlogistik 24, zwei V 100 Ost/BR 203 an Alstom, wo sie erneut aufgearbeitet und als Leihloks eingesetzt werden sollen. Weiter hat die HVLE aus Berlin die drei MAK DE 502 erworben (Bild aus Bremervörde vom 26.08.2021) und will eine Maschine davon in erster Linie zu Ausbildungszwecken einsetzen. Die mit Rahmenschaden abgestellte 420 001/219 001 erwarb ein Privatmann und will sie wieder herrichten. Weiter wurde ein VT 628 an die NEG in Niebüll verkauft, eine VT 628 soll noch verkauft werden. Die EVB erwarb im Gegenzug bisher zwei Vossloh G6 und hat eine EuroDual von ELP angemietet. RB 6.9.21 (cm)

SJ, DSB und RDC betreiben neuen Nachtzug

**Trafikverket** Die SJ wird zusammen mit der DSB und RDC Deutschland als „Hauptpartner“ den neuen Nachtzug Stockholm–Hamburg betreiben. Die schwedische Behörde will in dem Verfahren den Zuschlag an die SJ erteilen – noch läuft bis zum 09.09.2021 die Einspruchsfrist. Der Staat unterstützt diesen Verkehr – daher das Verfahren. Für den angedachten Zug Malmö – Brüssel gab es dagegen keine Angebote, so die Behörde.

Der Vertrag mit Start am 01.08.2022 läuft über vier Jahre mit der Option einer Verlängerung um weitere zwei Jahre. Dabei muss der Zug an mindestens 224 Tagen verkehren. Geplant ist ein Zugpaar pro Nacht. Die SJ wird für den Zug RIC-Wagen nutzen, die RDC stellen wird. Wie aus dem Unternehmen zu hören ist, werden die Sitz- und Liegewagen aus dem RDC-Bestand (RAG Asset) kommen, die Schlafwagen vom Typ AB32 werden von den ÖBB angemietet.

Die SJ hat die Gesamtverantwortung für den Betrieb, einschließlich des Fahrkartenverkaufs und des Marketings. In Dänemark sind die DSB und in Deutschland RDC-D für den Betrieb zuständig RDC-D stellt zudem Personal. [RB 6.9.21|bd/cm](#)

Dienstleistungsauftrag immer öffentlich?

**Vergabeverfahren Akku-Netz SH** Wie ist ein Dienstleistungsvertrag, wenn er als Referenz in einem SPNV-Vergabeverfahren gefordert wird, zu bewerten? Ist dies immer ein gemeinwirtschaftlicher Vertrag oder gilt auch ein eigenwirtschaftlicher Auftrag? Dies ist die entscheidende Frage, die der Vergabesenat des Oberlandesgerichts Schleswig-Holstein nun klären muss. Dabei geht es um den geplanten Zuschlag für das Los 1 des Akku-Netzes des Landes an die RDC Deutschland.

Laut dem Land war in den Vergabeunterlagen nur die Rede von einem „Dienstleistungsauftrag“ als Referenz. Dabei sei es offen gelassen worden, ob es sich um einen gemein- oder einen eigenwirtschaftlichen Auftrag handele. Laut RDC sieht dies auch der „durchschnittliche“ Bieter so. Mit der Referenz wolle das Land die Erfahrung des Bieters ermitteln. Das Land legte weiter dar, dass das Vergaberecht grenzüberschreitenden Wettbewerb ermöglichen solle – und im Ausland diese Differenzierung nicht bekannt sei.

Dies sieht DB Regio anders. Ein Dienstleistungsauftrag sei im SPNV-Verfahren immer öffentlich gemeint – was anderes gebe es gar nicht. Private Auftraggeber gebe es in dem Segment gar

nicht. Ein eigenwirtschaftlicher Dienstleistungsvertrag sei ein „Widerspruch in sich“. Jedem im Verfahren sei klar gewesen, was hier gemeint sei. Dem widersprach der Anwalt des Landes: Zwei von fünf Bietern hätten die Auffassung des Landes geteilt.

RDC machte zudem deutlich, dass das Regierungspräsidium Düsseldorf den HKX – der als eine Referenz angegeben wurde – als Nahverkehr eingestuft hat, da die Mehrzahl der Reisenden unter einer Stunde im Zug saßen.

**Beschluss am 14. Oktober**

Der Vergabesenat will am 14.10.2021 den Beschluss kundtun. Zu Beginn der Verhandlung legte der Senat dar, dass er an seinem Rechtsstand festhalten wollte: „So richtig überzeugend sind die weiteren Angaben von Antragsgegnerin (Land) und Beigeladenen (RDC-D) nicht.“ Es sei ein „spanender Fall“ und der Senat „hat noch viel zu tun“, so der Vorsitzende Richter dann zum Abschluss.

Wie ein Insider berichtet, ist DB Regio bei dem Los 1 nur an vierter Stelle platziert. Damit habe das Unternehmen „überhaupt“ keine Chance auf den Zuschlag. [RB 6.9.21 \(cm\)](#)

Aktuelle SPNV-Verfahren im Monat August

**Ausschreibung** In Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PKF Industrie- und Verkehrstreuhand berichtet *Rail Business* monatlich über die aktuellen SPNV-Verfahren – unterschieden nach „Ausschreibungen“, „Vorinformationen“ und „Vergaben“.

**Anmerkungen**

Die BEG hat die Abgabe im Verfahren

Expressverkehr Ostbayern Übergang vom 20.08. auf den 03.09.2021 verschoben. Ebenso hat der RMV in der Ausschreibung Main-Weser die Abgabe vom 13.09. auf den 27.09.2021 verschoben. [RB 6.9.21 \(cm\)](#)

SPNV-Marktreport für August					
Aufgabenträger	Netz	Laufzeit	Zugkm/a [Mio.]	bisheriger / neuer Betreiber	Bemerkungen
<b>Ausschreibung</b>					
ZVMS	Region Chemnitz – Berlin	06/22-12/28	-	-	Gefordert werden Fernverkehrsstandards, Anerkennung von Nahverkehrstarifen innerhalb Sachsens, Bedienung des Flughafens BER, täglich mindestens zwei Zugpaare
<b>Vorinformationen</b>					
BEG	Probetrieb RB 38 Gotteszell – Viechtach	09/22-12/23	0,30	Die Länderbahn/Die Länderbahn	Verlängerung des bereits laufenden Probetriebs
<b>Vergaben</b>					
NVR	RB 21 (Nordost Rurtalbahn)	12/21-12/25	0,50	Rurtalbahn/Rurtalbahn	-
NVR	RB 28 (Eifel-Bördebahn)	12/21-12/25	0,35	Rurtalbahn/Rurtalbahn	-

Der SPNV-Marktreport wird von PKF IVT - [pkfivt.de](#) monatlich exklusiv für *Rail Business* zusammengestellt.



## Rheinstrecke soll entlastet werden

**International** Der französische Infrastrukturbetreiber SNCF Réseau treibt derzeit einen Plan zur Vergrößerung der Lichtraumprofile in Tunneln auf dem Abschnitt Réding-Saverne der Strecke Saarbrücken (Deutschland)–Basel (Schweiz) über Frankreich voran. Dieser Schritt erfolgt nach intensiver Lobbyarbeit von Güterbahnen, die die Rheinstrecke in Deutschland nutzen, nachdem verschiedene Zwischenfälle und Bauarbeiten diesen wichtigen Korridor mit rund 300 Güterzügen pro Tag immer wieder blockiert haben.

So setzte beispielsweise der Einbruch des Tunnelbaus bei Rastatt im August 2017 den Korridor für zwei Monate außer Betrieb. Die Rheinstrecke war außerdem ab Ende Juli 2021 an drei Wochenenden wegen Gleisinstandhaltungsarbeiten komplett gesperrt, an den folgenden Wochenenden und in der Woche vom 30. August bis zum 5. September war nur ein Gleis verfügbar.

DB Cargo hatte bei den Diskussionen um Alternativen angeführt, dass der Ausbau der drei Tunnel auf der historischen Strecke in Frankreich schnell und ohne große Kosten möglich sei. Die Schaffung eines solchen Korridors würde die Umleitung von Güterzügen im Raum zwischen Mannheim und Basel im Falle von Problemen in Deutschland ermöglichen.

Gleichzeitig installiert die SNCF Réseau ETCS auf der Strecke von Uckange nach Basel (Luxemburg–Uckange und Mont-St-Martin–Longuyon sind bereits ausgerüstet), so dass mittelfristig mehr Güterzüge die Strecke Zoufftgen/Mont-St-Martin–Metz–Réding–Mulhouse–Basel nutzen können.

Nach Versuchen im November 2020 ist die Umleitung von Kehl bei Straßburg nach Basel über die SNCF-Rheinstrecke über Colmar und Mulhouse inzwischen üblich, insbesondere für Züge mit Sattelaufliegern, für die es in Deutschland nur wenige Ausweichstrecken gibt. Im August gab es auch einige Umleitungen über die Schwarzwaldstrecke, allerdings nur für Container.

Angesichts der Probleme für den Schienengüterverkehr auf der Rheinstrecke hat der Kombioperateur Hupac jüngst einen internationalen runden Tisch gefordert, „... zu stabilen internationalen Bypass-Führungen, denn auch in den kommenden Jahren werden Baustellen auf dem Rhein-Alpen-Korridor eine Konstante sein. Mit an den Tisch gehören alle Infrastrukturbetreiber des Korridors, inklusive Einbezug von Frankreich als wichtigem Partner für die Erhaltung und Elektrifizierung der linksrheinischen Ausweichstrecke Würth–Lauterbourg–Strasbourg“.

RB 6.9.21 (dh/dr)

## KV-Plattform ab Dezember im Pilotbetrieb

**Kombinierter Verkehr** Die neue Vermarktungsplattform „Intermodal Capacity Broker“ (ICB) für den kombinierten Verkehr von Rail-Flow soll zum 01.12.2021 als Pilot freigeschaltet werden. Damit sollen insbesondere kleine Spediteure einen einfachen Zugang zum kombinierten Verkehr erhalten. Intermodal-Operateure können eine Demoversion schon jetzt testen. RB 6.9.21 (dr)

## Neuer Holzverkehr über Göteborg nach Japan

**Schweden** Die Spedition Träfraktkontoret realisiert im Auftrag der Sägemühle Fiskarheden Schnittholztransporte aus Mittelschweden über den Hafen Göteborg für den Export nach Japan. Der erste Zug aus Malungsfors kam am 30.08.2021 mit Containern der Reederei Ocean Network Express (One) am ATM-Terminal an.

Fiskarheden hatte zuvor am Bahnhof Malungsfors in eine Containerumschlaganlage investiert. „Früher fuhren wir die Mengen per LKW nach Gävle und von dort aus mit Feederschiffen weiter. Gemeinsam mit Fiskarheden sehen wir große Vorteile für die Umwelt und einen sichereren Containerfluss, wenn wir stattdessen die Schiene nach Göteborg nutzen“, erklärt Ludwig Lövström, Verkaufsleiter bei Träfraktkontoret i Göteborg AB, den Umstieg auf die Schiene. RB 6.9.21 (dr)

## E-P Rail stattet Flotte mit IoT aus und optimiert mit KI

**Rumänien** Nexxiot wird in den kommenden Monaten rund 1100 Gateway-Geräte, sogenannte Globehopper, an E-P Rail liefern, um die gesamte Waggonflotte des rumänischen Unternehmens zu digitalisieren. Die IoT-Software sowie eine spezielle Logistik-Cloud verarbeitet die gewonnenen Daten mittels maschinellen Lernens (KI). Damit will E-P Rail den Betrieb optimieren und die Lieferketten der Kunden transparenter, flexibler und berechenbarer machen. Im kommenden Jahr werden dann auch neue Frachtdienste für Endkunden online gehen. RB 6.9.21 (dr)

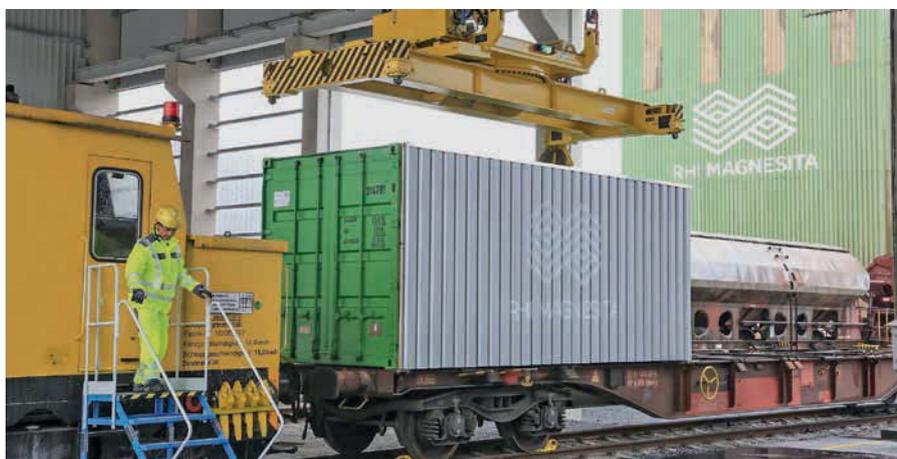


Foto: RHI Magnesita

**Neuer Umschlag auf die Bahn.** Die ÖBB/RCG ist Dienstleister für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene des Feuerfestprodukte-Herstellers RHI Magnesita in Hochfilzen. Für 1,3 Mio. EUR errichtete RHI Magnesita auf dem Werksgelände ein Bahnumschlagterminal. Pro Jahr sollen so rund 9000 Container auf die Schiene gebracht werden. Damit wird rund die Hälfte der Produktion mit der Bahn transportiert. RB 6.9.21 (dr)

# Aktuelle Gerichtsentscheidungen zum Eisenbahnrecht

Zusammengestellt von Prof. Dr. Urs Kramer, Universität Passau und Fachredakteur der Zeitschrift *Bahn-Report*

## Haftung des Netzbetreibers für Verspätungen

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat geurteilt (03.02.2021 – Az.: XII ZR 29/20), dass die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) 2013 und 2014 der DB Netz AG, die unter anderem Mindestrechte des beteiligten Eisenbahnverkehrs- (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) regeln, Schadensersatzansprüche für Vermögensschäden nicht ausschließen. Konkret bedeutet das, dass DB Netz vor Schadensersatzforderungen nicht gefeit ist, wenn das Unternehmen Zugverspätungen verursacht. Diese Haftung sei durch die daneben bestehende Möglichkeit zur Minderung des Trassenbenutzungsentgeltes nicht ausgeschlossen, so der BGH, der damit dem Oberlandesgericht (OLG) Frankfurt a. M. und dem Landgericht (LG) Frankfurt a. M. widersprach. Das LG hat die Klage mit der Begründung abgewiesen, es sei den zwischen den Parteien geschlossenen Einzelnutzungsverträgen und dem sonstigen Regelwerk nicht zu entnehmen, dass DB Netz für die „Pünktlichkeit“ einzustehen habe.

Die klagende Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG) betreibt den SPNV auf Bestellung der Länder auf zahlreichen



Urs Kramer

Foto: privat

Strecken in Brandenburg, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern. Diese kürzen die mit der ODEG vereinbarten Entgelte wegen mangelhafter Leistung, wenn die Züge zu viel Verspätung haben, und zwar unabhängig von den Gründen. So zogen die drei Bundesländer in dem vor Gericht streitigen Jahr 2013 der ODEG knapp 200 000 EUR Pönale ab. Allerdings dürfen EVU das Infrastrukturnutzungsentgelt mindern. LG und OLG sahen eine Überkompensation für den Fall, dass die ODEG zusätzlich Schadensersatz für die Pönalen bekäme.

Anders entschied der 12. Zivilsenat des BGH, der für das gewerbliche Mietrecht zuständig ist. Der Senat sah in dem Konflikt eine rein zivilrechtliche Streitigkeit. Den „Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrag“ stufte das Gericht als Mietvertrag ein. Die Leistungspflicht des Infrastrukturbetreibers umfasse die rechtzeitige Bereitstellung und Befahrbarkeit der Trasse. Die Klauseln des Vertrages über die Minderung bzw. Haftung ordnet der BGH als Allgemeine Geschäftsbedingungen ein. Letztere benachteiligten die ODEG unangemessen; sie seien überdies intransparent und daher unwirksam. Laut BGH durfte sich das EIU nicht so umfassend von einer

Haftung freizeichnen, dass sie sogar bei eigenem grobem Verschulden den Ausgleich von Vermögensschäden verweigert. Das Recht zur Minderung, das ein „Anreizsystem“ zu pünktlichen Dienstleistungen darstellen sollte, und der Anspruch auf Schadensersatz, der aus dem allgemeinen Leistungsstörungenrecht stamme, hätten völlig unterschiedliche Ausprägungen bzw. Zielrichtungen; sie könnten daher nebeneinander bestehen. Soweit DB Netz darauf abstelle, dass Verspätungen im Schienenverkehr systemimmanent seien, sei dem insoweit Rechnung getragen, dass sie gemäß Schienennetznutzungsbestimmungen (SNB) erst ab einer Verspätung von sechs Minuten zum Tragen kämen. Sollten die Ursachen für die Verspätungen von nicht im Vertrag involvierten Personen herühren, werde auch das in den SNB hinreichend berücksichtigt, denn es seien nur diejenigen Zusatzverspätungsminuten relevant, die sich entweder durch DB Netz oder durch das betreffende Eisenbahnunternehmen beeinflussen lassen.

Ein kompletter Sieg für die ODEG ist damit allerdings noch nicht sicher. Der BGH hat den Rechtsstreit vielmehr zurückverwiesen. Das OLG Frankfurt a. M. muss jetzt prüfen, ob DB Netz ihre Pflichten verletzt hat. Weil das allerdings für das EVU „von außen“ oft nur schwer möglich sein dürfte, komme eine Erleichterung der sogenannten Darlegungs- und Beweislast in Betracht. Auch könne ein Teil des Schadens durch die möglichen Minderungen des Trassenentgeltes ausgeglichen worden sein. Daher bedarf es noch genauerer Berechnungen. RB 6.9.21 (UK/ici)

### Impressum



Der wöchentliche Branchenreport von Eurailpress und DVZ

**Verlag:** DVW Media Group GmbH  
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg  
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg  
Tel. +49 40 23714-100

**Geschäftsführer:** Martin Weber

**Verlagsleitung:** Manuel Bosch  
+49 40 23714-155 | manuel.bosch@dvwmedia.com

### Redaktion

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

### Redakteure:

Frank Hütten (Büro Brüssel, fh) | frank.huetten@dvwmedia.com  
Christoph Müller (cm) | christoph.mueller@dvwmedia.com  
Dagmar Rees (dr) | dagmar.rees@dvwmedia.com

### Anzeigen

**Anzeigenleitung Eurailpress:** Silke Härtel (verantwort.)  
+49 40 23714-227 | silke.haertel@dvwmedia.com

**Anzeigenverkauf:** Ilkay Witthuhn  
+49 40 23714-302 | ilkay.witthuhn@dvwmedia.com

**Anzeigentechnik:** Pascal Hofer  
+49 40 23714-130 | pascal.hofer@dvwmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 13 vom 01.01.2021.

### Vertrieb

**Leiter Marketing & Vertrieb:** Markus Kukuk  
+49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvwmedia.com

**Unternehmenslizenzen Digital/Print:**  
lizenzen@dvwmedia.com

**Leser- und Abonnentenservice:**  
Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243  
kundenservice@dvwmedia.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 Arbeitskämpfe oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Schadensersatzanspruch. 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 jährlich EUR 598,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 873,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 900,- inkl. Porto

**Layout:** Simone Henneken

**Druck:** SDK Systemdruck Köln GmbH & Co. KG

**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.



# WISSEN, WAS BAHNEN BEWEGT



Jetzt  
testen!

**Rail**  
BUSINESS



Fachinformationen für Top-Manager der Bahnbranche

**EI**  
DER  
EISENBAHN  
INGENIEUR



Aktuelles Wissen für alle Ingenieure und Führungskräfte

**ETR**  
EISENBAHNTECHNISCHE BUNDESSCHAFT



Informationen rund um Technik, Betrieb, Wissenschaft  
und Forschung im Bahnsektor

**Signal + Draht**  
SIGNAL + DRAHT



Das weltweit führende Fachmedium für Führungskräfte  
der Bereiche Signal-, Leit- und Sicherungstechnik

**Eurailpress**  
Archiv



Übergreifendes Fachwissen für den gesamten  
Schienenverkehr aus allen Eurailpress-Titel

bahn manager



Das Wirtschaftsmagazin für den Schienensektor

Jetzt testen!



## EI – DER EISENBAHNINGENIEUR

- Ihr Marktführer im deutschsprachigen Raum für bahntechnisches Fachwissen
- Fachautoren aus Redaktionen und Branche sichern die hohe fachliche Qualität

MEDIENPAKET

- **Print:** 12x jährlich auf Ihrem Schreibtisch
- **E-Paper:** bereits vorab informiert mit der PDF-Ausgabe
- **Archiv:** Zugriff auf alle EI-Inhalte ab dem Jahr 2000 im Eurailpress-Archiv
- **App für Smartphone und Tablet:** alle Ausgaben sind auf Ihren mobilen Geräten verfügbar

► Jahresabo: EUR 238,- zzgl. MwSt. inkl. Porto



## ETR – Eisenbahntechnische Rundschau

- seit über 60 Jahren der Impulsgeber für das System Bahn
- fundierte Fachbeiträge aus Wissenschaft und Praxis – ergänzt um Aktuelles und Meinungen aus Politik und Branche

MEDIENPAKET

- **Print:** 10x jährlich auf Ihrem Schreibtisch
- **E-Paper:** bereits vorab informiert mit der PDF-Ausgabe
- **Archiv:** Zugriff auf alle ETR-Inhalte ab dem Jahr 2000 im Eurailpress-Archiv
- **App für Smartphone und Tablet:** alle Ausgaben sind auf Ihren mobilen Geräten verfügbar

► Jahresabo: EUR 304,- zzgl. MwSt. inkl. Porto



## SIGNAL+DRAHT

- das einzige Fachmedium weltweit speziell für Leit- und Sicherungstechnik in Deutsch und Englisch
- Fachautoren liefern klare Fokussierung auf LST und Datenkommunikation

MEDIENPAKET

- **Print:** 10x jährlich in Deutsch und Englisch auf Ihrem Schreibtisch
- **E-Paper:** bereits vorab informiert mit der PDF-Ausgabe
- **Archiv:** Zugriff auf alle SIGNAL+DRAHT-Inhalte ab dem Jahr 2000 im Eurailpress-Archiv
- **App für Smartphone und Tablet:** alle Ausgaben sind auf Ihren mobilen Geräten verfügbar

► Jahresabo: EUR 238,- zzgl. MwSt. inkl. Porto



## Rail Business

- wöchentlicher Branchenreport mit Hintergründen und Analysen
- tagesaktuelle Informationen fachkundig recherchiert und aufbereitet

MEDIENPAKET

- **E-Paper:** wöchentlich freitags informiert mit der PDF-Ausgabe
- **Online:** Zugriff auf erweiterte Rail Business-Inhalte auf [www.eurailpress.de](http://www.eurailpress.de)
- **Rail Business Daily:** der tägliche Nachrichtenservice per E-Mail
- **Archiv:** Zugriff auf alle Rail Business-Inhalte ab dem Jahr 2008 im Eurailpress-Archiv
- **App für Smartphone und Tablet:** alle Ausgaben sind auf Ihren mobilen Geräten verfügbar

► Jahresabo: EUR 598,- zzgl. MwSt.



## Bahn Manager

- das Wirtschaftsmagazin für den Schienensektor
- exklusive Berichte, Interviews und Analysen aus dem Schienensektor

MEDIENPAKET

- **Print:** 6x jährlich auf Ihrem Schreibtisch
- 120 bis 140 Seiten geballte Branchen-Insights pro Ausgabe
- **E-Paper:** bereits vorab informiert mit der PDF-Ausgabe und zusätzlichen Multimedialen-Inhalten (Videos, interaktive Grafiken u.a.)
- **Archiv:** Zugriff auf alle bahn manager Ausgaben + Meldungen im Eurailpress-Archiv

► Jahresabo: EUR 160,- zzgl. MwSt. inkl. Porto



## EURAILPRESS-ARCHIV

- Fachartikelarchiv mit über 35.000 Beiträgen aus dem gesamten Bahnsektor
- bietet Ihnen eine einfache Volltextsuche über verschiedene Publikationen und Jahrgänge hinweg
- Sofort-Download aller Beiträge im Originallayout und mit fester URL möglich

- Jahresabo: **Basic-Zugang: EUR 411,84 zzgl. MwSt.**  
**Premium-Zugang: EUR 598,- zzgl. MwSt.**
- **30 Tage Premium-Zugang: 95,- inkl. MwSt.**

@ kundenservice@dvvmedia.com | ☎ 040 237 14 240

✉ DVV Media Group GmbH, Heidenkampsweg 73–79, 20097 Hamburg