



Foto: Kranert / Die Güterbahnen

Füglistalers Rede hörten auch DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber und Vertreter des BMDV.

BAV-Direktor zu Gemeinwohlorientierung: Rahmen wichtiger als Ausformulierung

Schweiz Peter Füglistaler, Direktor des Schweizer Bundesamtes für Verkehr (BAV), hat auf Einladung des Verbandes „Die Güterbahnen“ den Schweizer Ansatz für eine gemeinwohlorientierte Infrastruktur (GO) skizziert. Kern ist ein institutioneller Rahmen, der den privatwirtschaftlich organisierten, integrierten und effizient als Unternehmen geführten Infrastrukturbetreibern keine andere Wahl ließe, als gemeinwohlorientiert zu handeln. Er beinhaltet u.a.

- Bahnausbau als politischen Prozess. Das Parlament beschließt nach Brancheneinbezug über Ausbauten, bewertet sie nach der verkehrspolitischen Strategie (Klima, Raumplanung, Landverbrauch). Die Umsetzung beschlossener Projekte wird mit den Betreibern vereinbart und ganz durch den Bund finanziert.

- vierjährige Leistungsvereinbarungen (LV) über Betrieb und Erhalt des Netzes mit pauschalem Beitrag zur Defizitdeckung des Netzbetriebs (ermöglicht bei effizientem Wirtschaften geringe Überschüsse) und jährlichem Investitionsbeitrag gestützt auf frühzeitig zu veröffentlichende Investitionspläne. Der Bund gibt Betreibern den Auftrag, ihr Netz in

gutem Zustand zu halten und überprüft die Erreichung der Ziele über Jahresberichte, Kennzahlen und vor allem regelmäßigen Austausch.

- zur effizienten Netzsteuerung anreizorientierte Trassenpreise, etwa mit Verschleißfaktor oder Abgaben fester Anteile des Verkehrsertrags (niedrige, politisch festgelegte Trassenpreise lehnt Füglistaler ab). Bahnnetz (inkl. Bahnsteig) und Immobilien sind abgegrenzt, wobei der rentable, eigenwirtschaftliche SBB-Immobilienbereich jährlich 150 Mio. CHF ans Netz zahlt.

- einen Bahninfrastrukturfonds, der mehrjährige Planungen ermöglicht und für die Finanzpolitik den Reiz hat, kurzfristige Verwerfungen in den Jahresbudgets zu vermeiden.

- für jeden Verkehrsdienst festgelegte Mindesttrassen auf einer Strecke und eine von den Netzbetreibern unabhängige Trassenvergabestelle.

In Deutschland könne der Eigentümer Bund über eine DB-Infra-GO fast das ganze Netz erreichen. In der Schweiz ist der Rahmen wichtiger: Die staatliche SBB betreibt nur ca. 50 % des Netzes. [RB16.1.23\(jgf\)](#)

Mehr zur Schweiz auf Seite 2

In dieser Ausgabe:

- Wie intensiv die Vorrangregelungen für Energiezüge genutzt werden und was die Energieunternehmen sagen [Seite 2](#)
- Welche Änderungen die Entwickler der DAK an ihrer Organisationsstruktur vornehmen [Seite 3](#)
- Wohin die Bundesmittel aus dem aktuellen GVFG-Programm fließen und welche Trends sich zeigen [Seite 4](#)
- Wodurch ein KV-Terminal am Rande des Schwarzwalds möglich wurde und was es bietet [Seite 8](#)
- Was die Beschleunigungskommission vorschlägt, um Entwidmungen zu verhindern [Seite 11](#)

Salander leitet ab 01.02. BMDV-Eisenbahnabteilung

Personalie Prof. Dr. Corinna Salander leitet ab Februar die Abteilung Eisenbahnen (E) im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Ihr Vorgänger Hugo Gratza geht zum 31.01.2023 in den Ruhestand.

Die promovierte Elektrotechnikerin im Maschinenbau, diplomierte Physikerin und Eisenbahnprofessorin

C. Salander

Salander ist seit Januar 2020 die Direktorin

des vor vier Jahren beschlossenen und im Mai 2019 eröffneten DZSF, des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung. Professorin für Schienenfahrzeugtechnik an der Universität Stuttgart ist Salander seit 2014. Zuvor war Salander sowohl bei der Industrie (Bombardier Transportation GmbH) als auch mit ihrer Zeit bei der Deutschen Bahn bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen und mit der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) auf EU-Ebene tätig. Die Nachfolge beim DZSF soll im Laufe des Jahres wieder ausgeschrieben werden. [RB 16.1.23 \(dr\)](#)



Foto: Günther Fotodesign



Der Kommentar

Dagmar Rees fragt, welche Quick Wins die Marktteilnehmer brauchen

Was wären Ihre wichtigsten „Quick Wins“?

Beim VPI-Neujahrsempfang diese Woche wurden vier Dinge deutlich: (1) kein gut funktionierender Güterverkehr ohne gut funktionierende Infrastruktur, (2) zumindest in 2023 steht für die Schieneninfrastruktur nicht wie im Koalitionsvertrag versprochen mehr Geld als für die Straße zu Verfügung, (3) EU und Bundesregierung sind offen für Veränderungen und wenn (4) Geld und Infrastruktur langfristige, „harte“ Themen sind, gibt es auch „Quick Wins“, also Änderungen in Rahmenbedingungen, die nicht die Infrastruktur, sondern Betrieb und Administration betreffen. Diese soften „Quick Wins“ wären theoretisch schnell umsetzbar, da kein Stahl verlegt, sondern „nur“ Papier neu beschrieben werden müsste. Die Beschleunigungskommission hatte Vorschläge; einige beschreiben wir auf den Seiten 10 und 11. *Rail Business* fragt die Branche: Welche „Quick Wins“ sehen Sie? Schreiben Sie mir: dagmar.rees@dvvmedia.com **RB 16.1.23**

Nur relativ wenige Vorrang-Energiezüge

Verordnung Seit Inkrafttreten der Energiesicherungstransportverordnung Ende August 2022 sind 1458 Züge, davon 806 Last- und 652 Leerfahrten, als Vorrang-Energietransporte auf dem Enkorrridor-Netz (EnKo) bei DB Netz angemeldet worden. Dies teilten Deutsche Bahn und Bundesnetzagentur (BNetzA) *Rail Business* mit. Mit 14 bis 27 Trassen täglich sei man auf „niedrigem Niveau“.

Die Züge werden mit planerischem Vorrang durch das Netz geleitet, wenn bei der Trassenanmeldung ihre Notwendigkeit für die Versorgungssicherheit nachgewiesen wird. Die Möglichkeit, Bestandstrassen anderer Züge für Vorrangtransporte zu kündigen, sei laut DB bisher nicht genutzt worden. Lediglich „geringe Verspätungen einzelner anderer Zugfahrten“ seien entstanden, laut DB-Zahlen im Mittel 2:22 Stunden pro Woche.

Der Mineralölwirtschaftsverband EN2X bezeichnet die Verordnung als

„Kriseninstrument“ – zumindest bei der Mineralöllogistik bestehe aber „keine Krisensituation“. Auch ein Kohlekraftwerksbetreiber spricht von einer stabilen Versorgungslage seiner Kraftwerke; laut DB-Zahlen transportieren 81,3% der EnKo-Züge Kohle, 18,3% Mineralöl.

Der Anteil pünktlicher EnKo-Züge liegt seit August durchschnittlich etwas über dem Gesamt-Schiengüterverkehr. Laut EN2X ergaben Testläufe von Unternehmen aber bei „recht hohem administrativem Aufwand keine messbaren Verbesserungen bei den Umlaufzeiten“ gegenüber nicht-priorisierten Transporten. Laut Mineralöl-Konzern BP sei die zehn Tage Vorlaufzeit „herausfordernd“. Zudem komme es auch bei Vorrangzügen zu kurzfristigen Stornierungen.

Das Kabinett hat die Verordnung bis 31.03.2024 verlängert, der Bundesrat muss noch zustimmen. **RB 16.1.23 (jgfl)**

Details unter tinyurl.com/enkozahl

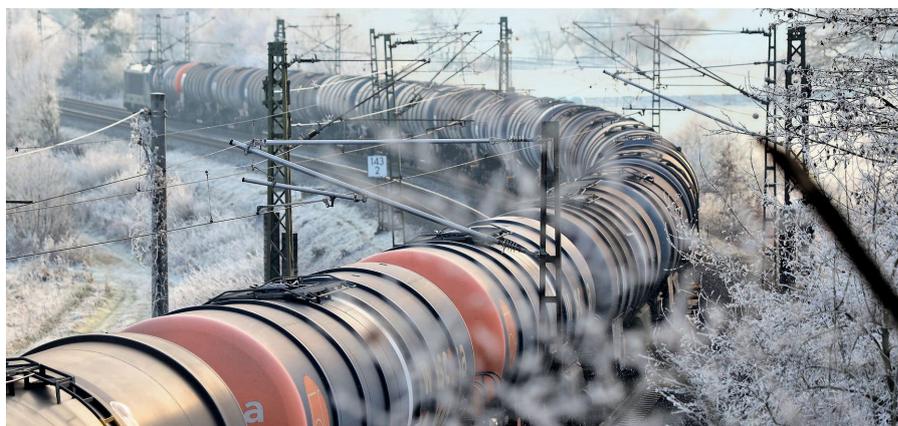


Foto: DB AG / W. Klee

Wegen des Vorrangs von Energiezügen ist noch keine Bestandstrasse gekündigt worden.

Flixtrain ist deutlich besser ausgelastet als Konkurrenz

SPFV Flixtrain-Verkehre weisen durchschnittlich „eine signifikant höhere Zugbesetzung auf als im Marktmitel“. Das teilte die Bundesnetzagentur (BNetzA) auf *Rail-Business*-Anfrage mit. Demnach speist sich der Rekord-Wettbewerber-Marktanteil von 5% der Verkehrsleistung in der jüngsten Marktuntersuchung (*Rail Business 1+2/23*) neben dem „wesentlichen“ Flix-Anteil aus ÖBB-Nachtzügen, TGV- und Thalys-Verkehren, langlaufenden Nachtzügen aus Schweden und schon 2021 punktuell wiederaufgenommenen Leistungen im Charterbereich. Bei der Betriebsleistung liegen die Wettbewerber leicht unter 5%. **RB 16.1.23 (jgfl)**

Schweiz: Neuer HGV nur noch punktuell

Ausbau Die Schweiz will neue Hochgeschwindigkeitsstrecken zur gezielten Fahrzeitverkürzung auf längeren Distanzen nur noch dort bauen, wo die Reisezeit der Bahn zur Straße noch nicht konkurrenzfähig ist. Das sieht die Perspektive „Bahn 2050“ der Schweizer Regierung vor. Hochgeschwindigkeitsstrecken könnten aufgrund ihrer Attraktivität Verkehre induzieren. Die Schweiz wolle aber nicht zwangsläufig mehr Personenkilometer auf der Schiene erreichen, sondern Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern, erklärte Peter

Füglister, Direktor des Schweizer Bundesamtes für Verkehr. Unter Berücksichtigung des Land- und Ressourcenverbrauches für neue HGV-Strecken und der Klimaziele sei das effizienter mit einem Fokus auf die Angebotsverbesserung in den Agglomerationen zu erreichen.

Im Personenverkehr könnte die Schweiz künftig mehr Wettbewerb zulassen. „Ich werde mit dem neuen Departementschef versuchen, dass die Öffnung des internationalen Personenverkehrs in nützlicher Frist umgesetzt wird“, so Füglister. **RB 16.1.23 (jgfl)**

DAK-Entwickler organisieren sich neu – Europe's-Rail-Projekt von 100 Mio. EUR

VPI-Symposium Bei der geplanten Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) wird die Bearbeitung verschiedener Projektbereiche neu aufgeteilt. Das erläuterten Beteiligte beim VPI-Symposium am 10.01.2023.

Das Projekt „Trans4M-R“ im EU-Programm „Europe's Rail“ (ER) umfasst die Weiterentwicklung der europäisch einheitlichen DAK-Technik auf Grundlage bisheriger Festlegungen und ihre Erprobung. Bis 2025 soll es die Vorschriften über Technische Spezifikationen (TSI) der DAK vorbereiten. Das Programm ist von 2022 bis 2026 angelegt und mit einem Gesamtvolumen von über 100 Mio. EUR (EU-Beitrag: 40,5 Mio. EUR) ausgestattet, 71 Partner arbeiten daran mit.

Als offenes Forum der DAK-Entwicklung arbeitet die Fortführung des European DAC Delivery Programms (EDDP), EDDP „neo“, weiter. Sie entwickelt den Migrationsfahrplan, plant die dafür notwendigen Kapazitäten in Werkstätten, den strukturierten Einkauf der DAK, erarbeitet einen effizienten Zulassungsprozess, aktualisiert die Nutzen-Kosten-Rechnungen und entwickelt ein Förderungs- und Finanzierungskonzept. Im EDDP „neo“ können alle Interessierten ihre Kompetenzen einbringen, „insbesondere auch, was Werkstätten und ihre Expertise angeht“, so EDDP-Manager Jens Engelmann.

Inhaltlich wurde beim Thema Energieübertragung durch die DAK nun



Podium beim VPI-Symposium (v.l.): A. Lipka (DB Cargo), F. Wartzek (DB AG), M. Knüpling (UIP), J. Engelmann (EDDP), M. Lawrenz (VPI)

festgelegt, dass die Stromversorgung der Wagen über die DAK mit 400 V erfolgen soll. Bei der Migration zeichnet sich ab, dass für die Methode „DAK-ready“, bei der vor allem als Einzelwagen eingesetzte Güterwagen vorgerüstet und dann in Pop-up-Werkstätten final ausgerüstet werden sollen, europaweit rund 150 Pop-up-Werkstätten nötig sein werden, davon maximal ein Drittel in Deutschland.

Herausforderungen sind u.a. Werkstätten, Mechatroniker und Elektriker für die DAK zu finden und für die Migration die Ausrüstung der Loks, die oft nicht für den Anbau von Hybridkupplungen geeignet sind. RB 16.1.23 (jgf)

Weiteres zur DAK auf Seite 7

Hommel: Schenker-Verkauf auch klimapolitisch unklug

DB-Konzern Der frühere EVG-Vorsitzende Klaus-Dieter Hommel hält auch nach dem Beschluss des DB-Aufsichtsrats, den Verkauf der Logistiktochter DB Schenker „zu prüfen und vorzubereiten“, an seiner Kritik an dem Vorhaben fest. Der Schritt wäre nicht nur wirtschaftlich eine „Katastrophe“ für die DB, sondern er sei auch „klima- und mobilitätspolitisch von der Bundesregierung nicht zu Ende gedacht“, sagte Hommel auf *Rail-Business*-Nachfrage. Die Diskussion werde zu stark vor dem Hintergrund aktueller Leistungs- und Qualitätsprobleme bei der Schiene geführt. Durch den Verkauf würde jedoch „kein Kilometer Schiene erneuert und mit Sicherheit auch kein Zug pünktlicher“. Das Thema sei viel komplexer und müsse auch mit Blick auf die Klimaziele diskutiert werden. Diese könnten im Güterverkehr nur mit integrierter Mobilität über Schiene, Straße, Luft und See hinweg erreicht werden. Statt aber die „auf der Hand liegenden Vorteile von Transport und Logistik in einem integrierten Konzern zu entwickeln und zu nutzen, will der Verkehrsminister offensichtlich einen weiteren Schritt in Richtung einer Zerschlagung des Konzerns umsetzen“, so Hommel. Bei der CO₂-Reduktion komme der DB eine wichtige Rolle zu. „Wie soll der Konzern dieser Aufgabe auch nur ansatzweise gerecht werden, wenn er durch den Verkauf seiner renditeträchtigsten Tochter finanziell und leistungsmäßig erheblich geschwächt wird?“ RB 16.1.23 (gk/jgf)

Impressum

Rail
BUSINESS

Verlag: DVV 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

Chefredakteur Eurailpress: Georg Kern

Redaktion Rail Business:

Dagmar Rees (Chefredakteurin, dr) | dagmar.rees@dvvmedia.com
Julius G. Fiedler (Büro Berlin, jgf) | julius.fiedler@dvvmedia.com
Frank Hütten (Büro Brüssel, fh) | frank.huettten@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm) | christoph.mueller@dvvmedia.com

Anzeigen

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

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

Anzeigentechnik: Vera Hermanns
+49 40 23714-293 | vera.hermanns@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 15 vom 01.01.2023.

Vertrieb

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

Unternehmenslizenzen Digital/Print:
lizenzen@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 Arbeitskämpfe 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 jährlich EUR 637,00 zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business/Eurailpress-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 957,00 inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 984,00 inkl. Porto

Layout: DVV Media Group GmbH

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.



GVFG-Programm zeigt nach seiner Ausweitung neue Trends

Der Bund fördert mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Projekte des öffentlichen Nahverkehrs. *Rail Business* wertet die aktuelle Programmaufstellung für die Jahre 2022 bis 2026 exklusiv aus.



Foto: optify/SBEV GmbH

Mit GVFG-Mitteln finanziert: die Stadtbahn-Verlängerung ins Europaviertel in Frankfurt a. M.

Finanzierung Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) war im Rahmen der Föderalismusreform bereits zum Auslauf bestimmt – nur ein kleines Bundesprogramm von 340 Mio. EUR pro Jahr war übrig geblieben. Die Länder sollten stattdessen aus höheren Umsatzsteueranteilen Investitionen im Nahverkehr aus eigenen Mitteln finanzieren. 2018 dann vollzog Bund und Länder die Kehrtwende; nun wollen sie das Programm zu einer wichtigen Finanzierungsstütze für den Öffentlichen Nahverkehr machen.

Ab 2020 verabredeten sie eine Aufstockung der GVFG-Mittel auf 0,7 Mrd. EUR und von 2021 bis 2024 auf 1 Mrd. EUR. Laut aktuellem Koalitionsvertrag werden die Mittel ab 2025 auf 2 Mrd. EUR jährlich verdoppelt.

Auch inhaltlich wurde das Programm ausgeweitet: Die Förderquote stieg von 65% auf 75%, teilweise gar auf 90%. Zudem werden nun auch Sanierungen/Gründerneuerungen, Elektrifizierungen, Streckenreaktivierungen und vor allem auch Planungskosten gefördert. Der Mindestumfang der Projekte wurde von 50 Mio. EUR auf 30 Mio. EUR, in Einzelfällen sogar auf nur 10 Mio. EUR abgesenkt. Eine höhere Bewertung der Treibhausgasemissionen mit 670 EUR pro t CO₂ (statt bislang 130) soll zudem die Hürde für ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis absenken (*Rail Business* 3/22).

Der Bund verweist gerade bei Elektrifizierungen der Bundesschienenwege nun auf die Möglichkeit der GVFG-Förderung. Schleswig-Holstein will dies bei der Elektrifizierung Marschbahn (Hamburg –) Itzehoe – Westerland, Bayern bei Ulm – Kempten nutzen, die Länder fordern nicht mehr die direkte Finanzierung aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG).

Gemäß § 5 GVFG stellt der Bund für den Zeitraum der Finanzplanung (fünf Jahre) ein Programm auf. In diesem werden die Vorhaben in drei Stufen eingeteilt, wobei die allermeisten sich in Stufe C „vorläufige Aufnahme“ befinden. Das Programm ist nun für die Jahre 2022 bis 2026 aufgestellt, wird aber nicht veröffentlicht. *Rail Business* liegt es exklusiv vor.

Programm deutlich überzeichnet

Im Jahr 2022 sollten 1,773 Mrd. EUR an Bundesmitteln ausgegeben werden, sofern alle Projekte planmäßig verliefen, was selten der Fall war. Das meiste Geld floss 2022 in die Stadtbahn-Innenstadterschließung Karlsruhe (259,2 Mio. EUR), die zweite Stammstrecke der S-Bahn München (221,2 Mio. EUR) und die S-Bahn Breisgau (165,4 Mio. EUR).

2023 sollen 1,419 Mrd. EUR ausgegeben werden, als zusätzliches Großprojekt kommt die U5 in Hamburg dazu. Insgesamt sind bis 2027 den Berechnungen zufolge 9,788 Mrd. EUR der

GVFG-Bundesmittel für laufende Projekte verplant, 22,974 Mrd. EUR für neue – bei verfügbaren Mitteln von 9 Mrd. EUR.

Von *Rail Business* befragte Experten identifizieren bei der Analyse der GVFG-Projekte einige Trends: So nehme der Landes- bzw. kommunale Anteil deutlich ab. Dieser lag bei älteren Projekten bei rund der Hälfte. Nun übernehme der Bund inzwischen bis zu drei Viertel der Kosten – bei der insgesamt 471,8 Mio. EUR teuren Stufe 3 des Chemnitzer Modells etwa kommen aus GVFG-Mitteln 337,7 Mio. EUR, bei den Reaktivierungsprojekten Kiel – Schönberger Strand 22,5 von 25 Mio. EUR oder 18,8 von 25 Mio. EUR bei der Elektrifizierung Düren – Euskirchen. Außerdem seien neue Projekte deutlich teurer – bezogen z.B. auf einen Straßenbahnkilometer um den Faktor 3 – geworden. Die Anstiege seien nicht nur durch gestiegene Baukosten zu erklären.

Laut Berechnung sind für die laufenden und geplanten Projekte bis 2027 insgesamt rund 27 Mrd. EUR GVFG-Mittel angesetzt. Trotz der Steigerungen von aktuell 1 Mrd. EUR jährlich auf 2 Mrd. EUR ab 2025 und 1,8%-Dynamisierung ab 2026 wären 2027 noch 20 Mrd. EUR offen – ohne Preissteigerungen.

Auffällige Trends bei Projekten

Auch augenfällig sei der geringe Anteil von nur 6,7% (Mittel, die der Bund insgesamt für alle Projekte beisteuert) für die neuen Bundesländer. Das ist deutlich unterproportional zur Bevölkerung, 5,4 Mrd. EUR, davon allein 3,0 in Nordrhein-Westfalen, würden nicht für Ausbau, sondern Erhaltung eingesetzt werden. Damit fördere der Bund vor allem U-Bahn-Strecken zum zweiten Mal, ohne dass eine wirkliche Verbesserung eintrete. Schließlich seien zwar zahlreiche Projekte gefördert, teilweise aber nur mit symbolischen Beträgen, mit denen eine Umsetzung nicht zu machen sei.

Einig sind sich die Experten, dass die GVFG-Finanzierung mit der Gießkanne und vielen Spatenstichen wenig zielführend sei; vielmehr sollten Bundesmittel streng nach Treibhausgas-Emissionseinsparungen vergeben werden. **RB** 16.1.23 (jgf)

DB Fernverkehr AG: CFO ist weiterhin nicht benannt

Vorstände Bei der DB Fernverkehr ist der Posten des Chief Financial Officer (CFO) weiter nicht besetzt. Wie ein Bahnsprecher gegenüber *Rail Business* sagte, könne er zum aktuellen Zeitpunkt keine weiteren Angaben zur Besetzung machen. Der CFO Posten wurde frei, weil Evelyn Palla im Juli 2022 das im Konzernvorstand neu geschaffene Ressort Regio-

nalverkehr übernahm und Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG wurde.

Martin Jende übernahm zum Jahreswechsel das Ressort Personal von Heinz Siegmund, der als Personal-Vorstand zur DB Netz AG gewechselt ist.

Die weitere Vorstandbesetzung ist gegenüber 2022 unverändert. Für die Produktion bei DB Fernverkehr ist seit

15.08.2022 Anja Schöllmann zuständig. Schöllmann übernahm die Position der COO von Philipp Nagl, der seit dem 15.08.2022 Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG ist.

Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG ist wie bisher Michael Peterson, Vorstandin Marketing ist Stefanie Berk. RB 16.1.23 (dr)

Personalien

■ **Dr. Jens Klocks**in ist als Leiter des Referates E12 (Lärm-, Umwelt- und Klimaschutz, Forschungsangelegenheiten im Eisenbahnbereich) im Bundesverkehrsministerium (BMDV) ausgeschieden und in Ruhestand gegangen. Die Nachfolge ist noch nicht offiziell bekannt.

■ **Yves Bichsel** wird zum 01.03.2023 neuer Generalsekretär des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Er folgt auf **Matthias Ramsauer**, der das Generalsekretariat vier Jahre geleitet hat. Bichsel ist seit 2016 Generalsekretär der Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion des Kantons Bern.

■ Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) hat mit **Michael Winnes** einen

seit Jahresbeginn einen neuen Geschäftsführer. Der langjährige VRN-Geschäftsführer **Volkhard Malik** ging in den Ruhestand. Winnes ist seit 2004 Justitiar des VRN und verantwortete als Geschäftsbereichsleiter die Finanzierung und Bestellung des Verbundverkehrs. Zudem war er von 2005 bis 2012 in Personalunion Justitiar des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd.

■ **Birgit Otto** wurde am 09.01.2022 vom niederländischen Bahninfrastrukturbetreiber Prorail zur neuen Produktionsvorständin (COO) ernannt – interim, bis eine feste Nachfolge gefunden ist. Otto war von 2014 bis 2022 Executive Vice President und Chief Operating Officer bei der Amsterdamer Flughafen Schiphol Gruppe. Sie ist Nachfolge-

rin der bisherigen COO von Prorail, **Ans Rietstra**, die im Dezember 2022 auschied.

■ **Jenny Zeller** ist neue Vorständin für das Vorstandsressort Personal und Soziales der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Die Diplom-Psychologin arbeitete von 2007 an bei der S-Bahn Berlin GmbH und leitete dort erst den Bereich Personalentwicklung, Change-Management und interne Kommunikation, bis sie dann 2012 in den Bereich Infrastruktur wechselte. Zwischen 2014 und 2021 war Zeller Leiterin der Führungskräfteakademie der Deutschen Bahn. Im Jahr 2021 kehrte



J. Zeller

Foto: BVG

weiter auf S.6

Prof. Dr. Lothar Fendrich verstorben



Foto: VDEI

Lothar Fendrich

Prof. Dr.-Ing. **Lothar Fendrich** (82), ist am 07.01.2023 verstorben. Fendrich studierte Bauingenieurwesen an der TH Aachen und arbeitete anschließend bei der Deutschen Bundesbahn (DB), unter anderem als Amtsvorstand des Betriebsamtes Köln, als Oberbaureferent in der DB-Hauptverwaltung in Frankfurt/Main und schließlich ab 1978 als Oberbaudezernent bei der Bundesbahndirektion Hamburg.

Nach einem Forschungsaufenthalt in Boston, USA, promovierte er 1980 an der TU München und erhielt ab 1980 einen Lehrauftrag an der Universität Hannover. Anfang 1986 schied Prof. Fendrich auf eigenen Wunsch aus dem Dienst der DB aus und übernahm Aufgaben als Generalbevollmächtigter der Firma Stahlberg Roensch und als Geschäftsführer der neu gegründeten LEA Landeseisenbahnaufsicht GmbH, Hannover. 1990 trat Prof. Fendrich wieder in den Dienst der DB und wurde Hauptabteilungsleiter Oberbau, Tiefbau, Bahnübergänge und Bau in der damaligen Haupt-

verwaltung Bundesbahn (HVB). Ab Mai 1995 war Prof. Fendrich Leiter der Hauptabteilung Marketing, Verkauf, Kundenbetreuung in der Zentrale der DB AG. 1996 wechselte er zur französischen Firma Geismar und deren Tochter Cemafer. 2002 bis 2012 war er dann Vorstandsmitglied bei der Spitzke SE. Von 2012 bis 2018 war Fendrich Geschäftsführer des neu gegründeten Verbandes Betonschwellenindustrie e.V. Ehrenamtlich war Fendrich von 2005 bis 2010 Präsident des Eisenbahningenieur-Verbandes VDEI sowie von 2004 bis 2010 Vorstandsmitglied der Allianz pro Schiene.

Fortsetzung von S.5

Zeller zur S-Bahn Berlin zurück, wo sie dann als Arbeitsdirektorin und Geschäftsführerin Personal arbeitete.

■ **Falk Herrmann** (52) wird zum 01.02.2023 neues ordentliches Mitglied des Vorstands der Funkwerk AG. Herrmann arbeitete zuvor 20 Jahre bei der Bosch-Gruppe mit Schwerpunkt Sicherheitssysteme. Zuletzt war Herrmann Geschäftsführer der Rohde & Schwarz Cybersecurity GmbH. Hier hatte Herrmann in den letzten vier Jahren die Geschäftsführung inne. Herrmann führt die Funkwerk AG gemeinsam mit **Kerstin Schreiber**, Chief Financial Officer (CFO) und Vorstandssprecherin.

■ **Alexander Grant** ist seit Januar 2023 neuer Head of Rolling Stock/Leiter Fahrzeuge bei der InfraView GmbH. Grant arbeitete über vier Jahre als Leiter Betriebsnahe Instandhaltung bei der S-Bahn Hamburg GmbH, bevor er im März 2021 als Arbeitsgebietsleiter Fahrbahn zur DB Netz AG wechselte.

■ **Lubomír Dlábik** wird zum 01.02.2023 neuer Sales Account Manager bei European Loc Pool (ELP). **Dlábik** verfügt über Berufserfahrungen aus dem Finanzierungsbereich bei der Raiffeisen Bank, aus der Lokomotiven-Entwicklung und dem -Verkauf bei CZ Loko und aus dem Schienen-Logistik-Bereich bei EP Cargo Invest in Zentraleuropa.

■ **Lena Erixon** ist neues Verwaltungsratsmitglied der Hector Rail. Erixon war von 2015 bis 2021 Generaldirektorin der schwedischen Verkehrsbehörde Trafikverket. Zuvor war sie von 2012 bis 2015 Generaldirektorin der schwe-

dischen Verteidigungsmaterialverwaltung.

■ **Nico Cicek** ist seit November 2022 neuer Director Logistics Department Rail- & Seafreight bei der IFB International Freightbridge (Deutschland) GmbH. Cicek fing 2014 als Importsachbearbeiter bei der IFB an, wurde 2018 Team Manager Rail Import und arbeitete zuletzt seit 2020 als Director Railfreight.

■ **Werner Dilitz** ist seit dem 01.01.2023 neuer Regionalmanager bei der ÖBB Personenverkehr AG in Tirol. Dilitz folgt damit auf **René Zumtobel**, der als Landesrat für Mobilität in die Tiroler Landesregierung wechselte. Dilitz ist bereits seit über 30 Jahren bei den ÖBB. Zuletzt arbeitete Dilitz seit 2018 als Teamleiter für rund 180 Mitarbeiter im Bordservice Tirol/Voralberg.

■ **Sebastian Rothe** ist seit Januar 2023 neuer Vertriebsleiter bei der Innofreight Transportlogistik GmbH. Davor arbeitete Rothe über zehn Jahre in Vertrieb und Produktion der Holzlogistik & Güterbahn GmbH.

■ **Andreas Busemann** ist seit Oktober 2022 Chief Executive Officer bei Onxpress Operations Inc. Das Unternehmen entwickelt, realisiert und betreibt den Schienennahverkehr der Zukunft in der Metropolregion Toronto für das Konsortium aus DB ECO, Aecon, Alstom und FCC, das den Auftrag 2022 gewonnen hatte (*Rail Business* 18/22). Busemann war zuletzt bis März 2022 Co-Geschäftsführer und Chief Revenue Officer bei Konux. Vor seinem Wechsel zu Konux war Busemann Vorstands-

vorsitzender der Vossloh AG, hatte davor Vorstands- und Management-Positionen bei Deutsche Bahn AG-Töchtern inne und war auch CEO der Siemens Rail Automation Division.

■ **Karsten Nagel** hat zum 01.01.2023 die Geschäftsführung der Stadtwerke Saarbrücken, der Saarbahn Netz GmbH und der Saarbahn GmbH übernommen. Damit folgt Nagel auf **Peter Edlinger**, der Ende 2022 in den Ruhestand ging. Bereits seit Januar 2022 ist Nagel zudem Sprecher der Geschäftsführung der SSG Saar-Service GmbH.

■ **Wilhelm Patzner** hat Anfang Januar 2023 die Geschäftsführung der Express-Sped Rail & Logistics GmbH übernommen. Zuvor arbeitete Patzner als Global Segment Manager Eurasia bei der Rail Cargo Group (RCG), unter anderem als Geschäftsführer der Rail Cargo Logistics Austria GmbH.

■ **Jakob Kudlinski** ist seit Anfang Januar 2023 neuer Head of MRO und Asset Manager Intermodal bei der Ermewa SA. Bevor Kudlinski im Januar 2022 zur Wagon Service Ostróda (WSO) wechselte, bei der er als Technology Department Manager arbeitete, war er über zwölf Jahre in verschiedenen Positionen bei der GATX Rail Europe tätig.

■ **Martin Franke** ist seit Januar 2023 neuer stellvertretender Leiter Schienenverkehre bei der ARS Altmann AG Automobillogistik. Der staatlich geprüfte Techniker Fachrichtung Verkehrsmanagement, Transport-/Mobilitätsmanagement war zuvor als Leiter Einkauf Schienentransporte im Unternehmen tätig. **RB** 16.1.23 [qv/cm/wkz/rt/dr/jgf]

Eurailpress
Archiv

Ohne Umwege
zu Ihren Fachartikeln

Jetzt 30 Tage testen!

www.eurailpress.de/testen-archiv

DAK-Einführung: Big Bang und Finanzierung stoßen auf Widerstand

Tschechien In Tschechien erwächst ein gewisser Widerstand in der Einführung der DAK – der Digitalen Automatischen Kupplung. Grundsätzlich wird die DAK begrüßt, allerdings wird der „Big Bang“ zur Umstellung als auch Finanzierung durch die Bahnen/EVU abgelehnt. Dies wird sowohl von der Sektion Verkehr der Handelskammer und vom Žesnad.cz, dem Verband der Güterbahnen, unterstützt. Gefordert wird eine „realistischere“ Migrationsplanung.

Fragen nach dem Mehrwert der DAK seien legitim, aber ohne dass eine erwiesenermaßen funktionierende Lösung und eine gesicherte Finanzierung vorliegen, lasse sich kein endgültiger Zeitplan festlegen. Die Umstellung soll

schrittweise erfolgen. Der Verband hat auch eine rechtliche Analyse zur DAK-Einführung erstellt. Zuvor hatte bereits das Verkehrsministerium in seinem Umstellungskonzept die Klärung auf europäischer Ebene einer Reihe strittiger Punkte gefordert. „Die DAK-Einführung muss die Wettbewerbsfähigkeit und Sicherheit des Schienengüterverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern steigern, was derzeit nicht offensichtlich ist.“ Der Verband sieht hinter dem derzeitigen europäischen Konzept „gewöhnliches Lobbying, das auch noch vorgibt, eine Initiative der Europäischen Kommission zu sein, was aber nicht der Wirklichkeit entspricht“ – so Oldrich, Exekutivdirektor von Sládek Žesnad.cz. **RB 16.1.23 (in/cm)**

Trafikverket: Neues Baustellen-Management

Schweden Die Verkehrsbehörde Trafikverket führt sukzessive eine neue Form der Verkehrs- und Betriebsplanung ein. MPK – die marktorientierte Kapazitätsplanung – soll die Planungen von Netzkapazitäten vereinfachen, beschleunigen und transparenter machen durch eine bessere Abstimmung von anstehenden Gleisbaustellen. Diese sollen mit den Fahrplänen und Netzkapazitäten sowie den technischen Leistungen der eingesetzten Fahrzeuge abgestimmt werden. Die beauftragten Bauunternehmen erhalten Einblick in die Trassenplanung und können so ihre Arbeiten in verkehrsfreie Zeiten legen oder bestimmte Zeitfenster nutzen. Gegenwärtig befindet sich die MPK in der letzten Einführungs- und Umsetzungsphase. **RB 16.1.23 (bd/cm)**

Bahnwerk Gelsenkirchen: Statt Museumsbahnen künftig BEMU



Foto: C. Müller

Der 100 Jahre alte Rechteschuppen steht unter Denkmalschutz, wird aber wohl abgerissen.

CAF Nachdem im November 2022 der Regionalverband Ruhr (RVR) mit dem Hersteller CAF den Kaufvertrag über das Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks Gelsenkirchen-Bismarck unterzeichnet hat, hat CAF jetzt seine Pläne für die neue Werkstatt vorgestellt. Das Gelände umfasst 9,7 ha und Bestandsgebäude unter Denkmalschutz. Dazu gehören ein großer Ringlokschuppen mit Drehscheibe sowie ein Fahrzeug-Rechteschuppen und Nebengebäude. Bis auf den Ringschuppen sollen alle Gebäude abgerissen werden, so Marcus Brüning, DACH-Chef von CAF, zu *Rail Business*.

CAF will auf dem Gelände in erster Linie die 76 Batteriezüge (BEMU) für das Niederrhein-Münsterland-Netz instandhalten (drei BEMU hat der VRR Ende 2002 für die RB 46 noch nachbestellt). Im Frühjahr/Sommer 2024 soll der Baubeginn für die Werkstatt erfolgen, für die jetzt das Planfeststellungsverfahren läuft. Im Sommer 2025 soll pünktlich zur ersten Betriebsstufe des SPNV-Netzes auch die 1. Ausbaustufe der Werkstatt in Betrieb gehen. Dafür wird eine Halle mit vier Gleisen entstehen – zwei Gleise für die leichte Instandhaltung und eines für die schwere Instandhaltung sowie das Gleis für die Radsatzdrehbank (UFD),

die auch Dritten zur Verfügung stehen wird. Der 2. Bauabschnitt sieht dann u.a. zwei weitere Gleise für leichte und ein weiteres Gleis für schwere Instandhaltungen vor. Der Wartungsvertrag zwischen dem Aufgabenträger VRR und CAF läuft 30 Jahre. CAF will mit 30 bis 40 Mitarbeitern starten.

Laut Brüning bietet das Gelände Platz, um weitere interne und externe Geschäftsfelder dort umzusetzen. So will CAF dort auch die Straßenbahnen der Ruhrbahn (Stadt Essen) betreuen.

Der RVR hat das Gelände 2001 von der DB AG gekauft. Ziel war es, im Rahmen des Projekts Emscher Park das Gelände als Mittelpunkt touristischer Bahnverkehre zu entwickeln – was sich letztlich aber zerschlagen hat. 2019 wurde dann letztlich entschieden, das Gelände zu vermarkten. Zuletzt nutzten drei Vereine als Mieter Gebäude und Teile des Geländes. Die „Freunde des Bahnwerks Gelsenkirchen“ nutzen den Rundschuppen – hier schwelt ein Rechtsstreit mit Räumungstitel seitens des RVR. Die Historische Eisenbahn Gelsenkirchen (HEG) nutzt den Rechteschuppen, hier besteht laut RVR eine einvernehmliche Lösung. Und auch der Kulturverein „Blauweisser Partywaggon“ wird das Gelände verlassen (müssen). **RB 16.1.23 (cm)**

Neues KV-Terminal am Rande des Schwarzwaldes



Foto: C. Müller

Entladung des ersten Containerzuges im BFT am 10.01.2023; der Necoss-Zug mit einer Kapazität von 88 TEU erreichte Horb mit einer Auslastung von 60 %.

Black Forest Terminal Mit dem BFT – dem Black Forest Terminal – steht in Horb-Heiligenfeld zwischen Stuttgart und Bodensee seit dem 10.01.2023 ein neuer Intermodal-Umschlagplatz zur Verfügung. Der bisher KTH (Kombiterminal Horb) genannte Standort wird von der BFT GmbH betrieben, deren Geschäftsführer Richard Lagger ist. Er war zuletzt für das Container Terminal Salzburg (CTS) verantwortlich. Gesellschafter der BFT GmbH sind die Gförer & Sohn Schotterwerke aus Empfingen und die Fischer Wilhelm GmbH & Co KG aus Weilheim/Teck – beide aktiv im Baugeschäft. Der Betreibervertrag mit BFT läuft über 20 Jahre und verlängert sich automatisch.

Nachdem am 01.12.2022 der Probebetrieb startete, ist das BFT jetzt über den Operateur Necoss zweimal die Woche an den Hamburger Hafen angeschlossen. Das BFT bietet zwei Umschlaggleise á 370-m-Nutzlänge sowie ein Umfahrgleis und eine Terminalfläche von 28000 m². Für den Umschlag steht ein Reachstacker bereit, ein zweiter soll folgen. Geplant sind weiter das „Intermodale Servicezentrum Horb“ (ISH) mit Depotflächen und Serviceeinrichtungen mit weiteren 43000 m² und ein Materialumschlagplatz im angrenzenden Gewerbegebiet u.a. für Baustoffe, die beide „hoffentlich“ bis Ende 2024 umgesetzt sind, so Lagger.

Der Terminalbau wurde laut Michael Theurer, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und früherer Bürgermeister der Stadt Horb, vom Bund mit 9,7 Mio. EUR KV-Fördermitteln unterstützt – 79,3% der

förderfähigen Investitionen. Laut Kurt Plathe, Initiator des Terminals, wird die Gesamtinvestition mit den zwei Erweiterungsstufen bei rund 30 Mio. EUR liegen. Dabei hat Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann zugesagt, für den weiteren Ausbau 5 Mio. EUR Fördermittel bereit zu stellen, wenn die EU-Kommission den Antrag gutheißt.

Der Betreibergesellschaft Gförer hat das Terminal errichte, der Spatenstich war am 25.05.2022. Noch im Bau befindet sich das Verwaltungsgebäude – für die derzeit sechs Mitarbeiter der BFT stehen Büro-Container bereit.

Betrieblich noch schwierige Randbedingungen

Das Terminal nutzt einen bereits 1972 gebauten Gleisanschluss, der bis 1995 ohne Verkehr blieb. Aktuell ist das Gleis in das Gewerbegebiet zwar gesperrt, für das BFT wurde aber das alte Ladestraßengleis umgebaut auf jetzt drei Gleise. Das Terminal ist aber noch mittels Handweiche an das Netz angeschlossen und daher wegen des dicht getakteten Regionalverkehrs nur nachts zwischen 22 Uhr und 5 Uhr mit 355 m langen Zügen als Sperrfahrt von Eutingen erreichbar – tagsüber passen wegen eines Kreuzungsgleises nur 200 m lange Züge. Um dies zu ändern, müssen die Anschlussweichen an das Stellwerk (ESTW) angeschlossen und Signale in Hochdorf versetzt werden. Bis zum 2. Quartal 2024 soll dies erfolgen, die Kosten von rund 5 Mio. EUR trägt DB Netz aus Bundesmitteln.

Die Containerzüge werden grundsätzlich im Güterbahnhof Horb zwischen abgestellt und von bzw. nach dort vom Rangierdienstleister UTL Bahnlogistik jeweils in zwei Teilen zum oder vom Terminal gefahren.

Weitere Verbindungen geplant

Necoss bietet derzeit zwei Rundläufe die Woche an. Ein dritter Rundlauf soll laut Lagger „so schnell wie möglich“ kommen, Sebastian Doderer von Necoss erwartet diesen erst in der zweiten Jahreshälfte. Laut Doderer plant Necoss konkret auch Verbindungen mit den Seehäfen Bremerhaven und Wilhelmshaven.

Für das 4. Quartal 2023 wird dann ein Angebot mit dem Hafen Triest erwartet – wenn die Sperrzeit zum Ausbau der Gäubahn gen Siegen im Oktober beendet ist. Hier will Necoss mit den SBB zusammenarbeiten, die auch die Traktion übernehmen werden.

Laut Doderer ist Necoss Intermodal-Spezialist für Baden-Württemberg mit Verbindungen von den Seehäfen nach Kornwestheim und Stuttgart und hatte in der Region zudem schon einige Kunden bei Spediteuren und Verladern.

Der „Macher“ ist Plathe

Stark vorangetrieben wurde das Projekt von Kurt Plathe von Plathe Grundbesitz GmbH & Co KG – auch wenn die Idee nicht von ihm, sondern der örtlichen IHK (Industrie- und Handelskammer) stammt. Sie suchte vor über zehn Jahren nach einem Standort. Auf die Fläche in Horb-Heiligenfeld wurde er, so Plathe, durch den Logistiker Horst Schuon aufmerksam gemacht, der zuvor mit ähnlichen Plänen in der Nachbargemeinde Eutingen gescheitert war.

Laut Plathe hat Hans-Joachim Fuchtel einen hohen Anteil daran, dass die Umsetzung so erfolgreich verlief. Der ehemalige Bundestagabgeordnete für Freudenstadt und Horb (1987 bis 2021) sowie Parlamentarischer Staatssekretär (2009 bis 2021) habe laut Plathe in Berlin an den wichtigen Stellen dafür geworben. Er sei dadurch „von der Politik positiv überrascht“ gewesen. Nun werde das Terminal seine „Strahlkraft“ bis nach Norddeutschland und Italien entfalten.

RB 16.1.23 (cm)

www.bf-terminal.de

Lokomotiv-ECM: Datenaustausch ist wichtig

Instandhaltung Die ECM-Verantwortlichkeiten (ECM, zuständige Stelle für die Instandhaltung) sind auch im Bereich der Lokomotiv-Instandhaltung nun gelebte Realität – wenn auch noch nicht lange. Daher treten immer noch viele Fragen auf, wie sich beim zweiten Branchentreffen zum Thema zeigte, das die Schweizer BahnVerstand GmbH im November 2022 veranstaltete. Und am Ende der Tagung erklärten sich sogar vier Referenten bereit, jeweils ein konkretes Hindernis der Zusammenarbeit bis zum nächsten Treffen aus dem Weg zu schaffen.

Zunächst gab es ein paar grundsätzliche Statements. So sind die Beziehungen einer Lok-ECM zu anderen Akteuren im Sektor durchaus nicht trivial, so Markus Schellhammer von BLS Cargo AG – insbesondere, wenn es deren viele sind. So würden die Loks von BLS Cargo mit nicht weniger als siebzehn verschiedenen EVU in vier Sprach-Regionen durch Europa fahren. Und in jedem EVU gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Ansprechpartner. Deshalb sei der zeitnahe Austausch relevanter Betriebsdaten aufwändig, aber wichtig, um die hoheitlichen Anforderungen zu erfüllen.

Für Stefan Hofstetter der European Loc Pool AG ist es wichtig, dass der Sektor die Hersteller besser über den Lebenszyklus des Fahrzeugs informieren möge. Nur auf diese Weise könne der Hersteller seiner eigentlichen Produkthaftung nachkommen. Denn noch immer komme es vor, dass bei einer Erst-Inbetriebnahme einer fabrikneuen Lok Hersteller und ECM erstmal nicht genau wissen, wie sie vorzugehen haben.

Das Problem der Auditierung einer Werkstatt, die für mehrere Auftraggeber arbeite, sprach Sylvia Horst von der Transdev Instandhaltung GmbH an. Sie erlebe immer wieder die Unsicherheiten ihrer Auftraggeber, inwiefern diese die zertifizierte Werkstatt erneut zu auditieren haben oder nicht. „Heute werden wir acht bis zehn Mal pro Jahr von unseren Auftraggebern auditiert; das ist ein Auditierungswahnsinn. Leider geben die Aufsichtsbehörden in dieser Frage derzeit keine klaren Antworten“, so Horst.

Verbesserte Zusammenarbeit

Der zweite Block behandelte die Frage, wie genau es gehen solle, schritt-

weise in der Zusammenarbeit besser zu werden. Babette Müller-Reichenwallner, Railnova, hat die Teilnehmer zu einer grundsätzlich offeneren Haltung zum Austausch von Betriebsdaten ermutigt. Mit Blick auf die konkrete Situation im Sektor sieht sie keinen Sinn darin, auf die Standardisierung zu warten. Vielmehr sollen sich die Akteure darauf einrichten, dass es nie eine ideale Plattform geben wird, die alle Zwecke abdeckt. Besser sei es, klein anzufangen und jedes neue System von Anfang an (IT-technisch) offen zu gestalten.

Sico Algermissen von Sternico stellte das Forschungsprojekt DISTINplus vor, das sich mit der Standardisierung und Digitalisierung der Instandhaltungsprozesse beschäftigt. Auch er empfahl, schrittweise vorzugehen bei der Standardisierung und sich zunächst einmal auf einheitliche Formate (des Datenaustauschs) zu verständigen und nicht sofort mit dem Vereinheitlichen von Inhalten anzufangen. Im Anschluss an das Projekt DISTINplus sollen standardisierte Vorgaben mit dem kostenpflichtigen Tool Raildex und dem kostenlosen Softwaretool Railbase zur Verfügung gestellt werden, um die Einstiegshürden für den digitalen Datenaustausch so gering wie möglich zu halten. Für Ende März 2023 plane Sternico zusammen mit der VPI European Rail Service GmbH (VERS) eine Informationsveranstaltung.

Laut Maik Mannstedt habe Siemens Mobility schon einmal mit dem Austausch von Instandhaltungsdaten über eine Plattform angefangen. Der Rail-Service Hub ist ein Siemens-internes Konzept aus zwei Bestandteilen: der Fleet Asset Readiness mit aktuellen Zustandsdaten der Fahrzeuge und dem Workshop Finder. Auch Mannstedt appellierte: „Wir müssen uns trauen, Daten zu teilen.“

Für Dr. Axel Marquardt von der Captrain Deutschland-Gruppe wäre eine einheitliche Codierung von Schäden und von Nutzungsbeschränkungen erstrebenswert – wie beim Datenaustausch bei Güterwagen. Dabei sollte idealerweise für den operativen Dienst mit wenigen Codes und in der Werkstatt mit deutlich mehr Codes gearbeitet werden.

Der zweite Tag begann mit dem dritten Block und beschäftigte sich mit

den „aktuellen technischen Herausforderungen in der Lokomotiven-Instandhaltung“. Andreas Volk, Sconrail, zeigte auf, dass ECM 2 und ECM 3 sehr schnell mit der von ihnen verlangten Analyse der sicherheitskritischen Komponenten an ihren Fahrzeugen überfordert sein können. Das gelte insbesondere dann, wenn die Fahrzeuge schon einige Jahrzehnte Betriebsdauer auf dem Buckel haben.

Markus Schumann, Knorr-Bremse, hielt fest, dass Diagnosedaten zum Zustand von Komponenten ein „game changer“ sind, weil das traditionelle Instandhaltungsverfahren mit Fristen und Prüfungen obsolet wird.

Für Dr. Bernhard Frei, Prose AG, treiben die Lebenszyklen der Komponenten das Obsoleszenz-Management des Fahrzeugs. Im Interesse eines nachhaltigen Fahrzeugmanagements ergeben sich hier auf allen Stufen des Asset-Managements neue Fragen, aber auch neue Chancen für eine Kreislaufwirtschaft.

Umsetzung von vier Maßnahmen

Vier Referenten haben sich bereit erklärt, eine Patenschaft zu übernehmen für Maßnahmen für eine bessere Zusammenarbeit im Sektor. Die Paten wollen bei der Folgeveranstaltung am 15./16.11.2023 über den Stand der Umsetzung berichten. Dies sind:

Tobias Gras, SBB Cargo International: Entwickeln eines einheitlichen Vorgehens beim Datenaustausch zwischen Halter und „Entnahmestelle“-EVU zur Umsetzung der revidierten Netzzugangs-Regelungen Bahnstrom in Deutschland.

Sylvia Horst, Transdev Instandhaltung: Herbeiführen eines gemeinsamen Verständnisses im Sektor, ob und in welchem Umfang eine bereits zertifizierte Werkstatt von ihren Auftraggebern erneut auditiert werden soll.

Dr. Axel Marquardt, Captrain Gruppe: Entwickeln eines Vorschlags für eine einheitliche Codierung von Lok-Schäden und Nutzungsbeschränkungen an Loks nach dem Vorbild des Schadenkatalogs für Güterwagen im AVV.

Andreas Volk, Sconrail: Entwurf einer Handreichung, wie die ECM bei Lokomotiven vorgehen sollen, um für ihre Fahrzeuge die sicherheitskritischen Komponenten zu definieren. RB 16.1.23 (cm)

Aktuelle SPNV-Verfahren im Monat Dezember 2022

Ausschreibung In Zusammenarbeit mit PKF IVT berichtet *Rail Business* monatlich über die aktuellen SPNV-Verfahren basierend im Wesentlichen auf den Veröffentlichungen im EU-Amtsblatt des Vormonats – unterschieden nach „Ausschreibungen“, „Vorinformationen“ und „Vergaben“.

Anmerkungen

Der ZVNL hat für das Mitteldeutsche S-Bahnnetz bekanntgegeben, dass die Ausschreibung aufgehoben wurde, da kein wirtschaftliches Ergebnis erzielt werden konnte. Mit allen Bietern,

die frist- und formgerechte Angebote abgegeben haben, wird nun ein Verhandlungsverfahren durchgeführt. Dies erfolgt getrennt für die Netze „MDS-B2025plus“ sowie „MDSB2025BEMU“, da für die Beauftragung der Leistungen mit BEMU-Fahrzeugen auf der Linie S 1 eine zeitliche Anpassung an die Vergabe der Fördermittel für die Fahrzeugbeschaffung durch den Aufgabenträger notwendig wurde.

Der VBB hat die Vorankündigung für das Netz Prignitz dahingehend geändert, dass statt der Linie RB 73 Neustadt (Dosse) – Kyritz die Linien RB 74 Meyen-

burg – Pritzwalk West und RB 73 Neustadt (Dosse) – Pritzwalk Teil der Vergabe sind – damit einhergehend steigt der Umfang auf ca. 0,26 Mio. Zugkm/a und die Vertragslaufzeit ist nun von 06/23 bis 12/25 vorgesehen. Der Abgabetermin für die Angebote wurde vom 16.09.2022 auf den 31.03.2023 verschoben.

Der VMS hat im Nachgang zu den im November veröffentlichten umfangreichen Anpassungen an der Vergabe der Linie RE 6 Chemnitz – Leipzig den Vertragsstart von 12/23 auf 06/24 und parallel die Angebotsabgabe vom 16.12.2022 auf den 03.02.2023 verschoben. [RB 16.1.23 \(cm\)](#)

SPNV-Marktreport für Dezember

Aufgabenträger	Netz	Laufzeit	Zug-km/a in Mio.	bisheriger / neuer Betreiber	Bemerkungen
Vorinformation					
ZSPNV Süd	Germersheim – Karlsruhe	12/23-12/38	0,19	AVG / -	Vorgesehen ist eine Direktvergabe an einen internen Betreiber – hier AVG – gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007, da es sich um Leistungen der Karlsruher Stadtbahn handelt, die sowohl in Wörth als auch in Karlsruhe die Innenstadtbahnhöfe nach BOSTrab befahren.
VMV	Teilnetz Westmecklenburg	12/25-12/40	2,00	ODEG, Hans / -	Spätestens ab 12/27 sollen nur noch batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) eingesetzt werden, der Bedarf wird auf 13 bis 15 Stück geschätzt. Separate Lösungen für einzelne Linien werden explizit vorbehalten.
BEG	Rosenheimer Kreuz	12/28-12/42	4,90	Bayerische Oberlandbahn / -	Gebrauchtfahrzeuge sind zugelassen.
NASA	Elektronetz Nord Sachsen-Anhalt	12/28-12/43	7,50	DB Regio / -	Bei Einbeziehung der Linien RB 33 (aktueller Betreiber Hans) und RB 35 (aktueller Betreiber Abellio Mitteldeutschland) nach erfolgter Elektrifizierung der entsprechenden Strecken kann sich das Volumen auf ca. 8,8 Mio. Zugkilometer/Jahr erhöhen.
Vergabe					
TLBV mit BEG, NASA, ZVNL, VVV	Ostthüringennetz	12/24-12/36	4,60	Erfurter Bahn, DB Regio / Erfurter Bahn	Genutzt werden die bisher eingesetzten Stadler Regio-Shuttle RS1 sowie ergänzend Alstom Lint 41.
RMV mit NVV, NWL	Netz Main-Lahn-Sieg	12/25-12/38	2,40	HLB / HLB	Die bisher eingesetzten Stadler Flirt bleiben im Netz.

Der SPNV-Marktreport wird von PKF IVT - pkfivt.de monatlich exklusiv für Rail Business zusammengestellt.



BKS: Beschleunigungen durch betriebliche Maßnahmen

Regelwerksanpassungen Die Beschleunigungskommission Schiene (BKS) hat neben neuen Finanzierungsmodellen (*Rail Business* 51+52/22) auch betriebliche Maßnahmen vorgeschlagen, um die Kapazität besser auszunutzen. So seien bei vielen Fahrzeugen die Zeiten vom Halt bis zur Türöffnung deutlich länger als nach heutigem technischem Stand notwendig. Und weiter sollte die im heutigen Regelwerk im SPNV genannte Voraussetzung für den Beginn des Abfertigungsprozesses – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt – entfallen, da die Fahrstraße

„mindestens“ eine Minute nicht für andere Zugfahrten zur Verfügung stehe.

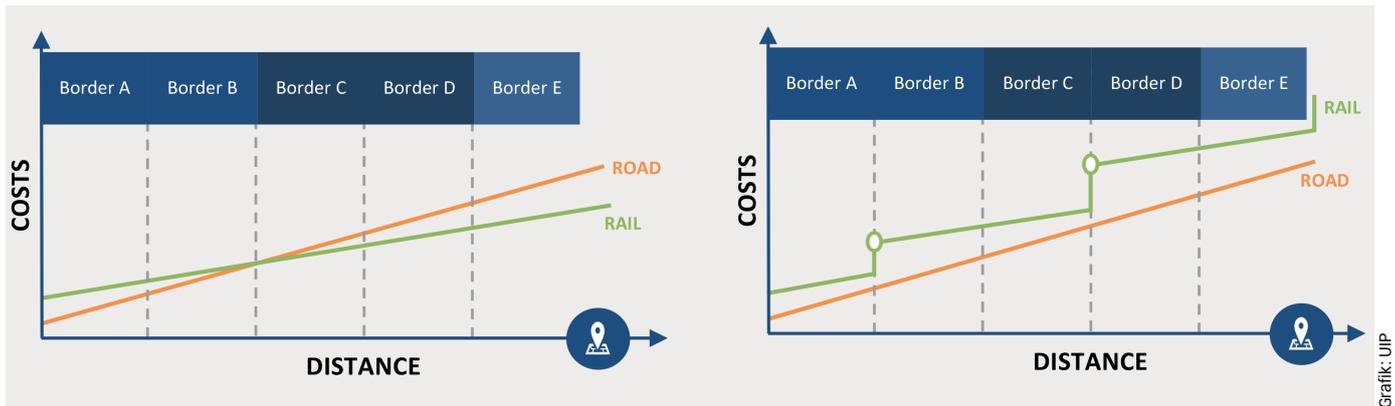
Ein weiteres Beschleunigungspotenzial liegt in der Übertragung der Aufgabe „Todesfallermittlung“ von Kriminalpolizei auf Bundespolizei. Grundsätzlich ist heute die Bundespolizei für fast alle Belange hinsichtlich der Eisenbahn zuständig. Eine Besonderheit ist die Todesfallermittlung: Für diese ist die Kriminalpolizei zuständig. Diese trifft grundsätzlich aber stark verzögert zur Bundespolizei am Unfallort ein. Die Übertragung der Aufgabe „Todesfallermittlung“ auf die Bundespolizei birgt

somit einen signifikanten Hebel zur Reduktion der Sperrzeiten, so die BKS.

Eine weitere Beschleunigungsmaßnahme sieht die BKS bei der aktuellen Regelung in der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBO) zu „Personen im Gleis“. Durch konkrete Fallkonstellationen „Personen im Gleis“, „Personen am Gleis“, „Kinder im Gleis“ und „Kinder am Gleis“ lassen sich für die einzelnen Konstellationen spezifische Regeln aufstellen, die beispielsweise auch die Fortführung des Betriebs mit reduzierter Geschwindigkeit zulassen. [RB 16.1.23 \(cm\)](#)

tinyurl.com/bericht-bks

Interoperabilität und eigene Verantwortung sind notwendig



Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene: links mit Interoperabilität, rechts ohne/zu wenig Interoperabilität

Wettbewerb Der Schienengüterverkehr braucht Interoperabilität in Europa, sonst kann er seine theoretisch möglichen Kostenvorteile nicht ausspielen. Dies verdeutlichte Gilles Peterhans, Generalsekretär der Internationalen Union der Wagenhalter (UIP) noch einmal auf dem VPI-Symposium am 10.01.2023 (siehe auch Grafik). Auf EU-Ebene wird im 2. Quartal das Greening Freight Package verhandelt, ein Bündel von Gesetzesvorhaben, die alle Einfluss auf die Interoperabilität und den Stellenwert des Schienengüterverkehrs (SGV) haben werden (siehe auch Übersicht 2023 in *Rail Business* 1+2/2023). Unter anderem stehen der Ausbau des Netzes, die ETCS-Umsetzung und eine bessere Koordination und Planung für Güterverkehrskorridore auf der Agenda. Dies soll die Leistung und Qualität des Schienengüter-

verkehrs steigern und die Kosten senken. Peterhans sieht jedoch nicht nur die EU-Politik in der Pflicht. Auch der Sektor müsse alles daran setzen, seine Effizienz zu steigern. Der SGV müsse so effizient werden, dass er für Eisenbahninfrastrukturunternehmen die erste Wahl sei, so der Gedanke.

Infrastruktur und Schiene sind untrennbar miteinander verbunden, die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur beeinflusst direkt die Leistungsfähigkeit der Güterbahnen. Jan Elfenhorst, General Manager Lineas Deutschland, berichtete, dass das Unternehmen genug Nachfrage für 300 Züge pro Woche habe, wegen der Infrastruktur aber nur 200 Züge pro Woche fahren könne. Er berichtete auch, dass sich die Zahlungsbereitschaft der Kunden geändert habe: „Wenn wir als Sektor die Performance bringen, ist der Preis kein Problem.“

Die Kurve, ab wann sich Kunden für die Schiene entscheiden, hat sich also zugunsten der Schiene verschoben. Doch nur, wenn die von den Kunden gewünschte Performance auf Infrastruktur auch möglich ist.

Ebenso wie Peterhans sieht Elfenhorst die Verantwortung für Veränderung nicht nur bei EU und Nationalpolitik. Auch die einzelnen Schienenverkehrsunternehmen könnten besser kooperieren, um bei Störungen, die von der Infrastruktur verursacht werden, schneller betriebliche Lösungen zu finden, etwa indem Lokführer getauscht werden. Hier spiele auch die Digitalisierung eine große Rolle. Allerdings warnt Elfenhorst davor, ungeprüft alle aktuellen betrieblichen Prozesse im Schienengüterverkehr einzeln zu digitalisieren: Schlechte analoge Prozesse würden dann nur zu schlechten digitalen Prozessen. RB 16.1.23 (dr)

Entwidmungsverbot – ein Quick Win für neue Güterverkehre

Reaktivierung Die Beschleunigungskommission (BKS) hat in ihrem Abschlussbericht „Schneller mehr Kapazität auf die Schiene“ verschiedene gesetzgeberische oder auch betriebliche Maßnahmen vorgeschlagen, die zügig umgesetzt werden könnten. Eines davon ist ein Entwidmungsverbot. Das vorgeschlagene Entwidmungsverbot betrifft nicht nur stillgelegte Strecken, sondern auch Gleisanschlüsse. Beide sind für den Schienengüterverkehr wichtig. Heute wird die Entwicklung neuer Verkehre durch die Reaktivierung von Ladestellen, Güterbahnhöfen oder Gleisanschlüssen

oft dadurch verhindert, dass Gemeinden andere Pläne für Strecken oder Flächen haben oder das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) nicht an einer Reaktivierung interessiert ist.

Stillgelegte, aber noch für den Bahnbetrieb gewidmete Flächen sollen deshalb laut Vorschlag der BKS künftig grundsätzlich nicht mehr entwidmet werden können. Vom Entwidmungsverbot kann nur in Einzelfällen abgewichen werden, wenn ein Konsens zwischen den Beteiligten besteht.

Dafür wird eine Öffnungsklausel definiert, die eine Entwidmung nur dann

erlaubt, wenn langfristig kein Verkehrsbedürfnis besteht und die Nutzung der Infrastruktur nicht mehr zu erwarten ist.

Vor einer Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) über eine mögliche Öffnung nehmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Aufgabenträger, Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die Gemeinden, die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie EIU Stellung. Der Antragsteller der Entwidmung muss darlegen, dass langfristig kein Verkehrsbedürfnis und keine Nutzung der Infrastruktur zu erwarten ist. RB 16.1.23 (dr)

„Personal darf nicht mehr nur Kostenfaktor sein“

Alexander Möller, Rechtsanwalt und Berater von Verkehrsunternehmen, Verbänden und Aufgabenträgern, über Ursachen und den Umgang mit den extrem erhöhten Krankenständen in der Verkehrsbranche

Herr Möller, vielerorts strichen Ende 2022 Verkehrsunternehmen Fahrpläne wegen sehr hoher Krankenstände zusammen. Die bundesdurchschnittlichen Krankenstände im Dezember 2022 lagen laut Krankenkassen bei 8,4%. Wie sieht es im öffentlichen Verkehr (ÖV) aus?



Alexander Möller

Foto: Roland Berger

Länder und Kommunen müssen umdenken: Wir brauchen ein robustes System. Wer bei Vergaben nur auf die Kosten guckt, wird das nicht erreichen. Wir brauchen hier mehr Anreize für die Unternehmen. Nur dann wird auch eine verlässliche Qualität für die Fahrgäste möglich sein.

den Fahrgästen, dass die Leistung weniger wert ist als bislang angenommen. Insgesamt muss Personal und dessen Gesundheit nicht mehr nur als Kostenfaktor, sondern als wesentlicher Bestandteil der Qualität und Quantität der öffentlichen Mobilität gesehen werden. Dazu bedarf es gemeinsamer Anstrengungen aller in den Unternehmen. Auch Betriebs- und Personalräte sind gefragt.

Wir sehen in vielen Branchen und Bereichen ungewöhnlich hohe Krankenstände, auch bei Verkehrsunternehmen. Innerhalb der Branche sind die Krankenstände unterschiedlich hoch: Überwiegend sehen wir zweistellige Quoten, vor allem bei privaten Busunternehmen aber teils auch einstellige. Die Quoten sind aktuell aber wohl alle höher als im Durchschnitt der Jahre vor Covid-19.

Warum sind im ÖV, auch verglichen mit anderen Branchen, aktuell so viele Arbeitnehmer krank?

Das System ist erschöpft. Das gilt für die Infrastruktur, aber auch für die Menschen im ÖPNV: Die, die fahren, schrauben und kontrollieren. Das hat etwa mit den andauernden Maskenkontrollen bei massiv sinkender Akzeptanz zu tun, auch mit der Überlastung durch die kurzfristig teilweise massiv gestiegenen Kundenzahlen durch das 9-Euro-Ticket. Dieses Ticket hat auch die administrativen Bereiche erschöpft. Besonders bei Mitarbeitenden mit Kundenkontakt kommen Corona und diverse Grippewellen dazu.

Der Betrieb ist diesen Winter spürbarer eingeschränkt als in Vorjahren. Liegt das nur an den Krankenständen?

Es liegen harte Jahre und Monate hinter der Branche. Sie ist schon seit einiger Zeit gezwungen, personell „auf Kante zu nähen“. Im Wettbewerb sind Personalkosten ein wesentlicher Hebel, bei Ausschreibungen Preisvorteile zu erreichen. Deshalb wird hier knapp kalkuliert, bei der Menge der Personale und bei deren Vergütung. Jede Tarifsteigerung nach Tarifverhandlungen führt dann zu einer wesentlichen Abweichung von den Kalkulationen. Aufgabenträger,

Wie gehen Unternehmen mit dem Problem um, wo gibt es kurzfristig Ersatz?

Es gibt Personaldienstleister, die gerade im Bereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) kurzfristig helfen können. Es gibt Aktivitäten im Ausland, Mitarbeiter:innen zu gewinnen. Die Lage zeigt: Die Zeiten, in denen die Verkehrsunternehmen Personalkosten mit wenig Rücksicht auf die Realität planen, sind vorbei. Es muss um ausreichende Reservequoten, realistische Einschätzungen von kommenden Tarifabschlüssen und eine Berücksichtigung einer absehbaren Gesundheitsquote gehen.

Ziehen EVU Konsequenzen aus der Krankheitswelle, etwa mit mehr betrieblicher Gesundheitsvorsorge?

Die Situation ist komplexer. Es reicht nicht, den Fahrer:innen die Cola wegzunehmen und zu sagen „Trink Wasser, ernährt Euch ordentlich und macht mehr Sport“. Das auch, aber es muss das gesamte Feld des Personals in den Fokus. Von der Rekrutierung und der Vermeidung hoher Fluktuation gerade im ersten Jahr bis hin zur dauerhaften Attraktivität, oder: der Möglichkeit den Job nicht nur schrecklich zu finden.

Was sind dafür die Ansatzpunkte?

Das reicht von Dienst- und Umlaufplanung, von der Sicherheit vor Pöbeleien und Attacken bis hin zur Bezahlung und Altersversorgung. Da geht es nicht nur um die Verantwortung bei den Verkehrsunternehmen. Es geht insgesamt um die gesellschaftliche Frage, was uns die Leistung der Arbeitnehmer:innen im ÖV wert ist. Da zumindest hat das „Deutschlandticket“ nicht geholfen: Es suggeriert

Personalkosten im SPNV fallen – meist indexiert – in EVU-Verantwortung. Besteht Gefahr, dass Zustände wie aktuell sie in finanzielle Engpässe bringen?

Gerade im SPNV sind Unternehmen dann schnell in Schwierigkeiten, wenn sie Angebote abgegeben haben, die gerade im Bereich Personal nicht die Wirklichkeit widerspiegeln. Das hat der Markt in den letzten Jahren gezeigt. Wenn deshalb Fahrten ausfallen, folgen auch Pönalen mit Ergebniswirkung. Bei der notwendigen Finanzierungsdiskussion für „Deutschlandticket“ und Angebotsausbau müssen wir die Bedeutung der Personalkosten neu gewichten und nach vorn hin die Finanzbedarfe neu und ehrlich definieren. Laut VDV-Leistungskostengutachten braucht die Branche bis einschließlich 2030 rund 100.000 zusätzliche Beschäftigte.

Wie wird die Personaldecke robuster?

Wir müssen bei Ausschreibungen auch bewerten, welche Reservequoten das Unternehmen plant, ob und welche Betreuung es für „Kümmerer“ auf den Betriebshöfen für Fahr- und Werkstattpersonal vorsieht, was Ausbildungsaktivitäten und anderes mehr sein sollen. Die Aufgabenträger haben größere Verantwortung als bisher gelebt. Ohne in die operative Personalarbeit der Unternehmen einzugreifen, sollen sie den Rahmen einer wertschätzenden und -schöpfenden Personalpolitik im Rahmen ihrer Vergabeverträge vorgeben. Dann darf natürlich nicht gleich die Rüge eines EVU kommen. Auch Verbände können bei der Rekrutierung neuer Kolleg:innen für alle Teile der Branche helfen, etwa durch Information und Werbung für Jobs im ÖPNV. RB 16.1.23 (jgf)