

Rail

BUSINESS

MUSTER

Der wöchentliche Branchenreport von Eurailpress und DVZ



Foto: Julius G. Fiedler

Lauter Protest gegen Förderungs-Kürzung. Mit der Fahrt einer hupenden Kolonne von 14 Lokomotiven von Mitgliedsunternehmen protestierte der Verband „Die Güterbahnen“ am 17.01.2024 in Berlin gegen die von der Regierung geplanten Haushaltskürzungen bei Güterverkehrs-Förderprogrammen. Den ganzen Tag über waren Güterbahnen zum Hupen bei der Durchfahrt von Personenbahnhöfen aufgerufen. Bewusst habe man eine laute Protestform gewählt, die aber den Verkehr nicht behindere, so Verbandsvorsitzender Ludolf Kerkeling. Betrieblich sei die Nutzung der Signalhörner zum Warnen erlaubt – „und wir warnen vor den negativen Konsequenzen für den Schienengüterverkehr“, so Kerkeling. RB 22.1.24 (jgf)

GDL: Fair Train eG folgt dem Marktniveau

Tarifverhandlungen Der Vorsitzende der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), Claus Weselsky, hat gegenüber *Rail Business* erläutert, wie die GDL in der aktuellen Tarifrunde mit der von ihr gegründeten Personaldienstleistungsgenossenschaft Fair Train eG umgeht. Demnach seien die ersten Tarifabschlüsse mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen – in dieser Runde Netinera und Go-Ahead – marktpägend. Das in den Verträgen verankerte „Nachbesserungsrecht“ (*Rail Business* 3/24), das Anpassungen in geschlossenen Verträgen vorsieht, wenn in anderen Verträgen andere Standards vereinbar werden, sei schon seit 2011 Standard bei der GDL, erklärt Weselsky. Es diene dazu, die von der GDL vertretene Politik harmonisierter Bedingungen in allen GDL-Tarifverträgen abzusichern.

Weiter werde mit der Gruppe der Personaldienstleister abseits der Fair Train eG verhandelt, um auch dort ein entsprechendes Marktniveau zu etablieren. Der Tarifvertrag mit der Fair Train eG sei im

Oktober 2023 – noch zu den Bestandskonditionen – geschlossen worden, seit 01.12.2023 gültig und bis mindestens 31.12.2024, also lange nach der aktuellen Tarifrunde, in Kraft. Auf Grundlage des dann bestehenden Marktniveaus gehe man dann in die Verhandlungen mit Fair Train. „Man kann uns deshalb überhaupt nicht vorwerfen, dass wir der Fair Train eG irgendeine Sonderbehandlung zukommen lassen, denn sie hat den Tarifvertrag im aktuellen Marktniveau“, so Weselsky.

Lob für zielgerichtete GDL-Streiks

Indes bemerkten auch nach dem vergangenen GDL-Streik Vertreter nicht bestreikter Bahnen positiv, dass ihre Verkehre weitgehend störungsfrei liefen. Eine Anfrage, inwieweit dabei eine Rolle spielt, dass die GDL ihre Streikorganisation etwa bei ihren Fahrdienstleitern gezielt auf bestreikte Bahnen ausrichtet, wollte die GDL nicht beantworten. Hintergrund könnten laufende Diskussionen zum Streikrecht in kritischer Infrastruktur sein. RB 22.1.24 (jgf)

In dieser Ausgabe:

- Die EU-Kommission verpflichtet Renfe zum Datenteilen im Vertrieb – Quoten-Regel soll Systeme schützen Seite 2
- Auf den Landwirt- und Spediteurs-Demos wird eine Rückkehr zu „Straße finanziert Straße“ gefordert Seite 3
- Wie die französische Regierung die Gütersparte der staatlichen SNCF künftig aufstellen will Seite 4
- Wie Volarex, der Erfinder des neuen Fernverkehrszuges Neo One, den „Wow-Effekt“ erreichen will Seite 8/9
- Was die Bahn EVB unternimmt, um lokale Partner zum Aufbau des Schienengüterverkehrs zu finden Seite 10

SGV-Förderungsschmelze milder – ERTMS gekürzt

Haushalt Teilerfolg für den Protest der „Güterbahnen“ (siehe Foto): Der Bundestags-Haushaltsausschuss hat in der Bereinigungssitzung am 18.01.2024 die geplanten Kürzungen der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr (TraFöG) leicht entschärft. Auf Antrag der Ampel-Fraktionen beschloss der Ausschuss, dass für die TraFöG 2024 nun 229,3 Mio. EUR zur Verfügung stehen statt wie von der Bundesregierung vorgeschlagen nur 179,3 Mio. EUR, also 50 Mio. EUR mehr. Gegenüber den für 2024 ursprünglich veranschlagten 350 Mio. EUR ist das nun ein Minus von 34,5% statt von 48,8%. Um 50 Mio. EUR auf nunmehr 1,083 Mrd. EUR gekürzt wurde im Gegenzug der Titel zur ERTMS-Ausstattung.

Bei als üblich geltenden Gewinnmargen um 2,5% und einem Trassenpreis-Anteil von 10 bis 15% an den Betriebskosten privater Güterbahnen könne die TraFöG entscheidend für die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Verkehre sein, war am Rande des „Güterbahnen“-Protests zu hören. In den schon abgeschlossenen Transportverträgen könne die gegenüber der Kalkulation verringerte Förderung nicht an Kunden weitergegeben werden. RB 22.1.24 (jgf)



Der Kommentar

Dagmar Rees zum Vorschlag der Änderung des Grundgesetzes

Eine Zweidrittel-Mehrheit kann neue Ziele definieren

Die ersten Wochen von 2024 waren turbulent und laut. Der Eindruck war, dass es darum ging, mindestens so laut zu schreien wie alle Anderen, weil man fürchtete, bei der Bereinigung des Haushaltes „leer“ auszugehen. „Leer“ bedeutet hier die Gefahr, beim vom Verfassungsgericht im November 2023 ausgelösten Zwang, 60 Mrd. EUR im Haushalt zu kürzen, eine überproportional hohe Last zu tragen. Es schien, als wären wir als Gesellschaft an einem Punkt angekommen, bei dem das einzige Kriterium für Entscheidungen wäre, wer die größte Lautstärke bei Protesten erreicht – in Ermangelung von Zielen und Werten, auf die sich eine Gesellschaft verständigt und die danach der Maßstab für Entscheidungen sind. Dann war die Stimme von Raimund Klinkner zu hören, Vorsitzender des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums (DVF), der auf das Grundgesetz als Instrument verwies, wie Ziele und Werte auf breiter gesellschaftlicher Basis verankert werden können. Die ersten 20 Artikel des Grundgesetzes sind aus gutem Grund nicht veränderbar – die darauffolgenden Artikel sind es, ebenfalls aus gutem Grund. Hierzu braucht es eine Zweidrittel-Mehrheit in Bundestag und Bundesrat. Die Parteien müssten also Farbe bekennen, für welche Veränderung sie wirklich stehen und was sie bereit sind, dafür zu tun. Klinkner schlug vor, für die Finanzierung der Verkehrsprojekte mittelfristig den Weg eines Fonds zu gehen und diesen Weg im Grundgesetz zu verankern. Ich könnte mir auch einen erweiterten Blick vorstellen, etwa, das exponentielle Steigen der Erderwärmung seit Anfang der 2010er Jahre als Notlage anzuerkennen und daraus ein grundgesetzlich verankertes Ziel der Minderung abzuleiten. Gefördert wird, wer und was am meisten zu diesem Ziel beiträgt. **RB 22.1.24**

Trassenpreis-Plus 2025 kaum abwendbar

BNetzA Die von der DB InfraGo geplanten hohen Trassenpreissteigerungen, besonders für den Personenfern- und Güterverkehr zum Fahrplanjahr 2025 (*Rail Business* 49/23), scheinen kaum abwendbar. Das zeigte die öffentliche, mündliche Verhandlung zum Verfahren bei der Bundesnetzagentur am 17.01.2023, wie Teilnehmer schildern. Die zuständige Beschlusskammer 10 –

obwohl sichtlich nicht glücklich über die Steigerung – sehe unter den rechtlichen Rahmenbedingungen nur mit mehr öffentlichem Geld oder einer Kürzung der noch festzulegenden Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) Chancen für eine Milderung. Beides scheint aktuell unwahrscheinlich. Für Eingriffe wegen „Gefährdung der Markttragfähigkeit“ gelten sehr hohe Hürden. **RB 22.1.24 (jgfl)**

Renfe muss Daten mit Plattformen teilen

Wettbewerb Die EU-Kommission hat die spanische Staatsbahn Renfe dazu verpflichtet, Echtzeitdaten dritten Fahrtscheinverkaufsplattformen zugänglich zu machen (*Rail Business* vom 18.01.2024). Die Kommission hat Verpflichtungszusagen von Renfe für rechtsverbindlich erklärt, die die Bahn nach der Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens im April 2023 und einem Markttest im Sommer 2023 angeboten hatte:

- Renfe wird den Plattformen alle aktuellen und künftigen Inhalte zu Fahrtscheinangebot, Ermäßigungen und Leistungen sowie Echtzeitdaten vor, während und nach der Fahrt zur Verfügung stellen, die Renfe auf der eigenen Plattform zeigt.
- Die Daten stehen ab 29.02.2024 zur Verfügung.
- Eine monatliche „Look-to-Book“-Höchstquote von 600, 200 oder 140 wird je nach Buchungsanfragen pro Plattform eingeführt. Beim Überschrei-

ten dieses Verhältnisses von Abfragen zu tatsächlichen Buchungen über eine Plattform darf Renfe den Datenzugang einer Plattform unterbrechen, wenn sonst die Funktionsfähigkeit des Renfe-Verkaufssystems beeinträchtigt ist.

- Gute IT wird gefordert: Ab 2024 dürfen maximal 4% der Buchungsanfragen nicht erfolgreich sein. Ab 2025 darf zudem das System maximal 1% des Monats zwischen 6 und 23 Uhr ausfallen. **RB 22.1.24 (jgfl)**



Renfe-Zug im Bahnhof Barcelona Sants

Foto: Julius G. Fiedler

Theurer: Schienenfonds nicht machbar

Finanzierung Bundesschienenbeauftragter Michael Theurer hat sich erneut skeptisch zu einer zeitnahen Umsetzung von überjährigen Fonds zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur geäußert. „In der aktuellen Lage, wo es vor allen Dingen darum geht, einen verfassungsgemäßen Haushalt zu verabschieden ... müssen wir anders vorgehen“, sagte Theurer bei einer Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforums (DVF). Er verschließe sich aber einer Diskussion über die Zukunft nicht.

Bei einer Fondslösung müsse man aber auch über die Refinanzierung spre-

chen. In Zeiten hoher Zinsen sei eine höhere Verschuldung „nicht die Lösung, sondern ein Problem“, so Theurer.

Mit dem Konzept des rollierenden „Infraplans“ könne man allerdings auch mit dem geltenden Jährlich- und Jährigkeitsprinzip im Haushalt vereinbar eine „gewisse Planbarkeit“ herstellen.

Theurers Parteikollege, FDP-Verkehrspolitiker Valentin Abel, sagte hingegen dieser Tage deutlich: „Ich halte es für wichtig, dass wir uns ... im Jahr 2024 über das Thema eines Schieneninfrastrukturfonds unterhalten.“ **RB 22.1.24 (jgfl)**

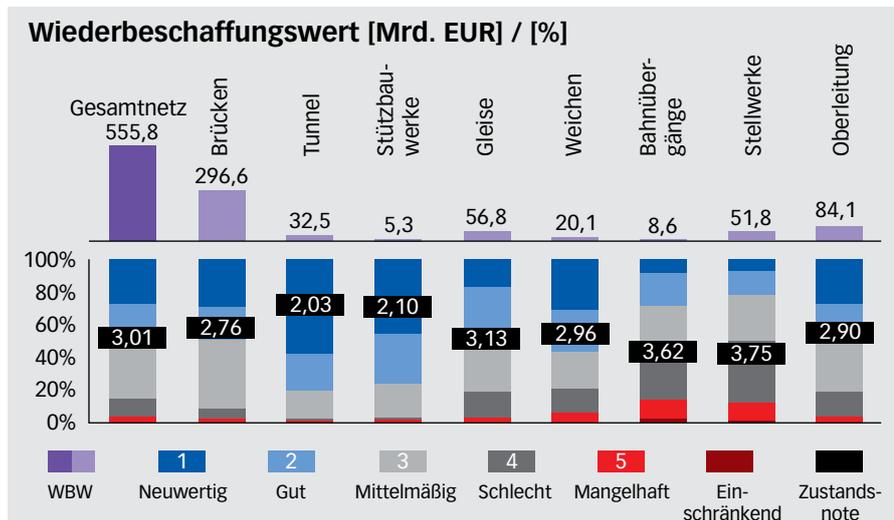
Netzqualität 2022 weiter verschlechtert

Infrastruktur Die Qualität des Schienennetzes der Deutschen Bahn (DB) hat sich 2022 weiter verschlechtert. Im „Netz-zustandsbericht“ der DB InfraGo AG wird für das Gesamtnetz eine aggregierte Netz-zustandsnote von 3,01 (Schulnotenprinzip von 1 bis 5) angegeben. 2021 lag die Note bei 2,93. Die DB weist darauf hin, dass neben Anlagenzustandsveränderungen „teilweise methodische Anpassungen der Zustandsnotenlogik“ erfolgt sind. Der Gewichtungsfaktor Wiederbeschaffungswert (WBW) des Netzes ist preiseffektbedingte von 2021 rund 317 Mrd. EUR auf 555,8 Mrd. EUR gestiegen.

Anlagen im Wert von 48,5% des WBW haben die Note 1 oder 2. Zustandsnote 4 oder schlechter haben laut Bericht Anla-

gen im Wert von 90,3 Mrd. EUR (16,25%). Hier besteht „induzierter“ (Note 4), „dringender“ (Note 5) oder „kurzfristiger“ (einschränkend) Handlungs-/Ersatzinvestitionsbedarf. Größte Nachholbedarfs-posten sind Brücken mit 27,6 Mrd. EUR und Stellwerke mit 26,2 Mrd. EUR. Interessant: Der „zustandsbasierte“ Nachholbedarf ist geringer als der altersbedingte nach durchschnittlicher technischer Nutzungsdauer von 103,4 Mrd. EUR, den der Infrastrukturzustandsbericht zur LuFV ausweist.

Die 3500 km „hochausgelastetes Netz“ mit 129,5 Mrd. EUR WBW sind mit 3,15 schlechter bewertet als das Gesamtnetz und haben einen Nachholbedarf von 23,2 Mrd. EUR (17,9%). **RB 22.1.24 (jgfl)**



Netzzustandsnote, Anlagentypen- und Wiederbeschaffungswertverteilung im Gesamtnetz

Naturschutz: Schienen-Erleichterungen geplant

Entwurf Laut Entwurf eines vierten Bürokratieentlastungsgesetzes soll es Naturschutzerleichterungen für Schienenprojekte geben. Im Bundesnaturschutzgesetz soll eine Regelung eingeführt werden, die vorsieht, dass die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates allgemeine Verwaltungsvorschriften mit Anforderungen erlässt, mit deren Beachtung die (Wild-)Tierschutzparagrafen (§ 44 Abs. 1) pauschal als erfüllt gelten. Das soll für Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen von Eisenbahnbetriebsanlagen und die Ausstattung mit Oberleitung (Elektrifizierung) und deren Erneuerung gelten. **RB 22.1.24 (jgfl)**

Beaune kein Minister mehr

Frankreich Mit der Regierungsumbildung in Frankreich hat der bisherige Verkehrsminister Clément Beaune im neuen Kabinett Gabriel Attal (Renaissance) seinen Posten verloren. Das Amt, das dem Minister für ökologischen Übergang und Zusammenhalt der Gebiete (unverändert Christophe Béchu) beigeordnet ist, soll in Kürze wiederbesetzt werden. Im Gespräch ist Jean-Marc Zulesi, Co-Präsident der staatlichen Initiative „France Mobilités“. Die lokalen Gebietskörperschaften fordern, für den Verkehr ein vollwertiges Ministeramt zu schaffen. **RB 22.1.24 (wkz/jgfl)**

2023 nicht alle Mittel für Bedarfsplan abgerufen

Haushalt Von den 2 Mrd. EUR Schienen-Bedarfsplanmitteln und vom Vorjahr übertragenen Ausgaberesten von 467 Mio. EUR sind 2023 nur 1,86 Mrd. EUR abgerufen worden. Das antwortete die Bundesregierung auf eine Frage des Abgeordneten Matthias Gastel (Grüne). Auch 2022 waren von 1,9 Mrd. EUR Soll und 357 Mio. EUR Ausgaberesten nur 1,79 Mrd. EUR abgerufen worden. 2021 lag der Mittelabruf mit 2,045 Mrd. EUR über dem Soll von 1,562 Mrd. EUR, 840 Mio. EUR standen als Ausgabereste zur Verfügung. Gastel fordert bessere Planungsbedingungen für Schienenprojekte. **RB 22.1.24 (jgfl)**

Rückkehr zu Finanzierungs-Kreislauf Straße gefordert

Demos Bei den Demonstrationen von Spediteuren und Landwirten wurde die von der Bundesregierung eingeführte Verwendung von CO₂-Aufschlägen der LKW-Maut für die Schiene heftig kritisiert. Christian Huber vom bayerischen Transportunternehmerverband LBT bezeichnete die Regelung am 12.01.2024 in München als „Sinnbild für die Unverschämtheit und Arroganz der Bundesregierung“. „Straße finanziert Straße – und nicht die Schiene“, so Huber. Auch Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter sprach sich für eine vollständige Verwendung der Mautmittel für die Straße aus. **RB 22.1.24 (jgfl/cd)**

DB: Keine Stellungnahme zu Bauindustrie-Kritik

Korridorsanierung Zur Kritik von Peter Hübner, Präsident des Bauindustrieverbandes HDB, an der Ausgestaltung der Korridorsanierung wollte die DB auf Nachfrage keine Stellung nehmen. Hübner hatte in der F.A.Z. kritisiert, die ausgeschriebenen Lose seien „viel zu komplex und groß“. In fünf Monaten 600 Mio. EUR Auftragsvolumen zu verbauen, sei „kaum bis gar nicht machbar“. Er befürchte, zumindest bei der ersten Strecke (Riedbahn) werde am Ende das Bausoll reduziert und sie nicht fertig saniert freigegeben. Inzwischen traf sich Hübner mit DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber. **RB22.1.24(msa/jgfl)**

Personalien

■ **Bettina Castillo** hat zum 01.01.2024 ihre Vorstandsposition bei der ÖBB Rail Cargo Group (RCG) angetreten (*Rail Business* 34/23) und verantwortet dort die Bereiche Produktion und Instandhaltung. Sie folgt in dieser Position auf **Imre Kovács**. Kovács wird als CEO der Rail Cargo Hungaria sowie als Senior Advisor für Ost- und Südeuropa für die ÖBB weiterhin tätig sein. Die promovierte Betriebswirtin Castillo arbeitete von 2009 bis 2015 in verschiedenen Managementfunktionen bei SBB Cargo International, zuletzt als Mitglied der erweiterten Geschäftsführung und Sicherheitsverantwortliche für Transporte in Europa. Vor ihrem Wechsel zur RCG arbeitete Castillo als Leiterin des globalen Supply Operations Managements bei Ikea.

■ **Stig Kyster-Hansen** ist seit Jahresbeginn als selbstständiger Freiberufler Senior Adviser Rail Executive bei „New Thinking Business Development“. Er hat dort Non-Executive-Funktionen inne und berät zu Strategieentwicklung, Marktpositionierung, Konzeptentwicklung und Neugestaltung von Geschäftsprozessen sowie Digitalisierung. Kyster-Hansen ist seit gut 40 Jahren in der Eisenbahnbranche tätig. Zuvor war Kyster-Hansen sechs Jahre lang Geschäftsführer der Hector Rail GmbH. Weitere Stationen waren Captrain Deutschland Cargo West, DB Schenker Rail und ERS Railways BV.

■ **Alexander Neubauer** ist Geschäftsführer der mit Eintragung beim Amtsgericht Wittlich am 16.11.2023 gegründeten Saaros GmbH. Neben der Vermögensverwaltung will Saaros Verkehrsleistungen und Beratungsleistungen im Bereich des Eisenbahnverkehrs erbringen. Zum Jahreswechsel hat er zudem die Position „Berater Geschäftsentwicklung“ der zI-traktion GmbH übernommen. Bei diesem 2013 gegründeten Unternehmen sind **Otto Rentschler** und **Ilona Neubauer** Geschäftsführer. Das Unternehmen war bislang im Handel mit Schienenfahrzeugen tätig und wird

laut Alexander Neubauer nun zu einem EVU aufgebaut. Neubauer war zuletzt seit April 2018 Leiter der WRS Deutschland GmbH.

■ **Clarissa Freundorfer** ist seit Anfang 2024 neue Konzernbevollmächtigte für den Südwesten Deutschlands bei der Deutschen Bahn (DB). Sie übernimmt die Nachfolge von **Thorsten Krenz**, der in eine neue Funktion als Executive Director bei der DB International Operations Kanada wechselt. Die Juristin Freundorfer ist seit 2010 bei der DB tätig und leitete dort zuletzt die Rechtsberatung der DB Cargo.

■ **Oliver Santen** ist ab 01.02.2024 Leiter Kommunikation Eisenbahn bei der Deutschen Bahn (DB). Santen ist augenblicklich Head of Organisations & Communications beim Bankenverband, hat aber schon Erfahrungen mit der Eisenbahn aus seiner Zeit bei Siemens als Head of Public Relations und Technology Media.

■ **Roman Fürtig** (49) hat Anfang 2024 die Leitung der Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz Deutschland Ost des Hamburger Hafens übernommen. Damit folgt er auf **Stefan Kunze**, der Ende April in den Ruhestand geht. Fürtig wird seine neue

Position von Berlin aus ausüben. Er arbeitete in den letzten 20 Jahren als wissenschaftlicher Referent und Büroleiter von Hamburger Abgeordneten im Deutschen Bundestag. Unterstützt wird Fürtig von **Antje Göhler** mit Sitz in Dresden.

■ **Michael Rudel** ist seit dem 01.10.2023 Leiter Consulting der Software Zedas Cargo bei der Zedas GmbH. Zudem wird er neben seiner neuen Funktion weiterhin die Position des stellvertretenden Geschäftsbereichsleiters Consulting ausüben. Rudel arbeitet bereits seit 2006 in verschiedenen Positionen bei der Zedas GmbH, unter anderem als Projektleiter.



Foto: privat

S. Kyster-Hansen



Foto: HHM

R. Fürtig



Foto: Zedas

M. Rudel

Teilung von Fret SNCF wird personell vorbereitet

Frankreich Bei Rail Logistics Europe (RLE), der für Logistik und Schienengüterverkehr zuständigen Abteilung des SNCF-Konzerns, gibt es Umstrukturierungen auf der Führungsebene. Diese gehen einher mit der geplanten Aufspaltung von Fret SNCF in zwei Betreiber-gesellschaften ab 01.01.2025, eine für den Schienenverkehr und eine für die Wartung der Lokomotiven. Zum gleichen Zeitpunkt wird die RLE zu einem vollwertigen Konzern innerhalb der SNCF-Gruppe, zu dem das gemeinsame Eisenbahnverkehrsunternehmen, das neue Lokomotivwartungsunternehmen, Captrain, Naviland Cargo, VIIA und Forwardis gehören. Das Kapital der RLE wird anschließend für einen oder mehrere Minderheitsaktionäre geöffnet.

Um sich auf diese Veränderungen vorzubereiten, hat Frédéric Delorme, Vorsitzender von RLE und Fret SNCF, beschlossen, die Führungsstruktur des Geschäftsbereichs zu ändern und den Vorstand neu zu besetzen.

Um sich auf das Jahr 2025 vorzubereiten und die künftige Organisation zu „präfigurieren“, treten mehrere neue Ernennungen ab 01.02.2024 in Kraft: **Charles Puech d'Alissac**, derzeit Vorsitzender von VIIA und Naviland Cargo, wird Generaldirektor von Fret SNCF und dann am 01.01.2025 Vorsitzender des Eisenbahnunternehmens, das die Nachfolge von Fret SNCF antritt. **Jérôme Leborgne**, derzeitiger Geschäftsführer von Fret SNCF, wird Generalsekretär von RLE. **Nicolas Gindt**, derzeit Direktor für Strategie und Innovation bei RLE, wird Präsident der Holding Captrain. **Nicholas Giraud**, derzeit Vorsitzender der Captrain Holding, wird Direktor für Strategie und Entwicklung. **Tristan Rouzès**, derzeit Direktor für Leistung, Transformation und Digitales, wird zum „Vordenker“ des künftigen Unternehmens für die Wartung von Schienengüterverkehrslokomotiven, dessen Vorsitz er dann am 01.01.2025 übernehmen wird.

Die Position des Vorsitzenden von Naviland Cargo und VIIA wird in den kommenden Wochen bekannt gegeben. Die sechs Mitglieder des derzeitigen Exekutivkomitees (Comité exécutif) von RLE werden unverändert im Verwaltungsrat vertreten sein. RB 22.1.24 (wkz/dr)

DZSF lässt zu ATO forschen

Ausschreibungen Das DZSF (Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung) hat zwei Forschungsvorhaben zum Automatischen Betrieb (ATO) ausgeschrieben. Bei dem Projekt „Berechnung der Performanceanforderungen für die Automatisierung des Bahnsystems“ (TED: 3685-2024) geht es um das Fehlen geeigneter Performancemetriken und verständlicher Performanceanforderungen, anhand derer Wahrnehmungssysteme (Streckenbeobachtung) und ihre Leistungsfähigkeit durch abgeleitete Sicherheitsanforderungen bewertet werden können. Diese Systeme sind für den Betrieb höherer Automatisierungsstufen GoA 3 und/oder 4 erforderlich. In dem Projekt sollen auf der Basis recherchier-

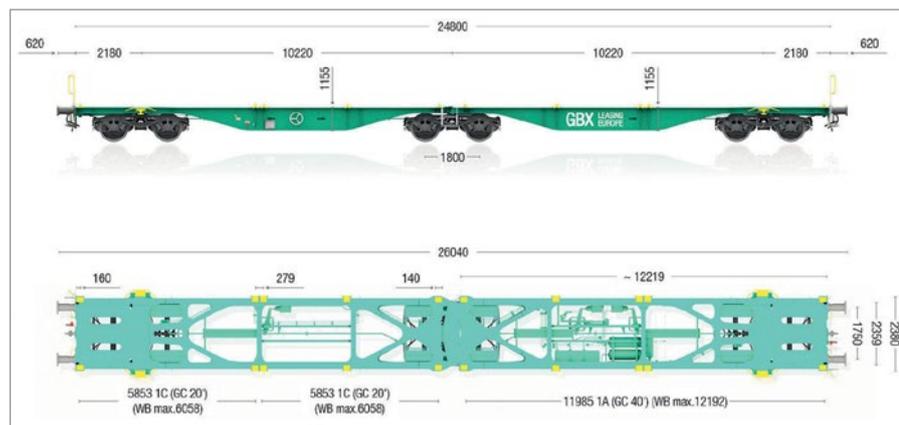
ter Sicherheitsanforderungen konkrete Performanceanforderungen abgeleitet bzw. abgeschätzt werden.

Das zweite Projekt „Sicherheitsargumentation mittels erklärbarer KI für das automatisierte Fahren im Bahnbetrieb“ (TED: 775582-2023) hat das Ziel, möglichst konkrete Ansätze zu identifizieren und zu bewerten, wie Methoden der erklärbaren KI (XAI) den Nachweis der Sicherheit beim fahrerlosen Fahren in offenen Schienenverkehrssystemen unterstützen können. Die Projektergebnisse sollen auch dazu beitragen, den künftigen Nachweis der automatisierten Fahrwegüberwachung zu normieren. Die Software-norm EN 50657 kann laut DZSF dafür nicht angewendet werden. **RB 22.1.24 (cm)**

Görlitz soll 3-kV-DC-Oberleitung bekommen

DB InfraGo Der Bahnhof Görlitz soll von polnischer Seite her endlich elektrifiziert werden. Seit Dezember 2019 ist der polnische Nachbarort Zgorzelec elektrisch erreichbar, die PKP PLK hat ihre 3-kV-Oberleitung gleich bis zur Grenze auf der Neißebrücke erstellt. Nun hat die damalige DB Netz AG am 07.12.2023 seitens des EBA (Eisenbahn-Bundesamt) den Bescheid erhalten, dass für diese Maßnahme – es geht um rund 750 m Oberleitung (km 251,715-252,479 Strecke 6211 Görlitz Grenze – Görlitz) verbunden mit Bauarbeiten im Bahnhof – keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht. Für die Züge aus Polen soll der außerhalb der Bahnhofshalle befindliche Bahnsteig mit den Gleisen 3 und 4 umgebaut und wieder in Betrieb genommen werden.

Laut Antrag soll die Gesamtbauzeit bei 180 Tagen liegen, dabei soll „unter dem rollenden Rad“ gebaut werden, Baubeginn ist für Mitte 2025 geplant. Weiter schreibt die DB: „Mit der gesamthafter Elektrifizierung des Bf Görlitz ist die Ausbildung eines Überganges der Oberleitung zwischen 3 kV DC und 15 kV AC vorgesehen.“ **RB 22.1.24 (cm)**



Grafik: Greenbrier

Kurzer Gelenkwagen. Greenbrier Europe aus Arad (Rumänien) hat Ende 2023 eine neuen kürzeren 80'-Gelenk-Tragwagen Sggrs80 auf den Markt gebracht. Der neue Waggon hat eine Länge über Puffer (LüP) von 26.040 mm und ist damit nur um 100 mm länger als der vierachsige Sggs80 – aber auch 350 mm kürzer als der sechsachsige Sggrs80. Die Vorteile gegenüber dem Sggs80 liegen in der größeren Nutzlast (108 t statt 68 t) sowie in der Möglichkeit, auch Radien von unter 150 m uneingeschränkt befahren zu können. Allerdings ist das Eigengewicht höher (27 t statt 22 t) und die Wartungskosten höher (ein Drehgestell mehr und ein Gelenk). Der Wagen sind auch für die Beladung von nicht genormten ISO-Wechselbehältern geeignet. Ein erster Einsatz erfolgte bereits. **RB 22.1.24 (cm)**

Railpool: Verkauf der Loks 151 und 155

Leasingunternehmen Ende Juni 2024 endet der Mietvertrag zwischen Railpool und DB Cargo betreffend die Lokomotiven der Baureihen 151 und 155. Daher werden die Lokomotiven der Baureihe 151 mit Restrevision seitens des Leasingunternehmens ab Juli verkauft, schrieb Railpool an *Rail Business*. Die Lokomotiven der Baureihe 155

stehen laut Schreiben schon derzeit mit und ohne Revision zum Verkauf. Aktuell habe Railpool „ca. 50“ Loks der Baureihe 151 und noch rund zehn Loks der Baureihe 155 im Bestand. Railpool hatte 2017 knapp 200 Maschinen beider Baureihen von DB Cargo erworben und ausschließlich einen Teil davon zurückvermietet. **RB 22.1.24 (cm)**

Bäume mit „geometrischen Risiken“ sollen fallen

DB InfraGo Die DB will die Rückschnittzone ab 2024 erweitern, um so „vegetationsbedingte Störfälle“ zu verringern. Das teilte Verkehrsstaatssekretär Michael Theurer auf eine Anfrage von Matthias Gastel (Grüne) mit. Danach soll die bestehende U-Profil-förmige Sechsmeter-Rückschnittzone rechts und links der Gleise dadurch ergänzt werden, dass alle Bäume mit „geometrischem Risiko“ gefällt werden – also alle Bäume, die auf Eisenbahnanlagen fallen könnten. Bisher wurden nur vorgeschädigte Bäume intensiver inspiziert und gegebenenfalls gefällt. Nach Angaben der DB stieg die Anzahl vegetationsbedingter Störfälle seit 2019 durchschnittlich um jährlich ca. 470 Fälle an, obwohl 2018 – nach den Sturmschäden durch „Xavier“, „Herwart“ und „Friederike“ – der „Aktionsplan Vegetation“ gestartet worden war. **RB 22.1.24 (thr/cm)**



Europäische Lokomotivlieferungen Monate November – Januar

Statistik Welche Loks wurden von Mitte November bis Mitte Januar hergestellt und ausgeliefert? Welche Bahnen (EVU) haben sie bestellt und von welchen Herstellern stammen sie? *Rail Business* veröffentlicht die in Koopera-

tion mit Railcolor-Ziemon erarbeitete Tabelle einmal im Monat.

Die blau hinterlegten Zeilen sind Ergänzungen zu bisher in *Rail Business* erschienenen Tabellen (zuletzt *Rail Business* 48/23), die anderen Zeilen

sind neu aufgenommene Vorgänge bzw. ganz neue Bestellungen. In der Spalte „Mode“ bedeutet: E = E-Antrieb, De/h = Dieselantrieb elektrisch/hydraulisch, B = Batterie und LM = Last-Mile-Modul.

RB 22.1.24 (cm)

Loklieferungen	Land	Mode	Produkt	Projekt	Einsatz in	Ereignis
Akiem	EU	E	Siemens Vectron	100 Loks bestellt	verschiedene Varianten (u.a. A17/A22/A35/B18)	Lok 16-18 an Kunde übergeben
Akiem > Medway Italia	IT	E+LMD	Alstom Traxx 3 DC LM	6 Loks bestellt	IT	Lok 3-6 ausgeliefert – evt. aus laufendem Rahmenvertrag für 100 Traxx Lok 39-41 ausgeliefert
Alpha Trains	EU	E	Siemens Vectron AC/MS		verschiedene Varianten (u.a. A01/A09/A10/A17/A35/B18)	Lok 9-10 fertiggestellt
Alpha Trains	EU	E+D	Siemens Vectron Dual Mode		DE	Lok 10-12 fertiggestellt
Alpha Trains	EU	E+2xD	Stadler Euro6000 standard gauge		ES-FR-LU-BE	Lok 11-14 ausgeliefert
BCRE - Beacon Capital Rail Europe	EU	E	Siemens Vectron MS	14 Loks bestellt	DE-AT-PL-NL-CZ-SK-HU-RO	
BDZ	BG	E	Siemens Smartron	10 Loks bestellt	BG	BDZ hat schon 15 baugleiche Loks – Lieferung 2025
Captrain Deutschland > ITL	DE	E+D	Stadler EuroDual		DE	5. Lok ausgeliefert – Captrain D hat schon 4 baugleiche Loks
CargoUnit	PL	E+LMD	Pesa Gama 111Ed	40 Loks bestellt	PL	Rahmenvertrag jetzt 40 Loks statt 30 – 22 Loks ausgeliefert
CargoUnit	PL	E	Siemens Smartron	8 Loks bestellt	RO	Lok 7-8 bestellt – 2 Loks im Einsatz
CargoUnit	PL	E	Siemens Vectron MS	30 Loks bestellt	verschiedene Varianten (A10/A17)	16 Loks fertiggestellt
DB Cargo Deutschland	DE	E	Siemens Vectron MS	+/- 20 Loks bestellt	verschiedene Varianten (u.a. A22/A35)	Mindestens 6 Loks fertiggestellt – DBC hat schon 104 Vectron-Loks
DB Cargo Romania	RO	E	Softronic Transmontana	2 Loks bestellt	RO-HU	DBCRO hat schon 25 Transmontana-Loks – Lok 26 ausgeliefert
DPB	AT	E	Siemens Vectron MS		DE-AT-PL-CZ-SK-HU-RO-HR-SI	3 Loks fertiggestellt
Eiffage Infra-rail	DE	De	VRS DE18 Stage V		DE	1 Lok ausgeliefert
ELL - European Locomotive Leasing	EU	E/ E+LMD	Siemens Vectron AC/MS/ AC DPM	+/- 310 bestellt	verschiedene Varianten (u.a. A10/A35/B18)	Lok 194-201 fertiggestellt (exklusiv Smartron / Vectron Dual Mode) – 60 extra Loks bestellt – 140 mehr als Option
ELL - European Locomotive Leasing	EU	E+D	Siemens Vectron Dual Mode		DE	1 Lok fertiggestellt – ELL hat allgemeinen Rahmenvertrag für alle Vectron/Smartron-Varianten
ELP - European Loc Pool	CH	E+2xD	Stadler Euro9000	30 Loks bestellt	DE-AT-CH-IT-BE-NL	Jetzt 13 Loks in Deutschland angekommen
ELP - European Loc Pool	CH	E+D	Stadler EuroDual	84 Loks bestellt	DE-AT	Lok 61-64 ausgeliefert – 10 extra Loks bestellt
Fennia Rail	FI	E+2xD	Siemens Vectron N01	2 Loks bestellt	FI	Fennia Rail hat schon 1 baugleiche Lok
Green Cargo	SE	E	Softronic Transmontana	22 Loks bestellt	SE-NO	Lok 21-22 ausgeliefert
HVLE - Havelländische Eisenbahn	DE	E+D	Stadler EuroDual	4 Loks bestellt	DE	HVLE hat schon 10 baugleiche Loks
LTE - Logistik Transport	AT	E	Siemens Vectron MS		verschiedene Varianten (u.a. A17/A35)	Jetzt 7 Loks gesichtet – 4 im Einsatz
Medway España	ES	E	Stadler Euro6000 Iberian gauge	16 Loks bestellt	ES-PT	Lok 1-4 ausgeliefert
Nexrail	LU	D	Vossloh Rolling Stock DE18 Stage V	40 Loks bestellt	DE	Lok 1-3 ausgeliefert
Northrail - Paribus	DE	E+D	Siemens Vectron Dual Mode	30 Loks bestellt	DE	Lok 26-30 fertiggestellt
Olavion (Unimot Group)	PL	E/ E+LMD	Newag Dragon2 (LM)	8 Loks bestellt	PL	Lok 5-8 bestellt – jetzt 4 mit und 4 ohne Last-Mile-Diesel-Option für 12 extra Loks
PKP Intercity	PL	E	Newag Griffin E4DCU	66 Loks bestellt	PL	Lok 31-33 ausgeliefert – 46 extra Loks bestellt – PKP IC hat schon 30 baugleiche Loks
PKP Intercity	PL	E	Newag Griffin E4MSUa	63 Loks bestellt	PL-AT-DE-CZ-SK-HU	2. Bestellung für E4MSUa, jetzt 78 total – Option für 32 weitere
PSP Cargo Group	RO	E	Softronic Transmontana		RO-HU	1 Lok im Bau – Lieferung in 2024
Railpool	EU	E	Siemens Vectron MS	70 Loks bestellt	verschiedene Varianten (u.a. A22/A10/B18)	Lok 44-56 fertiggestellt
RATP (Paris)	FR	E+B	CAF		FR	Vertrag aus 2017 (!) – 1 Lok gesichtet
Rolling Stock Lease > CD	EU	E	Siemens Vectron MS	34 Loks bestellt für 2023/2024	A01	Lok 15-22 fertiggestellt – 12 Loks ausgeliefert
RTI - Railtrans International	SK	E	Siemens Vectron MS	2 Loks bestellt	DE-AT-PL-CZ-SK-HU-RO-HR-SI	Lok 1 ausgeliefert, RTI besitzt schon 2 Vectron MS
Scala Virgilio & Figli	FI	D	CZ Loko 741.7	Reko – 2 Loks bestellt	FI	Lieferung in 2024
VR Group	FI	E+2xD	Siemens Vectron N01	80 Loks bestellt	FI	Lok 59-60 ausgeliefert
Willke Group	DE	De	VRS DE18 Stage V	2 Loks bestellt	DE	Beide Loks ausgeliefert

Quelle: RailcolorData

Sanierung dank SGV förderfähig

Wieslauterbahn/Rheinland-Pfalz

Die 15 km lange Wieslauterbahn (Strecke 3312) Hinterweidenthal Ost – Bundenthal-Rumbach kann dank Fördergeldern saniert werden. Derzeit wird die Strecke im Sommerhalbjahr mittwochs, samstags, sonn- und feiertags im Ausflugsverkehr bedient. Nun hat eine Nutzen-Kosten-Untersuchung unter der Bedingung eines regelmäßigen Taktverkehrs sowie durch die Einbeziehung des Güterverkehrs (SGV) einen Index von 2,88 ergeben. Rheinland-Pfalz hat daher Ende 2023 insgesamt 8,76 Mio. EUR zugesagt, weitere 1,5 Mio. EUR stellt der Landkreis Südwestpfalz bereit.

Holzterminal Chance für Strecke

Für die Erneuerung gibt es schon seit Jahren konkrete Pläne, sie stand schon im Koalitionsvertrag der Mainzer Ampel-Koalition 2016. Im selben Jahr wurde der erste Förderantrag an

das Land gestellt. Dieser musste später wieder geändert werden, weil sich 2022 die Chance des Güterverkehrs ergab. Auf dem Gelände des ehemaligen Nato-Tanklagers, das südlich von Hinterweidenthal an der Strecke liegt, will die Mercer Holz GmbH ein Terminal für den Holzumschlag auf dem Gelände der Baulog-HW GmbH erstellen, dessen Bau das Land auch unterstützen will.

Pachtvertrag war schon gekündigt

Einen Rückschlag hatte es gegeben, als das Infrastrukturunternehmen AVG (Albtal-Verkehrs-Gesellschaft) im Sommer 2023 den seit 2007 laufenden Pachtvertrag mit dem Eigentümer der Wieslauterbahn, der Verbandsgemeinde Dahner Felsenland, gekündigt hatte. Grund war die Verzögerung bei der Förderzusage. Zunächst wurde der Pachtvertrag bis Oktober verlängert und nun aufgrund der bewilligten Fördermittel die Kündigung sogar zurückgezogen. RB 22.1.24 (cm)

Innocam behandelt auch Schiene

Forschung Das Kompetenznetzwerk für die automatisierte und vernetzte Mobilität – innocam.NRW – wird in der zweiten dreijährigen Förderphase weiterentwickelt. Neue Partner an der RWTH Aachen – hier u.a. das Institut für Schienenfahrzeuge und Transportsysteme (ifs) – sowie von der Bergischen Universität Wuppertal und der Hochschule Ruhr West verstärken das Netzwerk und bringen neue Themen

ein. So werden nun auch die Verkehrsträger Luft, Schiene und Wasser neben der Straße behandelt. Neu ist der stärkere Fokus auf die Kompetenzentwicklung in Kommunen sowie die Analyse der gesellschaftlichen Akzeptanz der Automatisierung und Vernetzung. Koordiniert wird das Projekt durch den Verein Future Mobility Partnership e.V. (FMP). RB 22.1.24 (cm)

www.innocam.nrw

Sechs weitere Bahnen AJC beigetreten

Internationaler Fernverkehr Sechs Bahnen – MÁV-Start, GySEV, HŽPP, Eurostar, LTG Link und PKP Intercity – sind der CIT-Vereinbarung AJC (Agreement on Journey Continuation) beigetreten bzw. werden in diesem Jahr beitreten. Damit umfasst das AJC nun mehr als 90% des Personenverkehrs der CER-Mitglieder, der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften. Allerdings müssen GySEV, Eurostar, LTG Link und PKP Intercity noch ihr Personal schulen und die Anforderungen erfüllen.

Das AJC ist ein multilaterales Abkommen zwischen europäischen Bahnen, das als Ergänzung zu den bestehenden Gesetzen das Reiseerlebnis der Fahrgäste verbessern soll. Die Vereinbarung wurde vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) und der CER und ihren Mitgliedern initiiert. Es wird vom CIT verwaltet. Derzeit haben 17 Bahnen die AJC-Vereinbarung unterzeichnet, darunter fast alle großen Staatsbahnen. RB 22.1.24 (cm)

www.cit-rail.org/de/personenverkehr/

S-Bahn Hannover: ET 425 noch in Q1 im Einsatz

Transdev Der Einsatz der ET 425, die Transdev Hannover von DB Regio für den Einsatz im S-Bahnnetz von Hannover übernommen hat, steht weiter unter keinem guten Stern. Nun heißt es seitens Transdev: „Wir planen, nach Abschluss dieser Maßnahmen voraussichtlich sechs Züge im ersten Quartal 2024 in den Einsatz zu bringen.“ Dabei geht es um „umfangreiche“ Instandsetzungen, die wegen „fortlaufender und immer wieder neuer technischer Probleme“ „anspruchsvoll“ seien. Im Sommer 2023 waren zwei der 13 ET 425 für „kurze“ Zeit im Einsatz, wurden wegen „technischer Mängel“ aber wieder aus dem Verkehr genommen, schreibt Transdev an *Rail Business*. Dabei kommt Transdev der aktuelle Fahrzeugminderbedarf entgegen: Die Expresslinie S 51 Seelze – Hannover Hbf – Hameln fällt bis Juni baustellenbedingt aus.

Zwischen Herbst 2022 und Frühjahr 2023 wurden die ET 425 neu lackiert, so allein sechs Fahrzeuge bei der VIS Halberstadt. Dabei erfolgte darüber hinaus nur eine „Fugensanierung“; sonstige technische Maßnahmen waren kein Vertragsbestandteil, so die VIS zu *Rail Business*. RB 22.1.24 (cm)

Betrieb von Strecke und Zügen erstmals vergeben

Frankreich Das Konsortium aus Transdev und NGE, einem großen französischen Bauunternehmen mit dem Bahnunternehmen TSO, hat wohl in der Region Grand Est einen Zuschlag für den Betrieb von Strecke und Regionalzügen erhalten. Dabei geht es um den Betrieb der 60 km langen Strecke Nancy – Contrexéville, die seit 2016 für den Verkehr gesperrt ist, sowie um den Bahnbetrieb mit zehn Zugpaaren am Tag über 22 Jahre. Dies ist das erste Mal, dass ein Vertrag den Betrieb der Infrastruktur als auch der Züge umfasst. Beworben hatte sich auch die SNCF mit ihrer mit Eiffage verbündeten Tochtergesellschaft Keolis. Es wird erwartet, dass 18 Monate benötigt werden, um die Strecke wieder in Betrieb zu nehmen. Offiziell soll das Ergebnis des Vergabeverfahrens im April verkündet werden. RB 22.1.24 (dah/cm)

Der Neo One: Der Zug, der den „Wow-Effekt“ verspricht

Der Zug soll den Fahrgast wieder mehr in den Mittelpunkt stellen. Das Start-up Volarex hat mit Partnern Ideen entwickelt, wie ein Fernverkehrszug künftig gestaltet sein könnte.



Bilder: Volarex

Der „Neo One“ soll auch äußerlich einen Eindruck hinterlassen

Fernverkehr Die Volarex GmbH möchte, dass Bahn fahren nicht nur effizient und sicher ist, sondern auch „einzigartig und unvergesslich“. Bei dem neuen Zug „Neo One“ soll sich wieder ein „Wow-Effekt“ wie beim ersten ICE im Jahr 1990 einstellen. Dies sagte Christian Allner, der Volarex im Juli 2022 als sein zweites Start-up gründete, im Gespräch mit *Rail Business*. Das Projekt umfasse einen „hochmodernen“ Zug, der „weit mehr als nur ein Transportmittel“ sei – schließlich seien die Züge aus Fahrgastsicht nicht auf dem Stand der Technik im Vergleich zum Auto. Man müsse das „Produkt neu erfinden“, so Allner, der gelernter Triebfahrzeugführer ist. Der „Neo One“ definiere die Reiseerfahrung „völlig neu“ und schaffe mit Unterstützung von künstlicher Intelligenz „eine enge Symbiose zwischen Fahrgästen und Zug“.

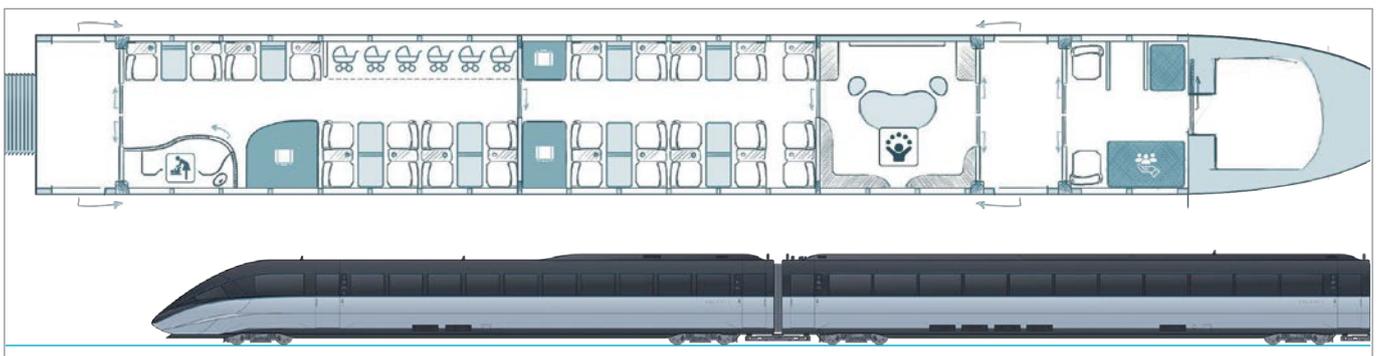
Volarex will dabei nicht die Technik des Zuges entwickeln, sondern sich auf die Schnittstelle „Zug – Fahrgast“ konzentrieren. Dank personalisierten Unterhaltungs-, Komfort- und Servicefunktionen soll sich der Zug den „Bedürfnissen und Vorlieben“ der Fahrgäste anpassen. Dabei sollen sowohl das äußere als auch das innere Design „die Begierde des Mitfahrens“ erzeugen.

Vier Reiseoptionen

Den ersten Eindruck bilden die „großzügigen“ Eingangsbereiche mit Info-Bildschirmen. Der Zug bietet dann vier Reisebereiche: Die wirtschaftliche Eco-Class, die Eco Plus-Class, die luxuriöse Business-Class und die exklusive First-Class. Für Familien bietet der eingens konzipierte Familienbereich ein neues Reiseerlebnis mit Wickelraum, Kinderbetreuung und „Play-Zone“. Die

First-Class, die durch Marken gebrandet/ausgestattet werden kann, bietet auch eigene Abteile. Im Zug soll es dabei keine „Wandfensterplätze“ geben, dafür aber an jedem Sitz ein eigenes Rollo. Im gesamten Zug soll der Service am Platz erfolgen. Ein Neo One wird dabei weniger Plätze pro Meter aufweisen als der aktuelle ICE 4, so Allner.

Der Sitz bietet den Reisenden Service- und Komfortoptionen sowie ein Entertainmentsystem. Dafür steht jedem Reisenden ein Bildschirm zur Verfügung, über den auch die Ticketkontrolle erfolgen kann – das Personal soll dafür nicht mehr primär zuständig sein. Die Sitze weisen eine feste Sitzschale auf, die sich beim Verstellen der Sitzflächen nicht verändert. Die Verstellung erfolgt dabei elektrisch auch über die App. Zudem sind an den Plätzen kleine Safes für Wertsachen, individuelle Klimatisie-



Raumaufteilung am Beispiel des Familienbereichs

rungsoptionen und individuell einstellbare Ambiente-Beleuchtung geplant.

Im Zug soll Wifi ergänzend auch via Satellit mit mehreren eigenen Sendern/Empfängern an Bord ermöglicht und garantiert werden.

App zentrales Element

Volarex sieht die Neo App als zentrale Schnittstelle zwischen dem Kunden und dem Zug. Von der Buchung der Tickets bis hin zu individuellen Komforteinstellungen am Platz werden alle Einstel-



Christian Allner, Gründer und Geschäftsführer der Volarex GmbH

Der Mensch hinter dem Neo One

Christian Allner ist Gründer und CEO von Volarex GmbH und Ideengeber für den Neo One. Er wurde 1983 geboren und begann 2000 seine Berufslaufbahn mit einer Ausbildung zum Lokführer bei der Deutschen Bahn. Er verbrachte 19 Jahre bei DB Cargo, wo er zuletzt für die Digitalisierung der Lokomotiven verantwortlich war. Nach seinen eigenen Worten ist er nicht nur ein Eisenbahner, sondern auch ein leidenschaftlicher Visionär, der die Branche vorantreiben möchte. Volarex hat Allner im Juli 2022 mit Fokus auf Digitalisierung der Bahnbranche als sein zweites Start-up gegründet.

RB 22.1.24



Die App soll bei „Neo One“ das zentrale Element für alle Funktionen sein, so auch für die Verstellung des Sitzes.

lungen der Kunden gespeichert, um so das „Reiseerlebnis für die Fahrgäste kontinuierlich anpassen und optimieren zu können“, sagte Allner. Dank der App sollen die Möglichkeiten des traditionellen Bahnfahrens „weit übertroffen“ werden.

Zwei Züge für vier Zugpaare

Das Geschäftsmodell von Volarex sieht zunächst eine Beschaffung von zwei Zügen vor. Damit sollen vier Zugpaare Berlin – München angeboten wer-

den. Für später ist die Verbindung Leipzig – Frankfurt/M. und weitere geplant. Dabei kann sich Volarex vorstellen, gern selbst Betreiber zu werden, so Allner, die Finanzierung soll über den Kapitalmarkt erfolgen. Der Geschäftsplan rechnet in der Startphase mit rund 500 000 EUR Umsatz pro Tag. Die Investitionen werden inkl. Entwicklungskosten mit 180 Mio. EUR angesetzt, laut Allner werden für die zwei Zugpaare um 170 Personale (Vollzeit) benötigt. Das Gehalt soll dabei über dem im Sektor üblichen Niveau liegen, worauf Allner Wert legt. Dabei schwebt ihm vor, dass die Personale der First-Class eine Ausbildung als Triebfahrzeugführer erhalten, um im Notfall/Engpass aushelfen zu können.

Allner kann sich auch vorstellen, das Konzept des „Neo One“ als Idee in den Markt zu bringen und dann neben einem Hersteller einen anderen Betreiber zu finden. Ebenso könne diese Idee auch außereuropäisch (Asien, Naher Osten) erfolgreich sein.

RB 22.1.24 (cm)



Der Sitz mit Bildschirm in der Rücklehne

Rail Business Nutzerlizenzen:
Teilen Sie Ihr Wissen!
 Jederzeit und an jedem Ort

Digitale Fachmedien:
 Wissensvorsprung per E-Paper für alle Mitarbeiter.
www.eurailpress.de/lizenzen-digital

Zusätzliche Leser zu Ihrem bestehenden Abo – sichern Sie sich attraktive Rabatte!

Jetzt Nutzerlizenzen **2 Monate kostenlos** und ohne Verpflichtung testen!



Wie kann in einer Region gemeinsam SGV aufgebaut werden?

Elbe-Weser Kann man Speditionen, Fuhrunternehmen oder kleinere Unternehmen einer ländlichen Region für die Bahn „begeistern“? Dies möchte die Bahngesellschaft EVB (Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser) und hatte zusammen mit der Industrie- und Handelskammer nach Zeven zu einer Info-Veranstaltung geladen. Dort wurden keine fertigen Konzepte vorgelegt, sondern die Teilnehmer wurden ermutigt, diese zusammen mit der EVB Logistik zu erarbeiten.

Dabei sieht die EVB drei Chancen für den regionalen Schienengüterverkehr (SGV):

- Wiederbelebung des Einzelwagenverkehrs
- Shuttle im Kombinierten Verkehr zu Hub-Terminals
- Individuelle Ganzzüge.

Ladestellen sind vorhanden

Basis für diese Lösungen sind die zahlreichen Ladestellen (rund 40) im

235 km langen eigenen Netz der EVB. Denn bei der Streckensanierung, die auch im Hinblick auf den Güterverkehr erfolgt(e), so EVB-Geschäftsführer Christoph Grimm, wurden die Weichen und Ladestraßen erhalten. Deren größte befindet sich in Bremervörde mit drei Gleisen und einer 320 m langen Ladestraße mit ausreichend Platz für eine Ganzzug-Abfertigung.

Im Einzelwagenverkehr sieht die EVB Logistik die DB Cargo als Kooperationspartner. Ziel sei, Partner im Einzelwagenetzwerk der DB Cargo zu werden. Ingo Heine vom Vertrieb EVB Infrastruktur stellte dabei konkret einige Ladestraßen mit eigenem Gleis vor.

Bereitschaft für ein KV-Terminal bei einer regionalen Spedition

Großen Chancen sieht die EVB Logistik aber im Kombinierten Verkehr (KV). Hier müsste ein regionales Terminal geschaffen werden, um Shuttle-Züge zu den großen Hubs Hamburg-

Billwerder und Lehrte (Mega-Hub) anzubieten. Für das Terminal gebe es eine Chance, so Heine. Die in Bremervörde ansässige Spedition Eduard Meyer hat eine große Fläche und einen Gleisanschluss mit einem 160 m langen Gleis. Andreas Meyer, Inhaber der Spedition, würde auch seinen großen Lagerplatz zur Verfügung stellen und dort auch Dritten das Container-Handling ermöglichen. In dieses Modell könnten auch die KV-Terminals IBB Stade-Brunshausen oder Cuxhaven eingebunden werden.

Geeignete Bahnhöfe für Ganzzugverkehr in der Region

Für den Ganzzugverkehr sieht Heine derzeit die Bahnhöfe Elsdorf, Zeven Nord, Heidenau, Godenstedt, Bremervörde und Bargstedt als geeignet an. Aber mit Partnern wie dem Hansa-Landhandel in Sittensen ließen sich auch neue Umschlagmöglichkeiten entwickeln. RB 22.1.24 (cm)

Güterverkehr war der „arme Verwandte“ – das soll sich ändern

Frankreich Das französische Parlament hat Ende 2023 einen umfangreichen Bericht zur Lage des Schienengüterverkehrs (SGV) in Frankreich veröffentlicht und 28 Empfehlungen ausgesprochen, was sich ändern sollte.

Als eine der Ursachen, dass in Frankreich der Modal Split der Schiene im Güterverkehr augenblicklich nur bei 9% liegt, nennt der Bericht, dass der SGV in den vergangenen 50 Jahren wie der „arme Verwandte“ behandelt und gegenüber dem Personenverkehr benachteiligt worden sei, sowohl im Hinblick auf Investitionen als auch bei der Trassenvergabe. Weitere Ursachen seien das Verschwinden der Schwerindustrie in Frankreich, die Liberalisierung des Güterverkehrs durch die EU, sowohl allgemein als auch auf der Schiene, und die Etablierung der „Just-in-Time“ Logistik bei den Verladern.

Die Instrumente: Steuern, Verbote, Planung, Förderung, Koordinierung

Mit den in den 28 Empfehlungen ausgesprochenen Maßnahmen sollen

Wettbewerbsverzerrungen bei der Straße zugunsten des Güterverkehrs aufgehoben werden, indem externe Kosten des Straßengüterverkehrs internalisiert und regulatorisch außerdem Transporte auf der Straße über 7,5 t limitiert werden.

Zu den Handlungsempfehlungen zählen deshalb unter anderem:

- Die Einführung einer Öko-Steuer für LKW in Abhängigkeit von der Emissionsklasse, auch auf Nationalstraßen (Route nationale) und eventuell auch Straßen, die den Départements unterstehen
- Erweiterte Fahrverbote von LKW über 7,5 t zu bestimmten Zeiten und auf Straßen mit hohem Stauaufkommen. Außerdem sollen 44 t wieder nur im Kombinierten Verkehr (KV) möglich sein
- Dass bei existierenden und geplanten Logistikflächen unter bestimmten Bedingungen die Möglichkeit eines Gleisanschlusses standardisiert geprüft wird
- Erschließung neuer Verkehrsarten für die Schiene, etwa Abfall
- Erhöhung der Beihilfe für den Einzelwagenverkehr ab 2024

Öffentliche Hand: Pflicht für umweltfreundliche Verkehrsträger

- Eine Verpflichtung für Auftraggeber der öffentlichen Hand, bei Ausschreibungen die Wahl eines umweltfreundlichen Verkehrsträgers vorzuschreiben (Bahn, Binnenschiff oder KV)
- Die Trassenpreise gezielter an den Märkten auszurichten, damit die Vergabe von Trassen an den Güterverkehr für den Infrastrukturbetreiber attraktiver wird. Augenblicklich erhält SNCF für Güterverkehr nur die Grenzkosten, ein Teil davon als Ausgleichszahlung des Staates
- Die gesetzliche Verankerung des Grundsatzes einer Korrelation zwischen einem Anstieg der Trassenpreise und dem Anstieg der zur Verfügung gestellten Qualität
- Gesetzliche Festschreibung der Investitionen in den Schienengüterverkehr über die jeweils kommenden zwei 7-Jahres-Planungsperioden des CPER (Contrat de plan Etat-Région)
- Eine staatliche Möglichkeit der Koordinierung des Landverkehrs in der Logistik einführen. RB 22.1.24 (dr)

BNetzA ist Ansprechpartner, wenn Netzzugang behindert ist

Netzzugang Was tun, wenn durch Baustellen oder Unter-/Nichtbesetzung von Stellwerken der Zugang zum Schienennetz teils über Wochen beeinträchtigt oder ganz gesperrt ist? Grundsätzlich gilt: Sofern Zugangsberechtigte der Auffassung sind, durch Entscheidungen eines Eisenbahninfrastrukturbetreibers diskriminiert oder in anderer Weise in ihren Zugangsrechten verletzt worden zu sein, haben sie das Recht, die Bundesnetzagentur (BNetzA) als Regulierungsbehörde anzurufen.

Bisher erstaunlich wenig Beschwerden bei der BNetzA

Laut Daten der Bundesnetzagentur ist dies bisher jedoch nur selten der Fall, zumindest in Bezug auf das Baustellenmanagement. Diese Daten hat die Kanzlei Niekamp auf Grundlage des Informationsfreiheitsgesetzes (IFG, § 1) angefragt. Laut der von der Bundesnetzagentur gegebenen Auskunft waren bei der Regulierungsbehörde in den Jahren 2006 bis 2015 nur zwölf Beschwerden und in den Jahren 2016 bis 2023 nur 19 Beschwerden gegen das Baustellenmanagement der DB InfraGo AG (vor 2024: DB Netz) anhängig. Die überwiegende Anzahl der Beschwerden aus dem Zeitraum 2016

bis 2023, insgesamt elf, seien von der Bundesnetzagentur eingestellt worden. Nur fünf seien mit einem Beschluss der Bundesnetzagentur entschieden worden, wobei gegen vier dieser Entscheidungen beim VG Köln geklagt wurde (davon sind gegenwärtig noch drei Verfahren beim VG Köln anhängig). Eine Auskunft über Beschwerdeverfahren, die sich durch Zurücknahme der Beschwerden erledigt haben, gab die Behörde nicht, da dies nicht statistisch erfasst werde, so die Kanzlei.

Beschlusskammer berät auch zu informellem Vorgehen

Laut Andy Niekamp, Rechtsanwalt der Kanzlei Niekamp Rechtsanwälte, kann jeder Zugangsberechtigte, also auch Anschluss- beziehungsweise Werksbahnen, nach den Vorschriften der §§ 66, 68 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) eine Beschwerde bei der Bundesnetzagentur einlegen – zuständig ist die Beschlusskammer 10. Die Beschlusskammer berät dabei nach eigenen Angaben auf ihrer Webseite vorab in Bezug auf Beschwerden und „... sofern gewünscht, erörtert die Beschlusskammer auch gerne die Möglichkeiten eines informellen Vorgehens ...“

Eine erfolgreiche Intervention: das Beispiel Aschaffenburg

Rail Business hat verschiedentlich über Probleme beim Zugang zum Netz berichtet, sei es durch Bautätigkeiten, sei es wegen Unter-/Nichtbesetzung von Stellwerken. Ein Beispiel für eine erfolgreiche Intervention bei der Bundesnetzagentur ist ein Rangierverbot in Aschaffenburg Hbf Ende 2022 wegen eines unterbesetzten Stellwerks, das zuerst drohte, 17 Tage lang die Anfahrt des Trimodalen Containerterminal TCA per Zug zu verhindern (*Rail Business* 45/22).

Traktionär der Züge war SBB Cargo International, die als Zugangsberechtigte Kontakt mit der Bundesnetzagentur aufnahm. Die Bundesnetzagentur untersuchte die Beeinträchtigung des Netzzugangs. Letztendlich habe man in diesem konkreten Fall eine Lösung gefunden, hieß es damals. Vor kurzem hat DB InfraGo (ehemals DB Netz) SBB Cargo International außerdem eine Ausgleichsumme gezahlt, allerdings ohne Nennung von Gründen oder offizieller Anerkennung eines Schadens, sagte Pascal Jenni, Chief Commercial Officer von SBB Cargo International, gegenüber *Rail Business*.

RB 22.1.24 (dr)



Foto: Frachtbahn

Neuer Verkehr zwischen Ludwigshafen und Wien. Die Frachtbahn fährt neu einen Intermodalzug zwischen Ludwigshafen und Wien. Im Bild ist die im Unternehmensdesign gestaltete Lokomotive, die 193.207 „Jonas“, bei der Premierenfahrt zu sehen. Laut Manuel Heindl, Head of Sales und Prokurist bei Frachtbahn, fährt der Intermodalzug mit ein bis zwei Rundläufen pro Woche.

RB 22.1.24 (dr)

Auch in Österreich gibt es jetzt einen CO₂-Aufschlag

Wettbewerb Seit 01.01.2024 wird auch in Österreich für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t technisch zulässiger Gesamtmasse ein CO₂-Zuschlag auf die Maut erhoben, allerdings nicht in gleicher Höhe wie in Deutschland seit 11.12.2023. Grundsätzlich hängen die Mauttarife in Österreich von Achszahl, Schadstoffklasse sowie der Uhrzeit der Touren ab. Die Maut steigt durch den CO₂-Zuschlag beispielsweise für 40-t-Euro-VI-Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 1 um rund 7,4%. In den Jahren 2025 und 2026 soll die CO₂-Maut stufenweise weiter erhöht werden. Der Mautbetreiber Asfinag hat einen CO₂-Kalkulator freigeschaltet, mit dem die Auswirkungen der Maut ermittelt werden können. RB22.1.24(dr)

www.go-maut.at/co2-rechner#

Aktuelle Gerichtsentscheidungen zum Eisenbahnrecht

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

Triebfahrzeugführerschein trotz Rechtsverstößen

Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster (Beschluss vom 06.04.2023 – Az.: 11 B 1333/22) hat in einem Eilverfahren anders als zuvor das Verwaltungsgericht Köln (Beschluss vom 05.12.2022 – Az.: 18 L 1497/22) über die vorläufige Aussetzung des Triebfahrzeugführerscheins durch das Eisenbahn-Bundesamt gegenüber einem Triebfahrzeugführer (Tf) geurteilt, dem mehrere Rechtsverstöße vorgeworfen werden. Der Triebfahrzeugführerschein ist dabei nach der Triebfahrzeugführerscheinverordnung auszusetzen, wenn die Voraussetzungen für seine Erteilung nicht mehr vorliegen. Zu diesen gehört, dass der Bewerber für seine Tätigkeit zuverlässig ist. Die nötige Zuverlässigkeit ist insbesondere dann nicht gegeben, wenn der Bewerber an einer Suchtkrankheit leidet oder erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen hat.

Der betroffene Tf hatte unstreitig im Straßenverkehr die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 26 km/h überschritten, was laut dem OVG allerdings auch bei „gesamthafter Betrachtung seines Verhaltens“ noch nicht seine Unzuverlässigkeit ergibt. Zwar könnten insoweit auch straßenverkehrs-



Foto: privat

Urs Kramer

rechtliche Verstöße einen unmittelbaren Rückschluss auf die schienenverkehrsrechtliche Zuverlässigkeit zulassen. Es fehle jedoch am Regelbeispiel des wiederholten Verstoßes, und der hier gegebene einmalige Verstoß sei noch nicht hinreichend gravierend für den Schluss, der Tf habe nicht (mehr) die nötige Zuverlässigkeit.

Das EBA hatte weiterhin zunächst den Verdacht einer Suchtkrankheit wegen regelmäßigen Alkoholkonsums geäußert, diesen im Verfahren aber nicht untermauert. Dem Tf wurde allerdings vorgeworfen, in mindestens zwei Tatzeiträumen Ersatzteile aus zur Verwertung und Zerlegung abgestellten Fahrzeugen der DB Regio AG widerrechtlich ausgebaut und in Zueignungsabsicht entwendet zu haben (auch der „Diebstahl“ vermeintlich wertloser Gegenstände ist grundsätzlich strafbar). Hierin sah das OVG jedoch (noch) keinen ausreichenden Beleg für die Annahme einer Unzuverlässigkeit des Tf, da die Vorwürfe noch nicht bewiesen seien, vor allem aber bei den ausgemusterten Fahrzeugen als möglichen „Tatobjekten“ in keinem direkten Zusammenhang mit der Bahnsicherheit bzw. der Tätigkeit als Tf und der dafür geforderten Zuverlässigkeit stünden.

Anwendbares Anschlussrecht

Das Verwaltungsgericht (VG) Köln (Urteil vom 27.01.2023 – Az.: 18 K 6866/17) hatte über einen Anspruch auf Erstattung der laufenden Kosten eines Gleisanschlusses zu befinden. Der Streit betraf einen Anschlussvertrag aus der Zeit vor der letzten Novelle des § 13 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), sodass sich die Rechtsfrage stellte, welches Recht darauf anzuwenden war. Das VG stützte sich dazu auf die entsprechende Übergangsvorschrift in § 38 Abs. 9 Sätze 1 und 2 AEG und befand, die auf den Infrastrukturanschlussvertrag anwendbare Rechtslage hänge allein vom Zeitpunkt des Vertragsschlusses ab. Vorliegend ergaben die Umstände dann, dass auf den Vertragsschluss § 13 AEG in der (alten) Fassung von 2016 anwendbar war; die nunmehr ausdifferenziertere Regelung des § 13 AEG in der Fassung vom 01.07.2021 war folglich nicht heranzuziehen.

Das Verwaltungsgericht legte den damaligen § 13 AEG sodann wie das Bundesverwaltungsgericht aus, dessen Urteil vom 03.03.2016 zu der Gesetzesnovelle geführt hatte. Es sah die anschlussbegehrende Eisenbahn in der Pflicht, der anschlussgewährenden Eisenbahn sämtliche Kosten für die Errichtung, Instandhaltung und Instandsetzung der Anschlussweichen zu erstatten. § 13 AEG in seiner heutigen Fassung schreibt demgegenüber insoweit eine hälftige Kostenteilung zwischen den Beteiligten und die alleinige Kostenlast der anschlussgewährenden Eisenbahn für den Bau und Rückbau der Anschlussweiche vor. **RB 22.1.24 [UK/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. 16 vom 01.01.2024.

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
service@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 668,00 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 1.048,00 inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 1.069,00 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.

