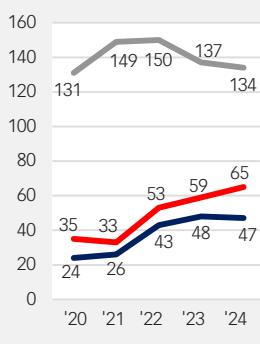
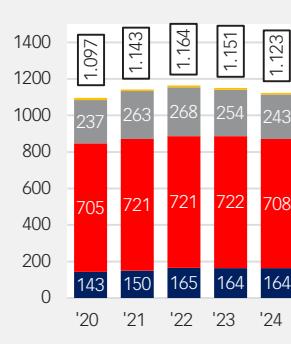


### Leistungskennzahlen nach Verkehrsdiensten

Verkehrsleistung [Mrd. Pkm/tkm]



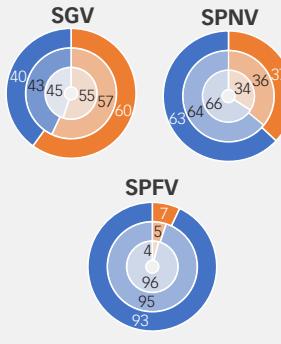
Betriebsleistung [Mio. Trassen-km]



■ SPFV ■ SPNV ■ SGV ■ sonstige

### Marktanteile nach Verkehrsdiensten 2024

(ganz innen 2022, Mitte 2023)



■ NE-Bahnen ■ bundeseigen

### In dieser Ausgabe:

- Welche Reform im Personalwesen für Infrabel und SNCB die belgische Regierung angekündigt hat [Seite 2](#)
- Welche schienenpolitischen Entscheidungen für das Jahr 2026 auf nationaler und EU-Ebene angekündigt sind [Seite 3](#)
- An welchem EVU und Personaldienstleister sich die polnische Güterbahn Olavion beteiligt hat [Seite 5](#)
- Welche SPNV-Netze der zum Jahreswechsel fusionierte Verkehrsverbund Ost Sachsen zusammenlegen will [Seite 9](#)
- Wie die Schweizer Post den Betrieb des von SBB Cargo übernommenen KV-Terminals Cadenazzo managt [Seite 11](#)

### Krenz leitet politische Beziehungen der DB

**Personalie** Thorsten Krenz ist seit Januar 2026 neuer Leiter Politische Beziehungen der Deutschen Bahn AG.



Thorsten Krenz

Krenz ist seit Mitte 2007 bei der DB, zuletzt war er seit März 2025 Principal bei der Beratungs- und Engineering-Tochter DB E.C.O. North America. Zuvor war er für rund ein Jahr bei Onexpress Operations in Kanada, an der die DB beteiligt war, beschäftigt. Vorher war er im DB-Konzern u. a. bis Ende 2023 fünf Jahre Konzernbevollmächtigter für Baden-Württemberg, zwischen 2013 und 2019 hatte er leitende Funktionen im Hauptstadtbüro inne. Zuvor war er gut zwei Jahre für die DB als Verkehrspolitik-Referent in Brüssel. Begonnen hat seine Karriere in der Politik, u. a. als Geschäftsführer der CDU-Landesgruppe Baden-Württemberg in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. [RB 12.1.26 \(jgf\)](#)

### Schienen-Modal-Share steigt im Personenverkehr und sinkt leicht im Güterverkehr.

Das zeigt die Ende 2025 erschienene Marktuntersuchung Eisenbahnen der Bundesnetzagentur (BNetzA) zum Berichtsjahr 2024. Im Personenverkehr wurde demnach seit Jahrzehnten mit 10,2% wieder ein zweistelliger Prozentsatz der Verkehrsleistung per Eisenbahn erbracht (plus weitere 6,3% im „allgemeinen“ ÖPNV). Großen Anteil hatten die u.a. durch das D-Ticket getriebenen Zuwächse im SPNV über Vor-Corona-Niveau (2019: 58 Mrd. Pkm) (s. Grafik links). Im Güterverkehr sank der Anteil der Schiene an der Verkehrsleistung – analog zu leichten Rückgängen dieser (s. Grafik links) – 2024 auf 20,0%, nachdem nach Zuwächsen in den Corona-Jahren bis zu 21,0% (2022) erreicht wurden. Er übertraf dennoch das Niveau etwa von 2019 (19,6%). In allen Segmenten konnten die Wettbewerbsbahnen ihren Marktanteil an der Verkehrsleistung weiter steigern (s. Grafik rechts). Nach Betriebsleistung lagen die Wettbewerberanteile im SPNV (41%) und im SGV (63%) sogar noch höher. Mehr auf Seite 4. [RB 12.1.26 \(jgf\)](#)

## Cosco steigt mit 80% bei Zippel ein

**Hinterlandverkehr** Die chinesische Reederei Cosco übernimmt über ihre niederländische 100%-Tochter Goldlead Supply Chain Development (Europe) B.V. 80% der Anteile der Hamburger Konrad Zippel Spediteur GmbH. Die Beteiligung ist am 22.12.2025 beim Bundeskartellamt angemeldet (Az.: B9-130/25) und der Rail-Business-Schwester DVZ von Zippel-Geschäftsführer Axel Plaß bestätigt worden.

Kerngeschäft von Zippel sind Transporte von den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven ins europäische Hinterland, bei denen laut DVZ 80% der transportierten 205 000 TEU auf die Schiene entfielen. Das Unternehmen hat 500 eigene Waggons und drei eigene Loks.

Bisher hielten Plaß 70% und sein Mitgeschäftsführer Alex Kröger 30%

an der 350 Personen beschäftigenden Spedition. Plaß übernimmt die übrigen 20% an Zippel und bleibt operativer Geschäftsführer. Auch die Zippel-Immobilien soll die Familie Plaß übernehmen; der Name Zippel bleibt erhalten.

Kröger wird mit der Beteiligung ausscheiden. Sein Rückzugswunsch sei auch Ausgangspunkt des Verkaufsprozesses gewesen, bei dem neben Cosco auch zwei Private-Equity-Firmen sowie Intermodalmarkt Mitbewerber Interesse gezeigt hätten, so Plaß zur DVZ.

Der Cosco-Einstieg bestätigt das zunehmende Streben von Reedereien in den Hinterlandverkehr, bei dem auch MSC oder CMA CGM Aktivitäten starteten oder Beteiligungen tätigten. Cosco kooperiert u.a. bereits mit PKP Cargo. [RB 12.1.26 \(jgf/la\)](#)



## Der Kommentar

Dagmar Rees  
über die größte  
Aufgabe in  
diesem Jahr

## 2026: Ernsthaft optimieren

Die Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur zeigt: Es ist möglich, im Eisenbahnverkehrsmarkt Geld zu verdienen. Zwar sind hier die Zahlen von 2024 zugrunde gelegt, doch zeigen jüngste Beteiligungen, dass der Sektor Schiene für branchenfremde Anlieger attraktiv ist. Sie verfolgen zum Teil unternehmensstrategische Ziele, zum Teil sehen sie Chancen in Verbesserungen der Kosten- und Preisstruktur. Ihr Betätigungsfeld ist leider groß: 31% der EVU im Schienengüterverkehr gaben an, 2024 kein positives Ergebnis erzielt zu haben. 2025 dürfte wenig zur Verbesserung beigetragen haben. Damit sich ein negativer Trend in 2026 nicht fortsetzt, sind schnelle Maßnahmen zur Optimierung der Prozesse und damit Senkung der Kosten notwendig. Digitalisierung/KI ist ein Weg. Die Zeit ist außerdem gekommen für echte Zusammenarbeit im Betrieb, bei der die Akteure allerdings über mehr als einen Schatten springen müssen.

RB 12.1.26

## Bauerschwendekosten in Höhe von 4 % der Umsätze

**Bauarbeiten** Laut Angaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Marktuntersuchung Eisenbahnen der Bundesnetzagentur haben Bauerschwendekosten 2024 einen Schaden in Höhe von rund 4 % der Unternehmensumsätze erzeugt. Damit lag er über dem Wert von 2023 (3,8 %), der bereits eine deutliche Erhöhung ggü. den Vorjahren (2019 und 2022: 1,7 %, 2020: 1,5 %, 2021: 2,1 %) bedeutete. 54 % der Kosten machten dabei betriebliche Aufwendungen (Personal, Übernachtungen, Disposition, Fahrzeuge) aus; 43 % entfielen auf Einnahmenverluste, die übrigen 3 % auf zusätzliche Infrastrukturstunden. Für 2026 hat DB-Chefin Evelyn Palla noch mehr Baustellen angekündigt (28 000 ggü. 21 000 in 2024). RB 12.1.26 (jgf)

## Belgien: Bahn-Neueinstellungen ab Juni 2026 nicht mehr nach Beamtenrecht

**Personal** Ab Juni 2026 sollen Neueinstellungen bei SNCB und Infrabel nicht mehr nach Beamtenrecht erfolgen. Ihre gemeinsame Zweckgesellschaft HR Rail wird zwar weiterhin formaljuristisch als Arbeitgeber fungieren. Die Staatsbahn und das öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) werden aber Personalentscheidungen fortan eigenständig treffen. Eine entsprechende Gesetzgebungsinitiative des Verkehrsministers Jean-Luc Crucke griff der belgische Ministerrat kurz vor Weihnachten auf. Bereits im Koalitionsvertrag vom letzten Frühjahr waren Reformen im Personalwesen des Bahnsektors festgehalten worden (*Rail Business* 7/25).

Den Schritt begründete die Regierung in einer Stellungnahme mit der Vorbereitung beider Unternehmen auf die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungen, die nach EU-Vorgaben spätestens

2032 – nach Ablauf der aktuellen Konzession – erfolgen soll: „Wie bei Betreibergesellschaften in anderen Ländern muss hier die Personalpolitik schrittweise angepasst werden, um die Wettbewerbsfähigkeit von SNCB und Infrabel zu sichern.“

Arbeitnehmervertreter lehnen das Vorhaben ab. Pierre Lejeune, Eisenbahnsekretär der Dienstleistungsgewerkschaft CGSP, konterte im öffentlich-rechtlichen Rundfunk RTBF: „Mit Blick nach Frankreich oder Deutschland lässt sich nicht feststellen, dass die Abschaffung des Beamtenstatus zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit geführt hat.“ Marianne Lerouge, Sekretärin der Verkehrsparte vom Dachverband CSC, Transcom, sprach von einem „kochend heißen Start ins neue Jahr“. Gemeinsam rufen die Gewerkschaften zu einer Woche Arbeitskampf vom 26.01.2026 bis zum 30.01.2026 auf.

RB 12.1.26 (bm)



Foto: SNCB/NMBS

Ein Regionalzug der SNCB in der Dämmerung auf Infrastruktur von Infrabel, die das belgische Schienennetz betreibt. Neue Angestellte beider Unternehmen sollen künftig nicht mehr als Beamte angestellt werden.

## Fahrweg-Verantwortlichkeiten gebündelt

**Netzregionen** Wie von der DB-Vorstandsvorsitzenden Evelyn Palla angekündigt (*Rail Business* 51/25), sind zum 01.01.2026 auch auf regionaler Ebene die bisher getrennten Verantwortlichkeiten für „Anlagen- und Instandhaltungsmanagement“ und für „Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement“ in jeweils eine „Leitung Fahrweg“ pro Netzregion gebündelt worden. Diese verantwortet nun alles Operative, wie Instandhaltung, Fahrplan, Infrastrukturrentwicklung, Serviceeinrichtungs-Vergabe, Betrieb und

SPNV-Kundenberatung. Leiterinnen und Leiter Fahrweg sind:

- Region Nord: Michael Körber
- Region Ost: Anna Cuda
- Region Südost: Jan Haußner
- Region Süd: Stephan Schmidt
- Region Südwest: Martin Allweil
- Region West: Matthias Gramer
- Regio Mitte: Miriam Grafflage

Für überregionale Themen verantwortlich sind in der Zentrale Matthias Feil (Leiter Fahrplan, Kapazität und Netzzugang) und Christoph Koch (Leiter Betrieb). RB 12.1.26 (jgf)

# Was im schienopolitischen Jahr 2026 ansteht

**Vorausschau** Für das schienopolitische Jahr 2026 sind eine Reihe von Entscheidungen, Novellen und Umsetzungsfristen auf nationaler wie auf EU-Ebene angekündigt. *Rail Business* gibt einen Überblick.

## Fristen aus der Bahn-Agenda

Auf nationaler Ebene finden sich in der im September 2025 veröffentlichten „Bahn-Agenda“ des Bundesverkehrsministeriums (BMV) zahlreiche Fristen und Ankündigungen für die Schiene:

- Bis Ende März 2026 hat das BMV die Inkraftsetzung einer Förderrichtlinie für die bundesweite Bestandsfahrzeugumrüstung für ETCS angekündigt.
- Ebenfalls bis Ende März soll die „Taskforce Zuverlässige Bahn“ (*Rail Business* 49/25 und 50/25) ihre Lösungskonzepte vorlegen, u.a. zur Optimierung des Angebotes in hochbelasteten Knoten, zur effizienteren Baustellenorganisation, schnellerer Störungsbeseitigung und höherer Infrastrukturverfügbarkeit.
- Bis Mitte 2026 soll der erste Infraplan mit DB InfraGo abgestimmt und vom BMV finalisiert sein.
- Bis Mitte 2026 sollen außerdem die Voraussetzungen dazu erarbeitet sein, dass zum 01.01.2027 der „Systemwechsel“ in der Infrastrukturfinanzierung von der LuFV III zur LV InfraGo erfolgen kann. Ausweislich der BMV-Aussage, dass die Trassenpreisreform schon für das Fahrplanjahr 2027 greifen soll (*Rail Business* 52/25), müsste auch der Rahmen für die Trassenpreisreform in diesem Zeitraum erarbeitet sein.
- In der ersten Jahreshälfte 2026 steht außerdem die finale Entscheidung über die Zukunft des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags zwischen DB AG und DB InfraGo an.
- Bis Ende 2026 soll DB InfraGo einen verbindlichen branchenabgestimmten Vorschlag für eine Digitalisierungsstrategie des Schienennetzes vorlegen.
- Noch für 2026 hat das BMV für das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) angekündigt, dort Maßnahmen zur Beschleunigung insbesondere mit Blick auf Finanzierungsfragen „auf den Weg zu bringen“.
- Auch 2026 sollen die „Sofortprogramme“ für „mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen“ und für die Verfügbarkeit von Sanitäranlagen und



Fotos: J. G. Fiedler

Reichstags- (o.) und Berlaymont-Gebäude

des Angebots im Bordbistro spürbare Wirkung entfalten.

## Entscheidungen im DB-Konzern

Zentraler Bestandteil der „Agenda“ sind auch die Vorgaben für Änderungen im DB-Konzern, die neben den fristgemäß zum 01.01.2026 umgesetzten (*Rail Business* 51/25) erfolgen sollen:

- „Kurzfristig“ soll der DB Navigator und die zugehörige Internetpräsenz auf DB InfraGo übergehen, fordert das BMV.
- Im 1. Quartal 2026 soll der DB-Vorstand dem DB-Aufsichtsrat (AR) ein Umsetzungskonzept zum Abbau von Doppelstrukturen in DB-Holding und Tochtergesellschaften vorlegen.
- Im 1. Quartal 2026 soll außerdem DB Fernverkehr ein gesondertes Sanierungs- und Entwicklungsprogramm vorlegen.
- Bis Herbst 2026 soll nach den Umbauten in den Vorständen von DB AG und DB InfraGo die „Feinjustierung“ zwischen den Ressorts abgeschlossen sein.
- Bis Ende 2026 sollen die DB-AG- und DB-InfraGo-Vorstände einen Bericht zur künftigen Zuordnung infrastrukturbetreibogener Kernaufgaben (z.B. Einkauf, politische Kommunikation) zu Konzern oder InfraGo vorlegen und umsetzen.
- Ab 2026 soll eine unabhängig geprüfte Transparentmachung der Verwendung der DB-InfraGo-Gewinne für die Infrastruktur erfolgen.
- Im Laufe des Jahres 2026 soll außerdem eine Satzungsänderung der DB AG erfolgen, nach der Entscheidungen des DB-Vorstands mit Auswirkung auf DB InfraGo dem DB-AR vorzulegen sind.
- Im Laufe des Jahres 2026 soll der DB-Vorstand dem DB-AR einen Vorschlag zur Bündelung oder dem mittelfristigen

Verkauf aller Beteiligungen außerhalb Kern- und zugehöriger Geschäfte oder wichtiger Bundesinteressen vorlegen.

- 2026 muss DB Cargo den beihilfrechtlichen Vorgaben der EU-Kommission zufolge Profitabilität erreichen.

## EU-Ankündigungen für Gesetze

Auch aus Brüssel sind, u.a. in der Kommunikation zum High-Speed-Netz (*Rail Business* 46/25), für 2026 eine Reihe von Vorhaben und Gesetzesinitiativen angekündigt:

- Für das 2. Quartal 2026 hat die EU-Kommission eine Novelle der EU-Lokführer-Richtlinie zur Vereinfachung des grenzüberschreitenden Lokführereinsatzes in Aussicht gestellt.
- Im 3. Quartal 2026 soll ein Gesetzgebungsprojekt zur Überarbeitung der Aufgaben und Kompetenzen der Europäischen Eisenbahnagentur ERA kommen.
- Auch für 2026 ist ein neuerlicher Vorschlag für verbessertes grenzüberschreitendes Ticketing angekündigt.

Noch nicht ganz klar ist, wie es mit der EU-KV-Richtlinie weitergeht, die die EU-Kommission zurückziehen wollte. Bis Jahresende lag aus dem EU-Parlament noch keine offizielle Beantragung der Fortsetzung der Initiative vor. Die Ende 2025 politisch geeinte Rail-Capacity-Verordnung soll im Juni 2026 final veröffentlicht werden; verhandelt wird auch die finale gesetzliche Grundlage des EU-Finanzierungsinstrumentes CEF ab 2028.

## D-Ticket-Index nimmt Gestalt an

Bei der (noch nicht näher terminierten) Frühjahrs-VMK 2026 soll ein detaillierter Vorschlag zur D-Ticket-Preisindexierung vorgelegt werden (*Rail Business* 47/25).

## Rahmenbedingungen ausstehend

2026 stehen auch zentrale Entscheidungen zu Rahmenbedingungen an: In der Schweiz läuft die Frist zur Stellungnahme des Bundesamtes für Verkehr zu seinen (aktuell gerichtlich ausgesetzten) Vorgaben für Güterwagen im Januar ab. Im 1. Quartal 2026 wird das EuGH-Urteil zur SPNV-Trassenpreisbremse erwartet. Auch die Endabrechnung zur Riedbahn-Sanierung (und die dortige ausstehende ETCS-Komplett-Inbetriebnahme) ist für 2026 angekündigt.

RB 12.1.26 (jgf)

# Geringerer Anteil der EVU 2024 mit positivem Betriebsergebnis

**BNetZA** Laut Marktuntersuchung Eisenbahnen 2025 der Bundesnetzagentur zum Berichtsjahr 2024 erwirtschafteten im Gesamtmarkt der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) 57% der EVU ein positives Betriebsergebnis von in Summe 0,43 Mrd. EUR. 43% der EVU verzeichneten negative Ergebnisse, die sich auf ein Minus von 1,07 Mrd. EUR summieren (2023: -0,99 Mrd. EUR). 2023 lag der Anteil der EVU mit positivem Ergebnis mit 69% deutlich höher, die Summe der positiven Ergebnisse mit 0,34 Mrd. EUR aber niedriger.

Insgesamt lag das Ergebnis im Gesamtmarkt bei -660 Mio. EUR, wobei insbesondere die DB-EVU im SPFV und im SGV mit jeweils um -400 Mio. EUR maßgeblich dazu beitrugen, während die DB-EVU im SPNV (+136 Mio. EUR) sowie die NE-Bahnen in SPNV (+36 Mio. EUR) und SGV (+38 Mio. EUR) gegenläufig wirkten.

Der Umsatz im EVU-Gesamtmarkt lag mit 26,2 Mrd. EUR auf einem neuen Höchstwert. Mit 515 gab es so viele zugelassene EVU wie nie zuvor.

## SPFV-Markt mit Schwierigkeiten

Im SPFV nahm der Anteil pünktlicher Verkehrshalte 2024 auf 59% weiter ab; angestiegen sind die seit Jahren wachsenden Quoten (teil-)ausgefallener Züge auf 7,3% bzw. 4,8%. Die Reisendenzahl sank auf 141 Mio. Fahrgäste (2023: 147 Mio.). Die Umsatzrentabilität im SPFV lag mit -7,3% auf dem schwächsten Wert seit 2021. Neben dem großen Minus von DB Fernver-

kehr lag auch die Summe der Betriebsergebnisse der – wenigen – SPFV-NE-Bahnen leicht negativ bei -1 Mio. EUR.

## SPNV: Bieterzahl sinkt auf nur 1,3

Der SPNV konnte trotz der ebenfalls (auf 84%) gesunkenen pünktlichen Halte ein Fahrgastplus auf 2,89 Mrd. verzeichnen. Mit 50% erzielte trotzdem ein geringerer Anteil der EVU ein positiveres Ergebnis als in den Vorjahren (rund 60%). Mit summiert +0,3 Mrd. EUR positiven ggü. nur -0,1 Mrd. EUR negativen Ergebnissen war das SPNV-Teilmarktergebnis aber positiv, was sich auch in den in Summe positiven Ergebnissen je Leistungseinheit zeigt (s. mittlere Spalte). Diese lagen bei den DB-EVU höher als bei den NE-EVU, ebenso wie die ebenfalls in Summe positive Umsatzrentabilität (1,4% alle EVU ggü. 0,4% NE). Die für den Wettbewerb bedenkliche Schrumpfung der durchschnittlichen Bieterzahl bei wettbewerblichen Verfahren auf nurmehr 1,3 (2022

und 2023: 1,5, 2019 noch 2,2) setzt sich indes fort.

## SGV: Nur Wettbewerber im Plus

Der SGV überschritt trotz Rückgängen bei Verkehrs- und Betriebsleistung (s. Grafik S. 1) und bei der Pünktlichkeit auf nur 55% die Gesamtumsatzmarke von 7 Mrd. EUR. Im SGV erzielten 69% der EVU positive Ergebnisse (Vorjahre zwischen 70 und 85%), die sich aber nur auf 0,1 Mrd. EUR summieren. Die -0,5 Mrd. EUR Verlust der 31% EVU mit negativen Ergebnissen gehen vor allem auf DB Cargo zurück. Wenn auch verbessert, blieben die SGV-DB-EVU 2024 bei den Ergebnissen pro Leistungseinheit deutlich im Minus. Die NE-EVU hatten hier leicht sinkende Werte ggü. 2023, blieben aber im Gewinnbereich (s. Grafiken rechts). Die Umsatzrentabilität der SGV-NE-Bahnen lag bei 1,9% (2023: 2,2%), die aller EVU (inkl. DB) bei -6,2% (2023: -8,9%).

[tinyurl.com/mu-eisenbahnen-2025](http://tinyurl.com/mu-eisenbahnen-2025)

## Schienenpersonenfernverkehr

Betriebsergebnis je Leistungseinheit aller EVU



Umsatz je Leistungseinheit aller EVU



## Schienenpersonennahverkehr

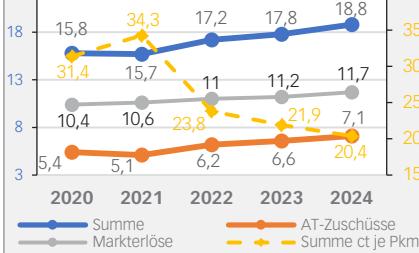
Betriebsergebnis je Leistungseinheit aller EVU



Betriebsergebnis je Leistungseinheit der NE-EVU



Umsatz in EUR je Trkm aller EVU



## Schienengüterverkehr

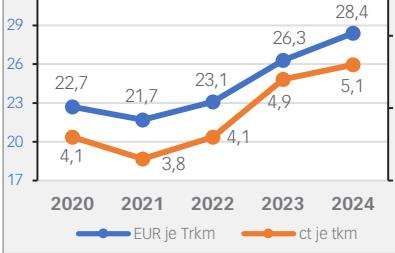
Betriebsergebnis je Leistungseinheit aller EVU



Betriebsergebnis je Leistungseinheit der NE-EVU



Umsatz je Leistungseinheit aller EVU



Quelle: Marktuntersuchung 2025 der Bundesnetzagentur; Grafiken: Rail Business

# Polnische Güterbahn Olavion ist seit Übernahme durch Unimot auf Wachstum ausgerichtet – Jetzt Beteiligung an RBP

**Beteiligungen** Olavion, Teil der polnischen Unimot-Gruppe, übernimmt 60% der Anteile an der RBP Rheinische Bahnpersonal- und Verkehrsgesellschaft mbH. Dies teilten die Unternehmen Ende Dezember mit (Rail Business vom 18.12.2025). Olavion besitzt allerdings ein vertraglich vereinbartes Rücktrittsrecht bis zum 31.01.2026.

RBP wurde 2015 gegründet und ist in Deutschland als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) tätig sowie als Personaldienstleister und anerkannte Organisation für die Schulung und Prüfung von Eisenbahnpersonal. RBP verfügt nach eigenen Angaben über sechs Lokomotiven und beschäftigt rund 50 Mitarbeitende.

RBP arbeite „bereits seit geraumer Zeit operativ mit Olavion zusammen“, so die Unternehmen. Der Anteilserwerb sei Teil der Wachstumsstrategie der Unimot-Gruppe: „Mit der Beteiligung an RBP setzen wir einen weiteren wichtigen Schritt in der internationalen Entwicklung von Olavion um. Die Zusammenarbeit mit einem etablierten deutschen Partner ermöglicht uns, unsere Aktivitäten im eu-

ropäischen Schienengüterverkehr gezielt auszubauen“, sagte Marcin Bielawa, Mitglied des Vorstands von Olavion. Thomas Schön, Gründer und Geschäftsführer der RBP, begrüßte, mit Olavion und der Unimot-Gruppe einen kapitalstarken, strategischen Partner gewonnen zu haben. Schön wird RBP weiterhin als Geschäftsführer führen.

Unimot ist börsennotiert und schwerpunktmaßig in den Bereichen Energie, Flüssiggas (LPG), Kraft- und Schmierstoffe, Logistik und Infrastruktur tätig, unter anderem als Betreiber der Avia-Tankstellen.

Die Tochter Olavion ist ein polnisches EVU. Es verfügt seit 12.12.2025 über eine Einheitliche Europäische Sicherheitsbescheinigung (SSC) Güterverkehr und sonstiges für Deutschland, Litauen, Polen, Slowakei und Tschechien. Zuvor war die Sicherheitsbescheinigung (Sibe) auf Polen und Grenzbahnhöfe begrenzt. Olavion wurde 2014 gegründet und ist seit März 2023 Teil der Unimot-Gruppe. Das Unternehmen will sein Verkehrsvolumen im europäischen

Schienengüterverkehr, insbesondere im Sektor Energie, kontinuierlich ausbauen. Laut eigenen Angaben liegt die Kapazität für Transporte auf der Schiene augenblicklich bei rund 2,5 Mio. t/Jahr. Gefahren werden sowohl Ganzzüge wie auch Wagengruppen. Beförderte Ladungen sind schwerpunktmaßig Brennstoffe, Flüssiggas, Gase, Teer, Getreide, Chemikalien, Zement, Erz, Kohle und Stahl. Auch Container werden transportiert. Mitte Juli 2025 erhielt Olavion von Lokvermieter ELL Austria GmbH (ELL) eine Vectron MS (Lok 193 882), die erste Multi-System-Vectron im Fuhrpark des Unternehmens.

Olavion hatte Ende 2024 laut *rail-market.com* auch zwei Mehrsystem (MS)-Loks bei Newag bestellt, die 2026 ausgeliefert werden sollen. Im Juni 2023, kurz nach der Übernahme durch die Unimot-Gruppe, hatte Olavion mit Newag einen Rahmenvertrag über die Lieferung von 20 Dragon-Lokomotiven (Dual Mode, 2 MS) abgeschlossen, der die bestehende Flotte an Streckenlokomotiven beinahe verdoppeln sollte. RB 12.1.26 (dr)

## WLC ist nach Übernahme CER Cargo Traction GmbH

**Übernahme** Die Übernahme der Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC) durch die CER Cargo Group ist mit dem am 23.12.2025 erfolgten Closing abgeschlossen. Das Unternehmen wurde in CER Cargo Traction GmbH umbenannt. Zu Geschäftsführern wurden Anton Forstner und Lars Rosé ernannt, die in Personalunion Geschäftsführer der CER Cargo-Landesgesellschaften Deutschland beziehungsweise Österreich bleiben. Im Mai 2025 hatten die Wiener Stadtwerke als Muttergesellschaft der Wiener Lokalbahn (WLB) den Verkauf der Güterbahn ausgeschrieben, am 05.11.2025 wurde die Übernahme durch die CER Cargo Group mit Sitz in Budapest bekannt gegeben. Im April 2025 hatte CER nach Deutschland expandiert; zu diesem Zeitpunkt wurde die CER Cargo Germany GmbH eingetragen (Rail Business 39/25). RB 12.1.26 (cm/dr)

## Noch mehr Übernahmen durch Fonds

**Beteiligungen** Der Sektor Bahn hat an Attraktivität für Investmentsfonds nicht verloren. Ende 2025 wurden einige neue Beteiligungen/Übernahmen bekannt.

### KKR steigt bei GMP ein

US-Beteiligungsgesellschaft KKR & Co. Inc. erwirbt den Mehrheitsanteil am Leasingunternehmen Green Mobility Partners (GMP). GMP wurde 2024 von Christoph Katzensteiner in Wien gegründet. Katzensteiner war bis zur Gründung von GMP über zehn Jahre lang CEO der ELL European Locomotive Leasing Group, die er Anfang 2014 mit finanziellen Mitteln von einem KKR-Fonds gegründet hatte.

### EQT übernimmt A-Train

Der Fonds EQT Active Core Infrastructure I (EQT) hat 100 % der schwedischen A-Train AB (A-Train), der Be-

treiberin des Hochgeschwindigkeitszugs Arlanda Express zwischen Stockholm und dem Flughafen Arlanda, erworben. EQT plant für A-Train einen „aktiven langfristigen Eigentumsansatz“, u. a. durch die Einführung eines flexibleren Preismodells zur Verbesserung der Auslastung sowie Partnerschaften mit Fluggesellschaften und Reiseanbietern. EQT hatte auch schon die Güterbahn HectorRail im Besitz und dann an Ancala verkauft, ebenso den Kupplungshersteller Dellner, verkauft an Wabtec.

### Mehrheitsbeteiligung an PSI

Der Softwarehersteller PSI Software, der auch für den Bahnbetrieb Steuerungs- und Optimierungssoftware liefert, gehört jetzt mehrheitlich dem US-amerikanischen Private-Equity-Fonds Warburg Pincus.

RB 12.1.26 (bm/dr)

## Personalien

- **Christian Stavermann** ist seit Jahresbeginn Leiter multimodale Logistik bei der Bögl-Gruppe.



Foto: privat

Er war zuvor seit Januar 2021 Geschäftsführer der e.g.o.o. Eisenbahngesellschaft. Bei dem Bahnunternehmen war er zuvor schon für fast sieben Jahre Leiter Vertrieb und Verkehr und auch Prokurist – dies war nur unterbrochen von sechs Monaten bei der ERS Railways als Vertriebsleiter. Bei Bögl will Stavermann nach eigenen Worten den Auf- und Ausbau von multimodalen Lieferketten, die Entwicklung von innovativen Kooperationsnetzwerken und die Gestaltung von nachhaltigen Logistiklösungen forcieren.

- **Torben Jaeger** ist seit dem 01.01.2026 Geschäftsführer der Transwaggon



Foto: Transwaggon

GmbH in Hamburg. Damit tritt er die Nachfolge von **Carsten Schiering** an. Schiering hat die Position des Chief Operating Officers (COO) bei der

T. Jaeger Transwaggon Group in Zug (Schweiz) übernommen. Jaeger kommt von der VTG. Seit April 2025 ist er stellvertretender Geschäftsführer bei Transwaggon. Schiering gehört Transwaggon bereits seit 1993 an. 2016 hatte er die Geschäftsführung der Transwaggon GmbH übernommen.

■ **Tim Krasowka** hat, wie im August 2025 angekündigt, zum 01.01.2026 die Geschäftsführung der BoxXpress.de GmbH übernommen. Er folgt auf **Stefan Marx**, der zum Jahresende in den Ruhestand ging. Krasowka war seit 2003 in verschiedenen nationalen und internationalen Führungspositionen bei DB Cargo tätig, u.a. beim Aufbau der Produktion der Euro Cargo Rail (heute DB Cargo France) und dem Ausbau des Korridors Deutschland/Frankreich/Spanien. Außerdem verantwortete er die alpenquerende Transitproduktion der DB Cargo Schweiz. Zuletzt war Krasowka Geschäftsführer der CargoBeamer Intermodal Operations GmbH.

- Bei Trapeze Dach ITS ist seit Jahresbeginn **Marcel Velten** CEO. Er folgt auf **Thorsten Schmidt**, seit 2021 CEO. Schmidt wurde Group Leader bei Modaxo. In dieser Position trägt er die Verantwortung für mehrere Firmen innerhalb von Modaxo in Europa, darunter auch



Foto: Trapeze

M. Velten Trapeze Dach ITS. Modaxo wurde 2020 gegründet und vereint Tech-Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs unter einem einzigen Banner, wobei die lokale Präsenz und die Autonomie der einzelnen Unternehmen laut Unternehmen erhalten blieben. Velten war zuvor COO bei Trapeze Dach ITS, sein Nachfolger ist **Andres Kroll**, zuvor Direktor R&D beim Unternehmen. Neuer CTO ist **Benjamin Schüler**.

■ Wascosa und **Christian Theis**, zuletzt Chief Sales Officer, haben sich zum 19.12.2025 getrennt. Diese Entscheidung sei im gegenseitigen Einvernehmen gefallen. Bis zur Neubesetzung übernimmt **Remo Kupper**, Head of Sales Management, interimistisch die kommerzielle Leitung. Theis war seit März 2024 als CSO bei Wascosa. Zuvor war er über viereinhalb Jahre bei Rhenus Ports, siebeneinhalb Jahre bei der Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen, außerdem bei Transcare und bei DB Cargo als Projektmanager.

■ CargoBeamer hat das neue Vorstandsressort Chief Digital Officer (CDO) eingerichtet. Seit Jahreswechsel ist dies mit **Julian Hagenschulte** besetzt. Hagenschulte wechselt vom Be-



Foto: CargoBeamer

ratungsunternehmen PwC zu CargoBeamer. Bei PwC leitete er zuletzt die Digital- und KI-Beratung für Bau-, Immobilien- und Infrastrukturunternehmen.

J. Hagenschulte ■ **Johannes Kill** ist seit Jahresbeginn beim Leasingunternehmen European Locomotive Leasing (ELL) neuer Geschäftsführer Technik (CTO). Kill war zuvor fast vier Jahre bei der Flixtrain GmbH und dort zunächst für den Betrieb und später für das Rollende Material zuständig. Davor war er

fast neun Jahre bei Railpool, auch hier im Bereich der Fahrzeugtechnik verantwortlich.

■ Zum 01.07.2026 wird **Patrick Oestreich** (46) Vorstandsvorsitzender des Automobillogistikers und damit Nachfolger des CEO **Jörg Mosolf**. Oestreich wird bereits zum 01.02.2026 Vorstandsmitglied. Er war im August als Chief Commercial Officer bei Hellmann ausgeschieden, für die er seit 2021 gearbeitet hatte. Davor war er für XPO Logistics und Schenker tätig. Mosolf will dem Vorstand als Berater bei M&A und Unternehmensstrategie „eng zur Seite stehen“. Er bleibt Geschäftsführer der Mosolf Port Logistics & Services.

■ **Ruby van der Sluis** ist seit Jahresbeginn alleinige Geschäftsführerin der Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion GmbH. Gründungsmitglied **Armin Riedl** schied zum 31.12. 2025 aus der Geschäftsführung aus.

■ **Hannah Ohorn** ist seit dem 01.01.2026 alleinige Geschäftsführerin der Eurogate Container Terminals Willemshaven (CTW). Sie arbeitet seit Juni 2023 bei Eurogate. Seit Juli 2024 war sie als Operations-Managerin und seit Oktober 2025 in Zusammenarbeit mit **Holger Bomm** Geschäftsführerin. Bomm geht im April 2026 in den Ruhestand.

■ Zum 01.01.2026 wurde **Ismail Ertug** (50) neuer DB-Konzernbevollmächtigter für die Länder Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland. Er folgt auf **Klaus Vornhusen**, der diese Aufgabe seit

Foto: EP

rund 20 Jahren bis zum 30.11.2025 ausübte.

I. Ertug Der Industriekaufmann Ertug war von Mitte 2009 bis Mitte 2023 als SPD-Politiker Abgeordneter des Europäischen Parlaments (EP) und dort über alle drei Legislaturen auch Mitglied im Verkehrsausschuss (TRAN). Anschließend war er als Beauftragter für Nachhaltige Mobilität Berater der Deutschen Bahn in politischen Angelegenheiten aktiv.

■ **Miriam Grafflage** ist seit Jahresbeginn Leiterin Fahrweg Mitte DB InfraGo. Grafflage, die auch Prokuristin im Unternehmen ist, war zuvor Leiterin Pro-

duktmanagement und Vertrieb bei DB InfraGo. Grafflage ist seit 2007 bei der Deutschen Bahn und war zuvor auch bei DB Fernverkehr und DB Regio tätig, beispielsweise als Verantwortliche für die Markteinführung des ICE 4. Im Konzern selbst war Grafflage von 2009 bis 2011 Assistentin Vorstand Personenverkehr.

■ **Meike Brännström** leitet seit dem 01.06.2026 die neue Geschäftseinheit Betrieb Bahn der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Sie war zuvor Geschäftsführerin Betrieb der Berlin Transport GmbH und kommissarische Co-Leiterin des Bereichs U-Bahn der BVG.

■ **Mirko Hrnjak** (38) wird ab 01.03.2026 in der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH die Verkehrssparte der Stadtwerke Augsburg (SWA) als Konzernbereichsleiter Verkehr und Mobilität verantworten. Er berichtet in der neu geschaffenen Position an SWA-Geschäftsführer **Rainer Nauerz**. Hrnjak kommt von der Stadtwerke Schweinfurt GmbH, wo er drei Jahre Leiter Personenverkehr und Fahrzeugtechnik war.

■ Der ehemalige SPD-Bundestagsabgeordneter **Detlef Müller** kehrt nach seinem Ausscheiden aus dem Bundestag nicht wie angekündigt als Triebfahrzeugführer zur Deutschen Bahn (DB) zurück, sondern übernimmt bei der DB eine Management-Position. Wie der *Spiegel* berichtete, ist er ab Jahresbeginn als „Senior Spezialist für die Eisenbahn in der Fläche“ tätig. Der Konzern schrieb dem Magazin, er werde „in enger Zusammenarbeit mit den Eisenbahngeschäftsfeldern, den DB-Konzernbevollmächtigten vor Ort und den Partnern in Ländern und Kommunen ausgewählte regionale Projekte vorantreiben, die die Eisenbahn in der Fläche stärken“.

■ Der Aufsichtsrat der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB) hat Finanzstaatssekretär **Till Kaesbach** (45) einstimmig zu seinem neuen Vorsitzenden gewählt. Er folgt damit auf **Uwe Becker**. Kaesbach ist seit 15.07.2025

Staatssekretär im Hessischen Finanzministerium und war auch hier Nachfolger von Uwe Becker. Kaesbach war zuvor in der Bundes- wie Europapolitik tätig und im Bankwesen.



Foto: HLB

T. Kaesbach

■ **Arne Beck**, seit August 2020 Geschäftsführer des Aufgabenträgers Nah.SH, hat seinen vorzeitigen Abschied angekündigt. Er wird den Aufgabenträger zum 04.09.2026 verlassen, um sich „beruflich und privat neu zu orientieren“. Bezuglich der Nachfolge schrieb er: „Die zum 16.01.2026 anstehende Verpflichtung von **Birgit Austen** als zweite Geschäftsführung der Nah.SH GmbH stellt einen nahtlosen Übergang der Geschäftsführung auf meine Nachfolge sicher.“

■ Die Verbandsversammlung des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hat im Dezember die bisherige NWL-Geschäftsführerin **Christiane Auffermann** einstimmig zur hauptamtlichen Verbandsvorsteherin gewählt. Die eigentlich schon vor Monaten geplante Besetzung mit Auffermann war durch eine Klage des Mitbewerbers und zuvorigen nebenamtlichen Verbandsvorsteher **Klaus Drathen**, Kreisdirektor des Hochsauerlandkreises, verhindert worden.

■ Bei der Landesgruppe Hessen des Verbandes VDV folgt **André Kavai**, seit 2014 Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV), als Vorsitzender auf **Klaus Vornhusen** (DB AG), der in den Ruhestand trat. Kavai war bisher stellvertretender Vorsitzender der VDV-Landesgruppe Hessen. Hier folgt ihm **Arne Rath**, seit September 2023 Geschäftsführer der Heag Mobilo.

■ Der Aufsichtsrat der tschechischen Staatsbahn CD hat am 22.12.2025 **Blanka Havelková** aus dem Vorstand abberufen. Sie hat ihr Amt zum 31.12.2025 niedergelegt. Als Grund nennt die Bahn die Entscheidung des Führungsgremiums vom November, die Zahl der Vorstandmitglieder von fünf auf drei zu reduzieren. Die Abberufung betraf nur ein Mitglied des Vorstands, da der fünfte Platz seit Dezember durch den Wegang von **Michal Kraus** unbesetzt ist. Havelková war seit 2022 Mitglied des Vorstands.

■ Die schwedische Güterbahn Green Cargo hat mit **Erika Ahlqvist** (51) eine neue Leiterin Produktion. Die an der Königlich Technischen Hochschule (KTH) Stockholm ausgebildete Ingenieurin tritt ihre Stelle am 01.02.2026 an. Ahlqvist war zuletzt für die MTR Nor-



Foto: MTR Nordic

dic tätig, bei der sie ab Oktober 2022 die Rolle des CEO der MTR Facility Management innehatte. Zuvor hatte sie 15 Jahre für die Post Nord AB und drei Jahre für die Samhall AB gearbeitet.

■ Die österreichische Vergaberechtskanzlei Schiefer Rechtsanwälte erweitert ihr Führungsteam. Seit Jahresbeginn ist **Philipp J. Marboe**, Experte für öffentliches Wirtschaftsrecht mit den Schwerpunkten Vergabe- und Vertragsrecht, neuer Partner. Marboe wechselt von Wolf Theiss, wo er knapp zwölf Jahre tätig war. Schwerpunkte von Marboe sind Verkehrsinfrastruktur und Mobilität, vor allem in der Bahnbranche.

■ **Fredrik Wallner** ist neu Geschäftsbereichsleiter für Sweco Schweden und wird seit 01.01. 2026 Mitglied der Geschäftsleitung der Sweco-Gruppe. Wallner war zuvor Leiter Verkehr und Infrastruktur von Sweco Schweden.

■ Mit **Félix Fernández** hat CAF USA einen neuen CEO. Er ist damit für die Bahn- und Busaktivitäten von CAF in den USA und Kanada zuständig.

■ **Gerhard Tauchner**, Lokführer, wurde als Vertreter der österreichischen Transportgewerkschaft Vida Anfang Dezember 2025 zum Präsidenten der Sektion Eisenbahn in der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) gewählt. In der ETF-Sektion Eisenbahn sind 63 Gewerkschaften aus 38 europäischen Ländern vertreten.

■ Im Frühjahr 2025 hatte der Verwaltungsrat des europäischen Kombiverkehrsverbandes UIRR beschlossen, zum 01.01.2026 das Rotationsprinzip für den Vorsitz einzuführen. Verbunden damit erfolgt auch ein Wechsel im Vorstand: **Jürgen Albersmann**, derzeitiger UIRR-Vizevorsitzender und CEO von Contargo, ist nun Vorsitzender und löst damit **Michail Stahlhut**, CEO der Hupac-Gruppe, ab. Stahlhut bleibt weiterhin im

J. Albersmann Verwaltungsrat (Board of Directors) aktiv. **Peter Kiss**, CEO von Metrans, wurde zum neuen Vizepräsidenten gewählt. RB 12.1.26 (cm/hz/jgf/dr/wkz)



Foto: Contargo

## DB will rund 10% der Ersatzteile nur noch digital bevoorraten

**Technologie** Die Deutsche Bahn (DB) DB will für den gesamten Konzern und alle Anwendungsbereiche bis 2030 rund 10% der Ersatzteile nur noch digital bevoorraten, um eine bedarfsgerechte Fertigung sicherzustellen. Das erklärte Stefanie Brickwede, Leiterin des seit zehn Jahren bestehenden 3D-Projektes bei der DB, bei einem Pressegespräch Ende 2025.

Dies bedeutet nicht zwangsläufig, dass alle Teile selbst auf DB-eigenen Anlagen gedruckt werden. Sie werden identifiziert und hinsichtlich Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit passenden Herstellungsverfahren zugeordnet. Ihre 3D-Modelle sowie Druckparameter und andere relevante Daten zur On-Demand-Fertigung werden hinterlegt.

Die Bandbreite der Materialien und digitalen Fertigungsverfahren ist enorm breit. Deshalb setzt die DB auf einen Mix aus Eigenfertigung und Lohnfertigung, um möglichst viele Use Cases technisch wie wirtschaftlich realisieren zu können.

### Großes ökonomisches Potenzial

Aktuell sind im „digitalen Warenlager“ der DB, das die technischen Vorlagen für die Herstellung im 3D-Druck beinhaltet, rund 1000 verschiedene Teile hinterlegt. Die Gesamtanzahl verschiedener Ersatzteiltypen allein im Geschäftsbereich der Fahrzeuginstandhaltung liegt bei etwa 10 000 Stück.

Ökonomisch ist das Potenzial groß, liegt doch allein der Wert der für Fahrzeuge aktuell vorgehaltenen Ersatzteile bei insgesamt rund 1,8 Mrd. EUR.

### „Tooling“-Anwendung wächst

Die bisherige Ersparnis durch Anwendungen von 3D-Druck beziffert die DB – einige Größenordnungen kleiner – mit über die Jahre insgesamt mehr als 20 Mio. EUR.

Dabei sind auch andere Anwendungsfälle von 3D-Druck einbezogen, u.a. das „Tooling“, wo mit 3D-Druck schnell und kostengünstig Hilfsmittel konzipiert, „pilotiert“ und produziert werden können – etwa eine Platzierungshilfe für Aufkleber an ICE-4-Sitzen, die die zuvor erfolgte händische Ausmessung ersetzt.

Das Tooling ist laut Brickwede ein wachsender Bereich und hier nutzt die DB die Möglichkeiten in der Fläche: In DB-Instandhaltungswerkstätten bundesweit



3D-Druck-Anwendungsbeispiele: Tastbare Handlauf-Beschilderung, Notrufknopf-Schutzring

stehen insgesamt rund 350 einfach bedienbare, sogenannte 3D-„Desktopdrucker“, die zur niederschwelligen Anwendung von Ideen vor Ort anreizen sollen. In Wettbewerben können Mitarbeitende dann auch die besten Ideen einreichen.

Auf diesen Druckern werden nur Prototypen, Passmuster oder Hilfsmittel entwickelt und gedruckt, keine Ersatzteile für Fahrzeuge oder Infrastruktur, da sowohl Drucker als auch die darauf verwendbaren Materialien nicht den industriellen Maßstäben gerecht werden.

### Hebel im Ersatzteilmanagement

Dennoch ist das Thema Ersatzteilfertigung der Schwerpunkt der Anwendung des 3D-Drucks im DB-Konzern. Dies ist laut Brickwede unter anderem ein großer Hebel, weil oftmals die Bereitstellung von Ersatzteilen durch die Hersteller nach 15 Jahren endet, während die Lebensdauer von Fahrzeugen regelmäßig höher liegt. So trage etwa im ICE 1 ein 3D-gedruckter Monitorrahmen zu dessen Lebenszeitverlängerung im Betrieb bei.

Oft lassen sich kleine Bedarfsmengen und Stückzahlen nur mit 3D-Druck wirtschaftlich umsetzen. Außerdem lassen sich mit 3D-Druck die Herstellkosten teilweise auf die Hälfte reduzieren.

Im Sinne des Lifecycle-Managements arbeitet die DB auch bei der Fahrzeugbestellung mit den Herstellern zusammen. So schreibt sie in Hochgeschwindigkeitsfahrzeug-Ausschreibungen etwa vor, dass 10% der Teile „designed for additive“, d.h. bereits so konstruiert und ausgelegt sein müssen, dass sie im Bedarfsfall „druckbar“ sein müssen. Auch ist ein Ziel, dass in der Fahrzeugkonstruktion Möglichkeiten genutzt werden, die mit 3D-Druck einhergehen – etwa neuartige und effizientere

Materialstrukturen, die nur mit additiver Fertigung möglich sind.

### Unterschiedliche Technologien

Anders als bei den „Desktopdruckern“ für Prototypen und Tooling gibt es für sicherheitsrelevante Bauteile in Fahrzeugen und Infrastruktur eine ganz andere Druckerinfrastruktur, Druckumgebung und Prozessqualifizierung.

In der DB-Werkstatt Neumünster betreibt die DB eine Handvoll eigener 3D-Drucker, mit dem sie bestimmte Kunststoffteile nach den einschlägigen Sicherheitsvorgaben herstellen kann. Alle 3D-Drucke mit metallischen Materialien gibt sie an externe 3D-Druck-Dienstleister.

### Auch Infrastruktur-Anwendungen

Auch in der Infrastruktur gibt es Anwendungsfälle. Kostenersparnis von rund 40% gegenüber anderen Verfahren ergibt sich mit 3D-Druck etwa bei den – jeweils sehr individuell mit einzelnen Ausgängen etc. beschrifteten – Tasttafeln an den Handläufen an Treppen in Bahnhöfen. Aber auch „Einzelstücke“, etwa zur notwendigen Blockierung oder Isolation bestimmter Funktionalitäten in Alt-Stellwerken, wurden schon 3D-gedruckt.

### Vernetzung in der Schienenbranche

Die DB ist über das Netzwerk „MGA Mobility goes Additive“, das auch im Berlin-Brandenburger 3D-Druck-Cluster „Amber“ aktiv ist, in Sachen 3D-Druck mit anderen europäischen Bahnen, Bahntechnik und Forschung stark vernetzt. Mitglieder bei MGA sind etwa Alstom, DLR, Knorr-Bremse, Nederlandse Spoorwegen, ÖBB, SBB, Siemens, Wiener Linien, TU Berlin, aber auch das NE-Bahnunternehmen Netinera.

RB 12.1.26 (jgf)

## DeltaPort: Anschluss Industriepark Hünxe-Bucholtwelen reaktiviert

**Nordrhein-Westfalen** Die seit 2005 gesperrte Anschlussstrecke zum Industriepark Hünxe-Bucholtwelen (Teil der ehemaligen Weseler Kreisbahn) ist wieder befahrbar. Initiiert und umgesetzt wurde die Maßnahme von der DeltaPort GmbH, die Kosten lagen bei rund 1 Mio. EUR, zu 75 % gefördert vom Land Nordrhein-Westfalen. Die HDB Recycling GmbH sowie die Gemeinde Hünxe

haben die Reaktivierung unterstützt. Die Anschlussstrecke ist via Walsum – Spelle (Strecke 2271) erreichbar.

Die erste Nutzung nach der Freigabe erfolgte am 19.12.2025, als ein 400 m langer Zug der Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) 2500 t recyceltes Füllmaterial für den Bahnhof Voerde-Friedrichsfeld zur Firma HDB Recycling transportierte.

RB 12.1.26 (cm)

## Grundsteinlegung für Terminal Szeged

**Metrans** Als Ergänzung zum 2017 eröffneten Terminal in Budapest baut Metrans in Szeged ein neues Umschlagterminal. Der Spatenstich erfolgte Mitte Dezember. Vorgesehen ist dort auf einer Fläche von rund 10 ha ein Terminal mit vier 330 m langen Gleisen und zwei ferngesteuerten elektrischen Portalkränen. Die Umschlagkapazität liegt bei 300 000 TEU pro Jahr, bis zu sechs Zugpaare sollen am Tag abgefertigt werden.

RB 12.1.26 (cm)

## Sachsen: Drei SPNV-Netze werden zusammengelegt

**ZVVO** Drei bestehende Dieselnetze in Ostsachsen sollen nach dem Willen des zuständigen neuen Aufgabenträgers Zweckverband Verkehrsverbund Ostsachsen (ZVVO) zusammengelegt werden. Laut der Beschlussvorlage für die Verbandsversammlung vom 20.01.2026 sollen das Spree-Neiße-Netz und das Ostsachsenetz II in das künftige VVO-BEMU-Netz integriert werden, dessen Wettbewerbsverfahren im Frühjahr 2025 angekündigt worden war (*Rail Business* vom 19.03.2025). Laut ZVVO hat Brandenburg dem Entwurf zur Integration bereits zugestimmt. Aus Sicht des ZVVO sprechen mehrere Gründe dafür:

■ Bei den drei Netzen Spree-Neiße-Netz, Ostsachsenetz II und VVO-Dieselnetz (Vorläufer des VVO-BEMU-Netz) laufen die aktuellen Verkehrsverträge mit den drei unterschiedlichen Betreibern annähernd gleichzeitig aus: Spree-Neiße mit der Odeg zum Dezember 2030, Ostsachsenetz II mit Die Länderbahn zum Dezember 2031 und das VVO-Dieselnetz mit DB Regio auch zu Ende 2031.

■ Synergieeffekt bei der Fahrzeugbeschaffung: Die derzeit größtenteils eingesetzten Dieseltriebwagen (DMU) vom Typ Siemens Desiro Classic mit Baujahren um 2000 sind laut ZVVO mit dem Auslaufen der Verkehrsverträge am Ende der Lebensdauer. Diese sollen größtenteils durch Batteriezüge (BEMU) ersetzt werden. Seit Mitte 2025 haben die beiden damals noch ei-

genständigen Aufgabenträger ZVOE und ZVON Markterkundungen mit rund 20 Unternehmen – unter anderem Hersteller, Betreiber, Forschungseinrichtungen – durchgeführt. Dabei machten die Fahrzeughersteller laut der Vorlage deutlich, dass durch den Skaleneffekt sich bei der Fahrzeugbeschaffung allein bei der Entwicklung ein zweistelliger Millionenbetrag einsparen ließe. Der ZVVO rechnet zudem durch die Skaleneffekte mit einer besseren wettbewerblichen Situation bei den Herstellern wie den Betreibern. Mit rund 8 Mio. Zug-km/a sei das Netz für Betreiber deutlich attraktiver.

### Vertragsverlängerungen und Planungsfinanzierung

Der ZVVO will die Verträge der drei Netze verlängern, da der bisherige Zeitplan für das VVO-BEMU-Netz mit Betriebsstart zum Fahrplanjahr 2032 „nicht mehr haltbar“ sei. Grund sei die Ausweitung des Verfahrens mit den entsprechenden Absprachen mit den Nachbar-Aufgabenträgern. Der Verlän-

gerungszeitraum soll mit den Betreibern abgesprochen werden und hängt von der technisch und wirtschaftlich sinnvollen Einsatzfähigkeit der DMU ab wie von der Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen für den BEMU-Einsatz.

Weiter soll die Verbandsversammlung weiteres Geld für die Planungen der notwendigen Ladeinfrastruktur freigeben. Für die weiterführenden Planungen (Lph 3 und 4/Entwurfs- und Genehmigungsplanung) im ehemaligen ZVOE-Gebiet sollen die Mittel von 4,0 Mio. EUR auf 5,5 Mio. EUR erhöht werden, davon stellt das Land Sachsen 1,0 Mio. EUR bereit. Damit kann die Planung der Oberleitungsinselanlage (Olia) in Neustadt (Sachsen) fortgesetzt werden – diese wird von den Fahrzeugherstellern als notwendig angesehen. Weiter sollen 4,5 Mio. EUR für Planungen bis zum LPH 4 für das ehemalige ZVON-Gebiet freigegeben werden. Diese Arbeiten sollen 2026 bis 2032 durchgeführt werden. In erster Linie sollen damit die Olia in Zittau und die Interims-Ladestation in Görlitz geplant werden.

Der ZVVO will in dem BEMU-Netz die Linien S 8 Dresden – Königsbrück, RE 1/RB 60 Dresden – Görlitz (– Zgorzelec) sowie die Strecken Görlitz – Niesky/Cottbus (RB 64 und Teil der RB 65) mit reinen E-Triebwagen (EMU) bedienen, wofür aber Elektrifizierungen notwendig sind, auf die der Aufgabenträger keinen Einfluss hat.

RB 12.1.26 (cm)



BEMU-Testeinsatz nach Königsbrück

Foto: C. Müller

## Aktuelle SPNV-Verfahren im Dezember

**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

Die BEG nimmt eine Aktualisierung der Ausschreibung für das Netz München-Prag Übergang (MPrÜ) aus 09/25 vor. Die Abgabefrist für die Angebote wird verlängert von 01/26 auf 04/26.

Die NASA mit VBB, ZVNL nehmen eine Aktualisierung der Vorinformations

on für das Mitteldeutsche S-Bahnnetz II (MDSB II) aus 12/24 vor. Der Beginn für die Vertragslaufzeit wird von 12/30 auf 12/31 verschoben. Darüber hinaus wird der Leistungsinhalt konkretisiert, das Leistungsvolumen wird voraussichtlich zwischen 7,5 Mio. Zugkm/a und ca. 8,6 Mio. Zugkm/a betragen. [RB 12.1.26 \(cm\)](#)

### SPNV-Marktreport für Dezember

Aufgabenträger	Netz	Laufzeit	Zug-km/a in Mio.	bisheriger/neuer Betreiber	Bemerkungen
<b>Ausschreibung</b>					
TLBV mit BEG	Südthüringen-Unterfranken-Netz (SUN)	12/28 – 12/36	6,50	Erfurter Bahn / -	Die Vergabe erfolgt in zwei Losen. Es besteht eine zweimalige Verlängerungsoption um jeweils ein Jahr.
<b>Vorinformation</b>					
BEG mit RMV	Main-Spessart Übergang (MSPÜ)	12/28 – 12/30	2,70	DB Regio / DB Regio	Die Aufgabenträger beabsichtigen, die Verkehrs-dienstleistungen direkt an DB Regio zu vergeben, da nur die DB Regio AG über geeignete Gebrauchtfahrzeuge in ausreichender Anzahl und Kapazität verfüge.
BEG mit RMV	E-Netz Mainfranken Übergang (ENMÜ)	12/28 – 12/30	4,30	DB Regio / DB Regio	Die Aufgabenträger beabsichtigen, die Verkehrs-dienstleistungen direkt an DB Regio zu vergeben, da nur die DB Regio AG über geeignete Gebrauchtfahrzeuge in ausreichender Anzahl und Kapazität verfüge.
<b>Vergabe</b>					
go.Rheinland	RB 21 & RB 28	12/25 – 12/26	1,30	Rurtalbahn / Rurtalbahn	go.Rheinland hat die Dienstleistungen für ein Jahr direkt an die Rurtalbahn vergeben, da aufgrund technischer Rahmenbedingungen ein wettbewerbliches Verfahren nicht möglich sei.
go.Rheinland	Erftbahn (RB 38)	12/25 – 12/33	0,60	DB Regio / DB Regio	Der Brutto-Verkehrsvertrag wurde direkt an DB Regio vergeben, da aufgrund technischer Rahmenbedingungen ein wettbewerbliches Verfahren nicht möglich sei. Es besteht eine zweimalige Verlängerungsoption um jeweils ein Jahr.
go.Rheinland mit SPNV Nord, NWL	Rhein-Sieg-Express (RE 9)	12/25 – 12/33	2,40	DB Regio / DB Regio	Es wurde ein Brutto-Verkehrsvertrag abgeschlossen.
go.Rheinland	Euregiobahn (interim)	12/26 – 12/31	1,70	DB Regio / DB Regio	Es wurde ein Brutto-Verkehrsvertrag abgeschlossen.
Nah.SH mit DSB	Netz Mitte Schleswig Holstein	12/27 – 12/39	4,80	DB Regio / DB Regio	Der Auftragnehmer wird verpflichtet, die vom Auftraggeber beschafften Alstom-Neufahrzeuge von der Zug.SH AöR als künftige Eigentümerin der Züge zu vorher festgelegten Bedingungen zu mieten.

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



### ES: geänderte Traktion

**Tschechien** European Sleeper (ES) hat in Tschechien das EVU gewechselt: statt CD macht nun CityRail die Traktion. Letztlich soll aber Train Charter Services (TCS) – wie schon in Belgien, den Niederlanden und Deutschland – auch in Tschechien als EVU tätig werden, so ES-CEO Elmer van Buuren zu *Rail Business*. Noch sei aber deren Sicherheitsbescheinigung nicht ausgeweitet worden. [RB 12.1.26 \(cm\)](#)

### Leo Express darf Prag – Pilsen fahren

**ÚOHS** Leo Express darf eigenwirtschaftlich Leistungen zwischen Prag und Pilsen (Plzen) anbieten. Dies hat die tschechische Wettbewerbsbehörde ÚOHS nach der entsprechenden wirtschaftlichen Gleichgewichtsprüfung entschieden. Nach Ansicht der Behörde gefährden die geplanten kommerziellen Dienste nicht das wirtschaftliche Gleichgewicht der staatlich bestellten Schie-

nenverkehrsdiene auf dieser Strecke. Aktuell fährt die CD die bestellten Züge, die ab Dezember 2028 größtenteils von Arriva vlaky übernommen werden. Die Entscheidung erfolgte in erster Instanz aufgrund einer Beschwerde von Arriva vlaky.

Leo Express plant, im Dezember 2026 täglich bis zu sechs Zugpaare anzubieten. [RB 12.1.26 \(cm\)](#)

## Post macht Cadenazzo in eigener Regie – Dreier schlägt um

**Schweiz** SBB Cargo hat sich aus dem Binnen-Kombinierten Verkehr (KV) der Schweiz zu Ende 2025 zurückgezogen, mit Ausnahme des am 07.01.2026 erstmals gestarteten und probeweise viermal täglich verkehrenden „CombiLink“ von Dietikon bei Zürich nach Stabio im Südtessin.

Die Post entschloss sich dazu, in eigener Regie die Relation von ihrem landesweit wichtigsten Verteilzentrum in Härkingen im zentralen Mittelland nach Cadenazzo bei Bellinzona weiterzuführen. Etwa 80% der Posttransporte in die Südschweiz werden auf der Schiene nach Cadenazzo befördert und hier für den Weitertransport in den Kanton Tessin verarbeitet. An fünf Tagen der Woche verkehren je drei Züge mit Brief- und Paketpost südwärts und zwei Richtung Norden. Die Traktion der Shuttles bleibt bei SBB Cargo.

Eingesetzt werden drei von SBB Cargo gemietete Wagentypen:

- Zweiachsige Tragwagen (Lgnsss) für die Post-Wechselbehälter
- Sechsachsige Gelenktragwagen (Sgg-mrss) für Wechselbehälter von Kunden



Ein von der SBB übernommener Reachstacker auf dem Terminal Cadenazzo

Foto: Dreier

tet. Diese benutzt beispielsweise das Logistikun-

■ Schiebewandwagen (Habbiillnss), die an die Rampe des nahegelegenen Briefzentrums Cadenazzo rangiert werden.

Titus Buetler, Leiter Transporte Post, rechnet mit jährlich 20 000 bis 22 000 Umschlägen, leicht mehr als im Jahr 2025. Dabei liegt der Anteil der Post-Behälter bei 90%.

Die Stellplätze werden im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten von der Post an Drittunternehmen vermark-

ternehmen Dreier mit Sitz in Suhr bei Aarau seit über zehn Jahren. Es steuert täglich mehrere Wechselbehälter bei. Seit Jahresbeginn 2026 übernimmt es zudem den Behälterumschlag in Cadenazzo im Auftrag der Post. Dazu hat Dreier zwei Reachstacker angeschafft. Sofern es die Kapazitäten erlauben, können in Cadenazzo auch Transporte von anderen EVU umgeschlagen werden.

RB 12.1.26 (km)

### RTC kann in DE und AT fahren, DPB auch in HR

**SiBe** Die italienische Rail Traction Company (RTC) hat von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) eine Erweiterung ihrer Sicherheitsbescheinigung (Single Safety Certificate) erhalten, die den Betrieb in Österreich und Deutschland ermöglicht. Bislang kooperiert RTC im Brennerverkehr mit Lokomotion. RTC will künftig Güterverkehr aus einer Hand durch den Brenner-Basistunnel anbieten. RTC gehört zu 95,53 % der Brennerautobahn (S.T.R. Spa), Lokomotion gehört zu 30 % RTC, zu 20 % der Brennerautobahn, 30 % DB Cargo und 20 % Kombiverkehr.

Die DPB Rail Infra Service aus Österreich darf jetzt ihre Dienste auch in Kroatien anbieten. Die Tochter DPB Rail Infra Service Croatia d.o.o. erhielt die entsprechende Sicherheitsbescheinigung (Single Safety Certificate/SSC). Damit kann und will das Unternehmen „in Kürze“ eigenständige Eisenbahnverkehrsleistungen in Kroatien anbieten.

RB 12.1.26 (cm/dr)

### Frankreich: „Ulysses Fret“ sieht 4 Mrd. EUR für KV vor

**KV** Der französische Schienengüterverkehr wuchs 2025 um zehn neue Verbindungen im Kombinierten Verkehr (KV), die von acht unterschiedlichen Unternehmen bedient werden. Dies teilte SNCF Réseau mit. Der französische Infrastrukturbetreiber unterstützt diese Entwicklungen nach eigener Aussage durch mehr Kapazitäten, hochwertige Trassen sowie eine genauere Planung und eine verstärkte Zusammenarbeit mit den Akteuren des Sektors, besonders mit der Alliance 4F (Fret Ferroviaire Français du Futur), einem Zusammenschluss von Betreibern und Verladern. Der KV macht nun mehr als 40 % des französischen Schienengüterverkehrs in tkm aus. Der französische Staat und Alliance 4F haben ein gemeinsames Investitionsprogramm „Ulysses Fret“ entwickelt, das bis 2032 Investitionen in Höhe von 4 Mrd. EUR vorsieht, vornehmlich für den Bau und Ausbau von KV-Terminals.

### SBB Cargo: Langfristige Verträge im EWLV

**EWLV** Laut SBB haben zahlreiche Transportkunden von SBB Cargo Schweiz neue Verträge im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) mit einer Laufzeit von bis zu zehn Jahren unterzeichnet. Neuverträge konnten unter anderem mit der Migros, Fenaco, Stahl Gerlafingen und den Schweizer Salinen abgeschlossen werden. Weitere Verträge wurden zudem mit Sipro, Colas und Mobilog, ein Unternehmen der Amag, abgeschlossen. Nach Einschätzung der SBB setzen damit über 95 % aller Kunden weiterhin und langfristig auf den EWLV. Weitere Vertragsverhandlungen, unter anderem mit Kunden aus den Branchen Chemie, Bau, Stahl, Nahrungsmittel und Holz, seien im Gange, so die SBB.

Jährlich transportiert die SBB rund 11 Mio. t mit mehr als einer halben Million Wagen für die Transportkunden im EWLV.

RB 12.1.26 (dr)

# „Eigentliche Aufgabe der Tf ist die sichere Zugfahrt“

Wolfgang Schüttler ist bei der CN-Mobility GmbH zuständig für Diloy/Sync, dessen Erweiterung zum Dynamischen Fahrplan Mitte 2025 freigeschaltet wurde. Hier arbeiten verschiedene Softwareanbieter zusammen.

**Sie bauen, mit anderen Softwareanbietern, ein Ökosystem auf, rund um Fahrplandinformationen auf der Lok sowie zur Personaldisposition – warum?**

Ein Grund sind sicher die Unwägbarkeiten in der Infrastruktur heute. Es gibt zwar dem Namen nach Jahresfahrpläne, doch in der Realität weiß ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Güterverkehr selbst bei Jahrestypen häufig nur sehr kurzfristig, wann und über welche Strecken der Zug letztendlich fahren kann. Unser Dynamischer Fahrplan hilft, die Folgen für die EVU abzumildern. Lieber wäre uns allerdings, das wäre nicht notwendig und wir könnten mit guten Daten aus der Infrastruktur gute Anwendungen für die Endkunden entwickeln. Wer heute Triebfahrzeugfahrerin oder Triebfahrzeugführer (Tf) wird, ist mit einer Systematik konfrontiert, die mindestens 25 Jahre alt ist. Diese hilft ihm oder ihr immer weniger, einen guten Job zu machen. Die eigentliche Aufgabe der Tf ist die sichere Zugfahrt – heute müssen sie jedoch immer häufiger organisatorische oder technische Probleme abfangen und entfernen sich so immer weiter von ihren Kernaufgaben. Das frustriert viele und senkt die Attraktivität des Arbeitsplatzes erheblich.



Foto: CN-Mobility

W. Schüttler

## Was kann alles abgedeckt werden?

Mitte 2025 haben wir unseren Dynamischen Fahrplan freigeschaltet. Diese Plattform integriert sämtliche bahnbezogenen Fahrplanunterlagen. Die erste Version bezieht sich auf das bundeseigene Netz (DB InfraGo) und vereint den elektronischen Buchfahrplan, die La (vorübergehende Langsamfahrstellen) sowie die baubedingten und ad hoc erstellten Fahrplananordnungen (Fplo). Letzteres wird ermöglicht durch die Zusammenarbeit mit dem Bahn Baustellen Manager (BBM) der Catkin GmbH.

## Wie funktioniert die Integration im Führerstand?

Der Dynamische Fahrplan ist über Tablet verfügbar und somit überall, auf Alt- wie Neufahrzeugen, einsetzbar. Perspektivisch wünschen wir uns die Anwendungen auch auf einem Display – Siemens Mobility arbeitet beispielsweise für ihre Vectron an einem Smart Screen.

## All diese Informationen sind sicherheitsrelevant – entsteht dadurch für die EVU nicht ein Sicherheitsrisiko?

Ganz im Gegenteil. Die Tf erhalten so alle notwendigen Informationen zuverlässig und vollständig auf einen

Blick. Dies senkt das Stresslevel und erhöht unseres Erachtens die Sicherheit. EVU müssen ihr Sicherheitsmanagementsystem (SMS) definieren und nachweisen. Unserer Erfahrung nach werden solche Systeme bei der Beurteilung eines SMS positiv bewertet. Außerdem gibt es innerhalb des Systems viele Möglichkeiten, die Informationen stress- und letztendlich kostenreduzierend sowie sicherheitserhöhend einzusetzen. So kann die Personaldispo beispielsweise vorausschauend prüfen, über den Partner Menlo 79, ob der Lokführer bei Streckenänderungen die notwendige Streckenkunde hat. Wenn nicht, kann dies oft noch über die Digitale Streckenkunde, ebenfalls Partner, kurzfristig nachgeholt werden. Als weiterer Partner ist KSV Europe mit dem Regelwerksmanager und RZBneo dabei.

## Warum ein „Ökosystem“?

Die Systeme, die EVU in ihren Unternehmen einsetzen, sind sehr vielfältig und der Stand der Ausstattung mit moderner Software sehr unterschiedlich. Wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Anwendung ergänzen will, die die Handlungsmöglichkeiten erweitert, muss es in der Regel mit unterschiedlichen Datensystematiken und damit Schnittstellenproblemen kämpfen. Mit unserer Zusammenarbeit wollen wir dies erleichtern.

RB 12.1.26 (dr)

## Impressum



**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.huetten@dvvmedia.com  
Christoph Müller (cm) | christoph.mueller@dvvmedia.com

## Anzeigen

**Anzeigenleitung Eurailpress:** Silke Härtel (verantw.)

+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. 18 vom 01.01.2026.

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

## Bezugsgebühren

Abonnement jährlich EUR 696,00 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 1.096,00 inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 1.117,00 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.

