



Foto: Benjamin Arthur Photography

Noah's Train am Ziel – Kampagne noch nicht. Die Rundreise von Noah's Train durch Europa ist am 11.10.2019 im Rotterdamer Hafen zu Ende gegangen. Zuvor wurde auf dem APMT Terminal Maasvlakte als Rotterdamer Beitrag ein weiterer, von Künstlern mit Naturmotiven besprayer Container auf den Zug gesetzt. Der Zug warb während seiner rund zehnmonatigen Reise für die Schiene als klimaschonendem Verkehrsträger. Während der Zug die Endstation erreicht hat, setzen die Initiatoren die Arbeit mit der Kampagne Rail Freight Forward (RFF) fort. Sie soll die Öffentlichkeit für die Notwendigkeit sensibilisieren, zum Schutz des natürlichen Lebensraums den Marktanteil der Schiene auf 30 % zu steigern. Clemens Först, CEO der österreichischen Rail Freight Group, nennt als Voraussetzungen dafür höhere Kundenzufriedenheit, Interoperabilität sowie eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern.

RB 21.10.19 (ici)

Lesen Sie mehr auf Seite 8

Umlagen für erneuerbare Energien und Netznutzung treiben Bahnstromkosten

Energie Trotz des Bekenntnisses der Bundesregierung zum Klimaschutz mittels Verlagerung auf die Schiene soll Bahnstrom auch 2020 noch einmal teurer werden. Das beklagt der Güterbahnverband NEE in einem Schreiben an Verkehrs-, Umwelt- und Wirtschaftsministerium.

„DB Energie hat in der vergangenen Woche angekündigt, die Netzentgelte im 16,7-Hertz-Bahnstromnetz teilweise deutlich zu erhöhen – für Wenignutzer vor allem beim Arbeitspreis, für Intensivnutzer stärker beim Leistungspreis. Diese Preiserhöhung schlage zu 100 % auf die Kosten für den elektrischen Zugbetrieb durch, bemängelte der Verband. Sie werde aber in relevantem Um-

fang von der Umlage im vorgelagerten 50-Hertz-Netz getrieben.

Dies bestätigte auch eine Sprecherin von DB Energie gegenüber *Rail Business*. Die Bahnstrom-Netzentgelte stellen mittlerweile den größten Kostenblock innerhalb der gesamten Stromkosten dar, moniert NEE.

Zusätzlich wird die EEG-Umlage – die gestaffelt zu 10 bzw. 1 % in den Bahnstrompreis eingeht – 2020 noch einmal um 0,35 Cent/kWh steigen.

Nach Abzug der im Klimaschutzprogramm für 2021 vorgesehenen Senkung um 0,25 % bleibt dann also immer noch ein Plus von 0,10 Cent/kWh gegenüber 2019 übrig.

RB 21.10.19 (thr/ici)

In dieser Ausgabe:

- Wofür die EU-Kommission weitere 1,4 Mrd. EUR aus dem Haushalt zur Verfügung stellt **Seite 2**
- Wie sich die Experten in der Anhörung des Verkehrsausschusses zur LuFV III geäußert haben **Seite 3**
- Wer die neue Führungsperson beim Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung ist **Seite 4**
- Welche Versuche aktuell mit dem Versuchszug Advanced Train Lab durchgeführt werden **Seite 5**
- Wie Flixmobility beim Flixtrain zum Fahrplanjahr 2020 das Angebot um- und ausbaut **Seite 6**

Eigenkapitalerhöhung für LuFV und Stuttgart 21?

Unternehmen Stuttgart 21 und ein höherer Anteil an Ersatzinvestitionen in das Netz könnten der Grund für die generöse Erhöhung des DB-Eigenkapitals sein. Davon gehen mit der Materie vertraute Kreise aus. Der Konzern soll von 2020 bis 2030 jährlich 1 Mrd. EUR zur Stärkung der finanziellen Basis erhalten. Dies ist Teil der klimapolitischen Beschlüsse der Bundesregierung.

Gemäß der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und Bahn steigt jedoch auch die „Eigenbeteiligung“ der DB von 1,5 auf 2,5 Mrd. EUR jährlich. Dass der Infrastrukturbetreiber DB Netz diese Mittel aus Nutzungsentgelten für das Netz (Trassenpreise) erwirtschaften kann, gilt als illusorisch.

Die neue LuFV zwischen Bund und Deutscher Bahn mit einer Laufzeit von zehn Jahren ist 86 Mrd. EUR „schwer“. Die Mittel dienen dazu, das Netz in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu halten. Dazu übernimmt der Bund die Kosten für abgängige Infrastruktur, nicht aber für die normale Instandhaltung.

RB 21.10.19 (ici)

Lesen Sie mehr auf Seite 3



Der Kommentar

Timon Heinrici zur
Verbändekritik an der
LuFV III

Klare Kante gefragt

Ganz so ungetrübt ist die Freude über die 86 Mrd. EUR für die Bereitstellung eines uneingeschränkt nutzbaren Netzes dann doch nicht, wie die Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zeigt. Zum einen wird die DB mit einem Eigenanteil stark in die Pflicht genommen, der den Renditedruck auf das Netz erhöht. Sollte sich erweisen, dass die Vereinbarung keine Reserven für Baupreissteigerungen enthält, wäre sie nicht viel wert. Die von fünf auf zehn Jahre verlängerte Laufzeit könnte sich als Nachteil erweisen, den alle Nutzer des Netzes in Kauf nehmen müssen. Zweifel daran, dass die Dotation ausreicht, nährt auch die Tatsache, dass offenbar Gutachten über den tatsächlichen Nachholbedarf an Instandsetzung unter Verschluss bleiben.

Bei der Diskussion um Euro und Cent gerät aus dem Blickfeld, dass die LuFV zu einer Konstruktion des Geld Hin- und Herschiebens geworden ist, voller Kennzahlen aus Durchschnittswerten, die letztlich doch über Mängel hinwegtäuschen. „Klare Kante“ ist gefragt, der Staat bezahlt die Infrastruktur und erhält von Benutzern die Kosten des unmittelbaren Betriebs. Dann braucht man auch keine Trassenpreissenkung mehr.

RB 21.10.19

Kongress zu ETCS und Digitalisierung in Fulda

Tagungen Digitalisierung und ETCS-Flächenrollout werden breit diskutiert. Die Themen stehen auch auf dem Signal+Draht-Kongress am 07./08.11.2019 in Fulda auf dem Programms. Zudem gibt es Vorträge zu ATO-Projekten und FRMCS. Alle Infos dazu auf eurailpress.de. RB 21.10.19 (mb)

Planungsbeschleunigung: Marschbahn wird per Maßnahmegesetz ausgebaut

Infrastruktur Der durchgängig zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Niebüll – Klanxbüll – Westerland soll Pilotprojekt für die Umsetzung von Eisenbahn- und Neubauten per Maßnahmegesetz werden. Das sieht der Referentenentwurf des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) für das „Genehmigungsbeschleunigungsgesetz“ (GbG) vor, der in der vergangenen Woche den Verbänden zur Stellungnahme vorgelegt worden ist. Mit „Maßnahmegesetzen“ – zuletzt angewendet beim Bau der Südumgehung Stendal in den neunziger Jahren – hofft das BMVI, Zeitvorteile gegenüber herkömmlichen Planfeststellungsverfahren zu erreichen und den ausgewählten Vorhaben eine höhere gesellschaftliche Legitimation zu verschaffen. Das Ministerium begründet die Auswahl

des Marschbahn-Ausbaus damit, dass die Kapazitätserweiterung dringend erforderlich sei, „da der Engpass der Strecke zu unzumutbaren Unzuverlässigkeiten im Personenverkehr führt, die primär die Pendlerströme (insbesondere für Arbeitnehmer mit Wohnsitz auf dem Festland, die einer Tätigkeit auf Sylt nachgehen) ganzjährig beeinträchtigen.“ Außerdem werde durch die derzeit schlechte Anbindung von Sylt „eine nationale Urlaubsdestination maßgeblich geschädigt“. Die Maßnahme sei „aufgrund ihres über die verkehrliche Bedeutung hinausgehenden Gemeinwohlcharakters (Erhalt der Urlaubsdestination Sylt)“ ausgewählt worden. Die übrigen fünf Pilotprojekte betreffen die Wasserstraßen, unter anderem die Unterweser.

RB 21.10.19 (thr/ici)

EU schreibt 1,4 Mrd. EUR Förderung aus

Infrastruktur Die EU stellt weitere 1,4 Mrd. EUR aus dem Gemeinschaftshaushalt bereit, um Lücken in der europäischen Verkehrsinfrastruktur zu schließen und nachhaltige Verkehrsträger zu fördern. Bis zum 26.02.2020 können Fördermittel für Projekte beantragt werden, die von mindestens zwei Mitgliedstaaten vorangetrieben werden. Im Juli nächsten Jahres will die EU-Kommission dann entscheiden, wer das Geld aus dem Programm CEF (Connecting Europe Facility) bekommt.

Förderanträge können entweder von staatlichen Stellen eingereicht werden oder von internationalen Organisationen und privaten oder öffentlichen Unternehmen, die von den betreffenden EU-Staaten unterstützt werden. Um insgesamt 750 Mio. EUR können sich alle Mitgliedstaaten bewerben. Die anderen 650 Mio. EUR sind für die 15 wirtschaftsschwächeren Mitgliedstaaten reserviert, die für die Förderung über den EU-Kohäsionsfonds infrage kommen. Deutschland zählt nicht dazu.

Mit dem Löwenanteil des Geldes (650 Mio. EUR aus den Kohäsionsfonds und 500 Mio. EUR aus dem offenen Teil der Ausschreibung) sollen bereits ausgewählte Infrastrukturprojekte unterstützt werden, die zum „Kern“ des Transeuropä-

ischen Verkehrsnetzes (TEN-T) gehören. Schwerpunkt der Förderung sollen hierbei die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und die Verbesserung der Qualität der Verkehrsdienstleistungen sein, teilt die Kommission mit.

Als konkrete Beispiele förderfähiger Projekte werden bessere Umschlagmöglichkeiten von Gütern zwischen Eisenbahn und See- oder Binnenschiffen genannt sowie die bessere Anbindung von Luffrachtterminals an die Bahn. Auch andere Güter-Umschlagzentren sollen besser mit dem europäischen Kernnetz der Eisenbahn verbunden werden, zum Beispiel über Zubringertrassen oder durch Umbauten, die es erlauben, Terminals mit 740 m langen Zügen anzufahren.

Von dem restlichen Geld sind 110 Mio. EUR für den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur an Knotenpunkten vorgesehen, etwa in Städten. 50 Mio. EUR schließlich können abgerufen werden, um Züge mit dem für das europäische Eisenbahnmanagementsystem (ERTMS) nötigen Equipment auszurüsten.

Am 07.11.2019 organisiert die EU-Kommission eine Online-Informationsveranstaltung für alle an der Ausschreibung interessierten Kreise. RB 21.10.19 (fth/ici)

Anhörung: Experten kritisieren geplante LuFV III

Verbände halten Dotierung für nicht ausreichend, kritisieren fehlende Steuerungswirkungen

Infrastruktur Zweieinhalb Monate vor Inkrafttreten der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) zum Erhalt und zur Modernisierung des Schienennetzes hagelt es jetzt in einer Anhörung des Verkehrsausschusses Kritik. Die vorgesehenen Mittel des Bundes wie der Deutschen Bahn – es sind 86 Mrd. EUR bis zum Jahr 2030 vorgesehen, 51 Mrd. EUR davon aus dem Bundeshaushalt – müssen dringend aufgestockt und die Kontrollmechanismen für die Vereinbarung verbessert werden, waren sich Sachverständige und Opposition weitgehend einig.

Auf 65,6 Mrd. EUR beziffert der Chef der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Alexander Kirchner, den Instandhaltungsrückstau am Schienennetz und bei Bahnhöfen. Frühere Angaben über einen Bedarf von rund 49 Mrd. EUR seien überholt. In der LuFV III werde von einem jährlichen Finanzbedarf von rund 6,3 Mrd. EUR ausgegangen. Um eine wirkliche Wende hin zu einem Verjüngungsprozess der Bahninfrastruktur zu finanzieren, müssen in den Jahren 2020 bis 2024 jedoch mindestens 6,7 Mrd. EUR für Ersatz- und Modernisierungsmaßnahmen bereitgestellt werden.

Zusammen mit den Aufwendungen für Sonderprogramme, etwa für kapazitätsschonendes Bauen, sollen ab 2020 „mindestens 7 Mrd. EUR pro Jahr“ angesetzt werden, verlangt Kirchner. Dabei



Foto: C. Müller

Vorwurf Fehlsteuerung: DB könne Brücken (hier: Fehmarnsund) verfallen lassen.

seien Mehraufwendungen, etwa für Preissteigerungen beim Bau, noch nicht einmal berücksichtigt. Auch der Geschäftsführer des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen (NEE), Peter Westenberger, bezweifelt, dass mit den eingeplanten Mitteln das Schienennetz, wie angestrebt, in den nächsten zwanzig Jahren grundlegend modernisiert werden könne. Der Grünen-Bahnpolitiker Matthias Gastel kritisiert, dass das Bundesverkehrsministerium zwei Gutachten zum Sanierungsrückstau des Schienennetzes nicht veröffentlichte. Offenbar bergen die Gutachten weitere Überraschungen, was den desolaten Zustand des Netzes betreffe, mutmaßte der Oppositionspolitiker.

Für den Bundesrechnungshof erklärt Romy Moebus, man sei zwar grundsätzlich für eine längere Laufzeit der LuFV, statt bisher fünf künftig zehn Jahre. Al-

erdings liege darin auch die Gefahr, dass es kaum Möglichkeiten gebe, bei aus dem Ufer laufenden Vorhaben wirksam nachzusteuern. Sie sprach sich für „qualifizierte Sperren“ aus. Zugleich sprach sie von „Fehlreizen“ im bisherigen System. Die DB habe zu wenig Anreize, permanent in die Instandhaltung des Schienennetzes zu investieren. Das Beispiel der jahrelang vernachlässigten Brücke über den Fehmarnsund in Schleswig-Holstein nähere den Verdacht, die Bahn lasse Infrastruktur „verrotten“, der Bund bezahle dann die Ersatzinvestition.

Frank Sennhenn von der DB Netz AG widerspricht diesem Vorwurf vehement. Die DB habe nicht bei der Instandhaltung gespart, sondern etwa im Vorjahr 512 Mio. EUR über die Instandhaltung hinaus investiert. In diesem Jahr beliefe sich diese Summe auf 457 Mio. EUR.

Weitgehend einig sind sich die Bahnexperten, dass die Mittel für die Bahn an genauer zu fassende Qualitätskennzahlen gebunden werden müssen, etwa an die Gleislage oder die Netzverfügbarkeit. Der Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) Gerald Hörster, erklärt, in der künftigen LuFV III seien deutlich mehr Qualitätskennzahlen als in den vorigen Vereinbarungen enthalten. Er räumt allerdings ein, dass in der Vergangenheit „immer nur das Machbare vereinbart“ worden sei. **RB 21.10.19 (zw/ici)**

Impressum

Rail
BUSINESS

Der wöchentliche
Branchenreport von
Eurailpress und DVZ

Verlag: DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Tel. +49 40 23714-01

Geschäftsführer: Martin Weber

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

Redaktion

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

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

Anzeigen

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

Anzeigenverkauf: Ilkay Gülgün
+49 40 23714-302 | ilkay.guelguen@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Pascal Hofer
+49 40 23714-130 | pascal.hofer@dvvmedia.com
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 12 vom 1. Januar 2020.

Vertrieb

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

Unternehmenslizenzen Digital/Print:
lizenzen@dvvmedia.com

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

Bezugsbedingungen

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

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

Bezugsgebühren

Abonnement jährlich EUR 598,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 835,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 870,- inkl. Porto

Layout: Simone Henneken

Druck: SDK Systemdruck Köln GmbH & Co. KG

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



Personalien

■ **Ingo Wurzer** ist seit 15.10.2019 Chief Financial Officer bei der Railpool GmbH, München. Railpool erweitert damit die Geschäftsführung. In seiner neuen Position leitet Wurzer die Fachbereiche Finance & Controlling, Recht, IT und Personal. Wurzer war unter anderem von 2013 bis 2018 beim Schienenfahrzeugvermieter Alpha Trains, zunächst als Leiter des Bereichs Finanzierung, ab 2015 als Geschäftsführer und CFO.

■ **Louise Öfverström** wird zum 01.01.2020 neue Finanzchefin des Rolls-Royce-Geschäftsbereichs Power Systems und damit Finanzvorständin der Rolls-Royce Power Systems AG, Friedrichshafen.



Foto: RR Power Systems

L. Öfverström

■ **Martin Fischer** ist neu im Vorstand der ZF Friedrichshafen AG. Er folgt auf **Franz Kleiner**, der in den Ruhestand geht.

■ **Prof. Dr. Markus Hecht**, Leiter des Fachgebiets Schienenfahrzeuge am Institut für Land- und Seeverkehr der TU Berlin, ist in den Wirtschaftsrat Deutschland, Bundesfachkommission Verkehr, Infrastruktur, Mobilität 4.0, aufgenommen worden. Seine Aufgabe im Wirtschaftsrat ist die Mitgestaltung der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik der Bundesrepublik Deutschland.



Foto: Hecht

M. Hecht

■ Das Großprojekt Zweite Stammstrecke München hat ab 01.01.2020 mit **Kai Kruschinski** einen neuen Leiter. Der jetzige Leiter, **Martin Kretschmer**, verlässt zum Jahresende den Deutsche Bahn-Konzern.

■ **Crister Fritzson**, Chef der schwedischen Bahngesellschaft SJ, wird das Unternehmen auf eigenen Wunsch im Frühjahr 2020 verlassen. Fritzson kam 2012 zur SJ. Die Suche nach einer Nachfolge hat begonnen. Fritzson ist auch Präsident des europäischen Eisenbahnverbandes CER. **RB 21.10.19 (dr/jp)**

■ **Crister Fritzson**, Chef der schwedischen Bahngesellschaft SJ, wird das Unternehmen auf eigenen Wunsch im Frühjahr 2020 verlassen. Fritzson kam 2012 zur SJ. Die Suche nach einer Nachfolge hat begonnen. Fritzson ist auch Präsident des europäischen Eisenbahnverbandes CER. **RB 21.10.19 (dr/jp)**

Schienenverkehrsforschung: Leitung des neuen Zentrums steht fest

Organisation Der Aufbau des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZFS), Dresden und Bonn, schreitet voran. Das Zentrum wurde im Mai eröffnet; jetzt steht mit Prof. Dr.-Ing. Corinna Salander auch die Leitung fest. Sie wird zum 01.01.2019 die Führung des Forschungszentrums übernehmen. Salander hat augenblicklich einen Lehrstuhl für Schienenforschung an der Universität Stuttgart inne. Zuvor war Salander unter anderem in leitender Funktion bei der Deutschen Bahn (DB), bei der Agentur der Europäischen Union für Eisenbahnen (ERA) und bei Bombardier Transportation tätig.

Das Institut ist beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) angesiedelt. Es hat

die Aufgabe, den Schienenverkehr in Deutschland durch anwendungs- und lösungsorientierte Forschung zu stärken. Dabei soll sowohl unabhängig über Forschungsförderung an neuen Technologien gearbeitet als auch Auftragsforschung durchgeführt werden. Das Schienenverkehrsforschungszentrum ist Teil der BMVI-Expertennetzwerkes, innerhalb dessen sieben nachgeordnete Behörden des Bundesverkehrsministeriums an der Entwicklung der Verkehrssysteme in Deutschland arbeiten.

Die Einrichtung des Instituts ist auch Teil des Masterplans Schienengüterverkehr. Im Bundeshaushalt 2019 stehen für das neue Forschungszentrum 4 Mio. EUR bereit. **RB 21.10.19 (dr)**

SBB Cargo sucht neuen CEO

Leitung Nicolas Perrin gibt im 2. Quartal 2020 bei der Generalversammlung seinen Vorstandsvorsitz bei SBB Cargo auf und wechselt in den Verwaltungsrat. SBB Cargo ist noch auf der Suche nach einem Nachfolger. „Die neuen Partner unterstützen diese Wahl“, so SBB.

SBB Cargo, ursprünglich zu 100% im Besitz der SBB, hat seit September mit der Swiss Combi AG einen Minderheitsgesellschafter (35%). Die Swiss Combi

AG besteht aus den Logistikdienstleistern Planzer Holding AG (40%), Camion Transport AG (40%), Bertschi AG (10%) und Galliker Holding AG (10%). Zuvor war SBB Cargo zum 01.01.2019 aus dem SBB-Konzern ausgegliedert worden, wodurch Perrin nicht mehr der SBB Konzernleitung angehörte.

Perrin war 32 Jahre bei der SBB, davon die letzten 12 Jahre als CEO von SBB Cargo. **RB 21.10.19 (dr)**

Operail gründet finnische Tochter

Güterverkehr Die estische Operail hat mit Operail Finland Oy eine Tochtergesellschaft in Finnland gegründet und investiert rund 50 Mio. EUR in den Kauf von Rollmaterial und die Schaffung der notwendigen Strukturen für den Betrieb. Leiter wird Ilkka Seppänen, der zuvor bei der finnischen VR für Schienengüterverkehr zuständig war. Operail ist der heutige Name der staatlichen estnischen Bahngesellschaft AS EVR Cargo.

Laut Raul Toomsalu, Vorsitzender der Geschäftsführung, setzt bei Operail auf Diversifizierung: „Neue Geschäftsfelder haben uns profitabel gemacht und wir werden diesen Wachstumstrend

in den nächsten Jahren fortsetzen.“ Der Eisntieg in den Schienengüterverkehr in Finnland sei Teil dieser langfristigen Wachstumsstrategie.

2018 beförderte Operail 13,4 Mio. t Güter. Das Unternehmen verfügt über gut 3500 Güterwagen, davon sind knapp 2200 an internationale Kunden vermietet. C-30M-Lokomotiven werden im Operail-Depot in Tapa (Estland) in Kooperation mit CZ Loko für den eigenen Güterverkehr und für den Export modernisiert. 2018 erzielte Operail mit rund 700 Mitarbeitern 72,7 Mio. EUR Umsatz und einen Jahresüberschuss von 9,2 Mio. EUR. **RB 21.10.19 (wkz/dr)**



Foto: C. Müller

Da der Zug für die Adhäsionsmessfahrten teilweise schneller als die reguläre Streckenhöchstgeschwindigkeit (hier 80 km/h) fuhr, wurden die BÜ durch Posten besonders gesichert.

Advanced Train Lab: Bremstests, neue Sensoren und neuer Kraftstoff

Forschung Der branchenoffene Versuchszug der Deutschen Bahn, das Advanced Train Lab, wird für weitere Tests in Zusammenarbeit mit der Industrie genutzt. Mitte Oktober fanden bzw. finden in der Prignitz auf dem Netz der Regio Infra Nord-Ost (RIG) zwischen Karow und Plau am See Adhäsionsmessfahrten statt. Knorr-Bremse und DB optimieren im Rahmen des EU-Förderprogrammes Shift2Rail Bremswirkung und Anfahrbeschleunigung sowie den Gleitschutz bei verschiedenen Umweltbedingungen. Für das automatisierte Fahren (ATO) werden reproduzierbare Bremswege benötigt (beispielsweise für ein optimiertes Zusammenspiel mit Kundenleitsystemen am Bahnsteig). Dabei werden die Schienen mit unterschiedlichen Stoffen wie Öl-Wasser-Gemischen oder Laub konditioniert.

Weiter hat der Zug kürzlich von ZF Friedrichshafen 32 Sensoren eingebaut

bekommen. Mit dem Condition Monitoring System connect@rail sollen Daten für eine vorbeugende Instandhaltung gewonnen werden.

Schon länger läuft der Versuch mit dem Kraftstoff R33 Blue Diesel, mit dem zwei der vier Motoren angetrieben werden. Er besteht zu 33% aus umgewandelten biologischen Rest- und Abfallstoffen wie Altspeiseölen. Entwickelt hat den Kraftstoff der Volkswagen-Konzern in Zusammenarbeit mit der Hochschule Coburg. Zudem sind Tests mit 100% regenerativen Kraftstoffen geplant. Nach Abschluss der Tests im kommenden Jahr soll über den breiten Rollout für den Regelbetrieb entschieden werden.

Parallel dazu laufen die Tests mit den neuen Lacken sowie dem Hinderniserkennungssystem ADAS weiter (*Rail Business* 26/19).

RB 21.10.19 (cm)

www1.deutschebahn.com/advancedtrainlab-de

Erneut ATO-Tests in den Niederlanden

NS Die niederländische Staatsbahn NS hat angekündigt, bis Ende 2019 ihren ersten ATO-Test (Automatic Train Operation) durchzuführen. Auf der Hanzelijn wird zwischen Lelystad und Betrieb ein modifizierter CAF-Zug vom Typ SNG (Sprinter Nieuwe Generatie) eingesetzt. Der Lokführer wird die automatisierten Fahrten im Führerstand überwachen (Automatisierungsgrad GoA 2).

2018 und 2019 fanden bereits einige ATO-Tests auf dem niederländischen Netz statt. Arriva Nederland hatte zusammen mit dem Infrastrukturmanager Prorail Tests auf der Linie Groningen-Roodeschool durchgeführt und Rotterdam Rail Feeding (RFF) führte ATO-Fahrten auf der Betuweroute mit einer umgebauten, mit ETCS Level 2 ausgestatteten Diesellok vom Typ V100 Ost durch. Prorail will das System mit Stadler und Arriva und der Provinz Groningen erneut testen. RB 21.10.19 (qv/cm)

Behörde bietet vier Wagen des Blå Tåget an

Schweden Die schwedische Gerichtsvollzieherbehörde Kronofogden bietet derzeit vier Waggons des ehemaligen Blå Tåget gegen ein Mindestgebot von je 250 000 SEK (23 340 EUR) an. Es handelt sich um zwei ehemalige Konferenzwagen der SJ-Baureihe S1, einen ehemaligen DB-Schlafwagen WLABmh174 und einen Speisewagen, von MiTrans aus einem B3-Waggon der NSB umgebaut. RB 21.10.19 (h/cm)

Klima-Prüfanlage mit Prozessluftsystem

Bauteilprüfungen Zur klimatischen Prüfung von Bauteilen von Schienenfahrzeugen hat die A + H Klima- und Systemtechnik GmbH Prüfanlagen entwickelt. Diese können zu Forschungs- und Entwicklungszwecken nahezu jeden klimatischen Zustand bezüglich Temperatur, Feuchtigkeit, Schneefall, Eisbildung oder Regen simulieren. Zentrales Element ist hierbei das zur Prüfkammer gehörige Prozessluftsystem: Dieses ist je nach Anwendungsfall mit einer Käl-



Foto: A+H

Klima-Prüfanlage

temaschine, einem Lufttrockner, einem Dampfbefeuchter oder einer Heizanlage

ausgestattet, wodurch sich valide Tests zur Funktionalität durchführen lassen.

Zentrales Element zur Luftkonditionierung sowie zur Herstellung der unterschiedlichen Klimabedingungen ist das modulare Prozessluftsystem. Dabei kann je nach Anforderung eine Kältemaschine, ein Lufttrockner, eine Heizanlage, ein Dampfbefeuchter oder eine Kombination davon zum Einsatz kommen.

RB 21.10.19 (cm)

www.aundh.de

BEMU: 2 Werkstätten und 7 Ladeinfrastrukturen

Schleswig-Holstein Ab Dezember 2022 kommen in Schleswig-Holstein erstmals Batterie-Oberleitungs-Triebwagen (BEMU) zum Einsatz. Dann werden die zweiteiligen Flirt im Netz Ost fahren, ein Jahr später dann auch im Netz Nord – jeweils unterstützt durch eine Transferflotte (*Rail Business* 29/18). Stadler liefert für rund 600 Mio. EUR 55 Züge inklusive der Instandhaltung über 30 Jahre. Dafür werden in Rendsburg und Neumünster neue Werkstätten errichtet, so der Hersteller.

Für den Betrieb müssen Ladeinfrastrukturen geschaffen werden. Laut dem Aufgabenträger Nah.SH entstehen in den Bahnhöfen Heide, Husum und Tönning jeweils Oberleitungsinseln, bestehende Oberleitungen sollen in Kiel, Flensburg, Büchen und Bad Oldesloe verlängert werden. Hier handelt es sich zusammen um „etwa 10 km“. Beides veranlasst das Land.

Die BEMU erreichen unter Oberleitung 160 km/h und im Batteriebetrieb 140 km/h. Stadler gibt die „betriebliche und wirtschaftliche“ Reichweite „unter Vollast“ mit „gut 80 km“ an. Die „rechnerische Reichweite liegt bei 150 km“.

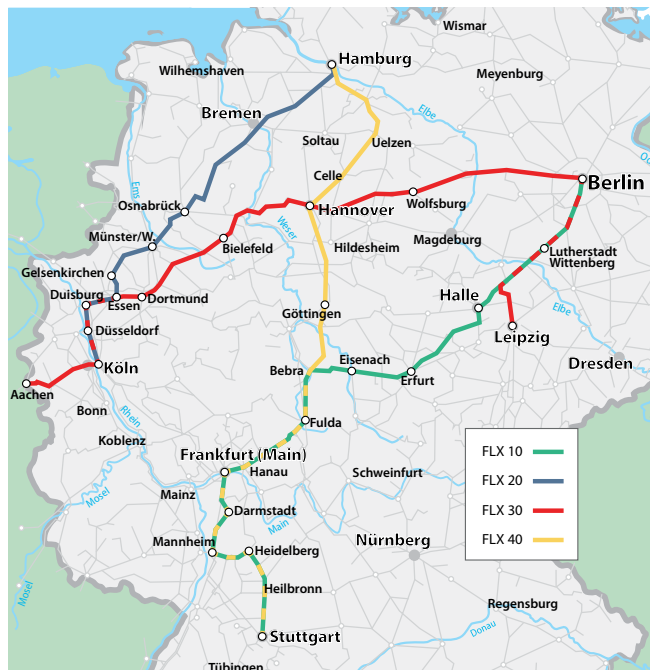
RB 21.10.19 (cm)

Leo Express startet ab Dezember nach Wrocław

Polen Zum 20.12.2019 bietet Leo Express immer freitags, sonnabends und sonntags Züge zwischen Prag und Wrocław an. Eingesetzt werden die Flirt-Triebwagen.

RB 21.10.19 (nov-ost/cm)

Fahrplanjahr 2020 mit vier Flixtrain-Linien



Grafik: Rail Business/Karte: Schweers+Wall

Die vier Flixtrain-Linien im Fahrplanjahr 2020

Free Access Flixmobility baut mit dem Fahrplanwechsel sein Angebot um und aus. So wird die Linie FLX 10 Berlin – Stuttgart nicht mehr über Hannover geführt, der neue Laufweg führt über Halle/ Erfurt unter Nutzung der Schnellfahrstrecke auf diesem Abschnitt. Damit möchte das Unternehmen neue Ziele erschließen. Weiter wird die Linie FLX 30 an beiden Enden verlängert: Neue Endpunkte sind Leipzig und Aachen, die aber nicht von allen Zügen der Linie angefahren werden. Bei der ältesten Linie FLX 20 Hamburg – Köln wird es künftig an einigen Tagen Express-Verbindungen geben, die zwischen Hamburg und Köln nur wenig über 3:30 h benötigen. Dabei wird ohne Halt zwischen Hamburg und Essen gefahren

– und erstmals auf dieser Linie mit maximal 200 km/h. Und ab Frühjahr 2020 kommt dann die vierte Linie auf der Relation Hamburg – Stuttgart. Allerdings werden laut Flixmobility keine Korrespondenzhalte zum Umstieg Zug-Zug eingerichtet. Das Unternehmen spricht nur davon, beide Netze (Bus und Zug) „noch besser aufeinander“ abzustimmen und Wartezeiten bei Umstiegen auf den Fernbus zu „reduzieren“ bzw. Kapazitäten bei

Anschluss-Bussen zu „erhöhen“.

Die künftige Linie FLX 40 wird wie schon die Linien 20 und 30 von der BTE BahnTouristikExpress GmbH als Bahnunternehmen (EVU) betreut.

Künftig Neufahrzeuge?

Bislang nutzt Flixmobility nur aufgearbeitete Altwagen. Für die zukünftige Expansion im In- und Ausland (ab 2020 Schweden, ab 2021 Frankreich) wird „eine Kombination von zusätzlichen, renovierten Waggons und brandneuen Zügen angestrebt“. Flixmobility befindet sich hierzu bereits in ersten Gesprächen mit einer Reihe von Herstellern, so das Unternehmen.

RB 21.10.19 (cm)

www.flixtain.de



Foto: U. Miethe

Neuer Zug für Liverpool. Für das Bahnsystem Merseyrail in Liverpool liefert Stadler 52 Züge mit einer Länge von 65 m und einer Breite von 2,82 m. Sie sind für den Betrieb mit Stromschiene (750 V DC) ausgelegt, können aber für den Oberleitungsbetrieb mit 25 kV AC und ETCS Level II nachgerüstet werden. Der Auftragswert mit 35 Jahren Instandhaltung liegt bei 700 Mio. GBP. Der Vertrag mit Merseytravel wurde Ende 2016 unterzeichnet (*Rail Business* vom 19.12.2016). Am 04.10.2019 wurde der erste Zug nun aus der Schweiz zum Siemens-Prüfcenter PCW bei Wegberg überführt.

RB 21.10.19 (cm)

EGP mit neuem Ganzzug

Verkehre Die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP), Potsdam, betreibt seit 09.10.2019 Neuverkehre auf der Relation Braunschweig Hafen–Bremerhaven. Gestartet wird mit einem Umlauf pro Woche. Angestrebt sind laut Christian Becken, Projektleiter für Intermodalverkehre bei der EGP, zwei bis drei Umläufe pro Woche. Der Ganzzug fährt im Auftrag der Hafendienstgesellschaft Braunschweig.

Operativ wickelt der EGP-Standort Braunschweig, der seit 01.09.2019 von Michael Leppin geleitet wird, die Züge ab. Der Vorlauf zwischen Braunschweig Hafen und dem Bahnhof Salzgitter-Be-

ddingen erfolgt mit Diesel-, der Hauptlauf zwischen Beddingen und Bremerhaven mit E-Traktion.

Vorläufer dieses Zuges war ein Multistoppzug Bremerhaven–Braunschweig–Wittenberge, den EGP und ElbeWeserPort Wittenberge organisiert hatten, mit nur einer Wagengruppe für Braunschweig, da die Mengen für einen Ganzzug nicht ausreichten, so EGP. Das habe sich inzwischen geändert.

Der Hafen Braunschweig hat nach eigenen Angaben seinen Bahnumschlag von knapp 50 000 t im Jahr 2017 auf knapp 174 000 t im Jahr 2018 mehr als verdreifacht.

RB 21.10.19 (dr)



Foto: V. Wiciok

Loktaufe in Bottrop. Vier neue Lokomotiven vom Typ Vossloh DE 18 mit einer Leistung von je 1800 Kilowatt rangieren seit Jahresbeginn jährlich rund 4,5 Mio. t Koks und Kohle für die Kokerei Prosper von ArcelorMittal. Die Lokomotiven, von denen drei RheinCargo und eine der Wanne-Herner Eisenbahn (WHE) gehören, wurden jetzt in Bottrop auf die Namen ehemaliger Schachtanlagen getauft.

RB 21.10.19 (dr)

PKP Cargo will LNG transportieren

Neue Märkte PKP Cargo will in den Transport von LNG (Liquified Natural Gas) auf der Schiene einsteigen. Das Flüssigerdgas wird über Swinoujscie importiert und augenblicklich ausschließlich per LKW ausgeliefert. Von einem Transport auf der Schiene erhofft sich Henryk Mucha, Präsident der importierenden Handelsgesellschaft PGNIG Retail Trade, wesentlich größere Liefermengen und damit Kostensenkungen, die LNG preislich attraktiver machen.

PKP Cargo und PGNIG haben in einer Absichtserklärung vereinbart, An-

fang 2020 einen Pilottransport von verflüssigtem Erdgas aus dem LNG-Terminal in Swinoujscie durchzuführen.

Mit LNG entwickle sich ein neuer Bereich im Transportmarkt, in dem PKP Cargo „präsent“ sein wolle, so Czesław Warszewicz, Präsident von PKP Cargo: „Wir hoffen, dass diese Absichtserklärung die Grundlage für den Abschluss eines Transportvertrages in naher Zukunft bildet.“ LNG wird unter Druck und bei sehr niedrigen Temperaturen in sogenannten Kryogen-Tanks transportiert.

RB 21.10.19 (dr)

Technischer Wagendienst soll günstiger werden

Österreich Der Technische Wagendienst ist eine Serviceleistung für Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich. Speziell geschulte Mitarbeiter untersuchen dabei im Rahmen der wagentechnischen Untersuchung, ob sich die Wagen technisch in betriebssicherem Zustand befinden und ob die Ladung ordnungsgemäß gesichert ist. Die wagentechnische Untersuchung liegt in der Verantwortung des EVU. Einige EVU verfügen über eigene Wagenmeister für diese Aufgabe, innerhalb des ÖBB-Konzerns ist diese Serviceleistung bisher bei der ÖBB Produktion angesiedelt. Diese bietet sie auch anderen EVU gegen entsprechendes Entgelt an, Hauptkunde ist jedoch die ÖBB-Güterverkehrsgesellschaft Rail Cargo Austria (RCA), Wien.

Die ÖBB haben nunmehr beschlossen, den technischen Wagendienst in die ÖBB Infrastruktur AG zu verlagern. Diese stellt auch das Verschubpersonal, welches die Zugbildung besorgt. Laut ÖBB können durch die Verlagerung Synergien von bis zu 10 Mio. EUR pro Jahr gehoben werden. Eine Verbilligung dieser Serviceleistung kommt in erster Linie der RCA zugute, die ohnehin mit Ertragsproblemen kämpft.

RB 21.10.19 (er)

Miratrans mit Intermodal-Zug Ludwigshafen–Olsztyn

Polen Miratrans Transport I Spedycja, bietet seit 01.10.2019 eine regelmäßige intermodale Verbindung zwischen Ludwigshafen und dem polnischen Olsztyn an. Der Zug fährt zweimal die Woche. Die Zugabfahrt in Olsztyn ist Dienstag und Samstag abends, in Ludwigshafen Montag und Donnerstags morgen.

Schwerpunkt von Miratrans ist der Straßengüterverkehr in der Europäischen Union (Hauptrichtungen Deutschland, Frankreich und Spanien), Russland und Kasachstan. Das Unternehmen hat 247 Mitarbeiter. Die Flotte besteht aus 150 Sattelzugmaschinen und 210 Sattelauflegern, davon 135 kranbar. Miratrans hat verschiedene Niederlassungen in Polen sowie in Deutschland eine Niederlassung in Pomellen (Mecklenburg-Vorpommern).

RB 21.10.19 (dr)

„Qualität, Interoperabilität, Level Playing Field“

Dr. Clemens Först, CEO der Rail Cargo Group, zu Möglichkeiten, wie die Schiene ihr Potenzial zum Schutz der Atmosphäre nutzen kann

Herr Först, die Politik setzt auf Eisenbahnen, um CO₂-Emissionen auch im Verkehr zu senken. Ist das Vertrauen gerechtfertigt?

„Wir haben in Europa einen Anteil der Schiene am Güterverkehr von 17 bis 18 Prozent. Wenn der Verkehr in Europa weiter so zunimmt wie prognostiziert, nämlich um 30 Prozent bis 2030, käme noch einmal eine Belastung hinzu, die dem gesamten deutschen Verkehrsmarkt entspräche. Die jährlichen CO₂ Emissionen würden sich bis 2030 um 80 Mio. t CO₂ erhöhen. Mit unserer Initiative „Rail Freight Forward“ – einer Koalition europäischer Güterbahnen – könnte die Entwicklung aber ganz anders verlaufen.“

Haben die Eisenbahnen mit ihrem im Vergleich zu Straße geringen Marktanteil genügend Einfluss auf die Entwicklung der Emissionen?

CO₂-Emissionen werden vermieden und die Zahl der Straßenverkehrsunfälle sinkt. 30 Prozent sind nicht unrealistisch, wie die Beispiele Schweiz und Österreich zeigen. Mit Rail Freight Forward haben die Eisenbahnen erstmals eine Strategie für den Schienengüterverkehr entwickelt, wie dieses Ziel erreicht werden kann

Welche Vorhaben umfasst diese Strategie?

Transportwachstum ohne Schienengüterverkehr in Europa ist nicht denkbar – dafür muss die Schiene bis 2030 einen Anteil von 30 Prozent am Markt erreichen. Das ist die Botschaft von Rail Freight Forward – und die muss in die Köpfe einer breiten Öffentlichkeit. Einem einzelnen Eisenbahnunternehmen wird es nicht gelingen, dieses Bewusstsein zu schaffen, das können die Eisenbahnen – große und kleine – nur kollektiv erreichen. Um den Beitrag der Bahn zur Erhaltung des natürlichen Lebensraums deutlich zu machen, haben wir Noahs Train auf die Reise durch Europa geschickt.



Clemens Först

Foto: M. Fröhlich

Trotz aller Bemühungen verändert sich der Marktanteil der Schiene am Güterverkehr aber kaum.

Es gibt drei Voraussetzungen, um „30by2030“ zu erreichen. Erstens: Die Eisenbahnen müssen weiterhin ihre Aufgaben machen. Es hat weit reichende Fortschritte

gegeben, aber bei Innovationen, Kundenfreundlichkeit und Intermodal-Verkehrskonzepten gibt es noch beliebig Raum nach oben. Zweites Thema: Interoperabilität. Die Forderung, die wir haben, ist, es muss so einfach werden muss, einen Zug durch Europa zu fahren wie einen LKW. Das beginnt bei der Zug-sicherung, also ETCS, und führt über Trassen-Bestellverfahren bis zu einer einheitlichen Lokführersprache. Es wird nicht gelingen, dieses Ziel innerhalb von fünf Jahren zu erreichen, aber wir wollen uns nähern. Das dritte Thema heißt gleiche Wettbewerbschancen. Es geht darum, dass die Transportpreise auch die externen Kosten reflektieren. Heute ist es so, dass nur ein Teil dieser Kosten vom Verursacher getragen wird. Das auszubalancieren ist der dritte Ansatz.

Warum macht es den Bahnen zu schaffen, dass andere Verkehrsträger nicht vollständig für externe Kosten aufkommen? Einen Zug über eine Distanz von 1000 km zu fahren, kostet nicht einmal 20 Prozent dessen, was für die entsprechende Anzahl an LKW zu bezahlen wäre.

Stimmt, so lange der Transport von Anschlussgleis zu Anschlussgleis führt. Das ist aber immer seltener der Fall. Hersteller von Halbfertig- und Fertigerzeugnissen verfügen kaum über einen Gleisanschluss. Für den Transport auf der Schiene werden dann zwei Umschlagvorgänge erforderlich. Im Kombinierten Verkehr kostet ein Umschlag 30 EUR, Wartezeiten nicht berücksichtigt. Ein Cross Docking von Paletten schlägt aber mit 100 bis 200 EUR pro Ladung zu Buche. Für diesen Betrag fährt ein LKW bereits 100 km.

Wie reagiert die Rail Cargo Group auf den Trend zu Einzelladungen?

Mit dem Angebot der „Transfer“-Züge, hochfrequenten Verbindungen zwischen Industriezentren im Linienvkehr. Der Kunde bucht einen Stellplatz oder eine Waggonlänge. Wir organisieren die Dienstleistung von Anfang bis Ende und betreiben den Zug. Das Liniennetz nennen wir „Transnet“.

Weniger Kunden verfügen über ein Anschlussgleis. Wie kommen die Güter trotzdem auf die Schiene?

Wenn Anschlussgleis oder Kombiniertes Verkehr keine Option sind, setzen wir den LKW für die erste oder letzte Meile ein. Dann organisieren wir den Umschlag mit Gabelstapler oder anderem Gerät.

Und das Geschäft lohnt sich?

Klar, sonst würden wir es nicht machen.

Trotz des Umschlags?

Das ist eine Distanzfrage.

Ist der modulare Waggon der Rail Cargo Group eine Antwort auf das veränderte Kundenverhalten?

Richtig. Der Transant ist ein Wagen, der in Transfer-Verbindungen häufiger zum Einsatz kommen wird. Wegen seiner unterschiedlichen Aufbauten ermöglicht er auch das Cross Docking von Gütern, die normalerweise mit Schiebewandwagen transportiert werden. Der Transant ohne Aufbau lässt das Cross Docking von Containern zu. Mit einem offenen Aufbau eignet er sich der Wagen auch für den Transport von Massengütern.

Stehen Sie mit diesen Leistungen der Bündelung und der Organisation des Vor- und Nachlaufs nicht in Konkurrenz zur Bahnspedition?

Wir sehen uns als Bahnlogistiker, deswegen machen wir es.

Herr Först, vielen Dank für das Gespräch.

RB 21.10.19 (ici)