



Foto: Rail Freight Forward

Noahs Train geht auf Fahrt durch Europa.

Bahnbranche setzt sich Marktanteil von 30% bis 2030 im Güterverkehr zum Ziel

Umwelt Mit einem rollenden Kunstwerk machen europäische Eisenbahnen auf den Beitrag der Schiene zum Klimaschutz aufmerksam. In Katowice, Gastgeber-Stadt der Weltklimakonferenz, ging am 14.12.2018 „Noahs Train“ auf eine Reise durch Europa. Es handelt sich um Container, die von Künstlern mit Pflanzen- und Tiermotiven verziert werden. Die Initiatoren greifen das Bild der Arche Noah aus der Bibel auf, mit deren Hilfe die Rettung von Mensch und Tier vor der Sintflut gelungen sein soll. Noahs Train macht in den nächsten Wochen in Wien (14.01.19), Berlin (24.01.19), Paris (05.02.19) und Brüssel (20.02.19) Halt. In jeder Stadt werden namhafte Künstler der Street-Art-Szene den Zug schrittweise in das Kunstwerk Noahs Train verwandeln, inspiriert von der ältesten Geschichte des Umweltschutzes.

Getragen wird das Projekt von der Initiative Rail Freight Forward (RFF), in der sich verschiedene Güterbahnen

und Verbände aus Europa zusammengeschlossen haben. Auf der UN-Klimakonferenz in Katowice hat RFF das Ziel verkündet, im nächsten Jahrzehnt insgesamt bis zu 290 Mio. t CO₂-Emissionen einzusparen. Noahs Train soll dieses Bekenntnis für den Klimaschutz unterstreichen.

RFF will dazu den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Europa bis 2030 von 18 auf 30% erhöhen. Diese Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist ein entscheidender Schritt, um die im Pariser Abkommen festgelegten Klimaziele für die Transportbranche erreichen zu können.

Mit 275 Mio. t CO₂-Emissionen pro Jahr macht der Güterverkehr fast ein Drittel der gesamten Verkehrsemissionen aus. Bei einem Wachstum des Güterverkehrs um 30% bis 2030 in Europa dürften die Klimaauswirkungen des Güterverkehrs in den kommenden Jahren deutlich zunehmen, schätzt Rail Freight Forward.

RB 7.1.19 (ici)

In dieser Ausgabe:

- Wie sich die Trassenpreissenkung im Schienengüterverkehr auf die einzelnen Zugarten auswirkt **Seite 2**
- Was Bundestagsabgeordnete der Grünen im Rahmen der „Fahrgastoffensive“ konkret vorschlagen **Seite 3**
- Welchen Schwerpunkt sich das neue Unternehmen Rail Bavaria Logistik gesetzt hat **Seite 4**
- Auf welchen Wegen die Deutsche Bahn die Forschung an Fahrzeugen und Strecken fördern will **Seite 5**
- In welchen Ländern das Vorhaben des automatisierten Fahrens vorangekommen ist **Seite 6/7**

Uhr tickt für laute Wagen im Schweiztransit

Eisenbahnlärm Mit Beginn des Jahres 2019 brechen für laute Güterwagen im Schweiztransit die letzten zwölf Monate „Schonfrist“ an. Zum 01.01.2020 dürfen Wagen mit Graugussbremssohlen die Schweiz nicht mehr durchqueren.

In Deutschland hingegen werden laute Wagen erst zum Jahresende 2020 mit dem Bann belegt; entsprechend steht keineswegs fest, dass alle für den Verkehr relevanten Wagen schon Anfang 2020 leise laufen werden.

Die Schweiz hat in ihrem Gesetz zwar die Möglichkeit vorgesehen, die Einführung des Verbots um zwei Jahre zu verschieben; diese Option ist aber nur für den Fall vorgesehen, dass es zu einer europäischen Regelung kommt. Die zeichnet sich nicht ab. Also bleibt es beim Verbot Anfang 2020.

Mitte 2018 waren nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums rund 105 000 Wagen mit lärmarmen Bremsen ausgerüstet. Dies entspricht einem Anteil von knapp 60%.

Die Wagen ausländischer Wagenhalter und Eisenbahnverkehrsunternehmen machen deutlich weniger als 20% aus.

RB 7.1.19 (ici)



Der Kommentar

Timon Heinrici zum Projekt „Noahs Train“ der „Rail Freight Forward“-Initiative

Zu ambitionierte Ziele können auch schaden

Noahs Train macht sich auf den Weg durch Europa und wird für die Eisenbahn als Klima- und damit letztlich Menschheitsretter. Mit einem Marktanteil von 30% am Güterverkehr bis 2030 soll das Ziel erreicht sein. Es ist als Erfolg zu betrachten, dass die Eisenbahnen in den vergangenen Jahrzehnten mit dem Wachstum des Verkehrs Schritt halten konnten. Aber es ist nicht erkennbar, wie ein deutlich überproportionales Wachstum auf der Schiene bewältigt werden kann. Zum einen fehlt es an Kapazität, die nicht so schnell geschaffen werden kann. Zum anderen wird es einen Statistik-Effekt geben. Das Aufkommen an festen und flüssigen Brennstoffen geht zurück. Bei einer rein auf tkm bezogenen Betrachtung werden die Bahnen Rückgänge verzeichnen, allein weil das Aufkommen an schweren Gütern sinkt. Ambitionierte Ziele sind ja schön, aber man läuft auch immer Gefahr, als Verlierer dazustehen, wenn man sie nicht erreicht.

RB 7.1.19

Kaldenkirchen Grenze – Viersen überlastet

Infrastruktur Entsprechend der Verwaltungsrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur vom 14.11.2016 zur Konkretisierung der Begriffsdefinition des § 1 Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) und zur Anwendung der §§ 55, 58 bis 59 ERegG hat DB Netz am 07.12.2018 den Schienenwegabschnitt Strecke 2510 Viersen – Kaldenkirchen Grenze für überlastet erklärt. Für diesen Streckenabschnitt wird die DB Netz AG eine Kapazitätsanalyse gemäß § 58 ERegG vornehmen und einen Plan zur Erhöhung der Kapazität gemäß § 59 ERegG erarbeiten. RB 7.1.19(ici)

Trassenpreisförderung läuft – Kostententlastung um 7,9%

Infrastruktur Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat die Beträge veröffentlicht, um welche die Entgelte für die Benutzung der DB-Schienenwege im zweiten Halbjahr 2018 nachträglich gekürzt werden, nachdem der Bund dafür 175 Mio. EUR zur Verfügung gestellt hat. Danach werden die Kunden der DB Netz um 46,2 bis 46,7% entlastet. Nach Erhebungen der Bundesnetzagentur liegt der Anteil

der Schienenwege Nutzungsentgelte am Umsatz der Schienengüterverkehrsunternehmen durchschnittlich bei 17%.

Die Trassenpreisförderung ist laut DB Netz zu beauftragen, und zwar gemäß Richtlinie bis zum 15. des Monats, ab dem die Förderung in Anspruch genommen werden soll. Auch für die neue Fahrplanperiode können schon Anträge gestellt werden. RB 7.1.19 (ici)

| Trassenpreisförderung für Züge auf DB-Netz vom 01.07.2018 bis 08.12.2018 in EUR pro Trassen-km | | | | |
|--|---|--------------|----------------------|-------------|
| Zugart | Reguläres Entgelt | Förderbetrag | zu zahlendes Entgelt | Reduzierung |
| Güternahverkehr Z-Flex | 1,57 | 0,73 | 0,84 | -46,5% |
| Güternahverkehr R-Flex | 1,57 | 0,73 | 0,84 | -46,5% |
| Güternahverkehr | 1,67 | 0,78 | 0,89 | -46,7% |
| Lokfahrt | 1,67 | 0,78 | 0,89 | -46,7% |
| Gefahrgutgüternahverkehr Z-Flex | 1,78 | 0,83 | 0,95 | -46,6% |
| Gefahrgutgüternahverkehr R-Flex | 1,78 | 0,83 | 0,95 | -46,6% |
| Gefahrgutgüternahverkehr Standardzug | 1,88 | 0,87 | 1,01 | -46,3% |
| Güternahverkehr Z-Flex Schnell | 2,07 | 0,96 | 1,11 | -46,4% |
| Güternahverkehr R-Flex Schnell | 2,07 | 0,96 | 1,11 | -46,4% |
| Güternahverkehr Schnell | 2,17 | 1,01 | 1,16 | -46,5% |
| Gefahrgutgüternahverkehr Z-Flex Schnell | 2,28 | 1,06 | 1,22 | -46,5% |
| Gefahrgutgüternahverkehr R-Flex Schnell | 2,28 | 1,06 | 1,22 | -46,5% |
| Gefahrgutgüternahverkehr Schnell | 2,38 | 1,10 | 1,28 | -46,2% |
| Standardzug Z-Flex | 2,73 | 1,27 | 1,46 | -46,5% |
| Standardzug R-Flex | 2,73 | 1,27 | 1,46 | -46,5% |
| Standardzug | 2,83 | 1,31 | 1,52 | -46,3% |
| Standardzug Z-Flex Schnell | 3,23 | 1,50 | 1,73 | -46,4% |
| Standardzug R-Flex Schnell | 3,23 | 1,50 | 1,73 | -46,4% |
| Standardzug Schnell | 3,33 | 1,55 | 1,78 | -46,5% |
| Gefahrgutganzzug Z-Flex | 3,36 | 1,56 | 1,80 | -46,4% |
| Gefahrgutganzzug R-Flex | 3,36 | 1,56 | 1,80 | -46,4% |
| Gefahrgutganzzug | 3,46 | 1,61 | 1,85 | -46,5% |
| Güternahverkehr Z-Flex Express | 3,57 | 1,66 | 1,91 | -46,5% |
| Güternahverkehr R-Flex Express | 3,57 | 1,66 | 1,91 | -46,5% |
| Güternahverkehr Express | 3,67 | 1,70 | 1,97 | -46,3% |
| Gefahrgutgüternahverkehr Z-Flex Express | 3,78 | 1,75 | 2,03 | -46,3% |
| Gefahrgutgüternahverkehr R-Flex Express | 3,78 | 1,75 | 2,03 | -46,3% |
| Gefahrgutganzzug Z-Flex Schnell | 3,86 | 1,79 | 2,07 | -46,4% |
| Gefahrgutganzzug R-Flex Schnell | 3,86 | 1,79 | 2,07 | -46,4% |
| Gefahrgutgüternahverkehr Express | 3,88 | 1,80 | 2,08 | -46,4% |
| Sehr schwerer Zug Z-Flex | 3,95 | 1,83 | 2,12 | -46,3% |
| Sehr schwerer Zug R-Flex | 3,95 | 1,83 | 2,12 | -46,3% |
| Gefahrgutganzzug Schnell | 3,96 | 1,84 | 2,12 | -46,5% |
| Sehr schwerer Zug | 4,05 | 1,88 | 2,17 | -46,4% |
| Standardzug Z-Flex Express | 4,73 | 2,20 | 2,53 | -46,5% |
| Standardzug R-Flex Express | 4,73 | 2,20 | 2,53 | -46,5% |
| Standardzug Express | 4,83 | 2,24 | 2,59 | -46,4% |
| Gefahrgutganzzug Z-Flex Express | 5,36 | 2,49 | 2,87 | -46,5% |
| Gefahrgutganzzug R-Flex Express | 5,36 | 2,49 | 2,87 | -46,5% |
| Gefahrgutganzzug Express | 5,46 | 2,53 | 2,93 | -46,3% |
| Z-Flex, R-Flex schnell Express Nahverkehr schwer | Zeitlich oder räumlich flexible Zugfahrt, Spielraum von 120 min oder Vorrang vor anderen Zügen des Güterverkehrs Vorrang vor allen anderen Zügen mit Ausnahme hochrangigen Personenverkehrs Zuglänge maximal 400 m, Entfernung maximal 75 km, Gewicht 200 t ab 3000 t | | | |

Quellen: DB, EBA, eig. Berechnungen

Grünen-Abgeordnete schlagen „Fahrgastoffensive“ vor

Personenverkehr Mit einem Vorschlag für eine „Fahrgastoffensive“ warten die drei Bundestagsabgeordneten der Grünen, Matthias Gastel, Daniela Wagner und Stephan Kühn, auf. „Steigende Fahrgastzahlen verdeutlichen: Die Menschen wollen eine attraktive Bahn“, argumentieren sie. Die Bahn müsse vom Sanierungsfall zum Problemlöser werden. Das Programm umfasst neun Punkte.

1. Verlässlichkeit

Gastel, Wagner und Kühn fordern eine bessere Fahrzeugverfügbarkeit und einen Ausbau der – wie sie schreiben – „unzulänglichen Infrastruktur“. Während die Kapazitätserhöhung der Infrastruktur einige Zeit in Anspruch nehmen würde, könnte die Fahrzeugverfügbarkeit durch Wartungskoperationen der Eisenbahnen untereinander und mit der Industrie Erleichterung schaffen. Zudem sprechen sich die Politiker für die Vorhaltung von Reservefahrzeugen und den vermehrten Einsatz von Doppelstockzügen ein. Das benötigte zusätzliche Rollmaterial sei „umgehend“ zu bestellen.

2. DB-Strukturreform

Unternehmen, die keine Effekte für den Schienenverkehr haben – insbesondere Schenker –, soll die DB verkaufen. Die Erlöse sollen in neues Rollmaterial fließen. Für die Bewirtschaftung der Infrastruktur setzen die Grünenpolitiker auf eine staatliche Infrastrukturgesellschaft, die auch Mittel aus der LKW-Fernstraßenmaut erhält – das hieße, Herauslösung der Infrastruktur aus dem DB-Konzern.

3. Infrastrukturinvestitionen

Große Sympathien zeigen die Politiker für das Konzept „Deutschland-Takt“. Sie mahnen gleichzeitig eine Aufstockung der Investitionsmittel in die Schiene von 1,65 auf 2,5 und in den Folgejahren auf 3 Mrd. EUR an, um Streckenabschnitte mehrgleisig ausbauen und zusätzliche Bahnsteige anlegen zu können.

4. Flächenbedienung

Die Erfolgsgeschichte der Schönbuchbahn in Baden-Württemberg (sie muss-

te nach erfolgreicher Reaktivierung durch zwei Landkreise wegen hoher Nachfrage ausgebaut werden) lässt weitere Inbetriebnahmen lohnend erscheinen, glauben Gastel, Wagner und Kühn.

5. Auslandsverbindungen

Grenzüberschreitende Verbindungen fehlen kriegsbedingt noch vielerorts. Die Politiker setzen sich für Lückenschlüsse ein. Wo es Grenzverkehre gebe, sei das Angebot zu verbessern. Zudem wünschen sich die Grünen ein umfangreicheres Angebot an Nachtverbindungen, um Luftverkehr auf der Mittelstrecke abzulösen.

6. Fahrpreissenkungen

Eine höhere Attraktivität des Schienenverkehrs verspricht sich das Trio von niedrigeren Fahrpreisen. Zustande kommen sollen sie durch „klug gemanagten Wettbewerb“ und Trassenpreissenkungen, deren Kosten dämpfende Effekte weitergegeben werden könnten. Ein Mobilpass für die durchgehende Ticketbuchung soll das Angebot abrunden.

7. Digitalisierung/Modernisierung

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Netzes setzen sich die drei Abgeordneten der Grünen für digitale Stellwerke und Installation des europäischen Zugleit- und -sicherungssystems ERMTS/ETCS ein. Zudem soll das Netz zu 75 % elektrifiziert werden (politischer Konsens sind 70 %). Auf den verbleibenden Strecken denken die Parlamentarier an alternative Antriebe.

8. Wettbewerbsrahmen

Das Programm der Abgeordneten umfasst eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern. Die Luftfahrt soll im grenzüberschreitenden Verkehr Kerosin- und Mehrwertsteuer entrichten. Im Straßenverkehr wollen die Politiker die Begünstigung von Dieselmotoren bei der Mineralölsteuer abschaffen und alle externen Kosten auf die Maut umlegen.

Rail BUSINESS

TERMINVORSCHAU

■ **11. März**
Fahrzeuginstandhaltung mit Werkstattkarte
Anzeigenschluss: 1. März

■ **20. Mai**
Instandhaltung Fahrweg
Anzeigenschluss: 10. Mai

■ **3. Juni**
Sonderausgabe Güterbahnen
Anzeigenschluss: 1. Mai

■ **17. Juni**
transport logistic Nachbericht
Anzeigenschluss: 7. Juni

■ **8. Juli**
Personal und Simulatoren
Anzeigenschluss: 26. Juni

■ **29. Juli**
Bahnspeditionen
Anzeigenschluss: 19. Juli

■ **14. Oktober**
Rangierdienstleister mit Karte
Anzeigenschluss: 4. Oktober

Ihr Ansprechpartner für Anzeigen

Sarah Wendt
040/23714-302 · sarah.wendt@dvvmedia.com
www.railbusiness.de

9. Lobbying

Von der Eisenbahnbranche wünschen sich Gastel, Wagner und Kühn auch politisch ein stärkeres Auftreten. Sie bemängeln „zu viel Loyalität“ gegenüber der Politik. Den Grund sehen die Abgeordneten in der finanziellen Abhängigkeit. „Es kann nicht sein, dass die Bahnbranche den Groll der Fahrgäste über Verspätungen auf sich zieht, anstatt deutlich die unterlassene Verantwortung der Politik zu benennen und auch mal öffentlich politische Kurskorrekturen einzufordern.“ RB 7.1.19 (ici)

Rail Bavaria Logistik: Schwerpunkt Bayern, kein EVU

Neugründung Die RBL Rail Bavaria Logistik GmbH, Rohrbach, das neue Unternehmen von Jörn Enderlein (*Rail Business* 51/18), wird schwerpunktmäßig in den Bereichen Beratung, Logistik und Service (besonders Überlassung von Lokführern) tätig sein. Enderlein betonte im Gespräch mit *Rail Business*, dass RBL nicht als EVU tätig sein werde. Erster Kunde des Unternehmens im Bereich Beratung ist die Milšped GmbH, München, die deutsche Niederlassung des serbischen Logistikers Milšped Belgrad. Milšped will 2019 in Auto-transportwaggons investieren; hierzu berät Enderlein, der ebenso wie seine Mitgeschäftsführerin und Ehepartnerin

Tanja Enderlein lange bei ARS Altmann Automobillogistik gearbeitet hat. Zur Milšped-Gruppe gehören neun Unternehmen in Serbien, Montenegro, Kroatien, Slowenien, Albanien, Bosnien und Herzegowina, Russland und Deutschland mit mehr als 2000 Mitarbeitern und laut Unternehmensangaben einem Jahresumsatz von 167,7 Mio. EUR.

Im Bereich Logistik sollen Kunden mit Fokus auf die letzte Meile in Bayern unterstützt werden. So sieht Enderlein großes Potenzial bei den bayerischen Häfen. RBL könne Verkehre und Rangierkonzepte entwickeln oder als Spediteur Verkehre organisieren. Dabei werde RBL mit regionalen EVU zusammenarbeiten.

Die Überlassung von Lokführern soll im April starten, so Enderlein. Ziel sind langfristig maximal 20 Lokführer, die für Einsätze in Bayern zur Verfügung stehen sollen. Für die Lokführer soll durch eigene Konzepte ein nachhaltiges Umfeld geschaffen werden, den EVU will RBL als flexibler und ausschließlich regionaler Partner zur Verfügung stehen.

RBL wird für kurzfristige und spontane Anfragen in Bayern Triebfahrzeugführer vorhalten. Weiter wird Rail Bavaria Logistik für EVU die Leistungen des Notfallmanagements/Nothilfe im Umkreis von 150 km um den Firmensitz anbieten. RB 7.1.19 (dr)

Personalien

■ **Tjark Siefkes** ist neues Mitglied des Instituts für Fahrzeugkonzepte des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Er unterstützt seit November 2018 die Verkehrsforschung des DLR im Bereich der Zugkonzepte und leitet gleichzeitig die neu aufzubauende Abteilung „Neue Schienenfahrzeuge“ an den Institutsstandorten Stuttgart und Berlin.



Foto: DLR

T. Siefkes

Der promovierte Maschinenbauer war unter anderem zwölf Jahre in der Konzernforschung und dem Produktmanagement bei Bombardier Transportation tätig, dort zuletzt als Leiter Entwicklung. Die vergangenen fünf Jahre arbeitete er als Entwicklungsmanager in den Niederlanden für ASML, Hersteller spezieller Maschinen für die Fertigung von Mikrochips.

■ Änderungen bei DB Cargo: **Pierre Timmermans** (57) wird zum 01.04.2019 Vorstand Vertrieb und Marketing der DB Cargo AG. Timmermans war zuvor unter anderem Vorstandsvorsitzender des tschechischen Schienengüterverkehrsunternehmens AWT, CEO der Containerhafengruppe PSA International sowie Vorstand und Leiter der Kontraktlogistik bei Frans Maas. Sein Vorgänger **Raimund Stüer** hatte den Konzern zum 30.11.2018 in gegenseitigem Einvernehmen verlassen. **Marek**

Staszek (49), bislang CEO der DB Cargo Polska, rückt zum 01.02.2019 in den Vorstand der Muttergesellschaft auf. Staszek war seit 2010 Mitglied im Vorstand der polnischen Landesgesellschaft von DB Cargo, zunächst als Finanzvorstand, seit 2014 als Vorstandsvorsitzender. Zuvor war Staszek unter anderem als CFO bei PCC Rail S.A. und als CEO bei PTKiGK in Rybnik tätig. Der bisherige Produktionsvorstand **Michael Anslinger** wird neue Aufgaben im DB-Konzern übernehmen.

■ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat mit **Matthias Ramsauer** (55) einen neuen Generalsekretär.

■ **Elke van Zadel** (43) ist Mitte Dezember in den Vorstand der Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG gewählt worden. Sie übernimmt zum 01.07.2019 die Verantwortung für die Bereiche



Foto: Üstra

E. van Zadel

Technik, IT und Infrastruktur. Elke van Zadel bleibt Geschäftsführerin der Regiobus GmbH, scheidet aber aus der Verwaltung der Region Hannover aus, wo sie den Fachbereich Verkehr leitet.

■ Die Obermeyer Planen + Beraten GmbH hat im November 2018 ihre Geschäftsführung mit **Karsten Derks** (55) als Vorsitzendem der Geschäftsfüh-

rung komplettiert. Derks war zuvor unter anderem als Sprecher der Geschäftsführung/CEO für die DB Bahngruppe und für die Spitze SE tätig. **Steffen Kretz** verantwortet weiterhin den Geschäftsbereich Infrastruktur und



Foto: Obermeyer

K. Derks

Matthias Braun leitet den Geschäftsbereich Gebäude.

■ Als Nachfolger des im Oktober 2018 ausgeschiedenen Geschäftsführer **Jörn Enderlein** wird bei der Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP) der Gesellschafter **Thomas Becken** künftig das Geschäftsführungsteam, bestehend aus **Mathias Tenisson** und **Lars Gehrke**, verstärken.

■ Zum 01.01.2019 wurde **Marc Stößer** Geschäftsführer der Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH (KSV), Leipzig. Er folgt auf **Frank Voigt**.



Foto: Rheincargo

M. Stupp

■ Der Logistik-Dienstleister RheinCargo hat **Marvin Stupp** (29) zum 01.01.2019 Prokura erteilt. Stupp arbeitet seit 2012 im Vertrieb der RheinCargo im Geschäftsbereich Eisenbahn. Am 01.06.2018

übernahm Stupp die Leitung des Bereichs Vertrieb Eisenbahn der RheinCargo. RB 7.1.19 (dr/cm)

Advanced TrainLab @ Living Lab – offene Forschungsplattform aus Zug und Strecke geht an den Start

Technik Advanced TrainLab @ Living Lab – unter diesem Motto veranstaltete die Deutsche Bahn am 20.12.2018 eine Promotion-Tour der besonderen Art. Der Bahnindustrie, den Verbänden und einigen Politikern wurde zweierlei vorgestellt: der Zug Advanced TrainLab als offene Versuchsplattform zur Förderung des technologischen Fortschritts im Bahnsektor und die Strecke Living Lab als flexible Testinfrastruktur, die dynamische Testfahrten im geschützten Raum bietet. Rund 200 Gäste nutzen die Rundfahrt durch das westliche Erzgebirge rund um Annaberg-Buchholz u.a. über das Living Lab; die Nachfrage dafür war deutlich größer.

Advanced TrainLab – der Zug

Um für Forschung und Versuche unabhängiger vom Regelbetrieb zu werden, hat die Deutsche Bahn das Projekt Advanced TrainLab auf die Schiene gestellt. Der Zug steht ausschließlich für diese Zwecke zur Verfügung, damit sind Rüst- und Umbauzeiten unabhängig von den Anforderungen des Regelbetriebes. Ausgesucht wurde der ICE TD Baureihe 605, von dem das Ressort Technik der DB Anfang September 2018 zwei Einheiten sowie Ersatzteile von der DB Fernverkehr gekauft hat. Eine Einheit wurde jetzt wieder in Betrieb genommen. Laut Tobias Fischer aus dem Technikressort sprechen mehrere Fakten für dieses Fahrzeug: Der diesel-elektrische Antrieb ermöglicht Einsätze oberleitungsunabhängig, die Achslast ist mit 15 t sehr niedrig, die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erlaubt ein weites Spektrum an Fahrversuchen, der geräumige Innenraum bietet Platz für Versuchsteams und deren Equipment, und das leistungsfähige Bordnetz erlaubt die Versorgung der Versuche mit Energie. Der Zug ist mit den Sicherungstechniken LZB und PZB sowie der dänischen ATC ausgerüstet, der Einbau von ETCS Level 2 ist „im Gespräch“, so Fischer.

Der Zug hat als Halter und ECM-Verantwortlichen die DB Systemtechnik, die bei Bedarf auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist. Der Einbau von zu erforschenden Techniken erfolgt nach Vorgaben des Auftraggebers.



Foto: C. Müller

Der Advanced TrainLab (rechts) neben dem ETCS-Versuchszug von Thales im Bahnhof Schlettau, dem Mittelpunkt der Living-Lab-Strecke

Bislang ist nur eine Mobilfunkantenne für das 5G-Netz installiert. Mit dem Advanced TrainLab erfolgten bereits erste 5G-Messungen auf der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt. Diese Strecke führt abschnittsweise parallel zur Autobahn A9, u.a. auch an dem „Testfeld“ Autobahn zur 5G-Technologie.

Living Lab – die Strecke

Als Living Lab bezeichnet DB Netz die 24 km lange Strecke zwischen Annaberg-Buchholz-Süd und Schwarzenberg im Erzgebirge. Diese Strecke der Erzgebirgsbahn von DB RegioNetz ist seit Jahren ohne planmäßigen Verkehr, es finden neben Sonderfahrten nur an einigen Wochenenden touristische Ausflugsfahrten statt. Dadurch ist es möglich, auf der kurvenreichen Strecke völlig unabhängig vom Regelbetrieb Versuche durchzuführen. So sind neben Nachweisführungen und Zulassungsthematiken auch neue Sicherheitskomponenten einsetzbar. Erste infrastrukturtechnische Projekte im Rahmen der Digitalisierung sind bereits in der konkreten Vorbereitung. Von Vorteil ist hierbei auch die flache Organisationshierarchie der Erzgebirgsbahn.

Die Strecke soll komplett mit der mobilen Netzwerktechnik FRMCS ausgerüstet werden. Zudem sollen die Sicherungssysteme ETCS Level 1 LS und FS sowie Level 2 und Level 3 installiert werden. Erste Tests mit ETCS L3 fanden bereits statt (*Rail Business* 41/18). Zur Strecke soll zudem ein digitaler Zwilling erzeugt werden. Ziel sind dann vollautomatische

Fahrten auch mit „moving blocks“ unter realen Bedingungen. Auch ein 5G-Pilot ist dort geplant. Zudem ist an einem Streckenende des Living Lab, im Bahnhof Annaberg-Buchholz Süd, das derzeit modernste Stellwerk der DB Netz in Betrieb – das DSTW (Digitale Stellwerk).

An der Strecke sollen auch drei Piloten des Projekts Rail2X umgesetzt werden. Dabei geht es um Anwendung der bereits für die Automotive-Industrie spezifizierte Nahbereichskommunikation Car2Car und Car2X. Diese WLAN-Technik ist inzwischen serienreif und wird ab 2019 in erste PKW eingebaut. Rail2X als Teil des Forschungsprojekts mFund des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) soll diese Technik für den Bahnsektor adaptieren. Bis Mai sollen infrastrukturseitig drei Anwendung eingebaut sein: An einem Bahnübergang mit Anrufschranke soll die Erkennung des PKW automatisch erfolgen; eine unvernetzte Weiche übermittelt ihre Daten an den überfahrenden Zug und bei einem Bedarfshalt erfolgt Kommunikation zum Zug per Rail2X.

Forschungscampus

Um die Forschung für das System Bahn um das Living Lab zu forcieren, soll im ehemaligen Empfangsgebäude von Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof ein Campus mit Laboren sowie einer neuen Fahrzeughalle entstehen. Dazu haben unter anderem die Deutsche Bahn und die TU Chemnitz mit Förderung des Landes Sachsen die Forschungs- und Entwicklungsplattform Smart Rail Connectivity Campus gegründet. *RB* 7.1.19 (cm)

SNCF setzt auf Züge mit Brennstoffzellenantrieb

TER-Züge Im Regionalverkehr setzt die SNCF künftig auf Züge mit einem Brennstoffzellen-Antrieb. SNCF-Präsident Guillaume Pepy hat sich für 2035 das Ziel gesetzt, die Verwendung von Dieselantrieben zu beenden. Die SNCF erwartet, dass in Kürze mit der Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Entwicklung einer Spezifikation für TER-Triebzüge für Brennstoffzellen begonnen werden kann und hofft, hierbei eng mit den Regionen zusammenzuarbeiten.

Die SNCF hat bereits einen Lenkungsausschuss eingerichtet, in dem verschiedene Interessengruppen zur Überwachung des Projekts zusammenarbeiten. Bereits im ersten Quartal 2021 soll der erste Wasserstoffzug in Frankreich fahren, ein Jahr später der Fahrgastbetrieb starten.

Parallel untersucht die SNCF einen hybriden TER-Zug, der Bremsenergie speichern kann. Zudem wird der Einsatz von Biokraftstoffen untersucht.

RB 7.1.19 (wkw/cm)

Unfallinstandsetzung wieder im Portfolio

DB-Werk Kassel Ab Januar 2019 nimmt das Kompetenzzentrum der Deutschen Bahn für Unfallinstandsetzung aller VT-Baureihen im Werk Kassel der DB Fahrzeuginstandhaltung seine Aktivitäten wieder umfangreich auf. Seit Ende 2016 hat das Werk Kassel seine Kapazitäten zunehmend für Redesign-Aufträge eingesetzt. Dafür wurde die Unfallinstandsetzung zurückgefahren.

Zu den Kernkompetenzen des Werkes zählen die geometrische Wagenkastenvermessung mithilfe des 3D-Vermessungssystems sowie die mobile Eckkraftmessanlage (EKM). Damit können Einzelwagen mit einem Gewicht von bis zu 60 t vermessen werden. Zudem bietet das Werk Klebarbeiten und Instandsetzungen von Faserverbundkunststoffen an. Dafür steht eine 60 m lange, speziell für Klebe- und Laminierarbeiten eingerichtete Halle zur Verfügung. Für die Ganzzuglackierung ist dagegen eine 67 m lange Halle Teil des Werkes. RB 7.1.19 (cm)

Markterkundung für neue Fahrzeuge

Murtalbahn Die österreichische Steiermarkbahn und Bus GmbH hat eine Markterkundung für die Beschaffung neuer Fahrzeuge für die Murtalbahn angekündigt. Es werden Konzepte für Triebzüge oder Triebwagen mit Steuer- und Beiwagen gefordert, wobei es zwei oder drei Wagenkästen geben kann. Die Höchstgeschwindigkeit soll mindestens 90 km/h betragen, die Kapazität bei 100 Sitzplätzen liegen.

Hinsichtlich der Antriebstechnologie ist alles offen: elektrisch aus Fahrleitung mit Zusatzbatterien für Tunnelabschnitte, Batterieantrieb mit Ladestellen an den Endpunkten und über Fahr-

leitunginseln, Dieselhybridsysteme, Wasserstoffhybridsysteme oder Erdgasantrieb. Barrierefreiheit wird für mindestens einen Wagenkasten gefordert. Es sollen vier bis sieben Einheiten beschafft werden mit einer Option auf bis zu insgesamt 15 Stück.

Die Markterkundung soll bis Ende März 2019 abgeschlossen sein und als Entscheidungsgrundlage für die geplante Modernisierung der Murtalbahndienen. Diese Entscheidung soll im Sommer 2019 fallen, anschließend ist ein Vergabeverfahren geplant. Der Zuschlag soll im Sommer 2020 erteilt werden.

RB 7.1.19 (er/cm)

Ilsa: Acciona übernimmt Mehrheit

Spanien Die Fluggesellschaft Air Nostrum hat mit dem spanischen Baukonzern Acciona-Gruppe eine Vereinbarung zur Einführung eines Hochgeschwindigkeitszugverkehrs im Wettbewerb zur Renfe getroffen (s.a. *Rail Business* 41/18). Das Projekt befindet sich derzeit noch in der Vorphase, aber die Baufirma wird mit 50% des Kapitals des neuen Betreibers Ilsa (Intermodalidad de Levante) der Mehrheitspartner werden, Air Nostrum wird etwa 23% halten. Den Rest soll ein internationaler Investor übernehmen, der noch gesucht wird. Er soll industrielle Erfahrungen im Bahnbereich vorweisen.

Das Unternehmen hatte Gespräche mit der französischen SNCF, der Deutschen Bahn und der italienischen Privatgruppe NTV (Italo) aufgenommen. Die französische Gruppe gehört zu den Hauptkandidaten, nachdem die Gespräche mit Renfe über eine gemeinsame Teilnahme an ihrem kostengünstigen EVA-Projekt keine Früchte getragen haben.

Air Nostrum hat vor einigen Wochen über ihre Tochtergesellschaft Ilsa die behördlichen Genehmigungen für den Betrieb der Strecke zwischen Madrid und der französischen Stadt Montpellier via Barcelona erhalten.

RB 7.1.19 (wkw/cm)

Erster ATO-Test in den Niederlanden

Forschung ProRail hat zusammen mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen RFF am 19.12.2018 einen Test für das automatisierte Fahren durchgeführt. Eingesetzt wurde eine V100 Ost, die mit ETCS Level 2 ausgerüstet ist. Der Test mit einigen Güterwagen erfolgte vom Güterbahnhof Kijfhoek bei Rotterdam über die Betuwe-Linie bis zum Terminal Valburg am östlichen Ende der Strecke. Bei dem Test war der Triebfahrzeugführer anwesend, er gab aber ausschließlich das Signal zur Abfahrt des Zuges. Dies entspricht der Automatisierungsstufe GoA 2.

Im 2. Quartal dieses Jahres soll dann der erste ATO-Test mit einem Regional-

zug durchgeführt werden. Hier erfolgt die Zusammenarbeit mit Arriva NL, der Test ist in der Provinz Groningen auf einer Dieselstrecke geplant. Beide Tests werden durch Simulationen ergänzt.

ProRail sieht ATO als Mittel zur Kapazitätssteigerung auf dem stark frequentierten niederländischen Schienennetz, aber auch zur Verbesserung der Sicherheit, Pünktlichkeit und Vorhersagbarkeit von Verschleiß und Abnutzung im Netz. Die NS will sich nach Berichten an den ATO-Tests bisher nicht beteiligen. Sie sieht den automatisierten Betrieb beschäftigungspolitisch als problematisch an.

RB 7.1.19 (qv/cm)

Automatisiertes Fahren im Güterverkehr im Test und im Einsatz

Digitalisierung Zum Jahresende führte der niederländische Infrastrukturbetreiber ProRail in Zusammenarbeit mit Alstom und Rotterdam Rail Feeding (RRF) auf der Betuwe-Route den ersten, erfolgreichen Testlauf mit einer autonom fahrenden Lokomotive durch (ATO = Automatic Train Operation). Beim Test auf der Betuwe-Route wurde GoA 2 erprobt, d.h., es war noch ein Lokführer an Bord. Die ATO-Lokomotive fuhr laut Nachrichtendienst *Railfreight.com* auf einer 100-km-langen Strecke in beide Richtungen, ohne dass der reguläre Zugverkehr eingestellt wurde. Während es bei dem Test in Europa darum ging,

ATO im Gemischtverkehr mit nicht automatisierten Lokomotiven einzusetzen, ist in Australien das Roll-out des ersten automatisierten Fernverkehrsnetzes im Schwerlastverkehr beendet. Das Minenunternehmen Rio Tinto hat im 580 Mio. EUR teuren Projekt Autohaul Züge automatisiert (GoA 4), die Eisenerz aus der Region Pilbara zu den Hafenanlagen von Rio Tinto transportieren.

Rio Tinto betreibt in der Region Pilbara rund 200 Lokomotiven auf mehr als 1700 km Gleis und transportiert Erz von 16 Minen zu vier Hafenterminals. Seit dem Abschluss der ersten beladenen Fahrt im Juli 2018 wurden bis

Jahresende über 1 Mio. km autonom zurückgelegt.

Die Lokomotiven sind mit On-Board-Kameras ausgestattet, die eine ständige Überwachung durch die Einsatzzentrale ermöglichen. Alle öffentlichen Bahnübergänge im Netzwerk sind mit CCTV-Kameras ausgestattet. Laut Ivan Vella, Managing Director Rail, Port & Core Services bei Rio Tinto Iron Ore, habe die Technik ein erhebliches Potenzial zur Produktivitätssteigerung, zur Erhöhung der Systemflexibilität und zur Verringerung von Engpässen. Entlassungen von Lokführern seien 2019 jedoch nicht geplant. **RB 7.1.19 (wkz/dr)**



Foto: H. Zworferink

Eigene Lokomotiven. Die Rath Gruppe hat seit dem 13.12.2018 eigene Lokomotiven. An diesem Tag übergab Siemens zwei der drei bestellten Vectron MS in Regensburg an die Rath Fleet B.V. Rath hatte im Juli drei Maschinen geordert (*Rail Business 28/18*) – und war der 40. Kunde für die Vectron-Lokomotive. Die Maschinen haben die Länderpakete DE-AT-PL-CZ-SK-HU-RO-NL und werden seit Jahresbeginn von Rotterdam aus im europaweiten Güterverkehr der RTB Cargo eingesetzt. Die Umsetzung erfolgte mit den Projektpartnern Siemens, ELL (European Locomotive Leasing) und UniCredit Leasing. Bislang hat die Rath Gruppe ihren Güterverkehr mit angemieteten Lokomotiven durchgeführt. Die rund 30 angemieteten E-Loks werden auch weiterhin eingesetzt. **RB 7.1.19 (cm)**

Wieder Anbindung über Hamburg Billwerder

Verkehre Kombiverkehr wird mit Beginn des Jahres 2019 den Kieler Norwegenkai wieder über Hamburg Billwerder anbinden. Die ersten Abfahrten von Hamburg nach Kiel Norwegenkai und ab Kiel Norwegenkai finden am 11. Januar 2019 statt. Der Shuttlezug verkehrt fünfmal pro Woche in beiden Richtungen. Neben dem Kieler Norwegenkai sind auch Kiel Schwedenkai und Kiel Ostuferhafen angebunden.

Die Fährgesellschaft Color Line erhöht gleichzeitig die Kapazität im Fährverkehr zwischen Deutschland und Norwegen. Zwischen dem Kieler Norwegenkai und Oslo wird eine Frachtfähre eingesetzt, die wöchentlich dreimal im Rundlauf verkehren wird. **RB 7.1.19 (dr)**

21. Jahresfachtagung der

Eisenbahn-Sachverständigen



19. & 20. Februar 2019

Fulda, Maritim Hotel

Programm
und Anmeldung
jetzt unter:

[www.eurailpress.de/
veranstaltungen](http://www.eurailpress.de/veranstaltungen)

Veranstalter:



In Zusammenarbeit mit:



Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V.

Aktuelle Gerichtsentscheidungen zum Eisenbahnrecht

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

Trimodales Terminal ist Service-Einrichtung

Als dritte Instanz hat nunmehr auch das Bundesverwaltungsgericht bestätigt, dass es sich bei einer aus Kränen, Fahrzeugen und sonstiger Ausrüstung bestehenden und zum trimodalen Umschlag von Containern betriebenen Anlage unabhängig vom Anteil der Schiene am Umschlag um ein Güterterminal und damit um eine der Eisenbahninfrastruktur zuzurechnende Serviceeinrichtung handelt. Die Revision gegen ein entsprechendes Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster wurde deshalb nicht zugelassen (Beschluss v. 15.01.2018 – Az.: 6 B 21.17). Der Terminalbetreiber muss daher Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtung aufstellen.



Urs Kramer

Foto: privat

Bielefelder Innenstadt, als er sich entschloss, mittels eines so genannten „U-Turns“ zu wenden. Hierzu musste er einer Linksabbiegerspur folgend die für beide Fahrrichtungen in der Straßenmitte befindlichen Straßenbahngleise überfahren. Der Kläger fuhr bei Grünlicht der für ihn gel-

tenden Ampelanlage in den Gleisbereich ein. Als er sich mit seinem Fahrzeug auf den Gleisen befand, erfasste die aus gleicher Richtung kommende Straßenbahn der beklagten Verkehrsbetriebe den Wagen des Klägers. Kurz zuvor hatte eine weitere Straßenbahn aus der Gegenrichtung die Unfallstelle passiert. Durch den Unfall wurde das Fahrzeug des Klägers beschädigt; er selbst erlitt erhebliche Verletzungen.

Von den beklagten Verkehrsbetriebe und dem ebenfalls beklagten Straßenbahnfahrer hat der Kläger materiellen und immateriellen Schadenersatz verlangt, unter anderem ein Schmerzensgeld in Höhe von 18000 EUR. Dabei hat er behauptet, vor der Kollision mehrere Sekunden auf den Gleisen gestanden zu haben. Wenn der Straßenbahnfahrer rechtzeitig gebremst hätte, wäre der Unfall, so der Kläger, vermieden worden. Die Beklagten haben demgegenüber eingewandt, dass allein der

Kläger für den Unfall verantwortlich sei, weil er, ohne die Vorfahrt der Straßenbahn zu beachten, auf die Schienen gefahren sei und vor dem Zusammenstoß dort nicht bereits einige Zeit gestanden habe.

Die Schadenersatzklage des Klägers ist erfolglos geblieben. In Ergänzung der erstinstanzlichen Beweisaufnahme hat das OLG Hamm ein Sachverständigengutachten zum Unfallhergang eingeholt. Die klageabweisende Entscheidung des Landgerichts Bielefeld hat es sodann bestätigt. Für die Unfallfolgen sei der Kläger zu 100% selbst verantwortlich, so das OLG. Ein Verschulden der Verkehrsbetriebe oder des Straßenbahnfahrers liege nicht vor.

Auf eine Änderung der Ampelphasenschaltung hätten die Verkehrsbetriebe nicht hinwirken müssen. Die zum Zeitpunkt des Unfalls vorhandene Ampelphasenschaltung mit Grünlicht für linksabbiegende Kraftfahrzeuge, welche die Straßenbahnschienen kreuzen, und ebenfalls Grünlicht für die Straßenbahn sei rechtlich zulässig. Bei einer derartigen Ampelphasenschaltung greife die in der Straßenverkehrsordnung gesetzlich geregelte Vorrangregelung zugunsten der Schienenbahn, die auch gegenüber einem bei Grünlicht abbiegenden Linksabbieger gelte.

Zwar sei es zur Vermeidung von Unfällen sicherer, wenn durch eine Ampelphasenschaltung ein gleichzeitiges Befahren des Bahnübergangs durch Individualverkehr und durch eine Straßenbahn ausgeschlossen sei. Auf eine solche Lösung habe aber kein Verkehrsteilnehmer Anspruch. RB 7.1.19 (UK/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:

Werner Balsen (Büro Benelux, wal) | werner.balsen@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm) | christoph.mueller@dvvmedia.com
Dagmar Rees (dr) | dagmar.rees@dvvmedia.com

Anzeigen

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

Anzeigenverkauf: Sarah Wendt
+49 40 23714-302 | sarah.wendt@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Cornelia Bär
+49 40 23714-120 | Cornelia.Baer@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 2019.

Vertrieb

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

Unternehmenslizenzen Digital/Print:
lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonentenservice:

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

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 827,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 862,- 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.

