



Foto: C. Müller

In dieser Ausgabe:

- Wie sich die Beteiligten im Kombinierten Verkehr künftig untereinander austauschen wollen **Seite 2**
- Welche direkten und indirekten Beschäftigungseffekte der Bahnsektor in Deutschland hat **Seite 3**
- Wo laut Deutscher Bahn der künftige Fernbahntunnel Frankfurt/M. verlaufen soll **Seite 5**
- Welche großen Pläne das tschechische Bahnunternehmen Regiojet international hat **Seite 6**
- Welche Güterverkehre Frankreich wegen der Corona-Pandemie finanziell stützt **Seite 7**

Schwertransporte verlagern

BMVI Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) will Großraum- und Schwertransporte von der Straße auf Schiene und Wasserweg verlagern. Deshalb sollen die Genehmigungsbehörden bei Transporten über mehr als 250 km die „Negativbescheinigung“ nur noch ausstellen, wenn im Hauptlauf ein Transport per Zug oder Schiff nicht machbar ist. Das geht aus dem Abschlussbericht der Arbeitsgruppe „Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST)“ des BMVI hervor. Bisher durfte die Negativbescheinigung auch ausgestellt werden, wenn der Wasser- oder Schienenweg zeitlich oder kostenmäßig als „nicht zumutbar“ beurteilt wurden. Teilweise haben Behörden sogar Antragsformulare bereitgestellt, in denen das Kästchen für „nicht zumutbar“ bereits angekreuzt war. Nun sollen zwei neue Prüfstellen – für Schiene und Wasserweg – die Machbarkeit prüfen. Als grundsätzlich bahntauglich sollen alle Transporte mit einer Gesamtbreite bis 4,20 m und einer Gesamthöhe bis 4,80 m gelten.

Weiter wird vorgeschlagen, den Umbau oder Neubau von Spezialgüterwagen für Großraum- und Schwertransporte sowie den Aufbau eines digitalen Marktplatzes zu fördern. **RB 5.7.21 (thr/cm)**

Snälltåget. Mit Beteiligung von unter anderem Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer wurde am 28.06.2021 in Berlin der Wiederstart von Snälltåget, Marke der schwedischen Transdev-Tochter, gefeiert. Am Morgen des Tages kam der erste Nachtzug durch den Hamburger Hauptbahnhof. Bis Ende 2019 nutzte Snälltåget für die Verbindung Malmö–Berlin die inzwischen eingestellte Fährverbindung Trelleborg–Sassnitz. Neu ist die Führung des Zuges via Kopenhagen und Hamburg – zudem fährt der Zug nun häufiger. **RB 5.7.21 (cm)**

Bundesländer fordern 67,5 Mio. Euro, um Klimaziele im ÖPNV zu erreichen

Reg.-Mittel Das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung sieht vor, dass der Verkehr seine CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 53% senken muss. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der ÖPNV deutlich ausgebaut werden. Am 29.06.2021 haben sich die Minister und Senatoren der Bundesländer auf einer Sondersitzung mit dem Thema befasst und auf Basis eines VDV-Gutachtens vom Bund deutlich mehr Regionalisierungsmittel gefordert. Ab 2022 sollen unabhängig von allen bisherigen Vereinbarungen die Mittel um 1,5 Mrd. EUR jährlich erhöht werden – bis Ende 2030 würden das 67,5 Mrd. EUR zusätzlich sein.

Der einstimmige Beschluss sei der Anfang der Debatte, so die gastgebende Senatorin Maike Schaefer aus Bremen. Anke Rehlinger aus dem Saarland ergänzte, dass es nicht ausreiche, wenn der Bund behauptete, „wir haben schon viel gemacht“. Das VDV-Gutachten zeige, dass „die ambitionierten Klimaziele

zu schaffen“ seien. Laut Hendrik Wüst aus Nordrhein-Westfalen sei die Verlässlichkeit wichtig, um die zusätzlich notwendigen Angebote zu finanzieren.

VDV: 60% mehr Verkehrsleistung

Anhand des Gutachtens „Verkehrswende gestalten“ wurde laut VDV-Präsident Ingo Wortmann ermittelt, welche Betriebskosten auflaufen würden, sollten ÖPNV und SPNV ihren notwendigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Laut Gutachten müssten die Betriebsleistungen bis 2030 um 60% gesteigert werden. Die Verkehrsleistungen würden parallel wohl um 24% steigen. Die Kosten würden sogar um 90% steigen, die Erlöse aber nur um 50%. Dabei ging der VDV nach Wortmanns Worten nicht von einer von vielen geforderten Senkung der Fahrpreise aus. Berücksichtigt sei beim Angebotsausbau die Einführung von On-Demand-Verkehren in den Städten und auf dem Land. **RB 5.7.21 (cm)**



Der Kommentar

Christoph Müller zu den Forderungen der Bundesländer

Klimaschutz nicht im Wahlkampf verheizen

In gut zwei Monaten ist Bundestagswahl. Politiker wie Verbände stellen daher nun ihre Wünsche und Forderungen für die neue Regierung auf – auch und gerade im Verkehr. Hat doch die jetzige Regierung mit dem Klimaschutzgesetz hier ambitionierte Ziele vorgegeben.

So mag die einstimmig beschlossene Forderung der Bundesländer, die Regionalisierungsmittel um jährlich 1,5 Mrd. EUR zu dynamisieren, erstmal unverschämt erscheinen. Aber wenn das Verkehrsklimaziel des Gesetzes erfüllt werden soll, kann dies nur ein Baustein sein. Denn damit ist eine Verkehrswende allein gar nicht leistbar. Die Länder wollen damit das Nahverkehrsangebot deutlich ausweiten und berufen sich auf ein Gutachten des VDV. 60% mehr Fahrzeugkilometer, um 24% mehr Personenkilometer zu erreichen – das sind genannte Eckdaten, die 2030 erreicht sein sollten.

Und dabei ist es unwichtig, ob die Gelder dafür aus dem Topf „Regionalisierungsmittel“ stammen oder nicht – denkbar ist ein neuer Ansatz „Verkehr finanziert Verkehr“: Hauptsache, der Umweltverbund der Verkehrsmittel leistet deutlich mehr. RB 5.7.21

Frankreich senkt Steuer auf Zugfahrkarten

Senat Im Rahmen von Änderungen zu neuen Verkehrsgesetzen hat der Französische Senat u.a. die Züge als „Dienst der ersten Notwendigkeit“ eingestuft, was eine Senkung der Umsatzsteuer bei Fahrkarten von derzeit 10% auf 5,5% bedeutet. Weiter sollen Mindestpreise für Flugtickets eingeführt werden. Weiter soll es erhöhte Steuererleichterungen für Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr geben. RB 5.7.21 (dh/cm)

Digitale Vernetzung im Kombinierten Verkehr soll 2022 kommen

KV 4.0 Knapp ein Dutzend große Akteure des Kombinierten Verkehrs (KV) wollen im Frühjahr 2022 den kommerziellen Betrieb einer unternehmensoffenen Datendrehscheibe für die gesamte KV-Transportkette starten. Das kündigten die beteiligten Unternehmen am 28.06.2021 bei der Ergebnisvorstellung des Projekts Kombierter Verkehr 4.0 an. Beteiligt sind Kombiverkehr, Hupac, DB Cargo, SBB Cargo International, Lokomotion, Hoyer, Paneuropa, Bertschi und Kombiterminal Ludwigshafen. Das Projekt war 2017 unter Moderation und Begleitung von Kombiconsult gestartet. Die Gesamtkosten lagen bei rund 6 Mio. EUR, mehr als 2 Mio. EUR stellte das BMVI aus dem mFund-Projektfonds zur Verfügung.

Vom Spediteur über Operateur und EVU bis hin zum Terminal können alle an einem KV-Transport Beteiligten ihre Daten in Echtzeit in die Plattform ein-

speisen, die von der noch zu gründenden Non-Profit-Gesellschaft DX Intermodal GmbH betrieben werden soll. Gemeinsamer Datenstandard ist EDIGES 4.0. Die Plattform sei als reine „Postverteiltzentrale“ konzipiert, daher ist auch keine Drittvermarktung von Daten vorgesehen.

Die DX Intermodal GmbH, deren Gründung noch für dieses Jahr vorgesehen ist, soll ihre Leistungen ab 2022 dem Markt anbieten. Dabei geht es aber ausdrücklich nur um Kostendeckung, betonen die Planer. Den Kostenbeitrag für die einzelnen Nutzer wollten die Projektbeteiligten noch nicht beziffern. Den Löwenanteil müssten aber Operateure, EVU und Terminals aufbringen. Die Spediteure seien mit einem geringeren Anteil dabei und könnten mit weniger als 10 000 EUR pro Jahr rechnen. Perspektivisch soll die Plattform europaweit angeboten werden. RB 5.7.21 (thr/kl/cm)



Foto: Hupac

Die Player des Kombinierten Verkehrs wollen gemeinsam eine digitale Plattform schaffen.

Sachsen streicht Dresden – Görlitz

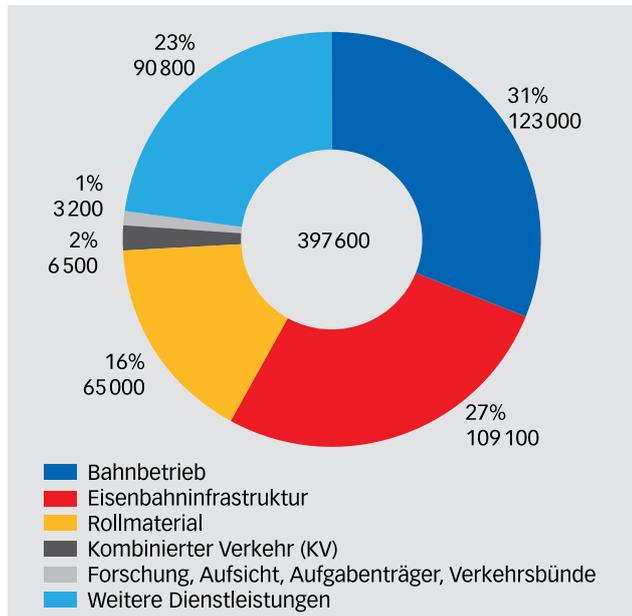
Strukturstärkungsgesetz Der Bund und die vier vom vorzeitigen Braunkohleausstieg betroffenen Länder haben sich am 25.06.2021 auf die Bundesmaßnahmen zum Strukturwandel verständigt. Sachsen hat nun sieben Bahnausbauvorhaben benannt (s.a. *Rail Business 27/20*). Brandenburg hat bereits Anfang Juni drei Bahnvorhaben gestrichen (*Rail Business* vom 04.06.2021).

- Vorhaben BMVI 36: Ausbau und Elektrifizierung (Berlin – Cottbus –) Weißwasser – Görlitz für „mehr als 160 km/h“ für 1,02 Mrd. EUR
- Vorhaben BMVI 35: Ausbau und Elektrifizierung Arnsdorf – Kamenz – Hosena (– Hoyerswerda) für 147 Mio. EUR

- Vorhaben BMVI 40: Elektrifizierung Graustein – Spreewitz für 38 Mio. EUR
- Vorhaben BMVI 51: Elektrifizierung Leipzig – Bad Lausick – Geithain für 504 Mio. EUR (Planung für 89 Mio. EUR über Bundeshaushalt)
- Vorhaben BMVI 52: Planung der Elektrifizierung Geithain – Chemnitz für 30 Mio. EUR (Bau über BVWP 2030)
- Vorhaben BMVI 49: S-Bahnausbau Leipzig – Zeitz – Gera für 171 Mio. EUR
- Vorhaben BMVI 58: S-Bahnausbau Leipzig – Makranstädt – Merseburg für 64 Mio. EUR.

Das Ausbauvorhaben Dresden – Görlitz soll nun über andere Wege finanziert werden. RB 5.7.21 (cm)

Sektor: Fachkräftemangel bleibt großes Problem



Grafik: Rail Business, Quelle: DZSF

Vollzeitstellen-Äquivalent im Bahnsektor

DZSF-Studie Knapp 400 000 direkt Beschäftigte (Vollzeitäquivalent) und gut 150 000 Vollzeitstellen durch indirekte Effekte – das sind die Kennzahlen des Bahnsektors. Zu diesem Ergebnis kommen der Marktforschungsdienstleister Statista zusammen mit Prof. Dr. Christian Böttger und Prof. Dr. Wolfgang Maennig, die ihre Studie im Auftrag des DZSF (Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung) durchgeführt haben. Stichtag war dabei der 31.12.2019.

397 600 Vollzeitäquivalent waren in der Branche inklusive des ÖPNV angestellt, die in fünf Cluster eingeteilt wurde: Bahnbetrieb; Bahninfrastruktur; Herstellung, Instandhaltung und Vermietung von Rollmaterial; Kombiniertes Verkehr; Forschung, Aufsicht, Aufgabenträger und Verkehrsverbände sowie sonstige Dienstleistungen im Bahnsektor.

Bei den indirekten Beschäftigungseffekten resultierten 90 400 Stellen aus dem Bezug von Waren- und Dienstleistungen bei Vorlieferanten und weitere 62 000 Stellen aus weiteren Effekten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Bei den Betreibern sind die EVU im Personenverkehr mit Abstand größte Arbeitgeber (62 800), gefolgt von den ÖPNV-Bahnen (30 300) und den Güterbahn-EVU (24 500). In der Infrastruktur haben die EIU die meisten Beschäftigten (66 600), gefolgt von den Bauunternehmen (Sicherungsunternehmen) mit 21 300 und den Herstellern (19 400). Beim Cluster Rollmaterial halten sich die Zahl der Beschäftigten in den Werkstätten (30 800) und den Herstellern (32 700) ziemlich die Waage.

Der Bahnsektor ist und bleibt durch den Fachkräftemangel geprägt. Laut der Studie sehen die Unternehmen zu 74 bis 76 % ein Problem bei der Rekrutierung von Fachpersonal – im Cluster „Forschung, Aufsicht, Aufgabenträger und Verkehrsverbände“ sehen dies dagegen nur 53 %.

Für die Studie wurden Daten von 219 Unternehmen mit 230 000 Beschäftigten direkt erhoben. Ergänzende Angaben stammen aus Unternehmensdatenbanken. RB 5.7.21 (cm)

Handbuch Das System Bahn

Soeben erschienen: die 3. Auflage des Standardwerks „Handbuch Das System Bahn“. Die **grundlegende Neufassung informiert mit einer ganzheitlichen Systembetrachtung** durch erfahrene Fachexperten.

Zu den aktuellen Themen gehören **neue EU-Richtlinien und Planungsabläufe, Building Information Modeling, Schienenfahrzeuge, Fahrzeug-Instandhaltung, Sicherheit im Bahnbetrieb und HGV-Systeme**.



**Neuaufgabe
Mai 2021**

Handbuch Das System Bahn
3. Auflage Mai 2021,
Hrsg. Eberhard Jänsch,
Hans Peter Lang, Nils Nießen,
800 Seiten, Hardcover,
ISBN 978-3-96245-224-7,
Print mit E-Book Inside € 99,-*
[www.pmcmedia.com/
systembahn](http://www.pmcmedia.com/systembahn)

**Mehr Infos und Bestellung:
www.pmcmedia.com**



ETCS in Deutschland
Print mit E-Book Inside € 79,-*
[www.pmcmedia.com/
etcsdeutschland](http://www.pmcmedia.com/etcsdeutschland)



Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)
6. Auflage Nov. 2020,
Print mit E-Book Inside € 89,-*
[www.pmcmedia.com/
ebokommentar](http://www.pmcmedia.com/ebokommentar)

* Preise inkl. MwSt, zzgl. Versand

BESTELLUNGEN:
Tel.: +49 7953 718-9092
Fax: +49 40 228679-503
E-Mail: office@pmcmedia.com
Online: www.pmcmedia.com

PER POST:
GRT Global Rail Academy and
Media GmbH | PMC Media
Kundenservice
D-74590 Blaufenfelden

GRT Global Rail Academy and Media GmbH | PMC Media
Werkstättenstr. 18 | D-51379 Leverkusen
Office Hamburg | Frankenstr. 29 | D-20097 Hamburg

Unsere Bücher erhalten Sie auch im gut sortierten Buchhandel.

Abellio im Schutzschirmverfahren – Betrieb geht weiter

Nahverkehr Abellio Deutschland hat wie angedroht (*Rail Business 25/21*) ein Schutzschirmverfahren beantragt. Diesem Antrag folgte das zuständige Amtsgericht Berlin Charlottenburg am 30.06.2021. Das Schutzschirmverfahren gibt Abellio Deutschland die Möglichkeit, die „aufgrund externer Kostensteigerungen notwendig gewordenen Restrukturierungsmaßnahmen eigenverantwortlich anzugehen“, begründet das Unternehmen sein Vorgehen.

Bei einem Schutzschirmverfahren im Rahmen des Insolvenzrechtes bleibt die Geschäftsführung erst einmal unverändert bestehen, sie wird jedoch durch per Gericht bestimmte Juristen ergänzt. Abellio wird somit weiterhin von CEO Michiel Noy geleitet, aber von Prof. Dr. Lucas Flöther der Kanzlei Flöther & Wissing als Generalbevoll-

mächtiger „unterstützt“. Als vorläufige Sachwalter hat das Amtsgericht Charlottenburg Dr. Rainer Eckert (für die operativ tätigen Gesellschaften in den Regionen), Dr. Stefanie Zulauf (für die PTS GmbH) und Stephan Poppe (für die Holding Abellio GmbH) aus der Kanzlei Eckert Rechtsanwälte Steuerberater Partnerschaftsgesellschaft mbB bestellt.

Noy versicherte: „Der Bahnbetrieb geht unvermindert weiter“. Die Löhne und Gehälter der rund 3100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übernimmt für drei Monate die Bundesanstalt für Arbeit. Zusätzlich zum Schutzschirmverfahren hat das Unternehmen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung ergriffen. „Abellio verfügt über eine gute Perspektive, sich mit geeigneten Restrukturierungsmaßnahmen zu sanieren. Wir

sind zuversichtlich, im Rahmen des Verfahrens eine nachhaltige Lösung für das Unternehmen zu erreichen“, sagte der Generalbevollmächtigte Flöther. In einem Schutzschirmverfahren stehe Abellio unter einem besonderen Schutz, sodass die Geschäftsführung Liquidität aufbauen und Sanierungsschritte schneller realisieren könne.

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst steckte den Rahmen für eine eventuelle externe Unterstützung ab: Es müsse geklärt werden, welche Kosten tatsächlich unvorhersehbar waren und nicht zum Risiko eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) gehörten. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann versicherte, dass die Gespräche weitergingen, sagte jedoch auch, dass man sich „auf alle Eventualitäten“ vorbereite. **RB 5.7.21 (cm/dr)**

Personalien

■ Die ODEG – Ostdeutsche Eisenbahn GmbH wird wie im Februar angekündigt seit 01.07.2021 mit **Lars Gehrke**, **Stefan Neubert** und **Roland Pauli** von drei Geschäftsführern geführt. Neubert ist seit 2018 Geschäftsführer bei der ODEG und hat in der neuen Aufstellung die Verantwortung für den kaufmännischen Bereich. Gehrke ist für den Betrieb verantwortlich und Pauli verantwortet das Verkehrsmanagement und die Instandhaltung. Gehrke war bereits in der Vergangenheit bei der ODEG tätig, zuletzt als Leiter Betrieb. 2016 wechselte Gehrke zur Enon-Gruppe. Ab Mai 2019 war Gehrke bei CFL Cargo Deutschland CEO und später auch bei CFL Cargo Sverige und CFL Cargo Danmark. Pauli ist seit zehn Jahren bei ODEG tätig, zuletzt als Leiter Verkehrsmanagement, mit Prokura.

■ **Michael Trentzsch** (53) ist in die Geschäftsführung der Paribus Rail Investment Management GmbH bestellt worden und bildet zusammen mit **Volker Simmering** das Führungsteam. **Christopher Schroeder** (59) ist nicht mehr Geschäftsführer der Paribus Rail Investment Management GmbH.

■ **Günter Eichhübl** beendete zum 30.06.2021 seine geschäftsleitende Tätigkeit bei der Traktionsysteme Austria GmbH (TSA) und verkaufte seine Anteile.

■ **Frida Ukmar** (38) ist seit dem 29.06.2021 neue CEO bei der MTR Mälartåg AB. Zuvor war sie Leiterin des Kundendienstes und bis Januar 2021 zusätzlich Leiterin der operativen Entwicklung der Stockholmer S-Bahn, die als MTR Pendeltåg AB auch dem MTR-Konzern angehört.



F. Ukmar

■ **Thorsten Harder** (46) wurde zum neuen technischen Vorstand der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) berufen. Harder wird das Amt zum Jahreswechsel 2021/2022 übernehmen. Harder arbeitet seit Januar 2012 bei der S-Bahn Hamburg GmbH, seit Sommer 2016 ist er dort als Geschäftsführer Produktion und Technik tätig. Harder ist neben **Monika Alke**, die zum 01.07.2021 neue Arbeitsdirektorin und Personalvorständin der BSAG wurde, und **Hajo Müller**,

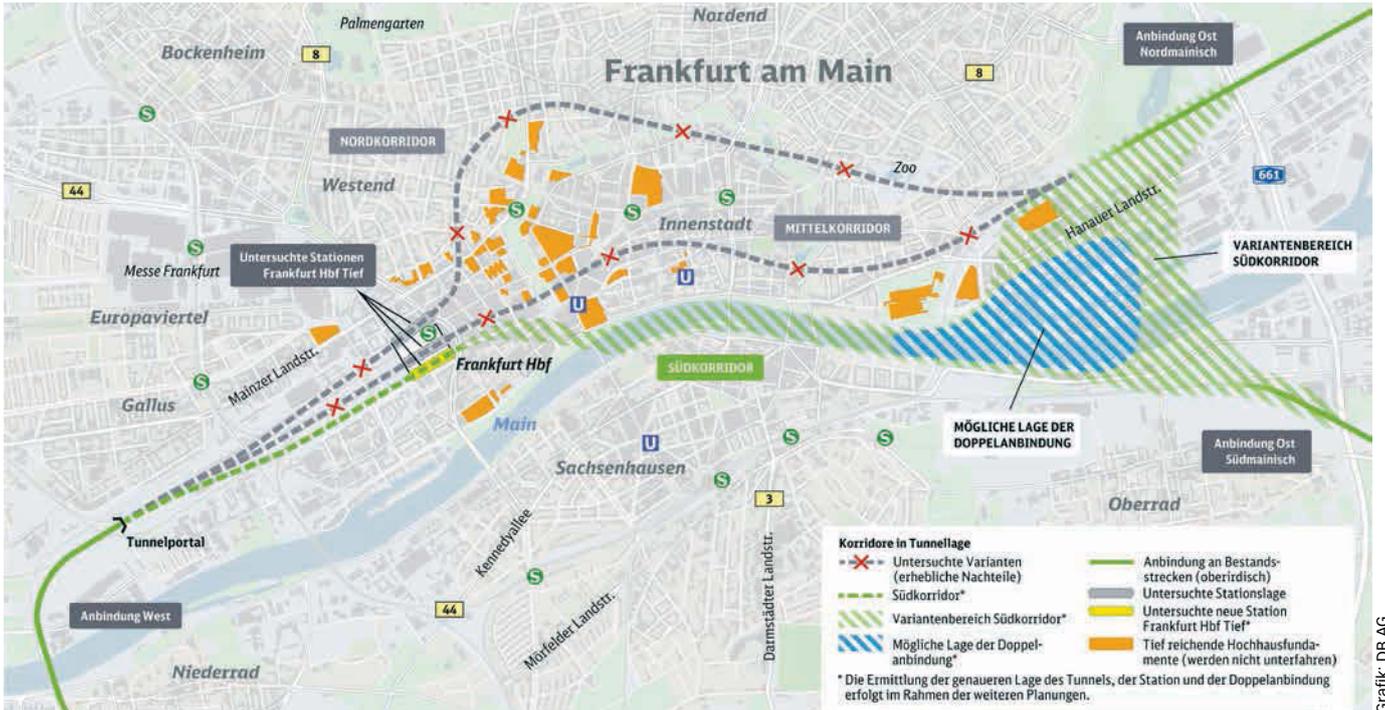
kaufmännischer Vorstand und Vorstandssprecher, das dritte Vorstandsmitglied.

■ **Ahmed Yasin** ist neuer Commercial Manager in der Passenger Division bei der Alpha Train Group. Yasin arbeitete zuvor als Consultant mit Schwerpunkt Rolling Stock bei der SCI Verkehr GmbH und als Commercial Fleet Manager bei der TX Logistik AG, wo er unter anderem maßgeblich an der Beschaffung von 40 Traxx MS3 beteiligt war.

■ **Marc-Oliver Arnold** (52) ist neuer Geschäftsführer der GMH Bahn + Service GmbH, gemeinsam mit **Dietmar Hemsath**. Arnold, der auf **Peter Ar-chinger** (57) folgt, war zuvor Geschäftsführer der Dieckerhoff Guss GmbH.

■ **Jan de Leon** (37) ist neuer Geschäftsführer der TÜV Süd Rail GmbH. De Leon folgt auf **Jan Rösler** (51), der als Geschäftsführer der TÜV Süd Rail GmbH ausgeschieden ist.

■ **Sven Noatzke** (47) ist neuer Geschäftsführer der Lion Rail GmbH. **Reiner Sube** ist nicht mehr Geschäftsführer des Unternehmens. Des Weiteren erhielt **Sven Löwa** (48) Einzelprokura für die Lion Rail GmbH. **RB5.7.21(wkz/hz/rf/dr)**



Grafik: DB AG

Die Studie schlägt den Südkorridor mit zwei Anschlüssen an das Bestandsnetz im Osten von Frankfurt vor.

Fernbahntunnel unter dem Main

Frankfurt/M. Künftig sollen Fernzüge Frankfurt/M. um bis zu acht Minuten schneller durchqueren – und der Regionalverkehr mehr Kapazität bekommen. Für den künftigen Fernbahntunnel hat die Deutsche Bahn nun drei Korridore zwischen dem Hauptbahnhof und dem Frankfurter Osten untersucht. Dabei sind der nördliche und mittlere Korridor nur schwer umsetzbar – auch wegen der bis zu 50 m tiefen Fundamente der Hochhäuser.

Der Südkorridor hat zudem den Vorteil, dass er im Osten an zwei Bestandsstrecken gen Hanau angebunden werden kann: an die nord- und südmainische Strecke. In westlicher Richtung wird der Tunnel an die neue, dritte Niederräder Brücke angebunden. Die Tunnelstation in einer Tiefe von rund 35 m soll unter dem südlichen Teil des Hauptbahnhofs entstehen. 2022 soll die Vorplanung starten. **RB 5.7.21 (cm)** www.fernbahntunnel-frankfurt.de

HEMU- und BEMU-Test in Rheinland-Pfalz

ZSPNV Nord Über einen Zeitraum von sechs bis acht Jahren ab 2024 plant der Aufgabenträger ZSPNV Nord den Probebetrieb mit je drei Batterie- (BEMU) und Wasserstoffzügen (HEMU). Die BEMU sollen auf der Oberen Westerwaldbahn zwischen Siegen, Au, Altenkirchen und Limburg (RB 90) fahren (Betreiber derzeit HLB/Hessische Landesbahn), die HEMU im Strecken-Dreieck der Eifel-Lahn-, Eifel-Pellenz- und Ahrtalbahn (Betreiber derzeit DB Regio). Der ZSPNV-Nord hat zu diesem Zweck im Juni 2020 eine Machbarkeitsstudie bei Ramboll beauftragt. **RB 5.7.21 (cm)**

An- und Verkauf

Rangierlokomotive O & K

Bj. 1962,
Kontakt: info@hansacontor.de
Telefon: 04172 / 9639 0

Rangierlokomotive Schöma

Bj. 1963,
Kontakt: info@hansacontor.de
Telefon: 04172 / 9639 0



Foto: J. Grümler

CRRC die 2. für RCH. Nachdem Ende 2020 die beiden Streckenloks von CRRC Zhuzhou Locomotive nach Europa geliefert wurden (*Rail Business* 3/21), hat nun auch die erste der beiden Rangierloks mit Mittelführerstand Deutschland erreicht. Am 25.06.2021 überführte Rail Adventure sie von Bremerhaven nach Minden zu DB Systemtechnik. Die ÖBB-Tochter RCH will zwei solcher Loks für vier Jahre anmieten. Die Lok mit der NVR-Nummer 97 55 0461 001-8 H-CRRC kann unter Oberleitung oder mittels Batterie betrieben werden. **RB 5.7.21 (cm)**

Ladeinfrastruktur für BEMU

4. Eurailpressforum An der Nachladung der Batterien – sei es während des Betriebs oder bei der Abstellung – entscheidet sich der Erfolg von Elektro-Batteriezügen BEMU. In Schleswig-Holstein entstehen nun erstmals solche Ladeinfrastrukturen – auch als 315 m und 635 m lange Oberleitungsinseln. Diese werden dort trotz der Insellage mit dem Bahnsystem 15 kV/16,7 Hz ausgelegt, so Marcus Kliefoth von DB Energie. Von Vorteil ist, dass das Eisenbahn-Bundesamt für kurze Oberleitungsanlagen unter etwa 15 km kein Planfeststellungsverfahren mehr verlangt, dies gelte auch für die Unterwerke bei den Ladestationen. Für Baustellensperrungen oder Störungen wurden laut Ruth Niehaus von Nah.SH auch mobile Ladeanlagen diskutiert. Dagegen sprachen aber regulatorische Gründe: Das EBA hätte jeden Einsatz genehmigen müssen.

Neuer Bahnstrom 15 kV/50 Hz

In einem Piloten baut Furrer+Frey aktuell eine Oberleitungsinsel mit 15 kV/50 Hz auf. Davon berichtet Felix Dschung. Dieses Stromsystem ermöglicht deutlich kleinere Umrichter. Sie entsteht in Pfäffingen an der Ammertalbahn bei Tübingen – planungsrechtlich reichte hier eine Stellungnahme aus. Im Herbst 2021 soll der Betrieb starten. Wegen der höheren Frequenz ist laut Dschung die Einschaltproblematik kleiner: Fahrzeuge sind einphasige Lasten mit hohem Einschaltstrom. Sollen zwei Züge gleichzeitig geladen werden, ist die Spannungsunsymmetrie nicht mehr akzeptabel. Die Lösung ist der Einsatz von Scott-Trafos, bei dem die Oberleitungsanlage in zwei Sektoren mit je einem Trafo geteilt ist.

Dschung wies auch darauf hin, dass der Weg zur Normung von 15 kV/50 Hz als neuer Bahnstrom geebnet sei: am 30.06.2021 fand die konstituierende Sitzung des Ausschusses TC9X/SC9XC/SG25 unter der Leitung von Prof. Gerhard Hofmann statt.

Elektrant oder EZVA

Die Nachladung während der Nachtabstellung war Thema von Kai Wittig von DB Energie. Dafür eignen sich ein Elektrant oder die EZVA – die Elektrische Zugvorheizanlage. Der Elektrant bietet 400 V, die EZVA dagegen 1000 V mit entsprechender Leistung. Dafür ist die Inte-

Regiojet mit großen Plänen

Open Access Das tschechische EVU Regiojet hat für den Zeitraum ab dem Fahrplan 2023 große Pläne. Bei den Regulierungsbehörden wurden zahlreiche neue internationale Verkehre angemeldet. Derzeit arbeitet das Unternehmen an der Erlangung der Sicherheitsbescheinigung in Österreich, bisher nutzt Regiojet dort die Lizenz der Westbahn. Folgende Relationen sind für die tägliche Bedienung angemeldet:

- München–Wien–Budapest (zwei Zugpaare)
 - München–Wien–Budapest–Bucuresti (ein Zugpaar über Nacht)
 - Berlin–Praha–Wien–Ljubljana (ein Nachtzugpaar)
 - Warszawa–Katowice–Ostrava–Wien (ein Tages- und ein Nachtzugpaar)
 - Berlin–Praha (zwei Zugpaare)
 - Praha–Gdynia (zwei Zugpaare)
 - Praha–Wroclaw (zwei Zugpaare)
 - Praha–Furth im Wald–München (drei Zugpaare)
- und in der Wintersaison:

- Warszawa–Ostrava–Wien–Salzburg–Innsbruck–Brenner/Landeck (ein Nachtzugpaar dreimal pro Woche)
- Praha–Linz–Salzburg–Innsbruck–Brenner/Landeck (ein Nachtzugpaar dreimal pro Woche).

Alle Züge, bis auf die Verbindung zwischen München und Prag, für die Triebwagen Siemens Desirio oder Alstom Lint 41 geplant sind, sollen lokbespannt mit bis zu 13 Wagen verkehren, die Nachtzüge auch mit Liege- und Schlafwagen. Als Loks sind Vectron oder Traxx MS2e oder MS3 geplant.

Weiter Wagen gesucht

Obwohl Regiojet bereits über 300 Reisezugwagen verfügt, sucht das Unternehmen weiter nach guten Gebrauchtfahrzeugen. Laut Radim Jancura, Eigentümer der Regiojet-Muttergesellschaft Student Agency, soll so die Expansion möglich werden. Erst kürzlich hat die Bahn von der DB AG 30 Wagen erworben. RB 5.7.21 (er/cm)



Foto: M. Fort

Drei Antriebe. Hitachi Rail baut für Trenitalia Hybrid-Triebzüge HTR 412 für 3 kV DC, Diesel- und/oder Batteriebetrieb. Die Produktion erfolgt in den Werken Pistoia, Napoli und Reggio di Calabria, der Einsatz soll noch im laufenden Jahr beginnen. Noch sind die Züge im VUZ-Testcenter in Tschechien. Der Rahmenvertrag sieht maximal 135 Züge vor. Bestellt wurden auch dreiteilige Züge HTR 312. RB 5.7.21 (mf/cm)

grierbarkeit in das Verteilnetz schlechter, transportabel ist die EZVA hingegen, anders als der Elektrant, nicht und das Fahrzeug benötigt für die Einspeisung via EZVA einen Trafo. Zu beachten sei, so Wittig, dass die BEMU deutlich höhere Leistungen als beispielsweise EMU abforderten.

Nicht nur Vorteile

Etwas Wasser in den Wein goss dagegen Prof. Markus Hecht: Batteriezüge hätten „wesentlich“ höhere Betriebskosten als reine EMU, eine schlechtere Fahrdyna-

mik und es würden mehr Personal und oft mehr Züge benötigt. Die Elektrifizierung in Deutschland hat aber aktuell Probleme angesichts der hohen Kosten von 0,5 Mio. EUR/km. Ein Grund sind die unpassenden und veralteten Fahrleitungs-konstruktionen der DB Netz: RE 100 von 1950 und RE 200 von 1965. Für Regionalzugstrecken gebe es keine passende und moderne Entwicklung im DB-Bereich.

Und Wasserstoff solle nur dort verwendet werden, wo Oberleitungen nicht möglich seien. Die Anwendung sieht Hecht eher außerhalb des Sektors. RB 5.7.21 (cm)

Güterverkehr bestellt und subventioniert

Frankreich Im Rahmen ihres Plans France Relance zur Wiederbelebung der Wirtschaft nach der Corona-Pandemie hat die französische Regierung drei Güterverkehrsdienste ausgeschrieben, die bei Bedarf auch subventioniert werden:

- Dazu gehört ein Huckepackverkehr mit Sattelauflegern zwischen Calais und dem Hafen von Sète an der Mittelmeerküste, der im Laufe des Jahres 2022 eingeführt wird. Bei Bedarf gibt es finanzielle Unterstützung bei der Einführung. In der Ausschreibung war keine Technik angegeben, sodass etwa Cargobeamer oder Modalohr infrage kommen. Cargobeamer hat ein Terminal in Calais eröffnet. Modalohr-Technik wird bei Verkehren von Calais nach Macon, Le Boulou und Turin eingesetzt.

- Ebenfalls ausgeschrieben wurde ein Dienst, der frisches Obst und Gemüse von Perpignan, nahe der französischen Grenze zu Spanien, zum Großmarkt in Rungis im Großraum Paris transportieren soll. Damit soll ein langjähriger Dienst verstetigt werden, der von

Fret SNCF im Sommer 2019 eingestellt wurde. Der Verkehr dieses „Train des Primeur“ war zwischenzeitlich vom französischen Operateur Novatrans angeboten worden. Neben Fret SNCF war Esifer einer der Bieter für diesen Auftrag, ein kleines EVU, das zur Thierry Torti Holding gehört, die zunächst Züge für die Gleiserneuerung lieferte und dann in den Güterverkehr mit Kerosin-Verkehren für die französischen Streitkräfte und den Transport von Citroen- und Peugeot-Fahrzeugen für Gefco expandierte. Da der Verkehr in Richtung Süden nie genügend Ladung finden konnte, ist eine Subventionierung erforderlich.

- Die dritte Ausschreibung war für einen Verkehr der Autoroute Ferroviaire zwischen Cherbourg und Bayonne. Dieser Verkehr wurde 2018 auf Initiative von Brittany Ferries ins Leben gerufen, um die Fähren Irland-Cherbourg und Bayonne-Spanien zu verbinden. Jetzt wurde er als Teil des France Relance-Plans nach der Corona-Pandemie aufgegriffen.

RB 5.7.21 (dh/dr)

Hector Rail verklagt GC wegen Rangierleistungen

Schweden Hector Rail hat nach Informationen der schwedischen Seite *Jarvaggar.nu* den Konkurrenten Green Cargo (GC) bei der schwedischen Kartellbehörde Konkursverket wegen Wettbewerbsverzerrung angezeigt. Hintergrund ist die Weigerung von GC, für Hector Rail Rangierleistungen in Hallsberg zu erbringen. Dies hat nach Meinung von Hector Rail dazu geführt, dass eine Ausschreibung über den Transport von 2 Mio. t Papier sowie 700000 t Altpapier verloren ging. Dafür hätte auch in Hallsberg rangiert werden müssen. Dort waren die Rangierleistungen vor Jahren ausgeschrieben worden, die GC gewonnen hatte. Obwohl die Ausschreibung nach Vertragsablauf nicht wiederholt wurde, waren später nur Waggons von GC rangiert worden.

GC begründet die Weigerung damit, dass man weder Zeit noch Personal dafür habe. Im Übrigen sei Trafikverket in dieser Frage zuständig. Trafikverket wiederum hat Hector Rail mitgeteilt, dass man nichts machen könne.

RB 5.7.21 (hz/cm)

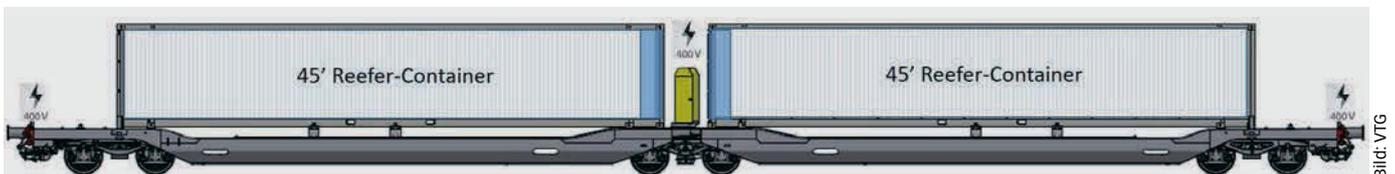


Bild: VTG

Temperaturkontrollierte Waren auf der Schiene. Mit der SWS-PowerBox bietet VTG künftig auch den Transport von temperaturkontrollierten Waren auf der Schiene an. Dabei wird durch eine am Radsatz angebrachte Hydraulikpumpe mit Generator während der Fahrt Strom erzeugt. So können Reefer-Container, -Wechselbrücken und -Tankcontainer sowie Kühlsattelanhänger versorgt werden. Die SWS-PowerBox kann auf 80' und 90' Containertragwagen sowie Doppeltaschenwagen montiert werden und besteht aus einem Stahlgehäuse mit dem kompletten Energieversorgungssystem, das auch die Pufferbatterie umfasst. Im Terminal oder am Verladegleis kann die Batterieladung über einen Typ-2-Ladestecker erfolgen. Zusätzlich sind auf jeder Wagenseite CEE-Stecker für eine 400 V-Zugsammelschiene montiert.

RB 5.7.21 (cm)

Diese EXTRAS erwarten Sie 2021!



► 09.08.2021 Marktplatz
 ► 23.08.2021 Personal, Aus- und Weiterbildung und Simulatoren

► 12.11.2021 Jahreskalender 2021

JULI 2021

AUGUST 2021

OKTOBER 2021

NOVEMBER 2021

DEZEMBER 2021

► 12.07.2021 Bahnspeditionen

► 11.10.2021 Marktplatz
 ► 18.10.2021 Rangierdienstleister mit Karte

► 06.12.2021 Marktplatz

Weitere Infos: Ilkay Witthuhn
 040/237 14-302 • ilkay.witthuhn@dvvmedia.com

Änderungen vorbehalten.

„Im Vordergrund steht die höhere Verfügbarkeit“

Stefan Franke, Leiter Technik, und Steffen Gahtow, Leiter technische Entwicklung und Beschaffung, zu Erwartungen an das laufleistungsabhängige Instandhaltungsmanagement des Waggonvermieters VTG

VTG nutzt nun die neuen rechtlichen Möglichkeiten, von der zeit- zur laufleistungsabhängigen Instandhaltung überzugehen. Was hat Sie dazu ermutigt?

Franke: Wir haben innerhalb von drei Jahren den gesamten Wagenpark analysiert und einer sicherheitstechnischen Bewertung unterzogen. Das Ergebnis war: Bei 15% der Wagen lassen sich die Fristen verkürzen, bei 20% bleiben sie unverändert, aber bei 65% können wir sie verlängern. Damit kann das Laufleistungspotenzial der Wagen besser genutzt werden, ohne dass die Ausfallraten steigen. Gleichzeitig erreichen wir ein zusätzliches Maß an Sicherheit, denn übermäßige Laufleistungen werden vermieden.

Anfällig sind besonders die Radsätze. Ist es nicht erforderlich, dafür individuelle Intervalle festzulegen?

Gahtow: Ganz richtig, Komponenten werden in das Monitoring aufgenommen. Hauptkomponente ist der Radsatz. Radsätze müssen häufiger getauscht werden – etwa alle 200 000 bis 300 000 km. Der Tausch kann aber unterwegs stattfinden, ohne den ganzen Wagen in Revision zu nehmen.



Franke (oben) und Gahtow

Brauchen Sie zusätzliche Informationen durch Way-Side-Monitoring?

Franke: Das wäre das Tüpfelchen auf dem i, ist aber nicht unbedingt erforderlich. Die Wagen haben ein Laufleistungspotenzial. Solange dieses Potenzial nicht überschritten wird, sehen wir keine erhöhten Ausfälle. Mit einem statistischen Ausfall müssen wir jedoch immer rechnen.

Verfügen Sie für alle Komponenten über Erfahrungen, wann sie getauscht werden müssen?

Franke: Unsere Erfahrung beruht auf dem Einfluss der Komponenten auf das Gesamtsystem und den Flottenauswertungen. Die bisherigen Intervalle einzelner Komponenten werden beibehalten.

Werden Sie seltener von Ausfällen überrascht?

Gahtow: Das hat sich noch nicht bestätigt. Ich vermute, dass die Überraschungen seltener werden.

Gibt es Unterschiede bei den Wagen-gattungen?

Franke: Die Laufleistung ist der bestimmende Faktor. Chemiewagen fahren weniger, das birgt ein Potenzial zur Ver-

längerung der Zyklen. Intermodalwagen sind „Vielfahrer“, entsprechend verkürzen sich die Instandhaltungsintervalle.

Gahtow: Gefahrgutwagen belassen wir in dem traditionellen Zyklus. Die Einsatzumgebung spielt inzwischen keine Rolle mehr. Korrosion von außen kommt nicht mehr vor – das hat sich in den vergangenen Jahren dramatisch geändert. Da haben sich EU-Regelungen durchgesetzt.

Haben Sie auch Wagen von der laufleistungsabhängigen Untersuchung komplett ausgeschlossen?

Franke: Ja, Chlorwagen. Wir möchten die Tanktechnik genauer im Auge behalten. Zudem zweiachsige Fahrzeuge und Wagen mit sehr speziellen technischen Ausrüstungen.

Gahtow: Bei Chlorwagen gibt es zum Beispiel keine Zwischenprüfung. Im Gegensatz dazu wechseln sich bei Mineralöl- und Flüssiggaswagen Druckluft- und Wasserdruckprüfung ab.

Wie hoch sind Ihre Einsparungen?

Franke: Das lässt sich so nicht sagen. Wir sehen längere und kürzere Instandhaltungsintervalle. Aber im Vordergrund steht für uns, die Verfügbarkeit der Flotte zu erhöhen.

Herr Franke, Herr Gahtow, vielen Dank für das Gespräch. RB 5.7.21 (ici)

Impressum



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 23714-100

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 (verantwort.)
+49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com

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

Anzeigentechnik: Pascal Hofer
+49 40 23714-130 | pascal.hofer@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 13 vom 01.01.2021.

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 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 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 873,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 900,- 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.



Rail Bücher & Reports

GEBÜNDELTES WISSEN – ÜBERSICHTLICH UND AKTUELL

www.eurailpress.de/buecher-reports

**Jetzt
bestellen!**



Persönliche Ausgabe, Frau Di Prima, Evonik Services GmbH, Marl, Kd.Nr.: 990648337, Abo-Nr.: 285451. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.



DVV Media Group

© DVV Media Group GmbH

**Eurail
press**