



Foto: C. Müller

Neugierige Blicke. 3062 Aussteller aus 61 Ländern, 153421 Fachbesucher aus 149 Ländern, 155 Weltpremieren und 155 Fahrzeuge – das sind einige Eckdaten der jüngsten InnoTrans; die 12. Auflage der Bahnfachmesse hat wieder alle Grenzen gesprengt. Und mit der Halle 27 entstehen derzeit weitere 10000 m² Ausstellungsfläche. Zudem werden in den nächsten Jahren die älteren Messehallen saniert – die InnoTrans hat eine gute Zukunft. RB 22.10.18 (cm)

BME/VDV-Gleisanschlusskonferenz: Bedingungen müssen einfacher werden

Infrastruktur Trotz enormer Hürden bei der Beantragung und Einrichtung eines Gleisanschlusses verfolgen Unternehmen aus den Branchen Handel und Spedition sowie aus dem produzierenden Gewerbe Pläne weiter, einen eigenen Zugang zum Schienennetz anlegen zu lassen. Dies zeigte sich auf der ersten Gleisanschluss-Konferenz, die der Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) am 16./17.10.2018 in Berlin abhielten.

Der Bund fördert die Anlage oder Wiederherstellung von Gleisanschlüssen mit Zuschüssen von bis zu 50%; dafür stehen im Bundeshaushalt jährlich etwa 14 Mio. EUR zur Verfügung. Die Mittel werden jedoch regelmäßig bei Weitem nicht ausgeschöpft.

Nach einhelliger Meinung von Konferenzteilnehmern liegen die Gründe in den Bedingungen der Förderung, den laufenden Kosten und finanziellen Ri-

siken des Betriebs. Dazu zählt die Unsicherheit, ob der Anschluss dauerhaft von Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient wird. Ein wesentlicher Punkt sind die Kosten der Anschlussweiche, über welche das Gleis aus dem Netz der Deutschen Bahn herausgeführt wird. Die Unterhaltskosten und die Kosten eines Ausbaus der Weiche nach eventueller Stilllegung des Anschlusses werden dem Anschlussinhaber in Rechnung gestellt. Ein Risiko für den Betreiber stellen die mit der Förderung verbundenen Mengenverpflichtungen dar. Er benötigt eine Bankbürgschaft über den gegebenenfalls rückzahlbaren Förderbetrag.

Unternehmen, die sich für einen Anschluss entschieden haben, sind allerdings absolut von den Vorteilen überzeugt und denken über Erweiterungen nach. Dies berichtete Dr. Agnes Eiband, Geschäftsführerin der EREFA Anschlussgleis GmbH, Prien. Beim Umstieg auf die Schiene helfen auch regionale Anschlussgleis-Couches. RB 22.10.18 (ici)

In dieser Ausgabe:

- Was die Voraussetzungen für die hohen notwendigen Bahninvestitionen sind Seite 2
- Wo DB-Netz-Vorstand Dirk Rompf wesentliche Hindernisse für schnelleres Planen und Bauen sieht Seite 3
- Wie der Stand beim Projekt „Autonome Straßenbahn“ aktuell ist und wie es weitergeht Seite 5
- Wie das Intermodal-Bahnunternehmen Metrans das weitere Wachstum erreichen will Seite 14
- Wie es gelang, im Marktbereich Chemie Straßenverkehre auf die Schiene zu verlagern Seite 15

LKW müssen künftig auch für Lärm aufkommen

Wettbewerb Straßentransportunternehmen werden über die Maut auf den Bundesfernstraßen vom 01.01.2019 an auch Lärmbelastungskosten übernehmen müssen. Dies sieht der Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vor, den das Bundesverkehrsministerium vorgelegt hat. Basis für die Berechnung der Mautsätze ist das wissenschaftlich fundierte Wegekostengutachten. Es deckt den Zeitraum 2018-2022 ab. Enthalten sind auch Berechnungen zu externen Kosten aus Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die gemäß EU-Richtlinie 2011/76/EU zusätzlich zu den Kosten für Ausbau und Erhalt des Netzes in Rechnung gestellt werden können. Die Kosten der Luftverschmutzung werden bereits seit 01.01.2015 erhoben, die Kosten der Lärmbelastung werden jetzt ergänzt. Die Regelung ermöglicht, dass nach EU-Recht weiterhin lärmabhängige Trassenpreise erhoben werden können.

Elektro-LKW sollen von der Maut befreit werden, um die Einführung der Fahrzeuge auf breiter Front zu unterstützen. RB 22.10.18 (ici)



Der Kommentar

Timon Heinrici zum Erhalt und Ausbau der Gleisanschluss-Infrastruktur

Europäisch denken

Der Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr steht und fällt mit dem Vorhandensein von Gleisanschlüssen. Wenn über die vergangenen Jahre ein stetiger Rückgang der Produktionsart Einzelwagen zu beobachten ist, dann dürfte ein Grund darin liegen, dass die Vorhaltung oder Einrichtung eines Gleisanschlusses für den Betreiber aus den verschiedensten Gründen unrentabel war.

Es gibt eine Reihe von Ansatzpunkten, wie das eigene Gleis attraktiv gemacht oder gehalten werden kann. Wesentliche Punkte sind dabei der Abbau von Kostenrisiken und die Minimierung des Verwaltungsaufwands. Es zeigt sich, dass Gleisanschlussinhaber – wenn sie die Hürden überwunden haben – sehr von dem Konzept überzeugt sind, unter anderem, weil es sie unabhängig vom Vor- und Nachlauf auf der Straße macht. Beim Marktführer DB Cargo entfällt die Hälfte des Verkehrs auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Deswegen wäre es äußerst sinnvoll, es gäbe europaweit ein Programm zur Förderung neuer oder Reaktivierung bestehender Anschlüsse.

RB 22.10.18

Leser: Förderprogramm bringt Erkenntnisse

Umfrage „Was bewirkt das Förderprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ der Bundesregierung hauptsächlich?“ Dies fragte die Redaktion auf *eu-railpress.de*. Das Ergebnis:

- Es bringt Klarheit, welche Effizienz steigernde Technologie auf breiter Front eingesetzt werden sollte: 13736
- Es besteht die Gefahr von Mitnahmeeffekten; neue Erkenntnisse sind nicht zu erwarten: 13
- Es bindet Mittel, die besser zur Kapazitätserweiterung des Netzes für den Güterverkehr genutzt werden sollten: 45

RB 22.10.18 (ici)

Notwendige hohe Bahn-Investitionen erfordern gesellschaftlichen Konsens

Infrastruktur Für den Ausbau der Kapazität des deutschen Eisenbahnnetzes bedarf es eines gesellschaftlichen Konsenses. Nur dann werde das Parlament die erforderlichen hohen Investitionen für die Digitalisierung des Netzes und die Einrichtung des Deutschland-Takts freigeben. Zu diesem Ergebnis kamen die Teilnehmer einer Diskussionsrunde auf einem parlamentarischen Abend der Fahrpersonalgewerkschaft GDL am 17.10.2018 in Berlin.

„Wir müssen die Branche der Öffentlichkeit verkaufen“, forderte der Vorstandsvorsitzende des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE), Ludolf Kerkeling. „Es herrscht der Eindruck vor, die Bahn erhält Subventionen, erfüllt aber nicht die in sie gesetzten Erwartungen.“ Er sprach sich vehement für faire Wettbewerbsbedingungen aus: Die Straße werde weitgehend frei von Nutzerentgelten zur Verfügung gestellt. „Kein Mensch spricht davon, dass die Straße subventioniert wird“, bedauerte er.

Stephan Krenz, Präsident der im Personenverkehr tätigen Wettbewerbsbahnen Mofair, sieht den gesellschaftlichen Konsens dadurch gefährdet, dass die Eisenbahnen wegen Personalmanagements in zunehmendem Maß Züge ausfallen lassen müssten. Die Hoffnungen, das Problem werde sich mit der Automatisierung des Fahrbetriebs lösen, hält er für falsch: „Wir werden nicht in fünf Jahren automatisch fahren, wir werden in 30 Jahren automatisch fahren“, prognostizierte er.

GDL-Vorsitzender Claus Weselsky warb eindringlich für eine Imagekampagne zusammen mit dem Marktführer Deutsche Bahn, um Interesse bei Berufsanfängern für den Schienenverkehr zu wecken. Es gelte die Aussage zu transportieren: „Jeder neu ausgebildete Lokführer wird seinen Arbeitsplatz behalten.“ Weselsky begründet dies mit der absehbaren Entwicklung. Bis 2028 werde die Hälfte der aktuell tätigen Triebfahrzeugführer ausgeschieden sein. Hinzu komme die Arbeitszeitverknappung: Junge Leute sähen Freizeit zunehmend als Freiheit an – dazu gehört nach Ansicht Weselskys, dass die Beschäftigten in dieser Zeit auch nicht Rufbereitschaft haben dürften. Hierzu sei eine gemeinsame Linie der Gewerkschaften nötig. Die Deckung des Bedarfs an Nachwuchskräften werde eher mit Zeit und Souveränität als mit Geld zu erzielen sein.

Nach Auffassung des GDL-Chefs ließe sich die Zuverlässigkeit des Eisenbahnverkehrs steigern, wenn logisch zusammengehörende Organisationseinheiten wie Energieversorgung, Betrieb der Bahnhöfe und der Schienenwege gemeinsam gesteuert würden. Einer Herauslösung der Infrastruktur aus dem Konzern, die der Grünen-Abgeordnete Matthias Gastel in die Diskussion einbrachte, lehnte Weselsky ab: „Ich spreche nicht von Trennung von Netz und Betrieb, obwohl wir uns früher so geäußert haben.“

RB 22.10.18 (ici)



Frank Sennhenn (DB Netz), Stephan Krenz (Mofair), Hugo Gratza (BMVI), Ludolf Kerkeling (NEE), Claus Weselsky (GDL), Matthias Gastel (Grüne), Moderatorin Katrin-Cécile Ziegler

Foto: T. Heinrici

Rompf: Gemeinden von Beitrag nach Eisenbahnkreuzungsgesetz entlasten

Planungsbeschleunigung Die Drittelregelung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes ist nach Ansicht von DB-Netz-Vorstand Dirk Rompf ein wesentliches Hindernis für schnelleres Planen und Bauen. In der Anhörung des Bundestags-Verkehrsausschusses zum Planungsbeschleunigungsgesetz am 15.10.2018 sagte er, häufig werde bei Neu- und Ausbauprojekten jahrelang mit den betroffenen Kommunen diskutiert, wie sie ihr gesetzlich gefordertes Drittel zu den Kosten neuer Eisenbahnquerungen beitragen können. Viele seien mit diesen Beträgen einfach überfordert, obwohl sie gemessen am Gesamtaufwand für das jeweilige Vorhaben sehr klein seien. Rompf regte an, dass der Bund hier in die Tasche greift.

Außerdem plädierte er für eine Bundeskompensationsverordnung, damit der Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft bundesweit einheitlich geregelt wird. Erste Anläufe für eine solche Verordnung sind allerdings 2013 und 2015 zwischen Umwelt- und Landwirtschaftsministerium zerrieben worden. Nötig ist nach Ansicht von DB Netz



Dirk Rompf

außerdem eine Novelle der Baulärmverordnung.

Nach Einschätzung von Rompf hat der jetzt vorliegende Gesetzentwurf das Potenzial, die Planungs- und Bauzeit für komplexe Neu- und Ausbauprojekte um rund fünf Jahre zu verkürzen. Derzeit beträgt die durchschnittliche Realisierungsdauer 20 Jahre. Als Haupthindernis für die geplante Elektrifizierungsoffensive sieht Rompf allerdings nicht das Planungsrecht an, sondern die Knappheit an Planungsbüros. **RB 22.10.18 (ici)**

Gericht: Auslandsreise ist Arbeitszeit

Recht Entsendet der Arbeitgeber den Arbeitnehmer vorübergehend zur Arbeit ins Ausland, sind die für die Hin- und Rückreise erforderlichen Zeiten wie Arbeit zu vergüten. Dies hat das Bundesarbeitsgericht mit Urteil vom 17.10.2018 (Aktenzeichen 5AZR 35/17) entschieden. Die Reisen zur auswärtigen Arbeitsstelle und von dort zurück erfolgten ausschließlich im Interesse des Arbeitgebers und seien deshalb in der Regel als Arbeit zu betrachten. Erforderlich sei die Reisezeit, die bei einem Flug in der Economy Class anfällt. **RB 22.10.18 (ici)**

www.juris.bundesarbeitsgericht.de

DVWG-Tagung zum Megahub Lehrte

Güterverkehr Die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in Norddeutschland in Zusammenhang mit dem Bau des Megahubs in Lehrte beschäftigt die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG) Niedersachsen-Bremen am 20.11.2018. Logistikdienstleister, Unternehmen der verladenden Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Verbände diskutieren die Perspektiven, die sich aus der Errichtung der Anlage ergeben. Kooperationspartner sind das Logistikportal Niedersachsen und das niedersächsische Wirtschaftsministerium. **RB 22.10.18 (ici)**

Herbst (FDP) mahnt Entscheidungen an

Infrastruktur Noch immer ist nicht klar, welche Bauprojekte auf der Schiene in den nächsten Jahren vordringlich umgesetzt werden sollen. Dies kritisiert Torsten Herbst, FDP-Bundestagsabgeordneter und Obmann im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur. Der Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD aus dem März 2018 gebe als Ziel jedoch vor, die Schienen-Ausbauvorhaben des potenziellen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bis zum dritten Quartal 2018 zu bewerten.

Die Bundesregierung betone bei jeder Gelegenheit, dass sich die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln sollen. Zudem ist es Ziel, mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Die unzureichende Infrastruktur ist der Flaschenhals für eine bessere Leistungsfähigkeit der Bahn, stellt Herbst fest.

Wenn es um den zügigen Ausbau der Infrastruktur gehe, passiere viel zu wenig.

Welche Auswirkungen eine solche Vernachlässigung haben könne, zeige sich beispielhaft an der grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Dresden und Breslau (Polen). Während die Strecke auf polnischer Seite bis Ende 2019 komplett elektrifiziert sein wird, hat das Bundesverkehrsministerium bislang noch nicht die Wirtschaftlichkeit der geplanten Elektrifizierung zwischen Dresden und der deutsch-polnischen Staatsgrenze geprüft. Im Ergebnis werde die Strecke unterbrochen – auf deutscher Seite verkehren weiter Züge mit Dieseltraktion, während in Polen bald elektrischer Betrieb beginnt. Herbst: „So wird das mit der Verkehrsverlagerung auf die Schiene nichts.“ **RB 22.10.18 (ici)**

Bahnen wollen gleiche Qualität wie Straße bei 5G

Mobilfunk Vehement wehren sich die acht Eisenbahnverbände in Deutschland gegen die im Konsultationsentwurf der Bundesnetzagentur zur Vergabe von Lizenzen für den 5G-Mobilfunkstandard vorgesehene Regelung, dass entlang der Schiene mindestens 50 Mbit/s als Datendurchfluss gewährleistet sein müssen, während es an Bundesfernstraßen 100 Mbit/s sein sollen. Zudem ist vorgesehen, die 51000 km Bundesfernstraßen vollständig zu versorgen, während das kleinere Eisenbahnnetz nur teilweise abgedeckt werden würde. **RB 22.10.18 (ici)**

www.bundesnetzagentur.de

Personalien

■ **Henrik Haenecke**, Vorstand für Finanzen, Digitalisierung und Vertrieb, verlässt die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zum August 2019. BVG-Aufsichtsrat und Haenecke haben sich laut BVG-Pressemitteilung einvernehmlich darauf geeinigt, den Vertrag auslaufen zu lassen.

■ **Zsolt Károly Völgyesi** wechselt von der ungarischen Swietelsky Eisenbahntechnik GmbH in das Führungsteam des neuen MÁV-Chefs **Róbert Homolya**. Als strategischer stellvertretender Generaldirektor ist er für die Infrastrukturbahn verantwortlich. Völgyesi arbeitete vor 1991 bereits in der MÁV-Direktion für Infrastruktur.

László Pál, bisher Chef der Infrastrukturbahn und zwei Jahre lang auch für die Budapester Vorortbahnen MÁV-HÉV zuständig, wird Chef der Chinesisch-Ungarischen Nonprofit-AG fort, die die Entwicklung des ungarischen Abschnittes des chinesisch und russisch finanzierten Ausbauprojekts Budapest – Belgrad beaufsichtigt. Pál ist nach wie vor Vorstandsmitglied der MÁV-Zrt. Seine Nachfolge bei der MÁV-HÉV tritt **Péter Keresztes** an.

■ Die Vereinigung der Universitätsprofessuren des Eisenbahnwesens (VUE) hat ein neues Führungsduo. Sprecher ist Univ.-Prof. Dr.-Ing. **Christian Schindler** von der RWTH Aachen, Fachgebiet Schienenfahrzeugtechnik. Als Stellvertreter fungiert Univ.-Prof. Dr.-Ing. **Rainer König** von der TU Dresden, der auf dem Gebiet des Bahnverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs lehrt und forscht. Die VUE,

bzw. ihre Vorgängerorganisation, besteht seit 1977 und zählt 23 aktive Universitätsprofessoren aus Deutschland und drei weiteren Ländern zu ihren Mitgliedern. Schindler und König wollen den Dialog des VUE mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, Herstellern und Verbänden verstärken. **RB22.10.18(neu/dr)**



Foto: RWTH Aachen

Ch. Schindler



Foto: TU Dresden

R.König

Personal gewinnen durch Umschulung – Eigene Schulen bundesweit



Foto dispo-Tf

Praxisunterricht in einer der neun dispo-Tf-Schulen bundesweit

Personaldienstleistungen Fünf Jahre nach der Gründung beschäftigen die zur dispo-Tf Holding GmbH gehörenden Unternehmen heute über 300 Mitarbeiter, davon 200 Lokführer, Wagenmeister und Rangierbegleiter. Zur dispo-Tf Holding gehören die dispo-Tf Rail GmbH, First PRS GmbH, dispo-Tf Education GmbH, dispo-Tf Technical Service GmbH, dispo-Tf Medical & Safety GmbH, BWBZ Qualifizierungsgesellschaft mbH, dtf-Training und nest5media GmbH.

Wesentlicher Unternehmenszweig ist die Ausbildung und Überlassung von

Eisenbahnpersonal; zusätzlich werden als EVU Dienstleistungen im Güter- und Personenverkehr sowie im Rangierdienst angeboten.

Das Personal gewinnt dispo-TF durch eigene Umschulungskurse in Zusammenarbeit mit den Jobcentern. Das Unternehmen betreibt bundesweit neun Schulen, an denen schwerpunktmäßig Triebfahrzeugführer ausgebildet werden. Nach bestandener Prüfung werden die Umschüler in Festanstellung beschäftigt, bei dispo-Tf Rail und First PRS laut Geschäftsführer Hannes Pfeifer im GDL-Tarif. **RB22.10.18 (dr)**

Gebrauchte Lokomotiven attraktiv für Leasing

Gebrauchtmarkt Der Markt für gebrauchte Lokomotiven ist für Leasingunternehmen attraktiv, weil es sich um Leasinggüter von hohem Wert handelt. Deshalb steigt die Nürnberger Leasing (NL) verstärkt in das Leasing von Lokomotiven ein. Im Fokus stehen dabei die E-Loks der Baureihe 120, die die DB ausmustert. NL, von Inhaber Ferdinand Dorn geführt, hatte 2017 mit dem Leasing von Gebrauchtlokomotiven begonnen. Für 2018 rechnet die NL damit, dass auf sie rund 5% des Neugeschäfts entfallen werden. Das Bestandsvolumen von NL beträgt augenblicklich 300 Mio. EUR. **RB 22.10.18 (dr)**

Insolvenzverwalter für BGE Eisenbahn Güterverkehr

Amtsgericht Köln Für die im Handelsregister des Amtsgerichts Köln unter HRB 46936 eingetragene BGE Eisenbahn Güterverkehr GmbH Bergisch Gladbach hat das Gericht am 05.10.2018 Rechtsanwalt Dr. Marc d'Avoine, Bembergstraße 2-4, 42103 Wuppertal, zum vorläufigen Insolvenzverwalter bestellt (Az: 75 IN 387/18). Geschäftszweig des Unternehmens ist u.a. der gewerbsmäßige Betrieb eines Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Güterbeförderung. Geschäftsführer ist Hardy Winter, Köln. Die BGE hat laut Eisenbahn-Bundesamt mit Stand Mitte August keine EVU-Lizenz. **RB 22.10.18 (cm)**



Foto: C. Müller

Die autonom fahrende Tram von Siemens (vorn) an der öffentlichen Haltestelle Max-Born-Straße in Potsdam, dahinter eine planmäßige Straßenbahn der ViP

Autonom fahrende Straßenbahn: Phase 2 des Projektes läuft jetzt

Forschung Mit der InnoTrans 2018 hat Siemens die 1. Phase des Projekts der autonom fahrenden Straßenbahn beendet. Seit Mai 2018 ist der umgebaute Combo-Prototyp des Betreibers ViP im Südosten von Potsdam im öffentlichen Netz auf einem rund 6 km langen Streckenstück im Einsatz. Die Demonstration anlässlich der Messe zeigte den Zwischenstand der bisherigen Entwicklung.

Der Erprobungsträger ist mit mehreren Lidar-, Radar- und Kamerasensoren ausgestattet. Damit ist die Erstellung von 3-D-Bildern machbar; die Kameras erfassen auch die Signalbilder, die entsprechend automatisch ausgewertet werden.

Dank künstlicher Intelligenz wird dabei auf Straßenbahnlichtsignale ge-

achtet, an den Haltestellen gestoppt und eigenständig auf Gefahren wie kreuzende Fußgänger und Fahrzeuge reagiert. Das Kollisionswarnsystem „Tram Assistant“ kommt bereits bei dem Avenio M in Ulm zum Einsatz – dort allerdings nur zur Fahrerunterstützung.

Ziel des Entwicklungsprojekts ist es laut Siemens, die technologischen Herausforderungen des autonomen Fahrens unter realen Einsatzbedingungen zu erfassen, Lösungsansätze dafür zu entwickeln und zu testen.

Potsdam als Testort wurde gewählt, weil die ViP das Fahrzeug zur Verfügung stellen konnte und Siemens seinen Standort für die Entwicklung der Technologie in Berlin hat. RB 22.10.18 (cm)

Erneuerungsbedürftigkeit der Weichen

Gleisanschluss DB Netz muss die Erneuerungsbedürftigkeit der Einführungsweichen konkret nachweisen, die schriftlich festgehaltenen Prüfergebnisse und Messwerte würden nicht ausreichen. Dies hat das Oberlandesgericht (OLG) Celle mit Urteil vom 10.09.2018 (Az. 7 U 4/17) entschieden. Konkret wollte DB Netz von einem angeschlossenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) 50% der Kosten der Erneuerung zweier solcher Weichen erstattet bekommen, da aufgrund deren „Abgängigkeit“ bzw. des Alters der Weichen eine Erneuerung erforderlich gewesen sei. Das OLG wies die Berufung des Urteils des Landgerichts Hannover zurück. Allein das Alter der Weichen und deren Belastung würden nicht ausreichen, so das OLG. Ein Sachverständiger müsse konkret die Erneuerungsbedürftigkeit nachvollziehen können, beispielsweise anhand der Altteile, von Fotos oder Messprotokollen. Das OLG bestätigte aber, dass DB Netz im Grunde einen Anspruch auf Erstattung der Erneuerungskosten der Weichen habe.

Das Rechtsanwaltsbüro Niekamp rät daher allen Gleisanschließern, in der Gestaltung der entsprechenden Verträge daher auch ein Augenmerk darauf zu legen, unter welchen Voraussetzungen die Vertragsparteien von der Erneuerungsbedürftigkeit von Betriebsanlagen der Eisenbahn ausgehen. RB 22.10.18 (cm)

Kompetenzzentrum für „embedded Systems“

Alstom/IGE+XAO/Safran Alstom, das Softwareunternehmen IGE+XAO und Safran, in der Luftfahrt- und Verteidigungsbranche aktiv, verstärken ihre Zusammenarbeit durch die Gründung eines Kompetenzzentrums. Dort sollen eingebettete elektrische Systeme für Eisenbahnen entwickelt werden. Das Zentrum liegt in Toulouse auf dem Gelände der Safran Electrical & Power. Geplant ist ein Mitarbeiterstamm von rund 100 Ingenieuren. IGE+XAO, seit 2011 Partner von Alstom, wird seine Software PLM einbringen. Mit Safran sollen elektrische und hybride Antriebssysteme auch für Flugzeuge entwickelt werden. RB 22.10.18 (wkz/cm)



Foto: C. Müller

Mietloks für Sylt-Shuttle. DB Fernverkehr muss derzeit zwei Lokomotiven BR 218 anmieten, weil DB Regio und der Hersteller Bombardier die Probleme bei der Traxx DE ME der BR 245.2 weiter nicht komplett gelöst bekommen. DB Fernverkehr hat drei seiner sieben 245 des Autozugverkehrs zur Insel an DB Regio abgeben müssen und daher die Maschinen bei RP Railsystems angemietet. Daneben sind zwei 245 aus Süddeutschland bei DB Regio auf der Marschbahn weiterhin im Einsatz. Zur Laufzeit des Vertrages wollte sich die DB nicht äußern. RB 22.10.18 (cm)



Fotos: C. Müller

Die Carbon-Metro Cetrovo war auf der Messe mit smarten Seitenscheiben ausgerüstet.

Triebwagen für den Nah- und Regionalverkehr

Fahrzeuge Auf dem Freigelände dominierten bei der diesjährigen InnoTrans mal nicht spektakuläre Hochgeschwindigkeitszüge, sondern quasi die Brot- und Butter-Fahrzeuge für den Regional- und Nahverkehr. Rock und Pop für die FS/Trenitalia, Worbler für die RBS, Impuls für Polen und Mälartåg sind Stichworte dazu. Dabei spielten auch alternative Antriebe eine Rolle, nicht nur bei den Triebwagen.

Die Überraschung der InnoTrans war die komplett schwarze Metro von **CRRC** aus Kohlefaserverbundstoff. Durch die Verwendung von Carbon beim Wagenkasten und den Drehgestellrahmen soll der Cetrovo 13% leichter als konventionelle Metros sein. Dadurch und durch die Verwendung von Permanentmagnet-Synchronmotoren soll die Energieeinsparung bei 15% liegen. Die Entwicklung des Cetrovo erfolgte zusammen mit der CG Rail und einem Team um Prof. Werner Hufenbach von der TU Dresden. Der 140 km/h schnelle Cetrovo

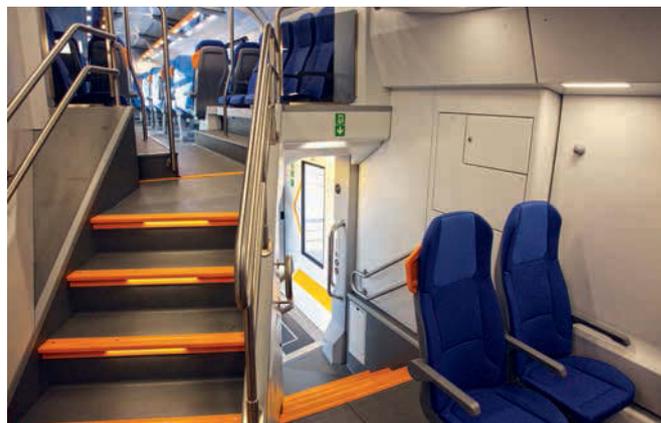
kann modular vom Zweiteiler bis hin zu einem Zwölfteiler geliefert werden.

Alstom zeigt von der Plattform Coradia Stream die Regionalzugversion für Trenitalia, die den Zug als „Pop“ bezeichnet. Der nur für 3 kV ausgelegte Zug ist so aufgebaut, dass die Besteller der Verkehre die Inneneinrichtung weitgehend nach ihrer Vorstellung ausstatten können. Trenitalia hat bislang 47 Einheiten fest bestellt, der Rahmenvertrag lässt bis zu 150 Züge zu. Die Plattform erlaubt Züge mit bis zu 200 km/h Höchstgeschwindigkeit und den Einsatz unter den vier in Europa gebräuchlichen Stromsystemen. Mit dem Caravaggio von **Hitachi Rail** wurde ein zweiter Regionalzug für Trenitalia, genannt „Rock“ ausgestellt. Der 160 km/h schnelle Doppelstockzug bietet in der fünfteiligen Version bei einer Länge von 136 m und einer Breite von 2,80 m 656 Sitzplätze. Aus dem Rahmenvertrag über bis zu 300 Züge hat Trenitalia bislang 118 Einheiten unterschiedlicher Länge geordert.

Auch die ÖBB waren mit zwei Regionalzügen vertreten. Ausgestellt war der erste Talent 3 von **Bombardier**, wobei die Initiative, das Fahrzeug in Berlin zu zeigen, vom Betreiber ausging. Von der Weiterentwicklung haben die ÖBB aus dem Rahmenvertrag über 300 Einheiten bislang 46 abgerufen; der ausgestellte Zug ist für den Einsatz in Vorarlberg vorgesehen. Der zweite ÖBB-Zug, ein Desiro ML von **Siemens**, befindet sich als Cityjet dagegen schon lange im Einsatz. Der ausgestellte Zug hat aber einen Batteriezusatzantrieb erhalten. Die drei Batteriepacks auf dem Mittelwagen er-



Rock (links) von Hitachi Rail und Pop (rechts) von Alstom für Trenitalia – rechts der ziemlich dunkle Ausgang zum Oberdeck bei Rock, der aber mit neuartigen Fahrradstellplätzen punktet.





Der CityJet eco von Siemens für die ÖBB mit einem Batteriezusatzantrieb; auf dem Mittelwagen befinden sich u.a. die drei Batteriecontainer.



Der Worbler der RBS – ein S-Bahnzug mit Teppich und Lichtleisten an den Türen



Talent 3 von Bombardier mit einer neuen Version für das Abstellen von Fahrrädern



Halbzug der neuen S-Bahn Berlin

möglichen eine Fahrt über 80 km ohne Oberleitung.

Newag brachte mit dem Impulse II die aktuelle Variante des Elektro-Regionalzuges mit. Die LKA hat für den Verkehr um Lodz als erster Betreiber 14 dreiteilige Einheiten bestellt.

S-Bahnfahrzeuge waren auch zu sehen. Der neue Berliner Zug, ausgestellt war ein Halbzug der Baureihe 484, ist ein Gemeinschaftsprojekt von Stadler und Siemens. Bei der S-Bahn Bern wird der Worbler eingesetzt, so nennen die RBS (Regionalverkehr Bern – Solothurn)

ihren neuen Zug – mit einer sehr gediegenen Ausstattung.

Allein von den Abmaßen beeindruckend war der Doppelstock-Kiss von Stadler für den Betrieb Mälartåg. Die Leasinggesellschaft Transito hat 33 Einheiten bestellt, die bei einer Länge von 105 m 357 Sitzplätze bieten. Sie erreichen 200 km/h. Die Züge sind speziell für den Winter ausgerüstet und können bei Schneehöhen von bis zu 80 cm noch eingesetzt werden. **RB 22.10.18 (cm)**



Viel Platz auch beim Aufstieg zum Oberdeck im schwedischen Zug für Mälartåg

Eurailpress
Archiv

Neu! Jetzt inklusive **Rail BUSINESS**

→ Fachartikelarchiv mit über **35.000 Beiträgen**

Nutzen Sie jetzt den Umfang unserer Fachbibliothek mit den Vorzügen einer modernen Suche!

Ihre Vorteile

- Wissensdatenbank Bahn zu technischen und wirtschaftlichen Titeln
- Ständige Verfügbarkeit
- Neue Beiträge ab Erscheinungstag
- Sofort-Download
- Volltextsuche
- Feste Artikel-URL

Zugang zu Inhalten des jeweiligen abonnierten Titels für Abonnenten inklusive!



GÜTERBAHNEN POLITIK · MARKT · TECHNIK

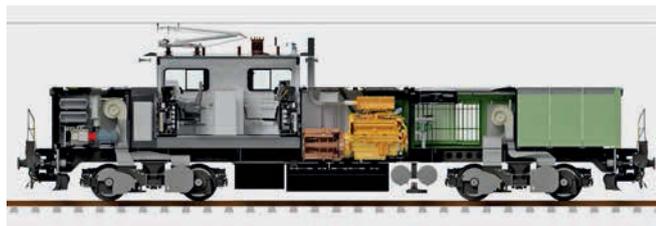
DER NAHVERKEHR Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region

Rail Business Abonnenten erhalten 50% Rabatt auf einen Premium-Zugang

Bestellen Sie noch heute und testen Sie für 30 Tage:
www.eurailpress.de/premium

Eurailpress Bus & Bahn





Die DM 20 von Vossloh

Grafiken: Vossloh



Foto: C. Müller

Die „Kleinstlokomotive“ von CRRC für die S-Bahn Hamburg der DB



Foto: C. Müller

EuroDual von Stadler Espania für die hvle

Lokomotiven mit Hybridantrieben

Fahrzeuge Im Lokomotivbereich waren nicht klassische Antriebe das Thema – sei es als Dual-Mode oder als Hybrid. Ein großer Blickfänger war hier die EuroDual von **Stadler** für die hvle, eine sechsachsige Maschine mit hoher Leistung sowohl unter Fahrdracht (5200 kW) als auch im Dieselmotorbetrieb (2800 kW). Die Lok wiegt 124 t und hat einen 3500 l großen Kraftstofftank.

In einer ganz anderen Liga spielt die **Alstom** H4 oder Aem 940 der SBB – eine bimodale schwere Rangierlok. Die SBB wollen die vierachsige Lok auf der Strecke im Güterverkehr, im schweren Rangierbetrieb und im Gleisbau einsetzen. Jede Lok besitzt zwei Powerpacks von Zepelin mit je einem Cat C18 Dieselmotor mit 522 kW Leistung inklusive Kühlanlage, Vorwärmanlagen und beigegebenem Traktionsgenerator. Elektrisch stehen rund 2 MW am Rad zur Verfügung.

Vossloh will die DE 18 künftig auch bei Bedarf um eine Fahrbatterie ergänzen. Der Tankinhalt wird um 1000 l reduziert,

dafür wird eine 4 t schwere Batterie mit 150 kWh und maximal 300 kW installiert. Da kein Mischbetrieb vorgesehen ist, sollte laut Vossloh eine Delta-Zulassung ausreichen. Die Batterie soll die Motorstillstandszeiten deutlich verlängern. Alle DE 18 lassen sich mit dem Batteriesystem nachrüsten, das gewichtstechnisch problemlos auf der Plattform unterzubringen ist, da laut Hersteller fast alle DE 18 aufballastiert sind. Völlig neu überarbeitet wurde die erstmals 2010 gezeigte Dual-Mode-Lok DM 20. Alle Komponenten seien „definiert“ und vorhanden. Die Lok mit einem 900-kW-Dieselmotor/600 kW am Rad und elektrisch 2100 kW am Rad hat einen tiefen Rahmen, um den Sicherheitsabstand des Personals von Oberleitung und Stromabnehmer zu garantieren. Der Trafo der DM 20 liegt unterflur.

Die „Kleinstlokomotive“ für Rangierzwecke von **CRRC** für die S-Bahn Hamburg entpuppte sich als vierachsiges Drehgestellmodell. Die Loks haben einen Diesel- und Elektroantrieb sowie Rußpar-

tikelfilter, eine Leistung von 400 kW und erreichen maximal 80 km/h. Auch eine Hybrid-Rangierlok ist die umgebaute DE 11000. **Tülomsas**, TCDD Transportation und Aselsan haben den Antriebsstrang umgebaut, er besteht nun aus einem 300 kW Dieselmotor und Li-Ionen-Batterien mit 400 kW. Die 68 t schwere Lok hat einen Tank von 2700 l. Tülomsas will 80 Stück für die TCDD umbauen.

Newag zeigte die Dragon 2 oder auch E6ACTa, eine Weiterentwicklung der Dragon entsprechend der aktuellen TSI-Richtlinien.

Siemens stellte u.a. die Smartron aus, eine „abgespeckte“ Version der Vectron für Güterbahnen, die nur in Deutschland fahren wollen sowie die Vectron der ÖBB. Ein völlig neues Lokkonzept für den Einzelwagenverkehr haben Siemens und SBB Cargo entwickelt: Die quasi „halbe“ Vectron-Einsystemlok mit drei Achsen, einer Leistung von 3,6 MW bei einer maximalen Anfahrzugkraft von 240 kN erreicht bis zu 120 km/h. **RB 22.10.18 (cm)**



Foto: Gemco



Foto: Siemens

DE100 von Tülomsas (links) und das Siemens-Konzept



Fotos: C. Müller

Innenansicht des IC+, in Wagenmitte der abteilartige Bereich

Reisezugwagen und Wendezüge

Fahrzeuge Auf der Messe waren auch Reisezugwagen ausgestellt. **Cegielski** modernisiert derzeit für die PKP IC 60 Reisezugwagen, einen solchen hatten die Polen nach Berlin mitgebracht. Einen Neubauwagen zeigte dagegen **ZOS Vrutky** aus der Slowakei. Der Großraumwagen 2. Klasse für 160 km/h läuft auf Drehgestellen von **Siemens**.

Das Programm IC+ der ungarischen Bahn MÁV hat eine längere Vorgeschichte. Ziel ist es, national Reisezugwagen wiederherzustellen. **MÁV Start** baut die Wagen selbst, in Berlin war der Multifunktionswagen 2. Klasse zu sehen. Der Wagen ist für 200 km/h zugelassen, die Drehgestelle sind mit Luftfedern ausgerüstet. Abhängig davon, ob zwei oder drei Rollstuhlplätze vorhanden sind, hat der Wagen 52 oder 47 Sitzplätze. Der Wagen hat einen Großraum- und einen

abteilartigen Bereich. An einem Wagenende ist der Einstieg vor das Drehgestell gezogen, am Wagenende ist neben der rollstuhlgerechten Toilette Platz für sechs Fahrräder, zudem sind dort fünf Klappsitze. Für die Rollstühle gibt es an der einen Tür zwei Hublifte.

Nicht neu, aber für viele Fachleute erstmals begehbar war auch der Wendezug von **Skoda Transportation** für den Nürnberg-München-Express. Eingesetzt werden sollten die Einheiten, bestehend aus fünf Mittelwagen und einem Steuerwagen, bereits seit Ende 2016, nun wird mit einem Einsatz wohl erst 2019 gerechnet. In Berlin wurden neben der Lok, die schon 2016 auf der InnoTrans zu sehen war, drei Wagen gezeigt: ein Mittelwagen 1./2. Klasse, ein Mittelwagen 2. Klasse und der Steuerwagen. Die Sechswagen-Einheit hat 679 Sitzplätze 2. Klasse und 26



Der enge und dunkle Aufgang zum Oberdeck am Steuerwagenkopf (oben) und der enge Aufgang im Mittelwagen

in der 1. Klasse sowie 82 Klappsitze. Zudem sind zwei Rollstuhlplätze vorhanden. Der barrierefreie Einstieg für Bahnsteighöhen bis 760 mm wird über klappbare Überfahrampen realisiert. **RB 22.10.18 (cm)**



Full Service für Ihre Güterwagen



Unser komplexes Servicepaket reduziert die Ausfallzeiten und erhöht die Produktivität der Transportmittel auf der Schiene.

- Reinigen innen und außen
- Beizen und Passivieren
- Strahlen
- Reparieren und Instandsetzen
- Umbau von Kesselwagen
- Prüfen und Warten
- Beschichten und Lackieren

RBS Kirchweyhe GmbH

Richtweg 85 • D - 28844 Weyhe-Kirchweyhe
 Tel. + 49 (42 03) 80 41-0 • Fax + 49 (42 03) 80 41-10
 E-Mail: info@RBS-Kirchweyhe.de • www.RBS-Kirchweyhe.de
 Station Kirchweyhe, Anschlussgleis RBS

Güterwagen und Infrastruktur



Fotos: C. Müller

Butan-Kesselwagen von Chemet



Der Fachwerkrahmen ist das Besondere am Transant-Güterwagen.

Fahrzeuge/Maschinen/Teile Greenbrier hat wieder zahlreiche Güterwagen vorgestellt. Dazu gehört der Autotransportwagen Laaers L07A. Der für Transfesa vorgesehene Wagen erlaubt den Einsatz auf der iberischen Breitspur von 1668 mm. Weiter wurden Kesselwagen für spezielle Ladegüter vorgestellt. Der Kesselwagen für wasserfreies Ammoniak oder LPG unter reinem Druck bis 29 bar hat ein Eigengewicht von 35,3 t und ein Ladevolumen von 103 m³. Der Kesselwagen für „helle“ Mineralölprodukte mit einem vergrößerten Volumen von 99,5 m³ bei einem „optimierten“ Eigengewicht von 21,6 t. Die polnische **Railway Tank Cars Chemet** zeigte einen Druckgaskesselwagen Zagns für Hydrocarbon-Gase wie Butan. Der als „ultraleicht“ bezeichnete Wagen wiegt leer 26,97 t und hat ein Volumen von 125 m³.

Die ÖBB haben zusammen mit der **Voestalpine** und dem slowakischen Konzernunternehmen **TS Slovakia** eine neue modulare Güterwagenplattform

entwickelt. Der Transant ist flexibel im Aufbau und damit in seinem Einsatz. Seine Plattform besteht aus identischen Rahmenkopfrägern, der Fachträger-Längsrahmen kann in unterschiedlichen Längen gefertigt werden. Der Tragwagen bildet zusammen mit unterschiedlichen Boxen (Cover Box, Flat Box, Multi Box und Bulk Box) den eigentlichen Wagen. Der Transant ist uneingeschränkt im Einzelwagenverkehr einsetzbar, da über ein patentiertes System zwischen Rahmen und Boxen hohe Längskräfte übertragen werden können. Die ÖBB lassen zehn Prototypen unterschiedlicher Längen mit verschiedenen Boxen erstellen. 2019 sollen die Wagen mit Bulk-Boxen für die Voestalpine im Erzverkehr einsetzen werden.

Vossloh hat im Infrastrukturbereich einige Neuheiten vorgestellt. Neue Möglichkeiten zur Gestaltung unterschiedlicher Schwellen für verschiedene Befestigungssysteme bietet der neuartige Verbundwerkstoff Amalentic. Mit einem

hohen Füllstoffanteil (Sand) werden isotropes Materialverhalten, eine hohe UV-Beständigkeit und ein geringer Wärmeausdehnungskoeffizient erreicht. Eine Teststrecke wurde bereits ausgerüstet.

Besonders für die Anwendung bei hochbelasteten Herzstücken, sei es auf Hauptstrecken oder im Nahverkehr, hat Vossloh mit **Arcelor Mittal** den harten Walzstahl CogX entwickelt. Er hat auf der Lauffläche eine Härte von 550 HB. Für die besonderen Anforderungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs ist die



Spannklemme SKL 15 HF

neue Spannklemme SKL 15 HF vorgesehen, deren Eigenfrequenz deutlich angehoben wurde. Dadurch ist sie wesentlich unempfindlicher gegenüber Vibrationen. In China ist die Klemme bereits zugelassen; die Zulassung in Deutschland läuft aktuell.

Mit nur 16 t ist die Kompaktfräse Multi Purpose Milling (MPM) ein Leichtgewicht und dient der flexiblen Hotspot-Bearbeitung auf Vollbahn- und Nahverkehrsstrecken. Sie ermöglicht durch die Anwendung des Gegenlaufverfahrens einen Abtrag von 2 mm pro Überfahrt. Dank berührungsloser Schienenabtastung per Lasertechnik wird zudem eine umfangreiche und zustandsorientierte Weichenbearbeitung ermöglicht.

Zusammen mit **Frauscher** hat Vossloh ein System zur kontinuierlichen Streckenzustandsüberwachung entwickelt. Dabei wird das parallel zum Gleis liegende Kabel genutzt, wobei beispielsweise bei Glasfaserkabeln nur eine einzige Faser benötigt wird. Laserimpulse können Vibrationen, die vom Referenzwert abweichen, detektieren. Dabei wird auf 10 m genau gemessen. Die Reichweite je Laser beträgt 80 km. Dabei kann geortet werden, ob der Fehler „wandert“ (dann liegt die Ursache beim Fahrzeug) oder „fest“ ist (Ursache in der Fahrbahn). Es gibt bereits weltweit 20 Testinstallationen, auch bei der DB und den ÖBB.

RB 22.10.18 (cm)

Zuliefervielfalt: Motoren, Federn, Stecker und mehr

Bauteile Rolls-Royce hat das MTU-Hybrid-Powerpack zur Serienreife weiterentwickelt. Entsprechend wurden auch gleich mehrere Abkommen zum Einsatz unterzeichnet. So wird das Leasingunternehmen Porterbrook für seine Turbostar-Züge (Class 168 und 170) 2020 zunächst zwei Hybrid-Powerpacks für einen Triebzug erhalten. Die Option sieht den Umbau eines weiteren Zuges vor. Von 2021 an wird MTU neun solcher Hybrid-Antriebe an die irische Staatsbahn für die Züge Class 22000 liefern. Sollte der Umbau erfolgreich sein, will Irish Rail 234 neue Powerpacks für die gesamte Flotte der Class 22000 ordern. Darüber hinaus vereinbarte MTU mit Alstom und der Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) sowie Abellio Rail die technische Machbarkeit zur Integration ihrer Hybridantriebe in die neue Abellio-Flotte von Lint 41 zu untersuchen. Sollte dies machbar sein, werden von den 54 Triebwagen zunächst drei umgerüstet. Auch das Leasingunternehmen Alpha Trains setzt auf den MTU-Hybrid-Antrieb. Ziel ist es, nach erfolgreicher Konzeptionierung und dem Umbau eines ersten Fahrzeugs der Baureihe VT 643 (Talent) die gesamte Flotte von Alpha Trains – über 140 Fahrzeuge – auf Hybrid-Antriebe umzurüsten.

Die „Rail Engine“ von Voith, zusammen mit Liebherr entwickelt, soll 23% mehr Leistung bei 8% weniger Kraftstoffverbrauch erreichen. Die Leistung liegt bei bis zu 480 kW. Der Motor kann

horizontal oder vertikal verwendet werden. Zusammen mit dem DHM-Getriebe wird das RailPack gebildet, alternativ als dieselelektrische oder als hydrodynamische Version und bald mit hydromechanischer Kraftübertragung.

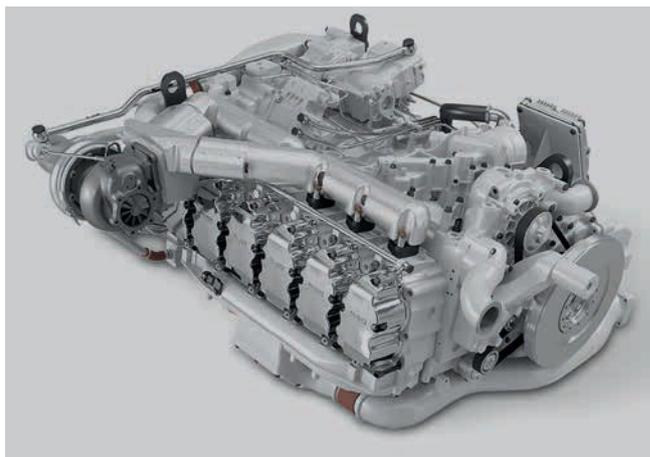
Contitech hat die Luftfeder digitalisiert. Zum einen ist die bislang mechanische Gestängeregelung des Luftdrucks durch einen Sensor ersetzt worden. Der UHP-Sensor misst via Ultraschall die aktuelle Höhenlage und den Druck der Luftfeder. Verbunden mit einer hinterlegten oder gemessenen Bahnsteighöhe könnte sich so die Luftfeder automatisch der Bahnsteighöhe anpassen. Zudem vulkanisiert Contitech in die Luftfeder einen RFID-Chip ein, um so die Luftfeder im Rahmen der Instandhaltung eindeutig identifizieren zu können.

Gewichtsreduzierung im Schienenfahrzeugbau findet auch bei kleinen Bauteilen statt. So hat Harting durch den Umstieg von Metall auf Kunststoff die Gehäuse von Steckverbindungen um rund 50% reduzieren können. Auch bei der Gehäuse-Baureihe High Pressure Railway (HPR) konnte durch einen neuen modularen Aufbau Gewicht gespart werden: Jetzt können bis zu vier 650-A-Hochstromkontakte oder zwölf Han-Einzelmodule in einem Gehäuse untergebracht werden, bislang waren nur sechs Einzelmodule machbar. Und in Nürnberg bei der U-Bahn hat Harting neu ein Projekt zur Lokalisierung von



MTU-Hybrid-Powerpack

Foto: C. Müller



Die Rail Engine von Voith und Liebherr

Foto: Voith

Zügen gestartet. Mittels ortsfest installiertem RFID kann die genaue Position der Züge bestimmt werden, beispielsweise um die Schmiereinrichtung automatisch einzuschalten.

Auch bei Huber+Suhner geht es um Gewichtsreduzierung. So sollen die Radox-Kabel bei Platz und Gewicht bis zu 40% einsparen. In Berlin wurde zudem die „Sencity Rail Multi“-Antenne vorgestellt. Sie sei die erste 5G-fähige Antenne für mobile Anwendungen, so der Hersteller. Die Antenne beinhaltet Hochstrom- und Hochspannungsschutz-Eigenschaften, die die Leistung maximieren, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.

RB 22.10.18 (cm)



Genauere Bestimmung der Zugposition mittels RFID

Foto: C. Müller



5-G-Antenne von Huber + Suhner

Foto: Huber + Suhner



Foto: DB AG/K.-M. Neuhöf



Foto: C. Müller

In der Kategorie „Schienenfahrzeuge und Schienenfahrzeugteile“ erhielt Plasser & Theurer den Preis aus den Händen von Berthold Huber, Vorstand Personenverkehr

CPO Uwe Günther überreicht den Supplier Innovation Award an Holoplot.

Vom DB-Lieferantenprädikat über verschiedene Awards bis zum Hacktrain: Preisverleihungen auf der InnoTrans

Preise Erneut hat die Deutsche Bahn die InnoTrans genutzt, um die begehrten DB-Lieferantenprädikate in vier Kategorien sowie den Supplier Innovation Award zu verleihen. Chief Product Officer Uwe Günther erklärte, dass der Konzern derzeit mit rund 13.600 Lieferanten Geschäfte tätige. Derzeit sei der Konzern als Professional Procurement eingestuft. Ziel sei das World-Class-Procurement. Die Gewinner der DB-Lieferantenprädikate in den vier Kategorien sind:

- Kategorie „Schienenfahrzeuge und Schienenfahrzeugteile“: Plasser & Theurer. Der Baumaschinenhersteller erhielt den Preis für die „Multifunktionalen Instandhaltungsfahrzeuge Streckeninfrasturktur“ (Miss).
- Kategorie „Allgemeine Bedarfe und Leistungen“: T-Systems International. Der Netzwerkpartner hat den Konzern bei Servern und Netzwerktechnik deutlich vorangebracht.
- Kategorie „Umwelt“: Rinn-Beton für die Lieferung von Natursteinen RC40 aus Hessen, die aus 40% Recyclinganteil bestehen sowie das Prädikat für klimaneutrale Produktionstechnik inne haben.
- Kategorie „Infrastruktur“: Spitzke. Das Unternehmen lieferte im Oberleitungsbau durch eigene Schulung der Mitarbeiter höchste Qualität.

Der Supplier Innovation Award, um den sich die Unternehmen beworben hatten, ging an Holoplot, das ein zielgenaues Audiosystem für große Räume

entwickelte. Das System wird erstmals in Frankfurt/M. Hbf installiert.

Die drei Gewinner des diesjährigen ERCI-Awards sind DB Cargo (Deutschland) in der Kategorie Großunternehmen, Perpetuum (Großbritannien) in der Kategorie KMU und Traxens (Frankreich) in der Kategorie „Coup de Coeur“, also Herzensangelegenheit der Jury. DB Cargo erhielt die Auszeichnung für ihren Demonstrator einer vollautomatischen Rangierlokomotive. Perpetuum hat einen kabellosen Vibrationssensor entwickelt, der seine Betriebsenergie durch Energy Harvesting aus der Umgebung gewinnt. Traxens wurde für die Entwicklung eines Sensors ausgezeichnet, der eine automatische Bremsprobe erlaubt und damit den Güterverkehr digitalisiert. ERCI steht für European Railway Clusters Initiative, einem Zusammenschluss von neun europäischen Bahntechnik-Clustern mit insgesamt über 1000 Mitgliedern, meist mittelständische Unternehmen (KMU).

Das Frauennetzwerk unter dem Dach der Allianz pro Schiene kürte die Mobilitätsgestalterinnen 2018. Die Industriedesignerin Nicole Michel (Bombardier Transportation) erhielt den Titel in der Kategorie „Personenverkehr“ für eine Erfindung, die den Fahrradtransport für Reisende erleichtern könnte. Jane Grabowski (Siemens) gewann in der Kategorie „Umweltinnovation“ mit einer Lok, die im Standbetrieb den Energiebedarf drastisch drosselt. Simone

Bauer (Spitzke) entwickelte eine Methode, um Arbeiter besser vor Schweißrauch und Strahlung zu schützen. Sie wurde Mobilitätsgestalterin in der Kategorie „Arbeitswelt“. Im Bereich „Beste Idee“ ehrte die Jury Sylvia Lier von der DB: Mit einem „Mobilitätsbudget“, das der Arbeitgeber zahlt, will Lier Dienstleistungspraxis und private Mobilität grundlegend ändern.

Beim viertägigen Hackathon „HackTrain“, der dieses Jahr seine Messpremiere feierte, konnten die rund 80 teilnehmenden Entwickler zeigen, wie smarte IT-Lösungen die Bahnbranche revolutionieren können. Der erste Preis ging an das dreiköpfige Team „Veggie on Rails“, das die vom britischen Network Rail gestellte Aufgabe – Wie lässt sich die von Unwettern gefährdete Randbegrenzung besser überwachen? – laut Jury „mit einem großen Verständnis für den Kunden“ löste. Das Konzept analysiert kostengünstig die bereits existierenden Videoaufzeichnungen und kombiniert diese mit GPS-Daten und einer Wachstumsklassifikation für die Vegetationstypen. Zweitplatziert wurde das Team „ELB – Efficiency Less Bureaucracy“ mit einem Konzept, das für Ingenieure die Suche nach Informationen mithilfe eines Voice-Systems vereinfachen soll. Das Team „Safety_Eye“ belegte den dritten Platz mit einem Alarmsystem aus akustischen, visuellen und tragbaren Signalen, das Gleisarbeiter noch besser schützen soll.

RB 22.10.18 (cm)



Foto: J. Deck

50 Jahre U-Bahn. Am 04.10.1968 begann in Frankfurt/M. offiziell das Zeitalter der U-Bahn. An der Tunnelstation Hauptwache gab der damalige Verkehrsminister Georg Leber (SPD) das Startzeichen. Die erste Linie von der Hauptwache bis zur Station Nordwestzentrum kostete rund 344 Mio. DM. Die als A-Linie bezeichnete Strecke war größtenteils der Ausbau der bereits 1910 eröffneten Vorortbahn im Stil einer Überlandstraßenbahn nach Bad Homburg und Oberursel. Der heutige Betreiber, die VGF, feierte den Anlass im Betriebshof Heddernheim mit einer Parade aller fünf U-Bahnwagen-Typen, von denen derzeit die Typen U 4 und U 5 eingesetzt werden. Ganz rechts der Typ Pt, der auch im Tunnel eingesetzt wurde. RB 22.10.18 (cm)



Grafik: rnv

rnv-Tram 2020. Der Rhein-Neckar-Verkehr (rnv) hat am 08.10.2018 erstmals das neue Design sowie ein Mock-up der künftigen Tram 2020 vorgestellt. Skoda Transportation liefert für rund 250 Mio. EUR 80 Zweirichtungsbahnen mit der Option auf 34 weitere Bahnen, die auf dem von Transtech für Helsinki entwickelten Artic-Tram, von Skoda ForCity Smart genannt, beruhen. Bestellt und von 2021 an geliefert werden 31 dreiteilige 30-m-Wagen, 37 vierteilige 40-m-Wagen sowie 12 sechsteilige 60-m-Wagen. Fahrzeugtechnisch besteht ein 40-m-Wagen aus zwei identischen und unabhängig fahrfähigen 20-m-Teilfahrzeugen, beim 60-m-Fahrzeug verhält es sich äquivalent. Da in Mannheim und Ludwigshafen aktuell keine linksseitigen Bahnsteige bedient werden, können laut rnv bei den Fahrzeugen, die nur im dortigen Gebiet eingesetzt werden, die in den Türbereichen auf der bahnsteigabgewandten Seite installierten zusätzlichen Sitzplätze vollumfänglich und dauerhaft genutzt werden. RB 22.10.18 (cm)



Foto: MKP Poznan

Moderus Gamma. Modertrans und der Betreiber MPK Poznan als Erstbesteller haben Anfang Oktober die erste Serien-Niederflurbahn Moderus Gamma als Dreiteiler vorgestellt. Die MKP hat 30 Ein- und 20 Zweirichtungsbahnen für 397 Mio. PLN (92 Mio. EUR) bestellt. Während der Ende 2016 vorgestellte Prototyp ein Multigelenker ist, bekommt Posen Drehgestellfahrzeuge. Der Gamma verfügt über acht Motoren mit zusammen 800 kW. RB 22.10.18 (cm)

Schnellbahnausbau: Senat beschließt Sondertopf

Hamburg Um für den weiteren Ausbau von U- und S-Bahnen in den kommenden Jahren die finanzielle Vorsorge zu treffen, hat der Hamburger Senat das „Sondervermögen Finanzierung Schnellbahnausbau“ beschlossen. Für das laufende Haushaltsjahr wurden bereits 50 Mio. EUR beantragt. Für die Haushaltsjahre 2019 und 2020 werden die Gelder jeweils gesondert bei der Bürgerschaft beantragt. RB 22.10.18 (cm)

Stadler kooperiert weiterhin mit Solaris

Straßenbahn „Wir erwarten keine Auswirkungen im operativen Betrieb. Rechtlich müssen wir klären, welche Auswirkungen der Eigentümerwechsel auf das Shareholder Agreement hat“ – mit diesen Worten kommentiert Stadler Rail die Übernahme von Solaris durch die spanische CAF. Stadler hat die Zusammenarbeit mit Solaris auf der InnoTrans 2016 kundgetan. RB 22.10.18 (cm)

Rat der Stadt beschließt Regio-Tram

Aachen Nach der gescheiterten Campus-Bahn soll in Aachen nun das Projekt Regio-Tram vorangetrieben werden. Am 27.09.2018 hat sich der Rat der Stadt einstimmig dafür ausgesprochen. Mit der Regio-Tram wird die 2001 abgelehnte Idee wieder aufgegriffen, die Euregiobahn näher an das Stadtzentrum zu führen. Konkret soll jetzt eine „Konzept-Idee“ der Initiative Aachen „weiterverfolgt“ werden.

Sollten damals Dieselmotoren an 760 mm Bahnsteigen verkehren, sollen nun elektrische Niederflurfahrzeuge sowohl unter Oberleitung als auch mit Batterie fahren. Geplant ist, die Bahnstrecke vom Bahnhof Aachen Nord bis zum Bushof in Aachen um wenige hundert Meter zu verlängern. Die Züge sollen künftig von der Station Aachener Kreuz kommend über die bereits in Planung befindliche Strecke via Würselen zum Bushof fahren. Dabei ist auch die Elektrifizierung vorgesehen. Dies gilt auch für die Ringstrecke der Euregiobahn. RB 22.10.18 (cm)

Wachstum durch die Verbindungen nach Osteuropa und mehr Eigenleistung



Foto: Torsten Bätge

Ein Metrans-Zug unterwegs

Osteuropa Die Metrans Rail (Deutschland) GmbH (MTRD) ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Allein zwischen März und Oktober 2018 stieg die Zahl der Mitarbeiter von 185 auf 204, davon 80 Triebfahrzeugführer und 25 Wagenmeister. Die Güterbeförderung stieg zwischen 2014 und 2017 um mehr als das Doppelte von 1,7 Mrd. tkm auf 3,7 Mrd. tkm. Grund für das damalige schnelle Wachstum war, dass die Traktion für Verkehre der Metrans-Gruppe, die bis dahin andere EVU geleistet haben, von Metrans Rail (Deutschland) GmbH übernommen wurde.

Für 2018 rechnet Metrans-Geschäftsführer Roger Mahler mit einer Beförderungsleistung von in etwa der gleichen Transportmenge wie im Vorjahr im intermodalen Verkehr. „Unsere Züge sind gut ausgelastet, und wir bieten eine hohe Taktzahl innerhalb Deutsch-

lands, aber natürlich auch Richtung Osteuropa und Österreich“, nennt Mahler als Grund für das Wachstum.

Metrans Rail (Deutschland) ist die deutsche Tochter der tschechischen Metrans, die ihrerseits der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) gehört. Zum 01.01.2018 hat Metrans die Polzug Intermodal Polska übernommen, wodurch die Traktion mit acht bis zehn Rundläufen pro Woche für die intermodalen Züge von den Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven zu den unternehmenseigenen beziehungsweise betriebenen polnischen Terminals Gadki (Poznan), Pruszków (Warszawa), Katy Wrocławskie (Wroclaw) und Dabrowa Górnica (Katowice) hinzukam.

Laut Mahler haben die Beförderungsanfragen im Hafenhinterlandverkehr und damit die Traktionen für MTRD gegenüber dem Vorjahr erheblich

zugenommen. Ein Grund dafür sei der Mangel an Triebfahrzeugführern: Wenn ein EVU aufgrund von Personalproblemen die Leistungen nicht erbringen kann, werden andere Dienstleister gesucht. „Früher fehlten die Lokomotiven, jetzt die Lokführer“, so Mahler. Man müsse die Triebfahrzeugführer früh an sich binden. Deshalb wird MTRD von Ende des kommenden Jahres an selbst ausbilden.

Metrans hat im September von Akiem sechs Traxx 187.5 geleast, die beginnend ab Oktober nacheinander in den Einsatz gehen. Notwendig wurde dies, weil DB Netz die Grenzlast auf der Nord-Süd-Achse gesenkt hat, aufgrund von Schienenqualität und einem größeren Anteil an Umleiter-Strecken. Mit den neuen Lokomotiven können wieder höhere Grenzlasten gefahren werden.

Als weiteren Grund für das Wachstum von MTRD sieht Mahler „verlässliche Takte“. Um die erforderliche Verlässlichkeit zu erreichen, sei es wichtig, „Herr des Prozesses“ zu sein. Angesichts der eng getakteten Verkehre wirke sich eine einzige Verspätung über mehrere Tage hinweg negativ auf die ganzen restlichen Umläufe aus. Deshalb rangiere man nicht nur in Hamburg, sondern auch in Nürnberg in Eigenleistung.

Schon heute, und verstärkt im kommenden Jahr, sind die umfangreichen Baumaßnahmen im Streckennetz der Deutschen Bahn eine Herausforderung für die Realisierung verlässlicher Takte. Durch die erforderlichen Umleitungen müssten mehr Lokomotiven und mehr Lokführer eingesetzt werden, so Mahler. „Ressourcen, die eh schon knapp sind, werden weiter verknappt.“ Dadurch verteuere sich auch die Leistungserstellung.

RB 22.10.18 (dr)

ESTW erlaubt längere Öffnungszeiten der Hafenbahnhöfe

Hafen Basel Für den Bahnhof Birsfelden Hafen und Auhafen Muttenz hat die Hafenbahn Schweiz AG am 15.10.2018 das neue Elektronische Stellwerk (ESTW) in Betrieb genommen. Es ersetzt die beiden elektromechanischen Schalterstellwerke aus den 1950er Jahren. Die Kosten von rund 15 Mio. CHF wurden durch eine Leistungsvereinbarung vom Schweizer Bundesamt für

Verkehr (BAV) getragen. Mit dem neuen Stellwerk werden beide Hafenbahnhöfe nun von einer Betriebsleitzentrale aus gesteuert, die erweiterte Öffnungszeiten von Montag 03.30 Uhr bis Samstag 16.00 Uhr durchgehend ermöglicht. Zusätzlich kann der an den Badischen Bahnhof angeschlossene Bahnhof Kleinhüningen vom Fahrplanwechsel 2018/2019 an mit deutschem Zugsiche-

rungssystem PZB 90 und deutschem Stromabnehmer befahren werden.

Mit der Installation der Simis W-Stellwerke von Siemens und dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS Level 1 Limited Supervision macht sich die Hafenbahn fit für die digitale Zukunft und die Weiterentwicklung der Anforderung der Hafenwirtschaft in Basel. RB22.10.18(cm)

<https://port-of-switzerland.ch>

Gelungene Verlagerung auf die Schiene

Chemie Durch das Projekt ChemMultimodal sind bisher sieben Chemieverkehre von der Straße in den multimodalen Transport verlagert worden. Dabei handelt es sich um die Strecken:

- Hamburg (D)–Budapest (HU)
- Šala (SVK)–Glasgow (GBR)
- Šala (SVK)–Breda (NED)
- Rotterdam (NED)–Šala (SVK)
- Šala (SVK)–Yorkshire (GBR)
- Šala (SVK)–Caldas de Reis (ESP)
- Šala (SVK)–Gafanha da Nazare (PRT)

ChemMultimodal untersucht die Hemmnisse bei der Verlagerung von Chemietransporten auf die Schiene in sieben Regionen Europas und erarbeitet Werkzeuge, die die Verlagerung vereinfachen sollen. In Deutschland ist ChemMultimodal beim Wirtschaftsministerium Sachsen-Anhalt angesiedelt. Das Projekt läuft bis Ende Mai 2019.

Laut Projektmanager André Mangelsdorf ist mangelndes Bewusstsein um die Vorteile ein wesentlicher Grund, warum in allen betrachteten Regionen der Anteil multimodaler Transporte im Modal Split unter 20% liegt. Darum besteht der „Werkzeugkasten“ aus vier Teilen:

- Einem Consulting Service, der Hilfestellung gibt, wie die Chemieunternehmen, Logistic Service Provider (LSP) und Terminalbetreiber am besten angesprochen werden können.
- Planning Guidelines, in denen zusammengestellt ist, wie die Regularien (Transportgewichte, Fahrverbote) in den einzelnen Regionen ausgestaltet sind.

■ Die Visualisierung dessen, was an multimodalen Transporten angeboten wird, durch Nutzung von www.intermodallinks.com, einer Webseite, die die Fahrpläne von 150 Anbietern europaweit zusammenfasst.

■ Einem CO₂-Kalkulator, der aufzeigt, um wie viel weniger Kohlendioxid ausgestoßen wird, wenn der Transport multimodal erfolgt.

Dieser Werkzeugkasten wird in sieben Pilotprojekten mit 30 Chemieunternehmen getestet. Ziel ist, eine Zunahme multimodaler Transporte um 10% zu erreichen und den CO₂-Ausstoß um 5% zu verringern.

Augenblicklich wird im Rahmen von ChemMultimodal die Verlagerung auf sieben weiteren Strecken getestet:

- Rotterdam(NED)–Plock (PL)
- Gdynia (PL)–Ropczyce (PL)
- Gdynia (PL)–Aleksandrów Łódzki (PL)
- Runcorn (GBR)–Kedzierzyn Kozle (PL)
- Moustier (BEL)–Budapest(HUN)
- Vuhan (CHN)–Budapest (HUN)
- Albizzate (ITA)–Onda (ESP)

Von Sachsen-Anhalt ausgehend gibt es sechs Strecken, die sich noch im Entscheidungsprozess befinden.

- Schkopau (DTL)–Southampton (GBR)
- Dessau (DTL)–Rotterdam (NED)
- Dessau (DTL)–Kallo (BEL)
- Schwarzheide (DTL)–Saragossa (ESP)
- Schwarzheide (DTL)–Mailand (ITA)
- Elsteraue (DTL)–Novara (ITA)

RB 22.10.18 (dr)

Einheitliches Recht für Gefahrgut notwendig

China Laut Jochen Conrad, Leiter der Abteilung Gefahrgut von der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (Otif), suchen internationale Unternehmen seit Längerem für den Gefahrguttransport eine Alternative zum Seeweg von China nach Europa. Für den Transport auf der Schiene sei die Anwendung eines einheitlichen Gefahrgutrechts von großer Bedeutung, sagt Conrad auf der Gefahrgutkonferenz in Wien. In wenigen Wochen wird es deshalb dazu ein erstes Treffen in China geben, um abzuklären, inwieweit das chinesische und russische Gefahrgutrecht mit der derzeit geltenden Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) vereinheitlicht werden kann. Die RID gilt in 49 Staaten inklusive aller EU-Länder, aber nicht in Russland oder China. RB 22.10.18 (dr)

Mehr Rundläufe zwischen Coevorden und Malmö

Kombiverkehr Seit dem 03.09.2018 bietet Kombiverkehr drei anstatt wie bisher zwei Shuttlezüge zwischen dem niederländischen Coevorden beziehungsweise Bad Bentheim und dem Terminal Mertz in Malmö an. Der Zug wird via Öresundbrücke geroutet. RB 22.10.18 (cm) www.kombiverkehr.de

Kartellamt verhängt Geldstrafen

Tschechien Die Tschechische Bahn muss laut Radio Praha eine Kartellstrafe von 48 Mio. Kronen (knapp 1,9 Mio. EUR) zahlen. Zudem wurden dem AWT Cechofracht eine Strafe über 3 Mio. Kronen (120 000 Euro) auferlegt.

Laut den Untersuchungen des Kartellamts hat die Tschechische Bahn zwischen 2006 und 2010 zusammen mit der Rail Cargo Austria AG und AWT Cechofracht unerlaubte Preisabsprachen getroffen. Außerdem sollen die Firmen beim Angebot zum Schienen-Güter-Projekt Italia Express ein gemeinsames Vorgehen ausgehandelt haben. RB 22.10.18 (dr)

Wieder Güterverkehr Retz–Drosendorf

Österreich Auf der von der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft (Növog) als Anschlussbahn betriebenen Strecke von Retz nach Drosendorf im nördlichen Niederösterreich gibt es seit dem 15.10.2018 wieder Güterverkehr. Der letzte Güterzug war 2010 gefahren, dann wurde die Strecke an die Növog übergeben. Seither wird die Strecke nur mehr im touristischen Personenverkehr bedient. Nunmehr werden in Zusammenarbeit mit den örtlichen Lagerhäusern wieder

Getreidetransporte nach Italien durchgeführt. Die Güterwagen werden von Grampetcargo Austria (GCA) mit einem 2143-Tandem des Vereins Neue Landesbahn von Zellerndorf auf die Ladegleise der Lagerhäuser Retz, Weitersfeld und Langau zugestellt und am nächsten Tag beladen wieder nach Zellerndorf überführt. Von dort fährt dann ein Ganzzug über Tarvisio zu Zielen in der Nähe von Rom, wobei in Österreich die WLC als EVU fungiert, in Italien ist Inrail zuständig. RB 22.10.18 (er/dr)

„Interesse ist da, aber die Hürden sind hoch“

Wie nach Ansicht von Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer Eisenbahnverkehr, der Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr über Gleisanschlüsse ausgebaut werden kann

Seit einigen Jahren geht in Deutschland die Zahl der Gleisanschlüsse zurück, über die Handel und produzierendes Gewerbe waren empfangen oder versenden. Setzt sich der Trend fort oder bemerken Sie ein steigendes Interesse am eigenen Gleis?



Dr. Martin Henke

Kunden müssen als Angebot zur Verfügung stehen. Wir brauchen einen gesunden Mix zwischen kombinierten Verkehren über Großterminals, multimodalen Umschlagterminals in Kundennähe und eigenen Gleisanschlüssen von Industrie und Handel.

Grundsätzlich steigt das Interesse der Verlagerer und Speditionen am Schienengüterverkehr. Wir stellen auch wieder ein Interesse am eigenen Gleis fest. Aber da die finanziellen und administrativen Hürden heute viel zu hoch sind, geben manche Interessenten nach wenigen Metern auf. Deshalb muss man laut die Frage stellen, ob die Rahmenbedingungen überhaupt noch stimmen und welche Rolle die Gleisanschlüsse bei der Verkehrsverlagerung spielen sollen.

Der Kombinierte Verkehr gilt als Wachstumssegment. Ist es vernünftiger, auf dieses System zu setzen?

Kombinierter Verkehr alleine bedeutet, dass Schiene nur noch in Kombination mit der Straße geht. Wir brauchen aber auch die Nähe zum Kunden, zum Beispiel in dem wir deren Ladestellen auch auf der Schiene bedienen können. Auch Umschlagterminals für kombinierte Ladeeinheiten und Wagenladungsverkehre in direkter Nähe zum

Von welcher Größenordnung des Versand- oder Empfangsaufkommens würden Sie Unternehmen ein eigenes Gleis empfehlen?

Sicher sind diejenigen im Vorteil, die mindestens Wagengruppen versenden oder empfangen können. Auch die Lage eines Gleisanschlusses spielt eine Rolle. Je kürzer die Entfernungen zu den Knoten der Eisenbahnen sind, desto höher die Chancen, zu guten Zeiten und Frequenzen bedient zu werden. Wir müssen es aber auch gemeinsam schaffen, den Gleisanschlussverkehr in der Fläche mindestens zu stabilisieren. Ein Gleisanschließer hat selten genug eigenes Volumen, damit die Eisenbahnen Einzelwagen- und Wagengruppenverkehre wettbewerbsfähig und eigenwirtschaftlich anbieten können. Wir benötigen deshalb kundenübergreifende Bündelungen.

Wo müsste Ihrer Ansicht nach der Hebel angesetzt werden, um das Inte-

resse am Anschlussgleis deutlich zu steigern?

Ganz eindeutig müssen die Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse verbessert werden. Insbesondere müssen wir uns die finanziellen und administrativen Hürden sehr genau anschauen und diese dann mit den politischen Ebenen diskutieren. Neben dem Bund bedarf es hier auch Gesprächen mit den Ländern und Kommunen.

Eine Alternative zum Gleisanschluss könnten multimodalen Terminals oder Railports sein, gibt es in Deutschland bereits ein ausreichend dichtes Angebot solcher Anlagen?

Erfreulicherweise investieren immer mehr Speditionen in eigene Gleisanschlüsse und damit auch in Standorte für den Wagenladungsverkehr. Wir setzen uns gemeinsam mit dem DSLV und der IBS dafür ein, dass die Meilensteine des Masterplans Schienengüterverkehr zur Verbesserung der Multimodalität konsequent umgesetzt werden. Es geht um die Verbesserung der staatlichen Förderung und um die Ausweitung der Straßen-Privilegien des Kombinierten Verkehr auf den Wagenladungsverkehr.

Was wäre der erste Schritt auf dem Weg zum eigenen Gleisanschluss?

Für eine Erstberatung steht der VDV gern zur Verfügung. RB 22.10.18 (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 23714-01

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

Gesamtanzeigenleiter DVV: Stefan Krause
+49 40 23714-175 | stefan.krause@dvvmedia.com

Anzeigenleitung Eurailpress: Silke Härtel (verantwortl.)
+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. 10 vom 1. Januar 2018.

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

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 812,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 845,- inkl. Porto

Layout: Simone Henneken

Druck: Albersdruck GmbH & Co. KG, Düsseldorf

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.

