

PRIVATBAHN

Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Verkehrsminister Scheuer: Pakt kann Schiene zur Nr. 1 machen Seite 1–2

VDV und Schienenallianz legen Reaktivierungsvorschläge vor Seite 3

Buchungsportal Modility: einfacher Zugang zu KV Seite 3

DAK soll Bahngüterverkehr beflügeln Seite 4

Maßnahmegesetze für einen gleitenden Strukturwandel Seite 5

Personalien und Veranstaltungs-vorschau Seite 5

EDITORIAL



Same procedure every year

Es ist immer wieder dasselbe Spiel: Wenn es um Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr geht, werden selbst wirtschaftsliberale Christdemokraten und Christsoziale in Regierungsverantwortung sehr einsilbig, geradezu kleinlaut. Der Masterplan Schienenverkehr ist da keine Ausnahme. Motiv ist zum einen das fiskalische Interesse am Wohlergehen des Bundesunternehmens DB AG, zum anderen die Scheu vor dem Konflikt mit der Arbeitnehmerschaft. Für das Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“ bleibt im Fernverkehr nur ein Lippenbekenntnis.

Der Deutschlandtakt ist eine Chance, diese Blockade aufzubrechen. Wenn das Bedienversprechen für periphere Mittelstädte eingelöst werden soll, geht das nicht über reine Eigenwirtschaftlichkeit – das hat die Interregio-Ära bewiesen. Lösungen finden sich beim Blick ins Ausland: Die Schweiz vergibt in beschränktem Umfang Konzessionen an Wettbewerber und ermöglicht so wenigstens ein Benchmarking mit den SBB. Großbritannien vergibt alle Intercity-Linien im Wettbewerb und bündelt dabei Rennstrecken und unprofitable Linien. Trotzdem kassiert der Staat noch Konzessionsabgaben. Der vom Bundesverkehrsministerium gerne vorgebrachte Einwand, ein Bundesfernverkehrsaufgabenträger würde nur zusätzlichen Subventionsbedarf verursachen, zieht also nicht. Matthias Roeser



Unterzeichneten den Schienenpakt (v.l.): Ben Möbius (VDB), Ludolf Kerkeling (NEE), Enak Ferlemann (BMVI), Susanne Henckel (BAG-SPNV), Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Dirk Flege (ApS), Richard Lutz (DB AG) und Ingo Wortmann (VDV).

FOTO: BMVI

Verkehrsminister Scheuer: Pakt kann Schiene zur Nr. 1 machen

Eisenbahnbranche und Bundesverkehrsministerium (BMVI) haben am 30. Juni in Berlin gemeinsam den „Schienenpakt“ und den „Masterplan Schienenverkehr“ verabschiedet und damit den Arbeitsprozess des Zukunftsbündnisses Schiene abgeschlossen. „Die Schiene kann mit diesem Pakt der Verkehrsträger Nr. 1 werden“, hob Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hervor. „Solch ein breites Bündnis hat es vorher nie gegeben.“ Zentrales Ziel ist es, die Fahrgastzahlen im Personenverkehr bis 2030 zu verdoppeln und den Marktanteil im Güterverkehr auf mindestens 25 Prozent zu steigern. Der Masterplan umfasst 32 Handlungsfelder in sieben Kapiteln. Außerdem ist eine Machbarkeitsstudie für ein Innovationscluster Digitale Schiene

geplant, das in den Kohleregionen angesiedelt werden soll. Diese Studie soll im April 2021 abgeschlossen werden.

Auf der Veranstaltung, die coronabedingt nur in relativ kleinem Rahmen stattfand, wurde auch der dritte und damit finale Fahrplanentwurf für den Deutschlandtakt vorgestellt. In den kommenden Monaten sollen die zur Umsetzung nötigen Neu- und Ausbauprojekte bewertet werden. DB-Chef Richard Lutz sagte, die gute Pünktlichkeit aller Züge während des ausgedünnten Verkehrs in der Corona-Krise habe deutlich vor Augen geführt, dass die Infrastrukturengpässe angefasst werden müssen. „Wir haben jetzt kein Erkenntnisproblem mehr“, betonte er.

weiter auf Seite 2

Zum Missfallen der Wettbewerbsbahn-Verbände mofair und Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) ist weder im Schienenpakt noch im Masterplan konkret beschrieben, wie der intramodale Wettbewerb weiter gestärkt werden kann. Grundsätzlich wird zwar im Masterplan anerkannt, dass der intensive Wettbewerb im Güter- und Personennahverkehr die Eisenbahnen besser gemacht hat. Mofair und NEE bemängelten aber, dass seitens des Bundes unterschwellig „Eisenbahn“ immer wieder mit „Deutscher Bahn“ gleichgesetzt werde. Der NEE-Vorstandsvorsitzende Ludolf Kerkeling vermisste daher als zehntes Gebot „Du sollst keine Bundesbahn allein, sondern viele andere gesunde Eisenbahnen neben ihr haben“.

Selbstkritisch heißt es im Masterplan, dass im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) seit der Bahnreform kein nennenswerter intramodaler Wettbewerb entstanden sei. „Die Ursachen dieser Entwicklung müssen untersucht und ggf. beseitigt werden, wenn – wie internationale Beispiele zeigen – intramodaler Wettbewerb im

SPFV zu steigenden Marktanteilen der Eisenbahn beitragen könnte.“ Einigkeit bestehe im Zukunftsbündnis Schiene, „dass ein ‚Wettbewerb im Markt‘ mit einem Systemfahrplan des Deutschlandtaktes und der flexiblen Nutzung der Taktzüge durch die Reisenden vereinbar sein muss“ – das impliziert eine Fortführung des bisherigen Open-Access-Modells, wenn auch mit gegenseitiger Ticketanerkennung. Das vom Bundesrat 2018 vorgeschlagene Schienenpersonenfernverkehrsgesetz, wonach der Bund ein Fernverkehrs-Grundangebot definiert und ausschreibt, wird nicht angesprochen.

Mofair warnt davor, das Thema weiter zu verdrängen. „Klar wird jedenfalls immer mehr, dass die Bundespolitik nicht allein auf das bisherige Modell setzen und hoffen kann, dass sich der Deutschlandtakt quasi von allein fährt“, heißt es in der schon im Juni erschienenen Jubiläumsbrochure des Verbandes. „Sie wird mehr Verantwortung übernehmen, Vorgaben definieren und den Markt klug regulieren müssen.“ roe

Neue Domain für die Initiative Deutschlandtakt

Die „Initiative Deutschlandtakt“, die unter maßgeblicher Führung des langjährigen Eisenbahnmanagers Hans Leister seit 2008 für den Deutschlandtakt geworben hat, hat aus Anlass des finalen Fahrplanentwurfs ihre Internetadresse www.deutschlandtakt.de an das BMVI übertragen. Dort wird sie für die Kommunikation zu diesem Thema genutzt.



Sie selbst ist jetzt unter www.initiative-deutschlandtakt.de zu erreichen.

roe

Historisch: Durchschlag Koralmtunnel ist geschafft

45 Minuten von Graz nach Klagenfurt und weniger als drei Stunden von Wien nach Klagenfurt – der Koralmtunnel macht es möglich. 18 Jahre nach den ersten Probebohrungen sind beide Röhren des Koralmtunnels vollständig gegraben. Der Durchschlag in der Nordröhre des Tunnels ist ein historisches Ereignis, an dem mehrere Tausend Menschen beteiligt waren.

Genau 11.208 Meter haben sich die Mineure mit dem riesigen Tunnelbohrer „Kora“ seit 2014 vom Kärntner Lavanttal aus durch den Berg gegraben. Nach dem ersten Durchschlag – der bereits im Jahr 2018 erfolgte – und den Weltrekorden, die anschließend die beiden steirischen Tunnelbohrer „Mauli 1“ und „Mauli 2“ erzielten, ist jetzt der gesamte Koralmtunnel gegraben. dt



FOTO: ÖBB/WOLFGANG LEHRNER

Jubel beim Durchschlag des Koralmtunnels.

LAT tritt dem Verkehrsforum bei

Die **LAT Funkanlagen-Service GmbH** aus Berlin ist dem Deutschen Verkehrsforum (DVF) beigetreten. Das 1969 von Heinz Laternser gegründete Familienunternehmen ist unter anderem in den Bereichen Bahnstrom, Fahrleitungsanlagen, Fahrgastinformationssysteme und Videoüberwachung tätig. Zuletzt hat LAT in einer Machbarkeitsstudie für das BMVI belegt, dass Videobilder datenschutzkonform für Belegungsprognosen von Zügen ausgewertet werden können.

Unkonventionelle Wege geht LAT bei der Nachwuchsrekrutierung. Weil das Unternehmen gegen Arbeitgeber wie BVG oder DB bei Abiturienten keine Chance habe, konzentrierte man sich auf Hauptschüler, berichtete Geschäftsführerin Larissa Zeichhardt im September 2019 auf einer Veranstaltung des DVF. Die Erfahrungen mit Hauptschülern seien sogar besser, weil sie jünger sind. Um Defizite auszugleichen, kooperiert LAT nach ihren Angaben mit der Youtube-Lernplattform „Simpleclub“, die nicht nur Nachhilfe in den klassischen Schulfächern in jugendgerechter Darstellung anbietet, sondern im Auftrag von LAT auch fachbezogene Inhalte umsetzt. roe

FOTO: HEBIB./PIXABAY



Um das Gleisnetz für die Verkehrswende zu vergrößern, werden auch Strecken reaktiviert.

VDV und Schienenallianz legen neue Reaktivierungsvorschläge vor

Gut 4000 Kilometer stillgelegter Eisenbahnstrecken in Deutschland kommen für eine Reaktivierung in Frage. Das geht aus einer aktualisierten Liste des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene (ApS) hervor, die am 9. Juni in Berlin vorgestellt wurde. Die erste Liste war 2019 veröffentlicht worden.

Ein Schwerpunkt der Liste ist die Anbindung der Mittelzentren. 57 der derzeit 123 nicht auf der Schiene erreichbaren Mittelzentren könnten sinnvoll und praktikabel wieder angebunden werden; bei weiteren 25 ist eine tiefere Prüfung nötig. Fast 1,3 Millionen Menschen in diesen Orten würden direkt davon profitieren, weitere könnten durch die Unterwegsbahnhöfe angeschlossen werden.

Insgesamt schlagen VDV und ApS 238 Strecken vor, 55 mehr als 2019. Alle Strecken wurden vorläufig in drei Kategorien priorisiert und nach dem nötigen Aufwand für die Reaktivierung in drei Stufen eingeordnet. Für 2000 Kilometer Strecke wird eine Elektrifizierung mit Oberleitung

für sinnvoll erachtet, 1300 Kilometer könnten mit Batterie-Triebzügen betrieben werden und für 650 Kilometer bietet sich Brennstoffzellenantrieb an.

Zu den Kosten des Programms wollten sich ApS-Geschäftsführer Dirk Flege und Jörgen Boße, Vorsitzender des VDV-Ausschusses für Eisenbahninfrastruktur und Geschäftsführer der Usedomer Bäderbahn (UBB), nicht äußern. Belastbare Aussagen seien zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Flege sagte aber auch, „über Geld zu reden wäre richtig abtunend“.

Als Defizit sehen beide an, dass es für Streckenreaktivierungen zugunsten des Güterverkehrs noch keine ausreichenden Förderprogramme gibt. „Wir brauchen für den Schienengüterverkehr mehr Instrumente als das SGFFG“ (Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetz), sagte Boße. Für den Personenverkehr gebe es mit dem GVFG-Bundesprogramm und den Regionalisierungsmitteln bereits gute Finanzierungsinstrumente. *roe*

Weitere Informationen unter:
www.vdv.de/reaktivierung

AlphaTrains erweitert Portfolio

Captrain España, die größte private Güterbahn Spaniens, und Alpha Trains, der führende Vermieter von Schienenfahrzeugen in Kontinentaleuropa, haben einen Vertrag über die Vermietung von bis zu 21 Neubaulokomotiven des Typs EURO6000 unterzeichnet. Parallel dazu haben Alpha Trains und Stadler Valencia

einen Rahmenvertrag über die Lieferung dieser 6-Achs-Mehrsystemlokomotiven geschlossen.

CAPTRAIN España und Alpha Trains haben den Erstauftrag über elf dieser EURO6000-Lokomotiven bereits bestätigt. Fünf der EURO6000 sind für Normalspur ausgelegt. *dt*

Buchungsportal Modility: einfacher Zugang zu Kombiniertem Verkehr

Auf Initiative der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) entwickelt der Logistikkonzern gemeinsam mit elf Partnern aus der Transport- und Speditionsbranche ein neues Buchungsportal für den Kombinierten Verkehr (KV). Modility wird als anbieterneutrales Corporate Spin-off aufgebaut, um die digitale Zukunft des Kombinierten Verkehrs mitzugestalten und den Einstieg in klimafreundliche KV-Transporte zu fördern. In einem ersten Schritt wurde jetzt unter www.modility.com eine Info-Webseite online gestellt. Das Buchungsportal soll bis Ende dieses Jahres live gehen.

Modility soll als Buchungs- und Vermittlungsportal freie Transportkapazitäten der KV-Operateure mit dem Transportbedarf der Spediteure zusammenbringen. Im Fokus stehen Kombinierte Verkehre Straße und Schiene in ganz Europa.

Schnell und unkompliziert zum klimafreundlichen KV-Transport

Modility bietet die Möglichkeit, einen einfachen Zugang zu intermodalen Transportangeboten zu erhalten und gleichzeitig neue Kundenbeziehungen zu generieren. Der KV-Verkehr wird damit als leistungsstarkes und umweltfreundliches Verkehrssystem weiter gestärkt.

Das Portal ist in seiner Art und Entwicklung einzigartig. Die Komplexität des Kombinierten Verkehrs wird in einem anbieterneutralen Portal mit übersichtlichen Funktionalitäten abgebildet: Informieren, Planen, Buchen, so lautet die Formel von Modility. *dt*

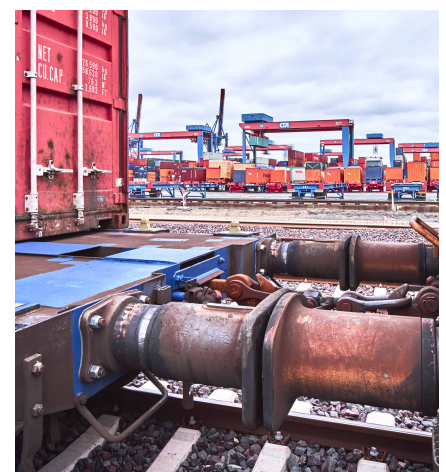


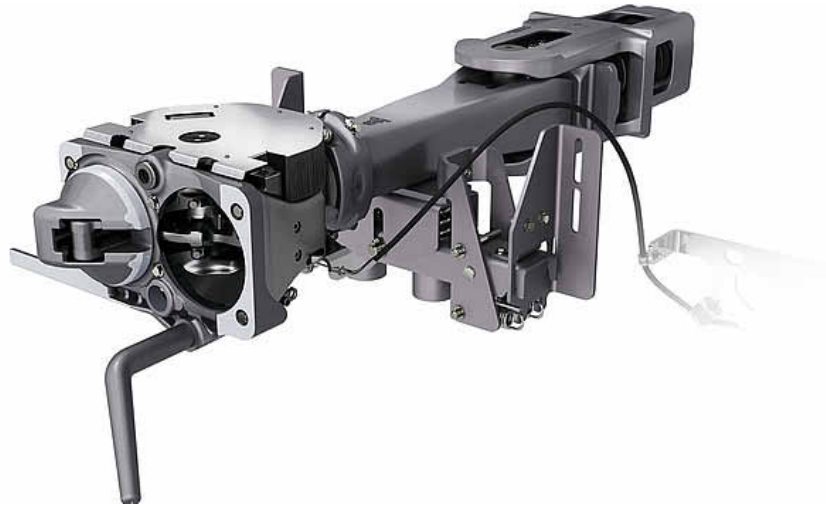
FOTO: HHLA

DAK soll Bahngüterverkehr beflügeln

Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) soll zu einem Leitthema der deutschen EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2020 werden. Das kündigte Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann am 29. Juni bei der Vorstellung des Abschlussberichts der sogenannten Migrationsstudie unter Federführung des Beratungsunternehmens hwh für das Bundesverkehrsministerium (BMVI) an. In der Studie wurden Nutzen, Kosten und mögliche Szenarien für den europaweiten Übergang von der Schraubekupplung auf die DAK untersucht.

Die Gutachter errechneten allein für die EU-27 plus Schweiz, Norwegen und Großbritannien ein Nutzenpotenzial von rund einer Dreiviertelmilliarde Euro Euro pro Jahr. Größte Vorteile sind geringerer Rangieraufwand, höhere Systemgeschwindigkeit, schwerere Züge, höhere Geschwindigkeit, Erschließung neuer Marktsegmente, automatische Bremsprobe und die Möglichkeit, digitalisierte Prozesse aufzusetzen. Insgesamt identifizierten sie 28 Pluspunkte der DAK.

Dem gegenüber stehen enorme Kosten für die Migration: Sie betragen rund 6,4 bis 8,6 Milliarden Euro im Basisszenario mit sechs Jahren Übergangsphase und würden sich erst nach 18 Jahren amortisieren. Die Umrüstkosten inklusive Einbau je Wagen beziffern die Gutachter auf 14.500 bis 17.500 Euro. Es müssten etwa 432.000 bis 485.000 Wagen umgerüstet werden. Bei den rund 17.000 in Frage kommenden Lokomotiven würden voraussichtlich teure Hybridkupplungen eingebaut. Die Umrüstkosten dort belaufen sich deshalb auf geschätzt 25.300 Euro pro



Die DAK wird von Politik und Branche als zukunftsweisend empfunden.

Lok. Ein Amortisationszeitraum von neun Jahren wäre nur dann denkbar, wenn sich Anschaffungs- und Einbaukosten halbieren ließen. Engpässe für eine schnellere Umrüstung sehen die Gutachter unter anderem in den Produktionskapazitäten der Kupplungshersteller und den Kapazitäten der Werkstätten.

In der Einführungsphase mit aufwendigem Parallelbetrieb von Schraubekupplung und DAK sind im Betrieb sogar höhere Kosten zu erwarten. Es müssten nämlich entweder separate Züge gebildet oder Zwischenwagen eingesetzt werden. Angesichts der geringen Margen im Schienengüterverkehr halten die Gutachter deshalb eine Förderung durch die öffentliche Hand – sei es EU oder Nationalstaaten – für unumgänglich. Eine denkbare Lösung sehen sie in Mietmodellen, um so die Bilanzen der Wagenhalter zu entlasten.

Alles auf einen Klick

Auf seiner Webseite bietet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Themenseite mit allen Unterlagen zur Digitalen Automatischen Kupplung an. Die Sammlung findet sich unter:

www.bmvi.de/dak-studie

Im Moment sind laut Projektleiter Stefan Hagenlocher von hwh drei Kupplungs-Grundtypen von vier Herstellern in der engeren Wahl. Zwei (Voith und Dellner) basieren auf der Scharfenberg-Kupplung, Wabtec bietet den Typ Schwab an und CAF stützt sich auf die sowjetische SA3-Kupplung. Er betonte allerdings, dass es für die DAK einen offenen Standard geben müsse. „Alles andere verbietet sich auch aus ordnungspolitischen Gründen“, ergänzte Jens Klocksinn, zuständiger Referatsleiter im BMVI.

Um Praxisfragen zu klären, will das BMVI noch im Sommer mit einem Demonstratorzug starten. Bis 2023 soll dann die künftige Kupplung ausgewählt und normiert werden, so dass ab 2024 die Umrüstung anlaufen kann. Auch Schweden will im September einen Demonstratorzug auf das Gleis bringen. Klocksinn sagte derweil, dass es darüber hinaus in den Niederlanden, Frankreich, Österreich und der Schweiz eine große Offenheit für das Thema gebe.

FOTO: VOITH

ZAHLE DER WOCHE

10.288

Mitarbeiter sind von 2009 bis 2019 bei DB Netz hinzugekommen. Das entspricht bei einem Ausgangsniveau von 35.032 einem Plus von 29 Prozent. Als Gründe nennt die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Grünen-Bundestagsfraktion unter anderem die Übernahme von Mitarbeitern der DB Projektbau und der S-Bahn Berlin.

Hinzu komme ein gestiegener Personalbedarf durch das tarifliche Wahlmodell „Mehr Geld oder mehr Urlaub“, das 2018 eingeführt wurde: viele entscheiden sich für Urlaub. Die Betriebsleistung – gemessen in Trassenkilometern – ist im selben Zeitraum um knapp 9 Prozent gestiegen, die Betriebslänge des Netzes ist dabei sogar um ein Prozent geschrumpft. *roe*



FOTO: DEUTSCHE BAHN AG/WOLFGANG KLEE

Noch ist Kohle ein wichtiger Faktor im Transportwesen und füllt ganze Züge. Das wird sich ab 2038 ändern.

Maßnahmegesetze für einen gleitenden Strukturwandel

Für die zwölf wichtigsten Schienenausbauvorhaben in den Kohleregionen kann Baurecht auch per Maßnahmegesetz geschaffen werden. Das sieht das Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen vor, das am 3. Juli von Bundestag und Bundesrat verabschiedet wurde. Bei einem Maßnahmegesetz schaffen statt einer Planfeststellungsbehörde Bundestag und Bundesrat per Gesetzesbeschluss selbst Baurecht. Die Koalitionsfraktionen und die Bundesregierung hoffen, dass sich damit die Planungsvorläufe beschleunigen lassen. Betroffen sind:

- Ausbau und Elektrifizierung Berlin-Cottbus-Görlitz
- Ausbau und Elektrifizierung Dresden-Bautzen-Görlitz
- Ausbau Leipzig-Falkenberg-Cottbus
- Ausbau Cottbus-Priestewitz-Dresden,
- Ausbau Leipzig-Bad Lausick-Geithain-Chemnitz
- Ausbau S-Bahnstrecke Leipzig-Markranstädt-Merseburg/Naumburg
- Ausbau und Elektrifizierung S-Bahnstrecke Leipzig-Pegau-Zeititz-Gera

- Neubau Verbindungskurve zwischen den Strecken Leipzig-Großkorbetha und Halle-Großkorbetha
- Aus- und Neubau der Westspange Köln (S-Bahn-Gleise Hansaring-Hürth-Kalscheuren)
- Ausbau Köln-Aachen (drittes Gleis Bundesgrenze-Düren)
- Ausbau und Elektrifizierung der S-Bahnstrecke Kerpen-Horrem-Bedburg
- Ausbau der S-Bahnstrecke Köln nach Mönchengladbach

Insgesamt enthält das Strukturstärkungsgesetz 38 Eisenbahnvorhaben und sechs Bundesfernstraßenvorhaben. Die zusätzlichen Mittel für die Verkehrsprojekte sind bei 26 Milliarden Euro gedeckelt.

Als Grund für die angestrebte Verfahrensbeschleunigung mittels Maßnahmegesetzen wird angeführt, dass die Verkehrsprojekte möglichst frühzeitig in Betrieb gehen sollen, um so einen gleitenden Strukturwandel vor dem Ende der Kohleverstromung 2038 zu ermöglichen. Im Begrün-

dungsteil des Gesetzes wird unter Berufung auf Ex-DB-Netz-Vorstand Dirk Rompf angeführt, dass sich mit Maßnahmegesetzen die Verfahrensdauer bis zum Erlangen des Baurechts um fünf Jahre verringern lässt. In einer Anhörung des Bundestages zu diesem Thema wurde allerdings unter Verweis auf das Maßnahmegesetz zur „Südumfahrung Stendal“ aus den frühen neunziger Jahren der Zeitgewinn nur auf rund eineinhalb Jahre geschätzt. Maßnahmegesetze können anders als Planfeststellungsbeschlüsse nicht vor den Verwaltungsgerichten beklagt werden, sondern nur vor dem Bundesverfassungsgericht.

Im Strukturstärkungsgesetz wird derweil auch festgeschrieben, dass das BMVI vor jedem Projektbeginn im Bundestag darlegt, ob die Kapazitäten ausreichen. Damit werden Bedenken des Bundesrats aufgenommen. Die Länder hatten befürchtet, dass die zusätzlichen Projekte Planungskapazitäten von den Verkehrsprojekten des Bundesverkehrswegeplans abziehen könnten. *roe*

Bundestag: Keine Überlastung der Verkehrswege

Die Bundesregierung geht nicht von einem sprunghaften, die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege gefährdenden Wiederanstieg des Gütertransportaufkommens im Zuge der wirtschaftlichen Erholung nach der Corona-Krise aus. Trotz bestehender Einschränkungen ha-

be der Güterverkehr während der Krise aufrechterhalten werden können, heißt es in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion. Ein schrittweises Hochfahren, nach dem sich die Fragesteller erkundigt hatten, sei daher nicht notwendig. *dt*

Berlin: Senat beschließt BVG-Verkehrsvertrag bis 2035

Der Berliner Senat hat am 7. Juli 2020 dem neuen Verkehrsvertrag mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) für die Jahre 2020 bis 2035 zugestimmt. Der BVG-Verkehrsvertrag hat ein Volumen von bis zu 12,7 Milliarden Euro. *dt*

Termine**Micromobility Expo**

27. – 29. August 2020

Online-Messe, zu besuchen unter:
www.micromobilityexpo.de**Railway Forum Digital Edition**

22. September 2020

virtuelle Konferenz
www.railwayforumdigital.de/**Arbeitsschutz Aktuell**

6. – 8. Oktober 2020

Stuttgart
www.arbeitsschutz-aktuell.de**Track Access Charges Summit 2020**

14. – 15. Oktober 2020

Riga
<https://events.railtech.com/track-access-charges-summit-2020>**2. Logistikkonferenz
Mitteldeutschland 2020**

12. November 2020

Ebendorf
Lücke TEAM International GmbH
Telefon: 039203 23 90 02**IT-Trans 2020**

1. – 3. Dezember 2020

Karlsruhe
www.it-trans.org**Hannover Messe 2021**

12. – 16. April 2021

Hannover
www.hannovermesse.de**InnoTrans 2021**

27. – 30. April 2021

Berlin
www.innotrans.de**transport logistic**

4. – 7. Mai 2021

www.transportlogistic.de**Weitere Terminhinweise:**www.privatbahn-magazin.de
www.zukunftsbranche-bahn.de**Impressum****Verlag:**Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG
Eingetragen im Handelsregister Lüneburg:
HRA 200919
pers. haft. Ges.: Bahn-Media Verwaltungs-
GmbH, Lüneburg HRB 201912**Geschäftsführer:**Dipl.-Volksw. Christian Wiechel-Kramüller
USt-IdNr.: DE264819031
St.-Nr.: 47/200/32000
Salzwedeler Straße 5, D-29562 Suhlendorf
Telefon 05820 970177-0
Telefax 05820 970177-20
www.privatbahn-magazin.de**Herausgeber:**Dr. Ansgar Burghof
Prof. Dr. Uwe Höft
Christian Wiechel-Kramüller (v. i. S. d. P.)**Personalien****Anne Mathieu ist neue Vorsitzende
der Geschäftsführung bei Keolis**

FOTO: KEOLIS



Keolis Deutschland hat seit dem 1. Juli eine neue Spitze: Anne Mathieu wurde zur neuen Chief Executive Officer und übernimmt die Aufgaben von der bisherigen Vorsitzenden der Geschäftsführung Magali Euverte, die innerhalb der SNCF zur Geschäftsführerin ernannt wurde. Mathieu wurde am 22. Juni 2020 zur Chief Executive Officer per Gesellschafterbeschluss ernannt. Sie wird Themen wie „Digitalisierung im Führerstand“ sowie die Verkehrswende in Zusammenarbeit mit dem Programm „Fokus Bahn“ weiterentwickeln.

Rainer Genilke ist neuer Vorsitzender des VBB-Aufsichtsrates

FOTO: VBB



In der jüngsten Sitzung des Aufsichtsrates der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH wurde Staatssekretär Rainer Genilke aus dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Brandenburg) zum neuen Vorsitzenden gewählt. Genilke löst damit Staatssekretär Ingmar Streese aus der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Berlin) ab. Streese wird Erster Stellvertreter im VBB-Aufsichtsratsvorsitz, Zweiter Stellvertreter bleibt Stephan Loge, Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald.

**Deutsche Bahn: Stabwechsel beim
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm**

FOTO: DB AG



Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm nimmt mit einem Stabwechsel in der Chefetage Kurs in Richtung Inbetriebnahme: Olaf Drescher (60) übernahm zum 1. Juli den Vorsitz der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU). Drescher verantwortet seitdem alle für die Inbetriebnahme des Großprojekts relevanten Bereiche wie Bahntechnik und Rohbau sowie das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart. Drescher war seit 2018 als stellvertretender Vorsitzender für das Geschäftsfeld Technik verantwortlich. Manfred Leger fungiert nach sieben Jahren an der Spitze der PSU künftig als stellvertretender Vorsitzender.

**Wechsel im mobifair-Vorstand:
Schlömer folgt auf Fuhrmann**

FOTO: NRWSPD



Das Präsidium von mobifair hat Dirk Schlömer als Nachfolger für das ausscheidende langjährige Vorstandsmitglied Heinz Fuhrmann bestellt. Schlömer wird an der Seite des Vorstandsvorsitzenden Helmut Diener schwerpunktmäßig die faire Auftragsvergabe im SPNV und ÖPNV in den Bundesländern begleiten. Schlömer (55) war langjähriger Gewerkschafter der EVG und zuletzt als Bereichsleiter für die Region Nord zuständig. Als SPD-Landtagsabgeordneter in NRW (2012 bis 2017) engagierte er sich als Verkehrsfachmann für Verbesserungen im SPNV und ÖPNV.

Bettina Clüsserath wird neue Geschäftsführerin der HEAG mobilo

FOTO: HEAG MOBILLO



Bettina Clüsserath wird neue Geschäftsführerin der HEAG mobilo in Darmstadt. Sie wird ihr neues Amt zum 1. August antreten und folgt damit auf Matthias Kalbfuss, der altersbedingt ausscheiden wird. Die Diplom-Wirtschaftsmathematikerin kommt von der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) mbH, wo sie seit 2016 umfangreiche ÖPNV-Erfahrung gesammelt hat. Aktuell leitet sie dort als Prokuristin die Abteilung Fahrpersonal & Organisation. Clüsserath führt die Geschäfte künftig mit Michael Dirmeier.

**Bayern: Arnulf Schuchmann ergänzt
Geschäftsführungsteam der BRB**

FOTO: BRB



Zum 6. Juli übernahm Arnulf Schuchmann (53) die Aufgabe als technischer Geschäftsführer bei Bayerischer Oberlandbahn GmbH und Bayerischer Regiobahn GmbH. Die Position des zweiten Geschäftsführers war seit Herbst 2019 vakant. Schuchmann studierte Wirtschaftsingenieurwesen und war zuletzt Geschäftsführer der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG), die er jahrelang erfolgreich geleitet hat. Er gilt als ausgewiesener Fachmann, was er als Berater unter Beweis stellt. Als technischer Geschäftsführer verantwortet Schuchmann künftig die Bereiche Betrieb, Technik sowie Eisenbahnsicherheit und Ausbildung.