

In dieser Ausgabe:

NEG Niebüll feiert 125-jähriges Bestehen Seite 2

Nordrhein-Westfalen fördert Sanierung von NE-Infrastruktur Seite 2

Güterbahnverband NEE droht mit Klage gegen DB-Kapitalspritze Seite 3

Neue Regeln für Eigenbeiträge der DB bei Infrastrukturausbau Seite 3

Die Personenverkehrsbranche ringt um die Fahrgäste Seite 4

Trassenpreise sollen 2021/22 sehr unterschiedlich steigen Seite 4

EDITORIAL



Kleines Virus, große Wirkung

Die Welt des öffentlichen Personennahverkehrs, so wir sie vor der Corona-Krise kannten, wird nicht mehr wiederkehren. Die Zeiten, da Bürobeschäftigte fünf Tage in der Woche zu ihrem Arbeitsplatz pendelten, sind vorbei. Viele Arbeitgeber haben erkannt, dass das Arbeiten im Homeoffice viel besser klappt als erwartet, und ermöglichen ihren Mitarbeitern schon heute, ein oder zwei Tage pro Woche zu Hause zu arbeiten.

Die ÖPNV-Unternehmen stehen also vor einer Herausforderung: Für einen Teil ihrer Stammkunden wird es sich nicht mehr lohnen, ein Abo zu kaufen, das sich erst nach dem vierten Mal Pendeln pro Woche rechnet. Und ob diese Kunden dann auf die meist sehr viel teureren Einzelfahrscheine umsteigen, ist fraglich – oft ist das Auto dann unter dem Gesichtspunkt der „Out-of-pocket“-Kosten günstiger. Deswegen ist es lobenswert, dass der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in seinem neuen Positionspapier „Kurs halten“ das Thema einer flexibleren Tarifgestaltung zumindest anreißt. Ob die Antwort nun Bestpreis-Ticketing via Smartphone oder eine diversifizierte Mehrfahrtenkarte ist, die Herausforderung bleibt gleich: Wie halte ich Berufspendler bei der Stange, wenn sich deren Nutzungsbedürfnisse grundsätzlich verändern?

Matthias Roeser



FOTOS: ROE

DB-Digitalvorständin Sabine Jeschke und DB-Cargo-Chefin Sigird Nikutta.

Startschuss für DAK-Auswahlverfahren

Am Montag ist offiziell der Auswahlprozess für die digitale automatische Kuppelung (DAK) gestartet worden. Bei DB Systemtechnik in Minden wurden die ersten beiden Kompositionen aus jeweils drei Güterwagen vorgestellt, mit denen bis Frühjahr 2021 die vier zur Auswahl stehenden Kupplungsköpfe vor allem auf ihre mechanische Eignung getestet werden sollen. Dafür sind in der Versuchsanlage Schlauroth des TÜV Süd bei Görlitz umfangreiche Tests geplant.

Wie Projektleiter Ulrich Meuser von DB Systemtechnik erläuterte, soll unter anderem das sichere Kuppeln und Entkuppeln unter erschwerten Bedingungen erprobt werden, zum Beispiel in engen Kurvenradien oder bei unterschiedlichen Beladeständen der Wagen. Ein weiteres Thema ist die Entgleisungssicherheit im geschobenen Zustand. Parallel wird in Schweden ein von der Verkehrsbehörde

Trafikverket geförderter Test gefahren, bei dem die Winterfestigkeit im Mittelpunkt steht. Das dortige Versuchsprogramm ist mit dem von Deutschland initiierten Konsortium abgesprochen. An diesem sind neben der DB auch SBB Cargo, Rail Cargo Austria, Ermewa, GATX und VTG beteiligt. Andere große Akteure, von EVU bis zu Wagenhaltern, sind über das EU-Programm DAC4EU (Digital Automatic Coupling for Europe) eingebunden. Nach Schätzung von Meuser sind damit rund 80 Prozent der Güterwagenflotte vertreten.

Nach der Auswahl des Kupplungskopfes soll dann ab Sommer 2021 ein aus 24 Wagen bestehender Demonstrator-Zug ein Jahr lang in ganz Europa erprobt werden, auch im harten Rangierbetrieb. Ziel ist, bis 2022 den Auswahl- und Definitionsprozess abzuschließen, sodass 2024 die Migration beginnen könnte.

Weiter auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Parallel werden die Datenstandards für die digitalen Komponenten erarbeitet.

Vor Ort vorgestellt wurden die zwei Varianten der Scharfenbergkupplung von Dellner und von Voith. Um absolut gleiche Voraussetzungen für alle vier Bewerber zu schaffen, wurden identische Zugkompositionen aus je einem Eanos-Wagen, einem zweiachsigen Schiebewandwagen und einem Kesselwagen gebildet. Wie Meuser erläuterte, kann mit dem Eanos-Wagen mit unterschiedlichen Beladezuständen vor allem die vertikale Kuppelfähigkeit erprobt werden. Bei dem (leeren) Zweiachser steht die Entgleisungssicherheit im Vordergrund. Mit dem Kesselwagen soll das Kuppeln in engen Kurvenradien erprobt werden.

Eine Herausforderung sieht Meuser im sicheren Kuppeln der elektrischen Kontakte, das für die digitale Komponente der „D“-AK unerlässlich ist. Deswegen sollen schon im ersten Stadium drei Varianten der Datenübertragung zwischen den Wagen getestet werden: eine elektrische Steckerleiste ähnlich wie im Personenverkehr, die Powerline-Technik (Daten auf der Stromleitung) und Near Field Communication (NFC), also Funkübertragung.

Ziel ist zunächst eine Typ-4-Kupplung, mit der zum Beispiel Bremsprobe und Wagenlistenstellung automatisiert werden können. In einem späteren Stadium soll



Projektleiter Ulrich Meuser an der Voith-Kupplung mit aufgeklappter Steckerleiste.

aber eine Aufrüstung zur Typ-5-Kupplung möglich sein, um zum Beispiel Wagen ferngesteuert entkuppeln zu können.

DB-Cargo-Chefin Sigrid Nikutta erhofft sich von der DAK eine bedeutende Pro-

duktivitätssteigerung im Schienengüterverkehr. Jeden Tag gebe es allein bei DB Cargo 54.000 Kuppelvorgänge, europaweit seien es rund 400.000. „Ich bin davon überzeugt, dass wir jetzt das historische Zeitfenster haben“, sagte sie. Die Einsicht sei da, dass Klimaschutz nur mit mehr Schienenverkehr möglich ist.

DB-Digitalvorstand Sabine Jeschke ergänzte, mit DAK lasse sich in den Rangierbahnhöfen rund 40 Prozent Kapazität gewinnen und auf der Strecke dank höherer Anhängelasten sogar 70 Prozent.

Anders als die Schraubenkupplung kann die automatische Kupplung mit minimalem körperlichen Einsatz entkuppelt werden. Auf die Frage des Privatbahn Magazins, ob das nicht Eingriffen Unbefugter Vorschub leiste, wies Meuser darauf hin, dass das Entkuppeln nur möglich ist, wenn kein Zug oder Druck auf der Kupplung lastet. Im Übrigen seien aus der Schweiz keinerlei Vorfälle solcher Art bekannt. *roe*

Sorgenkinder: Wagen ohne AK-Einbauraum

Nachdem sämtliche Pläne zur europaweiten Einführung einer automatischen Kupplung Anfang der 2000er-Jahre stillschweigend beerdigt worden waren, wurde in der Interoperabilitätsvorschrift TSI WAG von 2006 die Pflicht aufgehoben, in neuen Güterwagen Einbauraum für eine automatische Kupplung vorzuhalten. Laut DB-Projektleiter Ulrich Meuser haben Hersteller und Wagenhalter jedoch nur in geringem Umfang von dieser Option Gebrauch gemacht, sodass nach seiner Einschätzung nur rund 5 Prozent der Wagenflotte nicht nachrüstbar sind.

NRW gibt 1,26 Millionen Euro für NE-Bahn-Infrastruktur

Nordrhein-Westfalen fördert die Sauerland-Infrastruktur von NE-Bahnen mit weiteren 1,26 Millionen Euro. Landesverkehrsminister Hendrik Wüst übergab am 24. August insgesamt sieben Förderbescheide an sechs Verkehrs-, Logistik- und Eisenbahnunternehmen. Gefördert werden Projekte der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein, der Westfälischen Landeseisenbahn, der Häfen- und Güterverkehr Köln AG, der Regionalverkehr Ruhr-Lippe, der Mindener Kreisbahn und der IDR Bahn. „Mit der Landesförderung für nicht bundeseigene Eisenbahnen ermöglichen wir die Anbindung der letzten Meile vieler Industrie- und Gewerbegebiete sowie Logistikstandorte an das Netz der Bahn“, sagte Wüst. Ein Teil der Fördermittel dient zur Kofinanzierung von Vorhaben aus dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz. *pm/roe*

NEG Niebüll feiert 125-jähriges Bestehen

Am vergangenen Wochenende hat die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll (NEG) ihren 125. Geburtstag gefeiert. Ministerpräsident Daniel Günther hob in seiner Rede in Niebüll hervor, die NEG sei nicht nur ein verlässlicher Zubringer für die Amrumer und Föhrer Urlaubsgäste, sondern auch für den grenzüberschreitenden Verkehr auf der Strecke zwischen Niebüll, Tondern und Esbjerg. „So kann man heute wieder von Niebüll aus noch weiter nördlich mit der Bahn fahren, nämlich über die dänische Grenze: Das ist keine Selbstverständlichkeit“, lobte er. 1980 war der Personenverkehr zwischen Niebüll und Esbjerg eingestellt worden, 2001 startete er wieder.

Die NEG Niebüll ist darüber hinaus die erste NE-Bahn, die den Einbau des Zugsicherungssystems ETCS umsetzt, und zwar auf ihrer Strecke von Niebüll zur dänischen Grenze.

Ein weiteres wichtiges Signal für eine zukunftsfähige Infrastruktur sieht Günther in dem Plan, die NEG-Stammstrecke zwischen Niebüll und Dagebüll mit Oberleitung auszustatten und dafür grünen Windstrom aus der Region zu nutzen. „Dieser Schritt ist richtig und deshalb wird der Bund 90 Prozent des Projektes aus dem Klimaschutzpaket finanzieren. Das Land gibt ebenfalls rund eine Million Euro dazu, denn solche Ideen wollen wir fördern“, sagte Günther. Spätestens 2025 könnten die Fahrgäste dann voraussichtlich schon elektrisch zum Fähranleger fahren. Ob bis dahin auch die Marschbahn von (Hamburg-) Itzehoe nach Sylt elektrifiziert ist, erscheint zum heutigen Zeitpunkt allerdings fraglich.

Die knapp 14 Kilometer lange Stammstrecke Niebüll–Dagebüll war 1895 zunächst in Meterspur errichtet worden. 1926 wurde sie auf Normalspur umgebaut. *roe*

FOTO: DOROTUCH



EVG-Vorstandsmitglied Martin Burkert (rechts) erhielt vom NEE-Vorstandsvorsitzenden Ludolf Kerkeling (links) und Geschäftsführer Peter Westenberger (Mitte) einen Gutschein für eine Mitfahrt mit einer Eurodual-Lok der HVLE.

Güterbahnverband NEE droht mit Klage gegen DB-Eigenkapitalspritze

Das Netzwerk **Europäischer Eisenbahnen (NEE)** verschärft seine Gangart gegen die geplante Corona-Hilfe des Bundes für die Deutsche Bahn AG. Der Güterbahnverband veröffentlichte am vergangenen Wochenende seine ausführliche Stellungnahme, mit der er bei der EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager und Verkehrskommissarin Adina-Ioana Vălean für eine scharfe Prüfung der 5-Milliarden-Eigenkapitalspritze geworben hat. Man wolle nicht gegen die Beihilfe klagen, sagte NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger am Montagabend auf einer Veranstaltung des Verbandes in Anspielung auf eine aktuelle Schlagzeile, aber man behalte es sich vor, Gleichberechtigung vor Gericht einzufordern, wenn die EU-Kommission nicht schon dafür Sorge.

Zuvor hatte Martin Burkert, Vorstandsmitglied der Eisenbahngewerkschaft EVG und SPD-Bundestagsabgeordneter, gefordert, jedes Unternehmen müsse auch seinen Eigentümer ansprechen. Er übernahm damit die Position von DB-Chef Richard Lutz.

Dem widersprachen mehrere Teilnehmer: Die Bedingungen für die privaten Güterbahnen seien mit denen der bundeseigenen DB mit unbegrenzten staatlichen Mitteln im Rücken nicht vergleichbar. Die geplante Eigenkapitalspritze fördere direkt die nicht erst seit der Corona-Krise defizitäre DB-Tochter DB Cargo, verzerre damit den Wettbewerb, und das sei nach EU-Beihilferecht nicht zulässig. *thr/ur*

Ein ausführliches Pro und Kontra zur Eigenkapitalerhöhung lesen Sie im Privatbahn Magazin 5/2020.

Neue Regeln für Eigenbeiträge der DB bei Infrastrukturprojekten

Künftig sollen sich die DB-Infrastrukturunternehmen an Neu- und Ausbauinvestitionen je nach ihrem wirtschaftlichen Nutzen mit gestaffelten Eigenbeiträgen beteiligen.

Das sieht die neue „Rahmenvereinbarung über die Finanzierung und Durchführung von Investitionen in die Schienenwege des Bundes“ (RV 2020) vor, die am 25. August in Berlin von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Finanzstaatssekretär Rolf Böisinger und DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla unterzeichnet wurde.

Außerdem wird die Regelung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV), dass der Bund sämtliche Planungskosten übernimmt, durch eine differenzierte Planungskostenpauschale ersetzt.

Bei der Veranstaltung im Verkehrsministerium wurde auch die Finanzierungsvereinbarung für die Digitalisierung des Bahnknotens Stuttgart unterzeichnet. Sie hat ein Volumen von 462 Millionen Euro. *roe*

Einen ausführlichen Bericht gibt es im Privatbahn Magazin 5/2020.

Erfolgreiche Premiere der micromobility expo digital

Mit einer positiven Resonanz ist vergangene Woche die Premiere der micromobility expo digital zu Ende gegangen. Der Bahn-Media Verlag war Medienpartner der Veranstaltung. Die erste Online-Veranstaltung der Messe für Mikromobile, Mobilitätsinfrastruktur und Dienstleistungen brachte am 27. und 28. August 1000 Teilnehmer mit mehr als 40 internationalen Experten aus Industrie, Politik und Verwaltung im Internet zusammen. Allein 500 Teilnehmer haben sich die Eröffnungsveranstaltung angeschaut. Zudem nahmen 150 Personen am Speeddating teil.

„Wir freuen uns sehr, dass so viele hochqualifizierte Sprecher und Teilnehmer unserem digitalen Alternativkonzept gefolgt sind und sich sehr aktiv auf der Online-Plattform ausgetauscht haben“, sagte Simona Erdmann, Entwicklerin und Projektleiterin micromobility expo. „Wir werden daher zum klassischen Messeformat der micromobility expo künftig auch eine digitale Plattform anbieten.“ Per Videobotschaft war Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer zur Gesprächsrunde zum Thema Mobilität der Zukunft zugeschaltet.

Im kommenden Jahr wird die micromobility expo vom 27. bis 29. Mai 2021 unter dem Expo-Holzdach auf dem Messegelände Hannover veranstaltet.

www.micromobilityexpo.de

VDB: Klimaschutz braucht starke Schiene

Der Verkehrssektor bleibt das Sorgenkind der Klimapolitik. Ben Möbius, Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), sagte nach Vorlage des Klimaschutzberichtes der Bundesregierung, die CO₂-Emissionsbilanz des Verkehrssektors sei 2019 sogar um 3 Millionen Tonnen schlechter als 1990. „Das ist nicht akzeptabel.“

Klimaschutz im Verkehr lasse sich aber nicht mit erhobenem Zeigefinger erzwingen. „Ein innovatives, vernetztes Angebot kann Menschen begeistern und von der emissionsfreien Schiene 4.0 überzeugen“, betont er. Deshalb muss das Konjunkturpaket neue Mobilität strukturell fördern und gegebenenfalls nachgeschärft werden. *pm/roe*

ZAHL DER WOCHE

55,8 Prozent ...

... betrug der Anteil der Wettbewerbsbahnen an der Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) im deutschen Schienengüterverkehr 2019, 0,9 Prozentpunkte mehr als 2018. Das geht aus der neuen DB-Publikation Wettbewerbskennzahlen 2019/2020 hervor. Der Modal-Split-Anteil der Schiene sank allerdings auf 18,1 Prozent und lag damit um 0,6 Prozentpunkte niedriger als 2018.

www.deutschebahn.com/de/konzern/InfoHub/verkehr_politik-3844352

DB Netz skizziert Trassenpreise für 2021/2022

Die Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2021/2022 sollen gegenüber 2021 um rund 2,0 Prozent steigen. Das teilte die DB Netz AG Ende August mit. Für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist eine Erhöhung um 4,6 Prozent und für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) um 1,8 Prozent geplant, während der Schienengüterverkehr (SGV) um -0,6 Prozent entlastet werden soll. Die Prozentangaben beziehen sich auf die von der Bundesnetzagentur im März ausgewiesenen „deklaratorischen Entgelte“ (siehe PriMa Express 16/2020).

Grund für die unterschiedlichen Entgeltänderungen seien die ungleichen Entwicklungen der Tragfähigkeiten. So sei der SPFV-Markt durch ein stabil wachsendes Marktumfeld geprägt, während der SGV ein geringeres Umsatzwachstum erzielt hat. *roe*



Eines der Plakatmotive der VDV-Kampagne #BesserWeiter

Verkehrsbranche ringt um Rückgewinnung der Fahrgäste

Die Rückgewinnung der Fahrgäste für den öffentlichen Personenverkehr nach der heißen Phase der Corona-Krise wird zu einer echten Herausforderung für Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Aufgabenträger. Es fehlen immer noch rund 20 bis 30 Prozent der Fahrgäste aus Vor-Corona-Zeiten.

Vermutet wird, dass viele Bürger den öffentlichen Verkehr mit Bussen und Bahnen wegen der „Maskenmuffel“ nicht als infektionssicher wahrnehmen und deshalb lieber mit dem Fahrrad oder dem Auto fahren. Gestützt wird die Vermutung eines Misstrauens vom neuen ÖPNV-Vertrauensindex des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der auf einer repräsentativen Umfrage in der letzten Juli-Woche beruht und bis Dezember regelmäßig wieder erhoben werden soll: Danach hat der ÖPNV zwar allgemein ein

recht gutes Image (16,5 von 30 möglichen Punkten), der „Wohlfühlfaktor“ liegt jedoch bei nur 10,2 von 20 Punkten. Die Nutzung steht mit 20,5 von 50 Punkten sogar noch schlechter da. Der VDV will dem mit seiner Kampagne #BesserWeiter entgegenwirken, die im August auch in Berlin vorgestellt wurde. Mit für VDV-Maßstäben teilweise recht mutigen Plakatmotiven soll laut DB-Regio-Chef Jörg Sandvoß erreicht werden, „dass das Thema Maske positiv aufgeladen wird“.

Einen weiteren Grund für das Ausbleiben von Fahrgästen sieht der VDV darin, dass sich Homeoffice in vielen Unternehmen etabliert habe. In seinem neuen Positionspapier „Kurs halten“ schlägt der Verband deshalb vor, das E-Ticketing zu nutzen, um neue und individuellere E-Tarife zu fördern, zum Beispiele Homeoffice-Tarife. *roe*

ANZEIGE



Für Einsteiger, Aufsteiger und RegioTalU

Das Job- und Karriereportal der Bahnbranche

www.zukunftsbranche-bahn.de

Termine**Basler Tag der Schadenregulierung**

17. September 2020
Präsenztagung
www.bahnverband.ch

Railway Forum Digital Edition

22. September 2020
virtuelle Konferenz
www.railwayforumdigital.de/

BME/VDV-Gleisanschluss-Konferenz

6.–7. Oktober 2020
Leipzig
<https://www.vdv-akademie.de/tagungen/bme-vdv-gleichanschlusskonferenz2020/>

Arbeitsschutz Aktuell

6.–8. Oktober 2020
Onlinemesse, zu besuchen unter:
www.arbeitsschutz-aktuell.de

Track Access Charges Summit 2020

14.–15. Oktober 2020
Riga
<https://events.railtech.com/track-access-charges-summit-2020>

Hypermotion

10.–12. November 2020
Frankfurt am Main
www.hypermotion-frankfurt.messefrankfurt.com

2. Logistikkonferenz Mitteldeutschland 2020

12. November 2020
Ebendorf
Lücke TEAM International GmbH
Telefon: 039203 23 90 02

11. Fachtagung für Anschlussbahnleiter

24. November 2020
Fulda
www.anschlussbahnprofis.com

IT-Trans 2020

1.–3. Dezember 2020
Karlsruhe
www.it-trans.org

Hannover Messer

12.–16. April 2021
Hannover
www.hannovermesse.de

InnoTrans 2021

27.–30. April 2021
Berlin
www.innotrans.de

Weitere Terminhinweise:

www.privatbahn-magazin.de
www.zukunftsbranche-bahn.de

Personalien**Zwei neue Geschäftsführer in der Captrain-Gruppe**

FOTOS: CAPTRAIN



Ab 1. September 2020 tritt Jan Läger in die Geschäftsführung der zur Captrain Deutschland-Gruppe und Dortmunder

Hafen AG gehörenden Gesellschaften Dortmunder Eisenbahn GmbH (DE) und DE Infrastruktur GmbH (DE-I) ein. Der Betriebswirt war zuletzt bei thyssenkrupp Industrial Solutions in verschiedenen Führungspositionen tätig. Läger folgt auf Marcel de la Haye.

Ebenfalls ab 1. September 2020 erhalten Captrain Deutschland Cargo-West GmbH (CCW) in Gütersloh sowie Captrain Netherlands B.V. (CT-NL) in Rotterdam einen neuen Geschäftsführer. Johann Ubben wird die Geschäfte beider Gesellschaften zukünftig leiten. Er löst damit Henrik Würdemann ab, der diese Position bislang in Personalunion zu seiner Funktion als Geschäftsführer der Captrain Deutschland GmbH (CT-D) innehatte.

Johann Ubben hat seine Karriere als Lokführer begonnen und nach langjähriger Berufserfahrung die Qualifikation zum Eisenbahnbetriebsleiter erfolgreich absolviert. Zuletzt war er für die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH als Bereichsleiter Eisenbahn tätig. Ubben wird die Geschäfte der CCW gemeinsam mit Christina Bruckmann führen.

**Stephan Schreier scheidet bei Abellio Rail Mitteldeutschland aus**

Stephan Schreier verlässt im Zuge von

FOTOS: ABELLIO



Veränderungen in Unternehmens- und Führungsstruktur bei Abellio die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH (ABRM). Er baute ab April 2013 den mitteldeutschen Abellio-Standort in Halle auf und verantwortete als Geschäftsführer ab dem Frühjahr 2016 den Geschäftsbereich Betrieb. Der Vorsitzende der Geschäftsführung von Abellio Rail Mitteldeutschland, Rainer Blüm, dankte Stephan Schreier für seinen persönlichen Einsatz sowie sein umfangreiches Wirken beim erfolgreichen Aufbau des Unternehmens und wünschte ihm für seine persönliche und berufliche Zukunft alles Gute.

Eurostar-Chef Mike Cooper wird CEO der DB-Tochter Arriva

Mike Cooper wird Anfang Oktober als neuer Group-CEO der DB-Auslandstochter Arriva antreten. Der bisherige Eurostar-Chef folgt auf Manfred Rudhart, der nach fünf Jahren zurücktritt. Cooper war schon früher neun Jahre bei Arriva tätig, bevor er 2014 zum britischen Paketdienst Yodel wechselte. DB-Finanzvorstand Levin Holle dankte Rudhart für seinen großen Einsatz für Arriva. Er habe das Unternehmen in den vergangenen fünf Jahren erfolgreich geführt und zuletzt durch die unmittelbaren Auswirkungen der Corona-Krise gesteuert. Rudhart stehe Arriva weiter zur Verfügung und werde eine glatte Übergabe gewährleisten.



FOTO: ARRIVA

Chefposten der ukrainischen Staatsbahn UZ wieder besetzt

Volodymyr Zhmak wird neuer Vorstandschef der ukrainischen Staatsbahn Ukrzaliznytsya (UZ). Er folgt auf Interimschef Ivan Yuryk. Der studierte Jurist hat zuletzt als Berater gearbeitet und war Aufsichtsratsvorsitzender des Flughafens Boryspil. Seine erste Aufgabe wird sein, den Vorstand nach einem rund siebenmonatigen Interregnum wieder vollwertig zu besetzen. Dem neuen Führungsteam wird es obliegen, den Kampf gegen die Korruption zu verstärken und die rigorose Einhaltung der ethischen Grundsätze des Unternehmens durchzusetzen.



FOTO: PRIVAT

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.)