

# P R I V A T B A H N

## Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

### In dieser Ausgabe:

**Verkehrspolitik:** Debatte über Bahnreform II vertagt Seite 2

**Schiengüterverkehr:** Holpriger Start für Verbot lauter Wagen Seite 2

**Regionalverkehr:** Gemischte Bilanz für Transdev-Ticketverkauf Seite 4

**Bahntechnik:** Sensoren sollen dichtere Zugfolge ermöglichen Seite 3

**Güterverkehr:** EU notifiziert neue Gleisanschlussförderrichtlinie Seite 3

**Termine, Personalien und Impressum** Seite 5

### EDITORIAL



**Und der Gewinner ist: Andreas Scheuer!**

Ein Gewinner der Corona-Pandemie ist unzweifelhaft Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. Zwar brennt es jeden Tag an einer neuen Ecke in seinem Ressort, in diesen Stunden im Verkehr mit Großbritannien. Aber dafür ist er das Thema „Bahnreform II“ los und kann es seinem Nachfolger ins Körbchen legen.

Im Gegensatz zu Corona-Aktivitäten hat er nicht einmal eine 50:50-Chance, mit dem Thema Bahnreform irgendetwas zu gewinnen. Denn bei der Bahnreform wollen viele nicht nur mitreden, sondern ihre Forderungen erfüllt sehen: Zwei hoffnungslos miteinander verzickte Gewerkschaften, eine SPD, die sich nicht sicher ist, ob sie hü oder hott reiten will, Wirtschaftsliberale in der Union und Wahlkreisabgeordnete aller Regierungsfraktionen, die es zu schätzen wissen, dass ein Anruf beim Staatssekretär genügt, um in Groß-Fürstentum wieder eine Bahnhofstoilette einrichten zu lassen. Mit der Opposition ist auch nicht einfach: Da gibt es Fraktionsvorsitzende eigentlich aufgeklärter Fraktionen, die von „Bahn“ reden, aber manchmal offenbar selbst nicht wissen, ob sie „Deutsche Bahn AG“ oder „Eisenbahn“ meinen. Insofern darf Scheuer dankbar sein, dass ihm die Corona-Pandemie die Debatte über die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland erspart. Matthias Roeser



Flixtrain aus Köln bei Ankunft in Berlin Hbf im September 2020.

## Flixtrain eröffnet neue Runde im Konflikt um DB-Eigenkapitalerhöhung

**Verkehrspolitik** Die Flixtrain-Dachgesellschaft Flixbus hat am vergangenen Mittwoch bei der EU-Wettbewerbskommission eine förmliche Beschwerde gegen die geplanten Corona-Hilfen des Bundes für die Deutsche Bahn eingereicht. In seinem Schreiben kritisiert das Unternehmen nicht nur die geplante Eigenkapitalerhöhung, sondern auch die Erlaubnis des Bundes für die DB AG, sich noch weiter zu verschulden. Der Bundestag-Haushaltsausschuss hatte in der vergangenen Woche die Verschuldungsgrenze für den Staatskonzern für 2020 auf 32 Milliarden Euro und für 2021 auf 35 Milliarden Euro angehoben.

Die beiden Wettbewerbsbahn-Verbände Mofair und Allrail kritisierten, auch die immer höheren Schulden seien eine staatliche Beihilfe. „Denn die Gläubiger der DB AG können sich sicher sein, dass die Bundesrepublik alle Risiken übernimmt – und dies offensichtlich ohne irgendwelche wirksamen Auflagen oder Struk-

turveränderungen“, teilten sie am Freitag gemeinsam mit.

Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann sagte in einem Gespräch mit der Tageszeitung Welt am vergangenen Wochenende, die Bundesregierung habe noch keinen formalen Antrag auf Notifizierung gestellt. „Derzeit läuft ein sogenanntes Vorverfahren“, erläuterte er. „Dabei geht es unter anderem darum, mit welchen Auflagen im Fall einer Genehmigung zu rechnen ist. Die Bundesregierung hätte sich schon einen Abschluss der Verhandlungen vorstellen können, der DB-Vorstand aber nicht.“

Corona werde die DB etwa 8 Milliarden Euro kosten, im schlimmsten Fall 13 bis 14 Milliarden Euro. Die geplanten 5 Milliarden Euro Eigenkapitalzuschuss basierten auf dem Worst-Case-Szenario. Er betonte, dass die DB auch weniger als 5 Milliarden Euro bekomme, wenn sie nicht nachweisen könne, dass die Krise einen so hohen Schaden verursacht hat. roe  
Mehr im Privatbahn Magazin 1/2021.

**ZAHL DER WOCHE**

**56,8 Prozent...**

... betrug der Marktanteil der Wettbewerbs-Güterbahnen am gesamten Schienengüterverkehr 2020. Das berichtete das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen unter Berufung auf vorläufige Schätzungen.

**Holpriger Start des Verbots lauter Güterwagen**

**Schienengüterverkehr** Wie aus Branchenkreisen zu hören ist, stauen sich derzeit an den Grenzübergängen von Frankreich nach Deutschland Güterzüge mit lauten Wagen, weil DB Cargo die Übernahme verweigert. Die theoretisch mögliche Weiterfahrt nach Deutschland mit verminderter Geschwindigkeit werde von der DB nicht angeboten. Wie es weiter heißt, planen betroffene Akteure eine Beschwerde bei der EU-Kommission wegen Behinderung des freien Warenverkehrs im Binnenmarkt.

Unterdessen wirft die Deutsche Schienenhilfe einzelnen „Bunten Bahnen“ vor, gegen das Schienenlärmschutzgesetz zu verstoßen. Nach ihren Angaben fuhren auf der linken Rhein-Strecke am 16. Dezember zwischen 10 und 14 Uhr fünf Güterzüge durch den Bahnhof Bad Breisig Richtung Süden. Davon hätten zwei Züge Wagen mit Graugusssohlen dabei. Der erste sei von einer mit „Rhenus“ gebrandeten Lok geführt worden, der zweite von einer Lineas-Lok. Bei beiden Zügen seien außerdem Wagen mit lauten Flachstellen dabei gewesen. *roe*

**NRW-Verkehrsministerium fördert weitere NE-Strecken**

**Infrastruktur** Das NRW-Verkehrsministerium hat drei NE-Bahnen Förderbescheide über zusammen rund 1,75 Millionen Euro zur Sanierung ihrer Infrastruktur übergeben. Gefördert werden Projekte der LWS Lappwaldbahn Service GmbH, der MKB Mindener Kreisbahnen GmbH und der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH. Bei der LWS geht es um die frühere TWE-Strecke Lengerich – Bad Iburg. *roe*

**Debatte über Bahnreform II erst nach der Bundestagswahl**

**Verkehrspolitik** Die von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im Herbst 2019 angeregte Debatte über eine grundlegende Strukturreform der Deutschen Bahn wird in die nächste Legislaturperiode verschoben. Das sagte Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann gegenüber der Tageszeitung Welt. „Es ist richtig, mehr als 25 Jahre nach der letzten großen Bahnreform zu fragen, was gut gelaufen ist und was nicht“, sagte er. „Diese Diskussion ist aber leider Corona zum Opfer gefallen. In der gegenwärtigen Lage darf man nicht einen ganzen Konzern in Unruhe versetzen. Das wird also ein Projekt für die nächste Legislaturperiode.“

Als „Knaller“ bezeichnete er die Wirkung der ersten Bahnreform im Nahverkehr. Er sei heute viel besser als damals, auch wenn dort überwiegend Staatsbahntöchter aktiv seien. „Im Fernverkehr haben wir zwar ein deutlich besseres Angebot als früher, aber so gut wie keinen Wettbewerb“, bedauerte er. „Das ist nicht befriedigend.“

Im Güterverkehr gebe es zwar privatwirtschaftlichen Wettbewerb, aber der



FOTO: ROESER

Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann

Sektor habe seinen Anteil an den Gesamttransporten gegenüber der Straße nicht vergrößern können. „Da liegt es nahe, sowohl nach den Strukturen des Schienenverkehrs zu fragen als auch nach den verkehrspolitischen Gewichtungen zwischen Straße, Schiene, Flugzeug und Schiff“, sagte der Verkehrsstaatssekretär. „Über all das muss man ergebnisoffene Diskussionen zwischen Union, SPD, FDP und Grünen führen.“ *roe*

**Gemischte Bilanz des VRR nach einem Jahr Vertrieb durch Transdev**

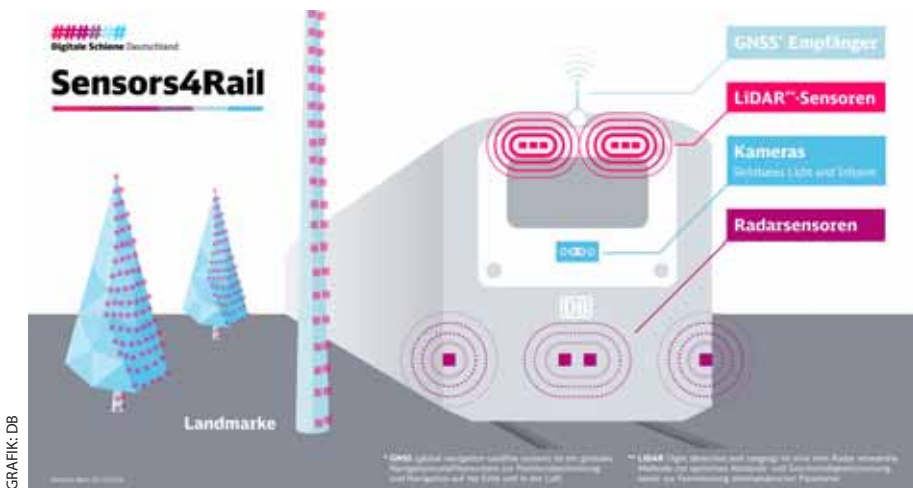
**Personennahverkehr** Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zieht ein Jahr nach der Übernahme des Nahverkehrsticketverkaufs an den Bahnhöfen durch Transdev Vertrieb eine gemischte Bilanz. Vorher hatte dort nur die DB Fahrkarten verkauft. Wie der VRR berichtet, profitierten die Fahrgäste von neuen zeitgemäßen Funktionen an den Automaten, zum Beispiel einer Start-Zielwahl mit weniger Schritten.

Anfangs sei es jedoch „bei einzelnen Geräten“ zu Störungen gekommen, umschreibt der VRR die massiven Ausfälle in der Startphase. Inzwischen habe sich jedoch die Verfügbarkeit der Ticketautomaten wesentlich verbessert und liege bei durchschnittlich 97 bis 98 Prozent.

Außerdem hat sich laut VRR die Wirtschaftlichkeit verbessert. Mit dem Über-

gang des Vertriebs auf Transdev ging eine Standortbereinigung einher. Unwirtschaftliche Automaten-Mehrfachstandorte wurden aufgegeben. Dafür können die Kunden jetzt an jeder Station im VRR ein Ticket am Automaten kaufen. Bei hoher Nachfrage wurde der Vertrieb ausgeweitet. Insgesamt gibt es seit Dezember 2019 450 grüne Ticketautomaten (rund 90 weniger als vorher), 21 Vertriebsstellen und 23 Agenturen.

Bei den personenbedienten Verkaufsstellen wurde positiv registriert, dass sich die durchschnittliche Wartezeit auf etwa 100 Sekunden verringert hat. „Weniger erfreulich war das recht lückenhafte Wissen des Servicepersonals im Hinblick auf den VRR-Tarif und das Ticketangebot des Verbundes“, heißt es kritisch. *roe*



## Dichtere Zugfolge dank moderner Ortungsverfahren

**Bahntechnik** Hochmoderne Sensoren sollen zukünftig das Umfeld von Zügen wahrnehmen und ihre Standorte in Echtzeit bestimmen – unabhängig von Balisen und Wegstreckenzählern. Ziel ist, durch die genaue Ortung die Züge in virtuellen Blockabständen fahren lassen zu können und so die Zugabstände zu verringern, ohne zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur. Dafür statet die DB im Gemeinschaftsprojekt „Sensors4Rail“ zunächst einen Zug der Hamburger S-Bahn mit Sensortechnik aus.

Eine DB-Sprecherin betonte gegenüber Privatbahn Magazin Express, dass für eine signifikante Kapazitätserhöhung das fixblockbasierte Sicherungsverfahren zu einem Moving-Block-Verfahren weiterentwickelt werden muss. Allerdings gebe es Zwischenschritte, die mit einer genauen Zugortung Kapazitätsgewinne ermöglichen. Ein Beispiel dafür sei die Nutzung „virtueller Blöcke“, bei denen zumindest jene Züge ohne zusätzliche Infrastrukturelemente in engeren Abständen fahren können, bei denen fahrzeugseitig eine genaue und sichere Ortung möglich ist.

### NEE: Kein Konzept für europäisches „Jahr der Schiene“ erkennbar

**Verkehrspolitik** Bisher ist nicht erkennbar, was in der EU zum „Europäischen Jahr der Schiene“ passiert. Das bemängelte Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen (NEE), beim Jahrespressgespräch des Verbandes am Montag. Bislang seien zwar Aufrufe laut geworden, doch gebe es weder Motto noch Plan, noch ernsthafte Themen,

Bei Sensors4Rail speisen die verschiedenen Sensoren (Satellitennavigation, Radar, Infrarot Long-Range-, Mid-Range- und Stereokamera und Laser-Radar/LiDAR) ihre Daten in einen zentralen Rechner von Bosch ein, der daraus ein Bild der Umgebung erzeugt. Die Vielfalt von Sensoren wird benötigt, um auch bei Nacht oder Nebel ein zuverlässiges Abbild der Zugumgebung erzeugen zu können. Dieses Bild wird mit den hochgenauen Karten abgeglichen und daraus die Position errechnet. Eine HD-Karte in 3D liefert der Kartendienstleister Here, um den Zug zentimetergenau auf der Strecke zu verorten. Die Karte enthält Objekte wie Gebäude, Brücken oder Bahnsteigkanten, die als Referenz dienen, um den Ist- mit dem Soll-Zustand kontinuierlich abzugleichen.

Die DB betont, dass das System Sensors4Rail nur zur Unterstützung des Fahrpersonals diene. Der Lokführer bleibe weiter an Bord. Auf dem Intelligent Transport Systems (ITS) Weltkongress in Hamburg vom 11. bis 15. Oktober 2021 wollen die Partner die Projektergebnisse vorstellen. *roe*

noch eine Instanz, die das Zepter in Händen hält. Die ganze Aktion sei „übers Knie gebrochen“. NEE will darauf dringen, dass die EU im kommenden Jahr an den richtigen Schrauben dreht. Das Europäische Parlament hatte dem Vorschlag der Kommission aus dem März allerdings auch erst Mitte Dezember abschließend zugestimmt. *ur/roe*

Mehr im Privatbahn Magazin 1/2021

### EU billigt Novelle der Gleisanschlussförderrichtlinie

**Schiengüterverkehr** Die EU-Kommission hat in der vergangenen Woche die Novelle der Gleisanschlussförderrichtlinie gebilligt. Laut früheren Ankündigungen des Bundesverkehrsministeriums sollen künftig auch Ersatzinvestitionen förderfähig werden, einschließlich der Anschlussweiche. Deren meist mit fünf- bis sechsstelliger Summe sehr teurer Ersatz hat in der Vergangenheit häufig dazu geführt, dass Anschlussgleisinhaber aufgegeben haben. Ebenfalls sollen multimodale Umschlaganlagen förderfähig werden („Railports“).

Die seit 2016 gestiegenen Planungskosten werden an die tatsächliche Entwicklung angepasst. Außerdem werden die Fördersatzte in Bezug auf die verlargerten Mengen angehoben. Sofern eine Förderung durch die Länder infrage kommt, darf sie mit der Bundesförderung kumuliert werden. Offen ist noch, wann die neue Richtlinie in Kraft tritt. Die Vorgängerregelung von 2016 läuft zum Jahresende aus. *roe*

### 4,05 Milliarden Euro neues Eigenkapital für SNCF Réseau

**Ausland** Frankreich folgt dem deutschen Beispiel und lässt seiner Staatsbahn SNCF eine Kapitalerhöhung von 4,05 Milliarden Euro zukommen. Der Schritt ist laut Umweltministerium Eckpfeiler des am 3. September vorgelegten Plans zur Sanierung der Eisenbahn, der 4,7 Milliarden Euro für den gesamten Eisenbahnsektor bereitstellt. Die Kapitalerhöhung soll ausschließlich der Netzgesellschaft SNCF Réseau zugutekommen und sie dabei unterstützen, das nationale Schienennetz zu erneuern, die Sicherheit zu stärken und nachhaltiger zu wirtschaften. Als Gegenleistung für diese finanzielle Hilfe werde sich die SNCF-Gruppe dafür einsetzen, Ziele der sozialen, gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung in ihre Strategie einzubeziehen, vor allem im Kampf gegen den Klimawandel. Insbesondere hat sich die SNCF-Gruppe verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen zwischen 2015 und 2030 um 30 Prozent zu senken. Die Kapitalerhöhung vervollständigt alle außergewöhnlichen Hilfen, die die Regierung wegen der Corona-Krise gewährt hat. *roe*

## Termine

### VPI-Symposium

12. Januar 2021  
Hamburg und digital  
[www.vpihamburg.de](http://www.vpihamburg.de)

### 2. Logistikkonferenz Mitteldeutschland

Januar 2021  
Hotel Bördehof, Ebendorf  
Tel.: 039203 23 90 02

### 14. BME-/VDV-FORUM Schienengüterverkehr digital

19.–20. Januar 2021  
[www.bme.de/2021/14-bme-vdv-forum-schienengueterverkehr-digital/](http://www.bme.de/2021/14-bme-vdv-forum-schienengueterverkehr-digital/)

### 10th International Railway Summit

24.–26. Februar 2021  
Online-Event  
[www.irits.org/](http://www.irits.org/)

### Railtech Europe 2021

30. März–1. April 2021  
Utrecht  
[events.railtech.com/railtech-europe-2021/de/](http://events.railtech.com/railtech-europe-2021/de/)

### Hannover Messe

12.–16. April 2021  
Hannover  
[www.hannovermesse.de](http://www.hannovermesse.de)

### 11. Fachtagung für Anschlussbahnleiter in Fulda

21. April 2021  
[www.anschlussbahnprofis.com](http://www.anschlussbahnprofis.com)

### maintenance Dortmund

19.–20. Mai 2021  
[www.maintenance-dortmund.de](http://www.maintenance-dortmund.de)

### Basler Gleisbau-Tag

2. Juli 2021  
Basel  
[www.bahnverband.ch](http://www.bahnverband.ch)

### Fachveranstaltung Fulda der BAG-SPNV

30. September–1. Oktober 2021  
Präsenztagung  
[www.bag-spnv.de](http://www.bag-spnv.de)

### MES Expo – Mobility Electronics Suppliers

9.–11. November 2021  
Berlin  
[www.mobility-electronics.de](http://www.mobility-electronics.de)

### InnoTrans 2022

20.–23. September 2022  
Berlin  
[www.innotrans.de](http://www.innotrans.de)



## Personalien

### Jörg Nikutta ist VDB-Vizepräsident für Innovation



Jörg Nikutta, Sprecher der Geschäftsführung für Alstom in Deutschland und Österreich, ist vom Präsidium des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) in das neu geschaffene Amt des VDB-Vizepräsidenten Innovation gewählt worden. Der studierte Wirtschaftsmathematiker und promovierte Wirtschaftswissenschaftler ist seit 2017 bei Alstom. Vorher war er seit 2003 in verschiedenen Funktionen im DB-Konzern tätig. Das Präsidium bestätigte außerdem Andre Rodenbeck (Siemens) als Präsident sowie die Vizepräsidenten Michael Bernhardt (Ephy Mess) und Jure Mikolčić (Stadler). Christopher Hoppe, CEO von Thales Deutschland, wurde als Sprecher für Cybersecurity benannt.

### Heiko Radke wird kaufmännischer Leiter der VPI-Tochter VERS



Heiko Radke übernimmt zum 1. Januar 2021 die kaufmännische Leitung der VERS, der Servicegesellschaft des Wagenhalterverbandes VPI. Er führt VERS damit zukünftig im Team mit dem Geschäftsführer Technik, Joachim Wirtgen. Für den VPI verantwortet Radke bereits seit Oktober 2019 als Generalsekretär den kaufmännischen Bereich, die IT und die allgemeine Verwaltung des Verbandes. Neben der kaufmännischen Leitung will Radke seinen Fokus vor allem auf die Digitalisierung interner und externer Prozesse im Unternehmen legen. Radke war vor seiner Zeit beim VPI in verschiedenen Funktionen für den Deutschen Segler-Verband tätig, zuletzt als stellvertretender Geschäftsführer der Servicegesellschaft.

FOTOS: VDB, VPI

## 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](http://www.privatbahn-magazin.de)

### Herausgeber:

Dr. Ansgar Burghof  
Prof. Dr. Uwe Höft  
Christian Wiechel-Kramüller (v. i. S. d. P.)