

P RIVATBAHN

Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Personenverkehr: Mehr EU-Verbraucherschutz bei Tickets Seite 2

Verkehrspolitik: Europäisches Jahr der Schiene hat begonnen Seite 2

Personennahverkehr: Novelle der „Standi“ verzögert sich Seite 2

Eisenbahnregulierung: Erprobungsklausel reicht nicht aus Seite 3

Verkehrspolitik: VDV will Jahr der Schiene nutzen Seite 3

Termine, Personalien und Impressum Seite 4

EDITORIAL



Grüne auf dem Marsch zu den Institutionen

Es ist ein sicheres Anzeichen dafür, dass sich Parteien auf eine Regierungsbeteiligung vorbereiten, wenn ihnen der Schneid zum Verzicht auf politische Einflussnahme auf Staatsunternehmen abhandenkommt. So ist wohl auch das neue Bahnstrategie-Positionspapier der Grünen zu lesen. Zwar überschreiten sie mit der Forderung nach einer Trennung von Netz und Betrieb die bekannte rote Linie der Bahngewerkschaft EVG, machen ihr aber zugleich ein Versöhnungsangebot: „Wir wissen, dass ein bundesweiter, guter Bahnverkehr mit guten, sicheren und zukunftsfähigen Arbeitsplätzen auch eine starkes öffentliches Bahnunternehmen braucht.“

Braucht es das wirklich? Aus Fahrgastsicht sicher nicht, der Wettbewerb im SPNV zeigt es. Und im Schienengüterverkehr wird das Wachstum ausschließlich von den Konkurrenten der DB getragen.

Dringend benötigt werden öffentliche Bahnunternehmen jedoch von Wahlkreisabgeordneten und Ministeriumsspitzen. Klein-Posemuckel wünscht eine ICE-Verbindung? Der Staatssekretär ruft im Bahntower an. Dort versteht man es genau, dass man nicht die Hand beißt, die einen füttert.

Und nach Ende der politischen Karriere stehen Arbeitsplätze als Konzernbevollmächtigte in Aussicht. Der DB-Konzern versteht es, seine Dankbarkeit zu zeigen. Matthias Roeser



Grüne wollen DB-Konzern in Netz und Bundes-Bahnen aufspalten

Verkehrspolitik Die Grünen-Bundestagsfraktion fordert in einem neuen Positionspapier, Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn zu trennen. In dem 24-seitigen Papier mit dem Titel „Einfach Bahnfahren – Die Bahn zum stärksten Verkehrsmittel entwickeln“ heißt es, mehr Geld alleine werde die Probleme der Bahn nicht lösen. „Die dringend zu steigernden Investitionen in Netz und Fahrzeuge sind nur dann nachhaltig, wenn auch Strukturen erneuert und das System Schiene als Ganzes gestärkt wird.“

Die Fraktion schlägt vor, alle bundeseigenen Unternehmen der Infrastruktursparte (Netz, Stationen, Immobilien und Energie) zu einem Unternehmen zu verschmelzen und in eine Infrastrukturgesellschaft in Bundeseigentum zu überführen. Die Netzgesellschaft soll von der Gewinnerzielungsabsicht befreit werden und müsse einen klaren Auftrag zur Orientierung am Gemeinwohl bekommen.

Die DB-Verkehrsaktivitäten wollen die Grünen allerdings in der Hand des Bundes lassen und nur gegebenenfalls in eine GmbH umwandeln. „Wir wissen, dass ein bundesweiter, guter Bahnverkehr mit guten, sicheren und zukunftsfähigen Arbeitsplätzen auch eine starkes öffentliches Bahnunternehmen braucht“, heißt es ohne nähere Begründung.

Nicht ganz neu ist die Idee, zur Umsetzung des Deutschlandtaktes einen Bundes-Aufgabenträger zu schaffen, der dafür sorgt, dass die theoretisch möglichen Fernverkehre auch tatsächlich dem Bürger angeboten werden, insbesondere abseits der Rennstrecken. Konkret schwebt den Grünen ein Konzessionsmodell vor, in dem entweder Rosinenstrecken mit Zitronenstrecken gebündelt werden oder der Verkehr auf ertragsschwachen Strecken finanziell gefördert wird. roe

Lesen Sie mehr im Privatbahn Magazin 1/2021.

BMVI stößt Evaluierung der Trassenpreisförderung an

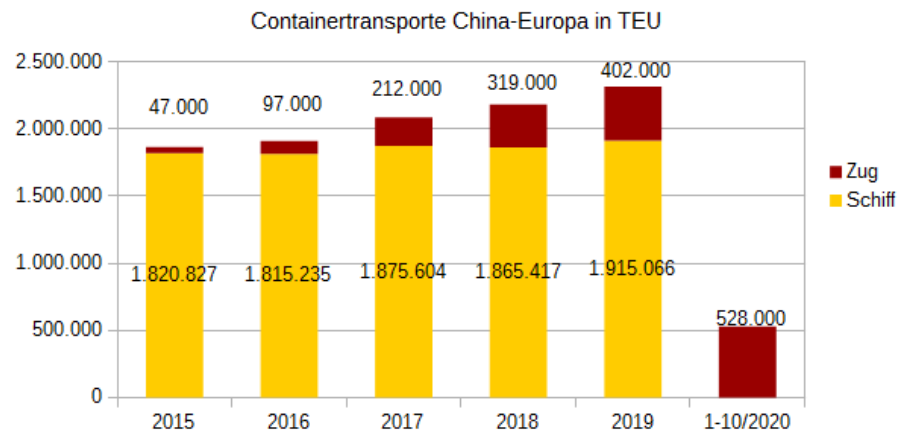
Schiengüterverkehr Bis Ende 2021 soll der Evaluierungsbericht für die Trassenpreisförderung im Güterverkehr vorliegen. Das geht aus einer im Dezember veröffentlichten Ausschreibung des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) hervor.

Die Gutachter sollen zum einen prüfen, ob die Ziele – vor allem mehr Güter auf die Schiene – erreicht worden sind, und wie die Unternehmen mit dem Instrument zurechtgekommen sind; zum anderen sollen sie prognostizieren, wie sich eine Fortführung der Trassenpreisförderung auswirken würde. Das BMVI erkennt als besondere Schwierigkeit an, dass die Wirkung der Trassenpreisförderung angesichts der Mengeneinbrüche durch die Corona-Krise schwer zu identifizieren sein wird. *thr*

Mehr Verbraucherschutz bei internationalen Tickets

Personenverkehr Die Bundesregierung soll auf EU-Ebene darauf hinwirken, dass bei internationalen Beförderungsverträgen mit Verbrauchern das Recht des Heimatlandes anzuwenden ist. Einen entsprechenden Entschließungsantrag hat Nordrhein-Westfalen im Bundestag eingebracht. Hintergrund der Initiative ist vor allem die im Luftverkehr anzutreffende Praxis, dass die Unternehmen in den AGB geschickt jenes nationale Recht als anzuwendendes Recht festlegen, das ein möglichst geringes Schutzniveau für Verbraucher bietet. Die Unternehmen nutzen dabei eine Regelungslücke in der EU-Verordnung Nr. 593/2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom I“). Das grundsätzliche Problem sei, dass laut Rom-I-Verordnung Beförderungsverträge mit Verbrauchern ausdrücklich nicht dem Statut sonstiger Verbraucherverträge mit privilegiertem Schutz unterliegen. *thr*

Die Schiene fängt das Wachstum im China-Verkehr auf



Schiengüterverkehr Der größte Teil des Wachstums im Containerverkehr zwischen China und Europa einschließlich Russlands ist in den vergangenen fünf Jahren von der Eisenbahn aufgefangen worden. Damit tragen die langjährigen Anstrengungen vor allem Chinas, Kasachstan und Russlands zur Schaffung einer zuverlässigen eurasischen Landbrücke endlich Früchte.

2019 betrug der Marktanteil der Eisenbahn im Containerverkehr von China nach Europa 17,3 Prozent, wie aus der Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage des Grünen-Bahnexperten Matthias Gastel hervorgeht. In der Gegenrichtung stellt

sich die Entwicklung ähnlich dar. Für 2020 ist eine Prognose schwierig, da einerseits die Corona-Krise die Mengen insgesamt gedrückt hat, andererseits aber die zuletzt exorbitant gestiegenen Frachtraten im Seeverkehr der Bahn in die Hände spielen. Die bisher vorliegenden Zahlen der China Railway Container Transport Corp. lassen aber vermuten, dass der Bahnanteil im vergangenen Jahr auf mehr als 20 Prozent gestiegen ist.

Bemerkenswert ist, dass seit 2019 auch die DB-Tochter Schenker Lkw-Transporte auf dieser Relation anbietet – von China nach Europa waren es immerhin 600 Fahrten. *roe*

Neue Standardisierte Bewertung verzögert sich

Personennahverkehr Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat erst kurz vor Weihnachten die Überarbeitung des Berechnungsverfahrens für die Standardisierte Bewertung ausgeschrieben. Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann hatte noch im vergangenen Oktober auf Anfrage des Grünen-Bahnexperten Matthias Gastel versichert, die Verfahrensanleitung für die „Standi“ würde bis zum Jahresende 2020 vorliegen. Nun soll die Verfahrensanleitung erst nach Abschluss der Arbeiten am neuen Berechnungsverfahren vorgelegt werden.

Mit der Standardisierten Bewertung werden Schienenprojekte bewertet, die mit GVFG-Mitteln des Bundes gefördert werden sollen.

In das neue Berechnungsverfahren sollen künftig weitere Nutzenkomponenten einfließen. Damit soll es einfacher werden, ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erreichen. Beispielhaft nennt das Ministerium Betriebsstabilität und Resilienz, Primärenergieverbrauch, Flächenverbrauch sowie Nutzen aus verringertem Autolärm oder vermiedener Straßeninstandhaltung. *thr*

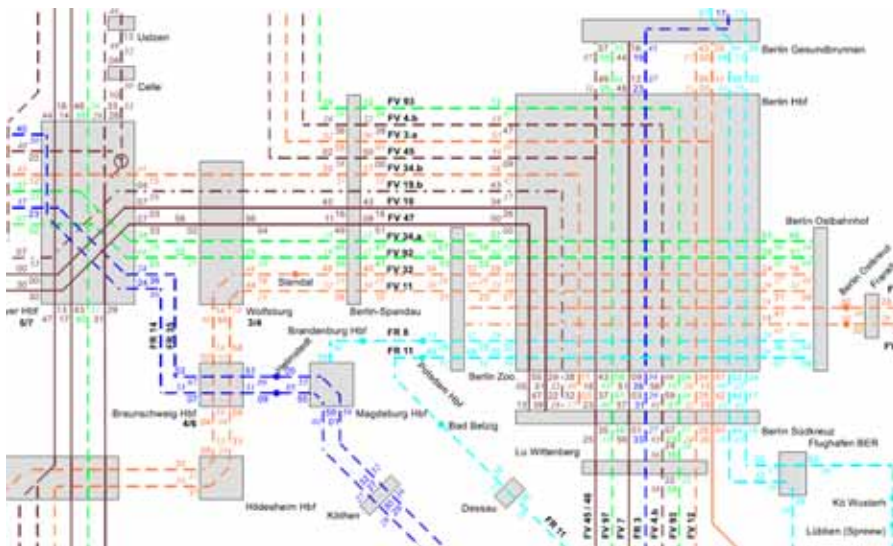
ANZEIGE

10th International
Railway Summit
Online | 2021
Supported by **UIC**

23-26 February 2021

Reimagining rail: innovation to get society back on (sustainable) track

[View Agenda](#)



Der Deutschlandtakt sieht minutenscharfe Umsteigeknoten vor.

Bahnverbände: Erprobungsklausel für den D-Takt reicht nicht aus

Eisenbahnregulierung Die Bahnverbände laufen Sturm gegen die geplante Novelle des Eisenbahnregulierungsrechts. Mit den im Referentenentwurf vorgeschlagenen Änderungen lasse sich der Deutschlandtakt nicht rechtssicher umsetzen, lautet der Tenor der gemeinsamen Stellungnahme von BAG-SPNV, Mofair, NEE und VDV.

Zwar sollen mit der Novelle die Rahmenverträge wieder eingeführt werden, doch mit ihrer zeitlichen Bandbreite bis in den zweistelligen Minutenbereich seien sie ungeeignet, um das auf knappen Umsteigezeiten basierende Konzept des Deutschlandtakts abzusichern. Richtiger sei es, schon jetzt auch die rechtliche Basis für minutenscharfe Systemtrassen zu schaffen, damit diese an die Stelle von Rahmenverträgen treten, wenn ein entsprechendes Netznutzungskonzept vorliegt.

Erprobungstrecken per Verordnung

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat in seinem Entwurf lediglich eine Erprobungsklausel vorgesehen (§ 52a des Eisenbahnregulierungsgesetzes/EReG). Danach kann das Ministerium per Verordnung Strecken festlegen, „auf denen Pilotprojekte zur Erprobung neuer Konzepte zur Nutzung der Kapazitäten und zur Fahrplanerstellung durchgeführt werden. Dies dient insbesondere der Erprobung von Modellen im Hinblick auf den geplanten Deutschlandtakt sowie auf europäischer Ebene der Ermöglichung von Projekten im Rahmen des Projektes Redesign of the International Timetabling Process

(TTR).“ Die Pilotprojekte können unterschiedlich ausgestaltet werden.

Wie aus dem Begründungsteil des Entwurfs hervorgeht, will das Ministerium erst anschließend aus den gewonnenen Erfahrungen Vorschläge für Gesetzesänderungen entwickeln. Die Bahnverbände bemängeln allerdings, dass die Diskussion in der Unterarbeitsgruppe Regulierung der Koordinierungsgruppe Deutschlandtakt beim BMVI schon weiter fortgeschritten sei, als es vom Gesetzentwurf widergespiegelt werde. Der VDV wundert sich außerdem, dass die Strecken per Verordnung ohne Zustimmung des Bundesrates festgelegt werden sollen, obwohl aller Wahrscheinlichkeit nach auch bestellte Nahverkehre der Länder betroffen sein werden.

EIU-Haftung bleibt ausgeklammert

Einhellig wird bemängelt, dass das BMVI kommentarlos am Prinzip der Vollkostendeckung für die Infrastruktur festhält. Ausgeklammert bleibt auch das Thema Haftung des Infrastrukturbetreibers für Schlechtleistung.

Abschließend fällt Mofair ein gemessen am üblichen Umgang bei Verbändeanhörung ungewöhnlich hartes Urteil: „Letztlich ist dieser Entwurf nicht zur Annahme zu empfehlen“, heißt es. „Eine gründliche Überarbeitung ist selbst dann vonnöten, wenn man sich aus strategischen Gründen allein auf Fragen des Netzzugangs im Rahmen des Deutschlandtakts beschränken würde und die strittigen Fragen zur Zukunft des Eisenbahnsystems in Deutschland nicht berücksichtigt.“ *roe*

DB Cargo und DRE wollen zusammenarbeiten

Schiengüterverkehr Die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) und DB Cargo wollen zusammenarbeiten, um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Das vereinbarten beide Unternehmen bei einem Treffen vor Weihnachten. Laut Gerhard J. Curth, Vorsitzender des Deutschen Bahnkunden-Verbandes (DBV), aus dem die DRE hervorgegangen ist, wenden sich derzeit zahlreiche bahnaffine Wirtschaftsunternehmen verstärkt an den DBV und fragen nach einer Bahnanbindung. Die DRE bot laut Curth an, Einzelwagen von den Nebenstrecken zu Verknüpfungsbahnhöfen an den Hauptstrecken zuzuführen. Von konkreten Projekten war allerdings nichts zu hören. *pm/roe*

VDV: Jahr der Schiene für Mobilitätswende nutzen

Verkehrspolitik Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) will das von der EU für 2021 ausgerufenen „Europäische Jahr der Schiene“ für einen Neustart der Mobilitätswende nutzen. VDV-Präsident Ingo Wortmann erklärte, die Branche spüre trotz eines schwierigen Jahres 2020 nach wie vor den Rückenwind der Bürgerinnen und Bürger sowie der politischen Entscheider auf allen Ebenen. „2020 wurde unsere Branche pandemiebedingt auf dem Weg zur Mobilitätswende buchstäblich ausgebremst“, ließ er sich zitieren. Nun müsse man gemeinsam mit allen Beteiligten dafür sorgen, dass sich die Rahmenbedingungen wieder zugunsten der umweltfreundlichen Schienenverkehrssysteme entwickeln.“ *pm/roe*

Lesen Sie mehr zum Jahr der Schiene im Privatbahn Magazin 1/2021.

VPI-Symposium ausschließlich digital mit Livestream

Schiengüterverkehr Der Güterwagenhalterverband VPI wird sich auf seinem traditionellen Symposium zu Jahresanfang am 12. Januar mit der Digitalen automatischen Kupplung (DAK) und mit dem Datenaustausch nach VPI-08 befassen. Die Veranstaltung wird unter symposium.vpihamburg.de kostenlos live übertragen. *pm/roe*

Termine

VPI-Symposium

12. Januar 2021
Online-Event
www.vpihamburg.de

2. Logistikkonferenz Mitteldeutschland

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

14. BME-/VDV-FORUM Schienen-güterverkehr digital

19.-20. Januar 2021
www.bme.de/2021/14-bme-vdv-forum-schiengueterverkehr-digital/

maintenance in Dortmund

24.-25. Februar 2021

10th International Railway Summit

24.-26. Februar 2021
Online-Event

Railtech Europe 2021

30. März – 1. April 2021
Utrecht
<https://events.railtech.com/railtech-europe-2021/de/>

Hannover Messe

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

11. Fachtagung für Anschlussbahnleiter in Fulda

21. April 2021
www.anschlussbahnprofis.com

Basler Gleisbau-Tag

02. Juli 2021
Basel
www.bahnverband.ch

Fachveranstaltung Fulda der BAG-SPNV

30. September – 1. Oktober 2021
Präsenztagung
www.bag-spnv.de

MES Expo – Mobility Electronics Suppliers

9.-11. November 2021
Berlin
www.mobility-electronics.de

InnoTrans 2022

20.-23. September 2022
Berlin
www.innotrans.de

Internationale Ausstellung Fahrweg-technik 2022

31. Mai – 2. Juni 2022
Münster
www.iaf-messe.com

Personalien

Alexander Ochs zieht in die Kombiverkehr-Geschäftsführung ein



Alexander Ochs (47) verstärkt seit Anfang Januar als Geschäftsführer die Spitze der Kombiverkehr KG. Er wird zu einem späteren Zeitpunkt die Nachfolge von Robert Breuhahn antreten.

Alexander Ochs kommt von der Bayernhafen GmbH & Co. KG, bei der er über mehrere Jahre zunächst als Kaufmännischer Leiter und bis Ende 2020 als Prokurist und Mitglied der Gruppengeschäftsführung tätig war. Nach seinem Studienabschluss als Diplom-Betriebswirt an der FH Hof Betriebswirtschaftslehre leitete er unter anderem von 2006 bis 2018 die Geschäfte der TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH.

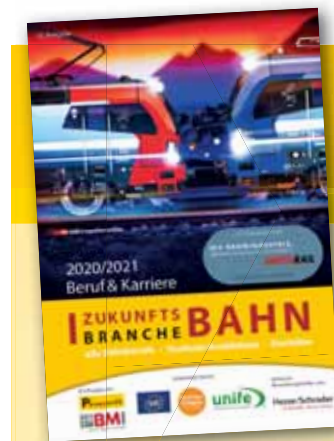
Breuhahn wird Kombiverkehr nach Unternehmensangaben bis voraussichtlich Mitte 2022 zur Verfügung stehen. Der 1952 geborene Manager hat eine Ausbildung zum Speditionskaufmann absolviert und von 1974 bis 1976 Verkehrswirtschaft an der Deutschen Außenhandels- und Verkehrs-Akademie (DAV) in Bremen studiert. Seit 1977 ist er bei Kombiverkehr, seit 1993 als Geschäftsführer.

Maike Schaefer ist neue Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz



Bremen hat, vertreten durch Maike Schaefer, zum 1. Januar turnusgemäß für zwei Jahre den Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz (VMK) übernommen. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau der Freien Hansestadt Bremen folgt auf die saarländische Wirtschafts- und Verkehrsministerin Anke Rehlinger. Schaefer war vor ihrem Amtsantritt als Senatorin von 2007 bis 2019 für die Grünen Mitglied in der Bremischen Bürgerschaft, ab 2015 als Fraktionsvorsitzende. Zuvor hatte die promovierte Biologin als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität Bremen in der Umweltforschung gearbeitet. Die VMK ist ein wichtiges Mittel der Kooperation der Bundesländer untereinander und mit dem Bund. Das jeweilige VMK-Vorsitzland vertritt die Länder zum Beispiel gegenüber dem Bund. Neben der gemeinsamen Bewältigung der Folgen von Corona für den ÖPNV und den Eisenbahnverkehr möchte Schaefer in der VMK die Ausrichtung auf eine dauerhaft nachhaltige Mobilität in den Fokus rücken.

FOTOS: PRIVAT; BREMER SENAT



ZUKUNFTS BRANCHE BAHN

12. Ausgabe Handbuch Zukunftsbranche Bahn 2020/2021

- alle Berufe der Bahnbranche
- Infos über Ausbildung und Studium
- Bewerbungshelfer Hesse/Schrader
- Kontakte und Ansprechpartner

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.)