

PRIVATBAHN

Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Güterverkehr: Neue Technik für nicht kranbare Sattelaufleger Seite 2

Infrastruktur: Harsche Kritik an DB-Winterdienst Seite 3

Infrastruktur: Extratöpfe machen ein Viertel der Investitionen aus Seite 4

Personal: Neues Säbelseln im Tarifkonflikt bei der DB Seite 6

Bahnlärm: Mittel für Lärmsanierung 2020 erstmals ausgeschöpft Seite 6

Digitalisierung: Kein Geld für ETCS-Bordgeräte Seite 6

EDITORIAL



Was macht die DB eigentlich, wenn wirklich mal Winter ist?

Offensichtlich haben die warmen Winter der letzten Jahre dafür gesorgt, dass die DB-Infrastruktursparte alles vergessen hat, was man schon einmal über Winterdienst wusste. Statt durch kontinuierlichen Zugbetrieb die Strecken freizuhalten – notfalls auch Lok-Leerfahrten –, wurden die Züge lieber angehalten. Eisenbahner in Schweden oder gar Russland würden angesichts solch einer Bankrotterklärung vermutlich nur den Kopf schütteln.

Doch damit nicht genug: Wer den Winterdienst auf den Verkehrsstationen an ominöse Winterdienst-Firmen vergibt, die bei nüchterner Betrachtung ihrer Kapazitäten nicht in der Lage sind, auch nur einen kleinen Teil der in warmen Wintern aufgehäuften Aufträge zeitnah abzuarbeiten, darf sich nicht wundern, wenn Bahnsteige ungeräumt bleiben und Züge durchfahren müssen. Und noch eine heikle Frage: Wo war eigentlich die viel beschworene „Eisenbahnerfamilie“, als es um das Schneeräumen ging? Lebt die Plüschetage schon in Trennung? Die Handhabung einer Schneeschaufel auf einem Bahnsteig erfordert schließlich keine besondere Qualifikation.

Solange man selbst auf der Autobahn A2 zuverlässiger ans Ziel kommt als mit dem ICE2, wird die Eisenbahn jedenfalls nicht „das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts“, wie es Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann gerne beschwört. Matthias Roeser



FOTO: ROE

Auf der Linie U28 Rumburk–Bad Schandau–Děčín fahren DB-Triebwagen mit ČD-Personal.

Corona-Grenzschießungen schlagen auf Eisenbahn-Personenverkehr durch

Personenverkehr Wegen der corona-bedingten Grenzschießung zu Tschechien und Tirol ist der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr komplett eingestellt worden. Am Sonntag kehrten die letzten tschechischen EC-Garnituren in Richtung Prag zurück. Auf der Strecke Berlin–Dresden verkehrt damit nur noch die IC-Linie nach Warnemünde. Ebenfalls komplett eingestellt wurden die Alex-Züge von (München-) Schwandorf nach Pilsen und Prag.

Besondere Herausforderungen gibt es in Ostsachsen und im Vogtland wegen der mehrfachen Grenzüberquerungen einiger Linien. Die Trilex-Züge (Länderbahn/Netinera) von Rybníště nach Liberec durchfahren Zittau ohne Halt. Züge von Seiffenhensdorf über das tschechische Varnsdorf nach Zittau werden durch Busse ersetzt, die auf der deutschen Seite der Grenze bleiben.

Die Linie U28 Děčín–Bad Schandau–Rumburk fährt zwar noch, hält aber nicht zwischen den deutschen Grenzbahnhöfen

Schöna–Sebnitz. Für den innerdeutschen Verkehr werden Busse eingesetzt.

An der Grenze zu Tirol gibt es keine Transitzüge, weder über die Außerfernbahn noch Richtung Italien über den Brenner. Die Eurocity-Linie München–Verona ist komplett eingestellt worden, genauso wie der übrige grenzüberschreitende Verkehr. Arnulf Schuchmann, Geschäftsführer der Bayerischen Regiobahn (BRB), begründete das unter anderem mit Anforderungen der österreichischen Behörden: „Wir können für unser Zugpersonal die Testpflicht alle 48 Stunden unmöglich umsetzen, deshalb enden und wenden unsere Züge jetzt in Kiefersfelden, nach Kufstein fahren wir derzeit nicht mehr“, sagte er. Auch bei den Güterbahnen hält man die Testvorschriften angesichts der Kontaktarmut für unverhältnismäßig.

Um trotz des Ausfalls der Personenzüge Mitarbeiter zu Einsatzstellen hinter der Grenze zu bringen, helfen sich die EVU gegenseitig mit Mitfahrten auf dem zweiten Führerstand. roe

Grünes Licht für bessere Gleisanschlussförderung

Infrastruktur Die Gleisanschlussförderung wird ab 1. März deutlich ausgeweitet. Wie das Bundesverkehrsministerium (BMVI) mitteilte, hat die EU-Kommission die neue Förderrichtlinie genehmigt. Wie bisher werden 50 Prozent der Kosten für Neu- und Ausbau, die Reaktivierung und den Erhalt bestehender Zugänge übernommen.

Neu ist, dass der Bund mit bis zu 80 Prozent der Investitionskosten „multifunktionale Umschlagpunkte“ fördert. Zu diesen können die Unternehmen dann ihre Waren transportieren und dort gebündelt auf die Schiene verladen. Davon profitiere insbesondere der ländliche Raum. Außerdem werde der Austausch alter Anschlussweichen anteilig gefördert, teilte das BMVI mit, ohne allerdings konkrete Prozentsätze zu nennen. Die hohen Kosten für die Anschlussweiche haben in der Vergangenheit oft das Aus für Gleisanschlüsse bedeutet. Wie das Ministerium weiter mitteilte, strebt es darüber hinaus eine Änderung im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) an, wonach sich beide Seiten angemessen an den Kosten beteiligen sollen.

Der Speditionsverband DSLV und der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) werteten die Neuregelung positiv. „Besonders zu begrüßen ist die erstmalige finanzielle Förderung für die Errichtung multifunktionaler Terminals in Höhe von bis zu 80 Prozent, die DSLV und VDV gemeinsam gefordert hatten“, teilten die Verbände gemeinsam mit. „Dadurch kann das bestehende Terminalnetz nicht nur erhalten, sondern noch weiter ausgebaut werden und der Anteil multimodaler Verkehre Straße-Schiene wachsen.“

Das Programm ist 2021 mit 34 Millionen Euro dotiert. 2022 sollen es 49 Millionen Euro werden. *roe*



Ein Sattelaufleger im VEGA-Korb.

VTG/VEGA: Neue Umschlagtechnik für nicht kranbare Sattelaufleger

Schiengüterverkehr Die NiKraSa-Technik für die Verladung von nicht kranbaren Sattelauflegern bekommt Konkurrenz: VTG und der auf Kfz-Transporte spezialisierte Logistikdienstleister VEGA bieten jetzt gemeinsam die „roadrail-Link“-Verladetechnik (r2L) an.

Auch wenn die r2L-Technik auf den ersten Blick an NiKraSa erinnert, gibt es doch Unterschiede, wie ein VTG-Sprecher gegenüber dem Privatbahn Magazin Express betonte: Für r2L wird keine ortsfeste Verladerrampe benötigt. Vielmehr könne der Trailer direkt vor dem Waggon über eine zum Tragrahmen gehörende Rampe einfahren. „Damit sind die Abläufe im Terminal ähnlich schnell wie bei kranbaren Trailern“, betonte er.

Pro Trailer-Hub müssen nach Angaben von VTG und VEGA lediglich fünf bis acht Minuten veranschlagt werden. Im Vergleich zu anderen Umschlagssystemen werde durch die Laser-Distanzmess-technik auch nur wenig menschliche Unterstützung benötigt. Der Fahrer der Terminal-Zugmaschine könne die genaue Posi-

tion des Trailers am r2L-Korb für die Bahnverladung durch ein Lasermessgerät aus der Fahrerkabine heraus ablesen, sodass eine präzise und sichere Verladung des Trailers am Waggon in kürzester Zeit möglich sei. Die vertikale Verladung mit dem Taschenwagenmodell T3000e ist bereits möglich und in über 90 Prozent aller europäischen Terminals anwendbar. VTG prüft nun nach eigenen Angaben auch den Markteintritt der r2L-Transport- und Umschlagstechnik für den Twin-Doppeltaschenwagen.

Wie es weiter hieß, fanden die Testläufe im niederländischen Tilburg statt, wo der VTG-Kunde und Terminalbetreiber GVT r2L inzwischen im operativen Betrieb nutzt. „Zu unseren großen Zielen zählt es, den Kombinierten Verkehr weiter voranzutreiben“, erläutert Jakob Öhrström, Geschäftsführer und Leiter des Center of Competence Intermodal von VTG Rail Europe. Ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung sei es daher, den mehrheitlichen Anteil an nicht kranbaren Trailern kranbar zu machen. *roe*

ANZEIGE

23-26 February 2021
Reimagining rail: innovation to get society back on (sustainable) track

[View Agenda](#)

Güterbahnverband NEE und Fahrgastverband Pro Bahn werfen DB Netz Versagen im Winterdienst vor

Infrastruktur Der Güterbahnverband NEE und der Fahrgastverband Pro Bahn kritisieren das Winterdienst-Management bei der Deutschen Bahn in der zweiten Februarwoche. „Wir sehen ein Organisationsversagen beim Infrastrukturbetreiber, das die Eisenbahnkunden verprellt hat“, ließ sich der NEE-Vorstandsvorsitzende Ludolf Kerkeling zitieren.

„Zu Hause bleiben“ ist schon für viele Menschen keine Option, aber erst recht nicht für Güter.

Ludolf Kerkeling, NEE

Die tagelange Einstellung von Verkehren sei inakzeptabel und auch offensichtlich nicht nötig. Die Betreiber kleinerer Eisenbahnnetze und die Eisenbahnen in vielen Nachbarländern hätten erneut gezeigt, dass solche Wetterlagen besser beherrschbar seien. „Wir fordern daher, dass die Aufsichtsbehörden die Prozesse der DB Netz untersuchen.“

Beide Verbände bemängelten, dass in der Leistungs- und Finanzierungsverein-

barung (LuFV) zwischen Bund DB der Winterdienst anscheinend nur unzureichend geregelt ist. Als „blamabel“ bezeichnete Lukas Iffländer von Pro Bahn, dass es auch fünf Jahre nach Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Erfurt-Halle/Leipzig offensichtlich kein Räumkonzept gibt: Schneepflüge fallen wegen der vielen Lärmschutzwände aus, Schneefräsen waren nicht verfügbar.

Kerkeling berichtet darüber hinaus von chaotischen Szenen. „Dass man sich DB-intern nicht einigen konnte, von wem die

sich anbietenden externen Bahnen mit Räum- und sogenannten Spurfahrten beauftragt werden sollen. Oder wenn wir mit unseren Loks eine Spurfahrt gemacht haben und dann die Strecke dennoch von DB Netz nicht frei gegeben wurde. Dass die Informationssysteme der DB Netz oft schlicht falsche Informationen verbreitet haben.“ In Leipzig stationierte Loks waren mangels Weichenheizungen nicht in Betrieb zu nehmen, selbst die Gleise in großen KV-Anlagen konnten tagelang nicht mehr bedient werden. *roe*

Frostschäden zwingen Stadtbahn in Hannover zum Stillstand

Mit ganz anderen Winterproblemen hatten die hannoverschen Verkehrsbetriebe Üstra zu kämpfen: An zahlreichen Bahnübergängen im Stadtbahnnetz wurden Asphalt, Gehwegplatten oder Pflaster in der kalten Frostphase in der zweiten Februarwoche hochgedrückt, so dass am Mittwoch der Betrieb im kompletten

Netz eingestellt wurde. Erste Vermutungen der Üstra gehen dahin, dass der viele Regen vor dem Wintereinbruch den Untergrund mit Wasser gesättigt hat. Durch den Frost wurden dann die Platten nach oben gedrückt. Ebenso sei es möglich, dass die Stadtbahnen beim Fahren Schnee unter die Anlagen gedrückt haben. *roe*

ANZEIGE

Wir nehmen Sie mit.

Das meinen wir wörtlich: mit zu Eisenbahnverkehrsunternehmen, Betrieben der Bahnindustrie, Dienstleistern und Entscheidern aus Politik und Wissenschaft. Wir wollen der Bahnbranche ein Partner sein bei ihrer Suche nach praxisorientierten Problemlösungen.

Wir machen die Bahnbranche transparent.



www.privatbahn-magazin.de

Railpool übernimmt ajax Loktechnik in Hamburg

Fahrzeuginstandhaltung Der Lokvermieter Railpool übernimmt zum 1. März 2021 den Hamburger Lokomotiven-Instandhalter ajax Loktechnik GmbH. Damit erwerbe das Unternehmen einen flexiblen mobilen Service, Erfahrung in schwerer Instandhaltung und die ajax-Werkstatt in Hamburg-Waltershof. Letztere sei aufgrund ihrer Lage prädestiniert für betriebsnahe Instandhaltung und ist damit der zweite Werkstatt-Standort von Railpool im Bahnknoten Hamburg.

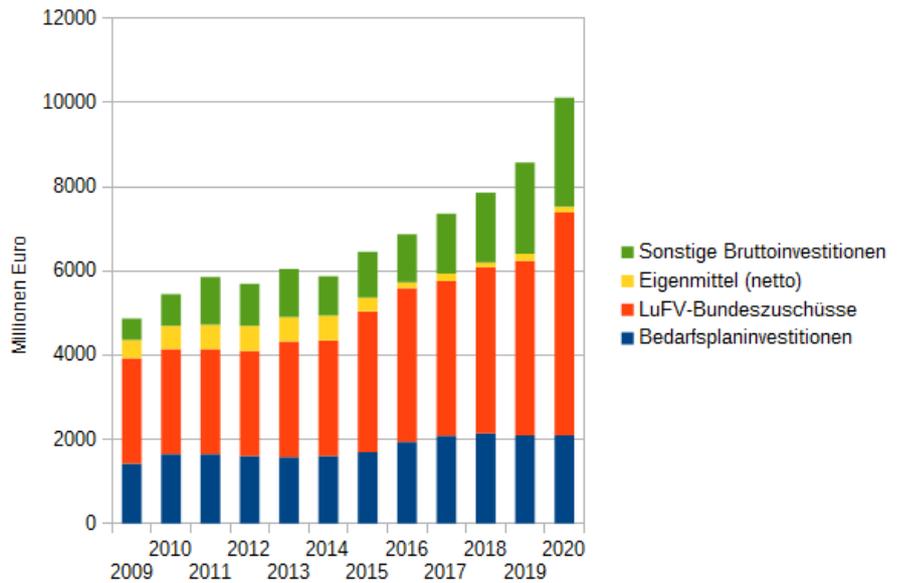
Christoph Engel, der auch die Railpool Lokservice GmbH & Co KG leitet, übernimmt die Geschäftsführung der ajax Loktechnik von Maja Halver und Tim Müller. Maja Halver bleibt dem Unternehmen weiter in beratender Rolle verbunden. *pm/roe*

Monitoring-Spezialist RailWatch tritt dem VDV bei

Fahrzeuginstandhaltung Das Bonner Unternehmen RailWatch ist in den Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aufgenommen worden.

Die 2015 gegründete Firma bietet Software-as-a-Service (SaaS) für technische Zustände an Güter- und Personenzügen an (siehe auch Privatbahn Magazin 1/2021). Sie betreibt zu diesem Zweck nicht nur eigene Monitoring-Stellen an den Gütermagistralen und Umschlagknoten, sondern entwickelt auch mit Künstlicher Intelligenz (KI) Softwareprodukte, mit denen Zustandsdaten des rollenden Materials erfasst werden. *pm/roe*

DB-Infrastrukturinvestitionen wachsen auch dank Extratöpfen



Infrastruktur Der Anteil von Investitionen in die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur außerhalb der klassischen Investitionsbudgets für Bedarfsplan und Bestandsnetz ist in den vergangenen Jahren von einem Zehntel auf inzwischen rund ein Viertel gestiegen. Das geht aus einer Aufstellung hervor, die die Grünen-Bundestagsfraktion auf Anfrage von der Bundesregierung erhalten hat.

Als Beispiele für solche „sonstigen“ Investitionen werden Projekte aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Programm für Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit sowie die Lärmsanierung genannt. Der Verlauf der Investitionslinie legt nahe, dass auch die Mittel aus den Konjunkturpaketen nach der Wirtschafts- und Finanzkrise diesem Posten zugerechnet wurden.

Während sein Anteil 2009 bei gerade einmal 10,6 Prozent lag, betrug er 2019 und 2020 jeweils gut 25 Prozent. In absoluten Zahlen ver fünfachte sich die Summe sogar von gut einer halben auf zuletzt 2,6 Milliarden Euro pro Jahr.

Die Bedarfsplaninvestitionen blieben mit einem Aufwuchs um 36 Prozent im Vergleich von 2009/10 zu 2019/20 deutlich dahinter zurück. Die Investitionen aus den Baukostenzuschüssen des Bundes zur LuFV legten immerhin um fast 90 Prozent zu. Zu den Infrastrukturunternehmen im Sinne der Aufstellung gehören DB Netz, DB Station & Service und DB Energie.

Wie aus der Antwort des Bundes weiter hervorgeht, wurden 2020 erstmals mehr Mittel für die Lärmsanierung verbaut als im Haushalt zur Verfügung standen, nämlich 145 Millionen Euro. *thr*

ANZEIGE

info@tracking-rail.de

tracking-rail
QUIP-GRUPPE

www.tracking-rail.de

WIR SIND FAHRZEUG SPEZIALISTEN

WIR SIND TECHNISCHER DIENSTLEISTER UND FERTIGER SOWIE BERATUNGS- UND CONSULTING-SPEZIALIST DER BAHN- UND BUSINDUSTRIE. EUROPA- UND WELTWEIT.



Zwei Tehag-Mitarbeiter bei der Arbeit im Unterflurbereich eines Triebfahrzeugs.

Tehag baut Service für Abgasreinigungsanlagen aus

Fahrzeuginstandhaltung Bekannt ist die Tehag Gruppe bereits seit vielen Jahren als Anbieter von Abgasreinigungssystemen für die Erst- und Nachrüstung bei dieselbetriebenen Schienenfahrzeugen, sowohl im Personenverkehr als auch im Gütertransport und dem Gleisbau. Insbesondere Rußpartikelfilter werden von dem Unternehmen mit Niederlassungen in Moers und Diessenhofen in der Schweiz für nahezu jede Art von Schienenfahrzeug angeboten und montiert.

Bisher weniger bekannt ist, dass die Abgasreinigungsspezialisten auch den späteren Wartungsservice für die Filtersysteme ausführen. „Bisher haben wir uns hier hauptsächlich auf die Systeme konzentriert, die aus unserem Hause kommen. Nicht zuletzt durch einige Veränderungen

im Kreise unserer Wettbewerber haben wir uns nun entschlossen, dieses Serviceangebot auszubauen und herstellerunabhängig die fachmännische Reinigung und Pflege von Rußpartikelfiltern anzubieten“, sagt Florian Franken, Geschäftsführer der Tehag in Deutschland.

Mit insgesamt sechs mobilen Serviceteams ist das Unternehmen im gesamten deutschsprachigen Raum unterwegs, um die regelmäßig erforderlichen Wartungen an Abgasreinigungssystemen durchzuführen. Selbstverständlich kennt man auch die Systemlösungen anderer Anbieter, sodass man sich gut aufgestellt sieht, um auch diese Filtersysteme mit dem gleichen hohen Qualitätsstandard zu warten und zu reinigen. Insbesondere bei Gleisbaumaschinen ist neben der Wartung selbst auch deren

detaillierte Dokumentation sowie ein jährlicher Funktionstest ein wichtiges Erfordernis. Werden die Maschinen auf Tunnelbaustellen oder überdachten Bahnhöfen eingesetzt, greifen die Vorschriften der TRGS 554, deren Einhaltung zunehmend von BG Bau und Eisenbahn-Bundesamt überprüft wird. Natürlich sind die Tehag Serviceteams auch mit entsprechendem Mess-Equipment ausgestattet, um die erforderlichen Funktionsnachweise auf den Maschinen durchzuführen.

Nach eigener Darstellung wird das ausgebaut Serviceangebot bereits jetzt sehr gut angenommen. Insbesondere Kunden aus dem Gleisbau, die üblicherweise die Wintermonate für Wartung und Instandsetzung ihrer Maschinen nutzen, nehmen das erweiterte Angebot der Tehag gerne an. Ein wesentlicher Grund dafür ist sicherlich in dem relativ hohen Bekanntheitsgrad der Tehag in diesem Marktsegment und den teils langjährigen partnerschaftlichen Geschäftsbeziehungen im Zusammenhang mit diversen Nachrüstprojekten zu sehen.

Unabhängig vom Ausbau des Serviceangebotes führt das Tehag Team natürlich auch den Geschäftsbereich als Anbieter von Abgasreinigungssystemen und deren Montage weiter fort. Mit dem Know-how aus 30 Jahren, die die Tehag Gruppe in diesem Jahr am Markt ist, sieht man sich als erfahrener Anbieter und Projektpartner, vor allem im Bereich der Nachrüstung von existierenden Fahrzeugen und Maschinen.

Weitere Informationen zur Tehag Gruppe, ihren Produkten und dem erweiterten Serviceangebot finden Sie unter: www.tehag.com oder im persönlichen Gespräch mit dem Tehag Team.

ANZEIGE

„DIESEL – SAUBER, LEISE, ZUKUNTSFÄHIG“

Seit 30 Jahren ihr zuverlässiger Partner für Abgasreinigungssysteme in Erst- und Nachrüstung sowie Service



TEHAG Deutschland GmbH · Gutenbergstraße 42 · D-47443 Moers
Tel.: +49 2841 887850 · info@tehag.de · www.tehag.de



DB-Spitze will Tarifeinheit im Konzern durchsetzen

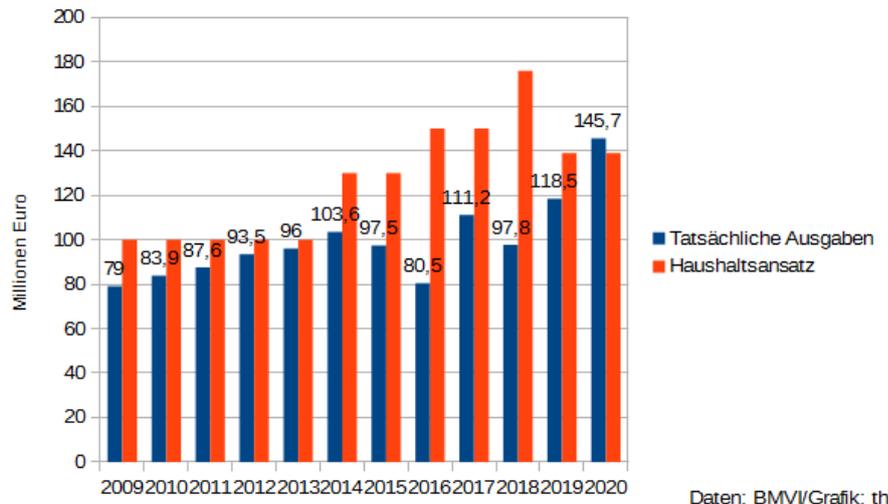
Personal Die Deutsche Bahn und die beiden konkurrierenden Bahngewerkschaften EVG und GDL setzen das Säbelrasseln um die künftige Gestaltung der Tariflandschaft im Staatskonzern fort. DB-Personalvorstand Martin Seiler schlug am Mittwoch vor, notariell ermitteln zu lassen, welche Gewerkschaft in welchem Betrieb mehr Mitglieder hat. Anschließend will die DB das sogenannte Tarifeinheitsgesetz (TEG) umsetzen.

Damit gelten künftig in den Betrieben der DB, in denen sowohl die GDL als auch die EVG Tarifverträge schließen, ausschließlich die Abschlüsse jener Gewerkschaft, die dort die meisten Mitglieder hat. „Der Gesetzgeber hat uns das TEG vorgegeben, und wir müssen dieses nun umsetzen“, sagte Seiler. „Wir wollen aber weiterhin mit beiden Gewerkschaften eine einvernehmliche Regelung zu einer geordneten Koexistenz finden.“ Die Gewerkschaften haben bis zum 26. Februar Zeit, die Listen ihrer Mitglieder notariell zu hinterlegen. Sollten sie nicht auf das Angebot eingehen, werde das TEG auf Basis der Daten umgesetzt, die in den Betrieben vorliegen. Laut Seiler geht es um 71 der rund 300 Betriebe des Konzerns.

Hintergrund des Streits ist, dass der Grundlagen-Tarifvertrag, der das Nebeneinander von EVG- und GDL-Tarifverträgen im DB-Konzern regelt, Ende 2020 ausgelaufen ist und nach Wunsch mindestens der EVG auch nicht neu aufgelegt werden soll. Sie lehnt einen neuen Grundlagenvertrag ab, weil damit aus ihrer Sicht das TEG ausgehebelt würde.

Zusätzlich verkompliziert wird die Lage dadurch, dass der Entgelttarifvertrag mit der GDL am 28. Februar ausläuft. Während die EVG bereits einen neuen Entgelttarifvertrag mit geringen Steigerungen abgeschlossen hat, um so den im „Bündnis für unsere Bahn“ zugesagten Sanierungsbeitrag für die corona-bedingten Schäden zu liefern, hatte die GDL Ende 2020 Forderungen nach einem Plus von 4,8 Prozent in den Raum gestellt. Es dürfe nicht sein, dass die Mitarbeiter an der Basis für jahrelanges Missmanagement der Konzernspitze zahlen müssten, argumentiert die GDL. Einen formalen Forderungskatalog will die GDL „zu gegebener Zeit“ übermitteln. *roe*

DB hat 2020 mit Abbau der Bugwelle bei der Lärmsanierung begonnen



Eisenbahnlärm Die Deutsche Bahn hat 2020 zum ersten Mal mehr Mittel in die Lärmsanierung an Bestandsstrecken investiert, als der Bund an frischem Geld zur Verfügung gestellt hat. Das geht aus Zahlen der Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Anfrage der Grünen-Bundstagsfraktion hervor. Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla hatte dieses Ergebnis schon im September 2020 auf einer Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforums in Aussicht gestellt.

Allerdings schiebt die DB noch eine hohe Bugwelle von unverbautem Geld aus den Vorjahren vor sich her: Sie belief

sich Mitte 2020 auf 141 Millionen Euro, etwas mehr als das Jahresbudget von 139 Millionen Euro. Pofalla zeigte sich aber damals zuversichtlich, diese Bugwelle bis 2023 abzubauen. 2020 sollten nach seinen Angaben rund 60 Kilometer Strecke mit Lärmschutzwänden versehen werden.

Derzeit sind laut Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) an den Hauptstrecken rund 1,67 Millionen Bürger nachts mit Bahnlärm von 55 dB (A) und mehr belastet. Bis 2030 soll diese Zahl nach Wunsch von BMVI und DB um 800.000 sinken. Dafür will die DB weitere 1250 Kilometer Strecke sanieren. *thr*

Finanzministerium lehnt Zuschüsse für ETCS-OBU weiter ab

Digitalisierung Das Bundesfinanzministerium stellt sich in der Frage staatlicher Zuschüsse für ETCS-Bordgeräte (OBU) weiter quer. Eine Finanzierung aus dem „Deutschen Aufbau- und Resilienzplan“ (DARP), wie es das Deutsche Verkehrsforum (DVF) und der Güterbahnverband NEE angeregt hatten, komme nicht in Frage, teilte Finanzstaatssekretär Werner Gatzler den beiden Verbänden mit. In den DARP – der Grundlage für die Inanspruchnahme von EU-Corona-Hilfen ist – sollen nur Vorhaben aufgenommen werden, die bereits im Haushalt und der Finanzplanung vorgesehen sind. Daher könne der DARP nicht für die Finanzierung bislang noch nicht finanzierter neuer Maßnahmen herangezogen werden. Folglich besteht auch keine Möglichkeit für eine Förde-

rung von Schienenfahrzeugausrüstung mit der ETCS-Technik über den DARP. „Die Herausforderungen zur Bewältigung der Corona-Krise führen insgesamt für den Bundeshaushalt zu erheblichen Belastungen, mit entsprechend geringen Spielräumen zur Finanzierung neuer Maßnahmen“ betonte er. Dass im ETCS-Starterpaket auch Finanzmittel für die Fahrzeugumrüstung enthalten sind, begründete er damit, dass so Erkenntnisse für die weitere Digitalisierung gewonnen werden sollen.

Das NEE kritisierte, Bundesfinanzminister und SPD-Kanzlerkandidat Olaf Scholz wolle offenbar die Chance ungenutzt lassen, mithilfe des Wiederaufbau- und Resilienzfonds der EU die schnelle Einführung des ETCS auf Loks und Triebzügen voranzubringen. *roe*

Termine

10th International Railway Summit

23. – 26. Februar 2021
Online-Event
www.irits.org

Railtech Europe 2021

30. März – 1. April 2021
Online-Event
www.railtechlive.com

Hannover Messe

12. – 16. April 2021
Online-Event
www.hannovermesse.de

11. Fachtagung für Anschlussbahngleiter in Fulda

21. April 2021
www.anschlussbahnprofis.com

transport logistic

4. – 7. Mai 2021
Online-Event
www.transportlogistic.de

maintenance in Dortmund

19. – 20. Mai 2021
www.maintenance-dortmund.de

Railfreight Summit

31. Mai – 2. Juni 2021
Lodz (Polen)
www.events.railfreight.com

Basler Gleisbau-Tag

2. Juli 2021
Basel
www.bahnverband.ch

7. Railway Forum

7. – 8. September 2021
Berlin
www.railwayforum.de

Fachveranstaltung Fulda der BAG-SPNV

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

MES Expo – Mobility Electronics Suppliers

9. – 11. November 2021

Personalien

Sabina Jeschke verlässt den DB-Konzern



Sabina Jeschke, für Digitalisierung und Technik zuständiges Vorstandsmitglied im DB-Konzernvorstand, wird das Unternehmen im Mai auf eigenen Wunsch verlassen. Laut DB will sie sich stärker in die Start-up-Szene – vor allem auf internationaler Ebene – und Hightech-Entwicklungen einbringen. Jeschke wurde im November 2017 in den Vorstand berufen. Zuvor war sie Professorin an der Fakultät für Maschinenbau der RWTH Aachen und Direktorin des Cybernetics Lab.

Martin Becker-Rethmann vertritt Deutschland bei Transdev in Paris



Martin Becker-Rethmann (52) ist seit 15. Februar neuer Verantwortlicher für Deutschland im Vorstand der Transdev-Gruppe in Paris. Dort wird er als CEO Germany die Verantwortung für das Deutschlandgeschäft im internationalen Vorstand der Transdev-Gruppe übernehmen. Er folgt auf Christian Schreyer, der zuvor angekündigt hatte, die Gruppe im Laufe des ersten Halbjahrs 2021 zu verlassen. Becker-Rethmann war zuletzt Geschäftsführer bei Remondis Energy & Services, einem Unter-

nehmen der Rethmann-Gruppe, die auch an Transdev beteiligt ist. Zuvor war er beim Entsorger Alba und beim Energieversorger MVV tätig. Noch im Februar soll er auch den Vorsitz im Aufsichtsrat der deutschen Transdev GmbH übernehmen und in dieser Funktion eng mit der Geschäftsführung die Weiterentwicklung des Geschäfts in Deutschland vorantreiben. Die Funktionen der drei Geschäftsführer der Transdev GmbH bleiben von den Änderungen unberührt.

Daniel Schafer wird neuer CEO der BLS AG



Daniel Schafer wird voraussichtlich zum 1. September CEO der Schweizer BLS. Nach dem Rücktritt des damaligen CEO Bernard Guillemon per Oktober 2020 hatte der Verwaltungsrat die Stelle neu ausgeschrieben. Interims-CEO Dirk Stahl wird sein Stellvertreter und wieder vollamtlich die BLS Cargo AG leiten. Schafer (geb. 1967) ist derzeit noch CEO von Energie Wasser Bern. Zuvor hat er sich in verschiedenen Funktionen für die Alstom Hydro Schweiz AG in der Energiesparte des Alstom-Konzerns engagiert. Er hat an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne Elektrotechnik studiert.

FOTOS: ROESER, TRANSDDEV, BLS

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.)



railfox

DIE APP FÜR DIE DIGITALE ZUGABFERTIGUNG.

MEHR INFOS UNTER: www.railfox.app



ANZEIGE