

In dieser Ausgabe:

DB-Bilanz: Die Ergebnisse der einzelnen Sparten Seite 2

Alternative Antriebe: Flirt-Akku schafft 185 km Reichweite Seite 3

Güterverkehr: Bremsprobe aus dem Führerstand rückt näher Seite 3

Bahnindustrie: Familie Thiele bleibt bei Vossloh engagiert Seite 4

Infrastruktur: Fulda-Runde einigt sich auf 15 Projekte Seite 4

Personalien: Skoda-Transportation-Eigentümer tot Seite 5

EDITORIAL



Automatischer Zugbetrieb: Grenzen rechtzeitig erkennen

Von der Autoindustrie lernen: Das ist das Gebot der Stunde, wenn es um automatischen Zugbetrieb geht (ATO). Auch bei der Konkurrenz hat man sich viel vom automatisierten Fahren erhofft, zum Beispiel eine Entlastung des Fahrers von monotonen Fahraufgaben. Aber schon der Termin für die Markteinführung eines echten „Autobahn-Assistenten“ verschiebt sich immer weiter in die Zukunft. Im Kleingedruckten tauchen nämlich immer wieder neue Fragen auf. Zum Beispiel haben Forscher festgestellt, dass der Mensch nicht besonders gut darin ist, das Funktionieren eines Systems zu überwachen. Der „Autobahnassistent“ – sogenannte Level-3-Automatisierung – setzt jedoch voraus, dass der Fahrzeugführer das System mindestens aus dem Augenwinkel überwacht. Der Elefant im Raum ist aber die Haftungsfrage. Welcher Hersteller ist bereit, seine Hand dafür ins Feuer zu legen, dass seine Systeme richtig funktionieren und rechtzeitig anzeigen, wenn sie überfordert sind? Oder erwischt es doch wieder den Fahrzeugführer, weil er hätte erkennen müssen, dass das System überfordert ist? Wenn schon die mit Aufsicht eng verbandelte Autoindustrie keine Lösung gefunden hat – wie soll es dann erst beim Eisenbahn-Bundesamt sein? Bevor Bahnindustrie und EVU hier viel Geld verbrennen, ist ein Blick über die Leitplanke ratsam. Matthias Roeser



SCREENSHOT: PRIVATBAHN MAGAZIN EXPRESS

Das Podium der virtuellen DB-Bilanzpressekonferenz (von links oben nach rechts unten): DB-Sprecher Oliver Schumacher, Vorstandschef Richard Lutz und die Vorstandsmitglieder Levin Holle (Finanzen), Ronald Pofalla (Infrastruktur), Berthold Huber (Personenverkehr), Sabina Jeschke (IT und Technik), Sigrid Nikutta (Güterverkehr) und Martin Seiler (Personal).

DB verteidigt ihre Angaben von über 4 Milliarden Euro Corona-Schäden

Deutsche Bahn Der Bund muss über die unmittelbaren Corona-Schäden der DB AG hinaus noch ein weiteres Finanzloch stopfen. „Wir können für 2020 keine Dividende ausschütten, wird dürften es auch rein handelsrechtlich nicht“, sagte DB-Finanzvorstand Levin Holle auf der Bilanzpressekonferenz des Konzerns. Laut Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) sind für das laufende Jahr eigentlich 650 Millionen Euro Dividendenzahlungen eingeplant, die dann wieder in den Erhalt der Infrastruktur investiert werden sollen.

Holle beziffert die Corona-Schäden für den „Systemverbund Bahn“ (ohne Schenker und Arriva) auf rund 4,1 Milliarden Euro. Den Unterschied zur Schätzung

der Bundesnetzagentur, die den Gesamtschaden Ende vergangenen Jahres für den Eisenbahnsektor in Deutschland nur mit 2,5 Milliarden Euro beziffert hatte, erklärte er mit unterschiedlicher Methodik: Zum einen haben die Netzagentur nur das erste Halbjahr 2020 und nur in Deutschland hochgerechnet, damit seien der noch weitgehend unbeeinträchtigte Januar und Februar mit eingeflossen; im zweiten Halbjahr habe es aber keinen „normalen“ Monat mehr gegeben.

Zum anderen gingen in die DB-Bilanz auch Corona-Schäden in der Bussparte und in den europäischen Eisenbahnaktivitäten im „Systemverbund Bahn“ ein. In den übrigen Aktivitäten entstand ein

Weiter auf Seite 2

DB Netz bleibt finanzieller Stabilitätsanker im DB-Konzern

Verlust von rund 2 Milliarden. Bei Arriva wurde eine Sonderabschreibung um 1,4 Milliarden Euro notwendig. Für 2021 erwartet Holle erneut einen Konzernverlust von 2 Milliarden Euro.

Sparten unterschiedlich getroffen

Am härtesten getroffen wurde DB Fernverkehr. Der Außenumsatz schrumpfte um 43 Prozent auf 2,8 Milliarden Euro, die Verkehrsleistung (Personenkilometer) um 47 Prozent, die Auslastung von 56 auf 31 Prozent. Die Betriebsleistung (Trassenkilometer) sank allerdings nur um 2,7 Prozent. Das bereinigte Ebit verschlechterte sich von 485 Millionen auf -1,7 Milliarden Euro. Lutz erläuterte, es sei günstiger gewesen, die Züge im Lockdown mit geringer Auslastung weiterfahren zu lassen. Aus Fachkreisen wurde dem Privatbahn Magazin als Grund auch zugetragen, dass fahrende Züge in Bewegung weniger leicht Opfer von Graffiti-Attacken werden.

DB Regio (Schiene) kam mit einem Umsatzrückgang von 14,5 Prozent bei einem Rückgang der Verkehrsleistung (Pkm) um knapp 43 Prozent mit einem blauen Auge davon. Die Betriebsleistung verringerte sich um 6 Prozent auf 425 Millionen Trassenkilometer. Inclusive der Regio-Bussparte verschlechterte sich das Ebit von 408 Millionen auf -451 Millionen Euro.

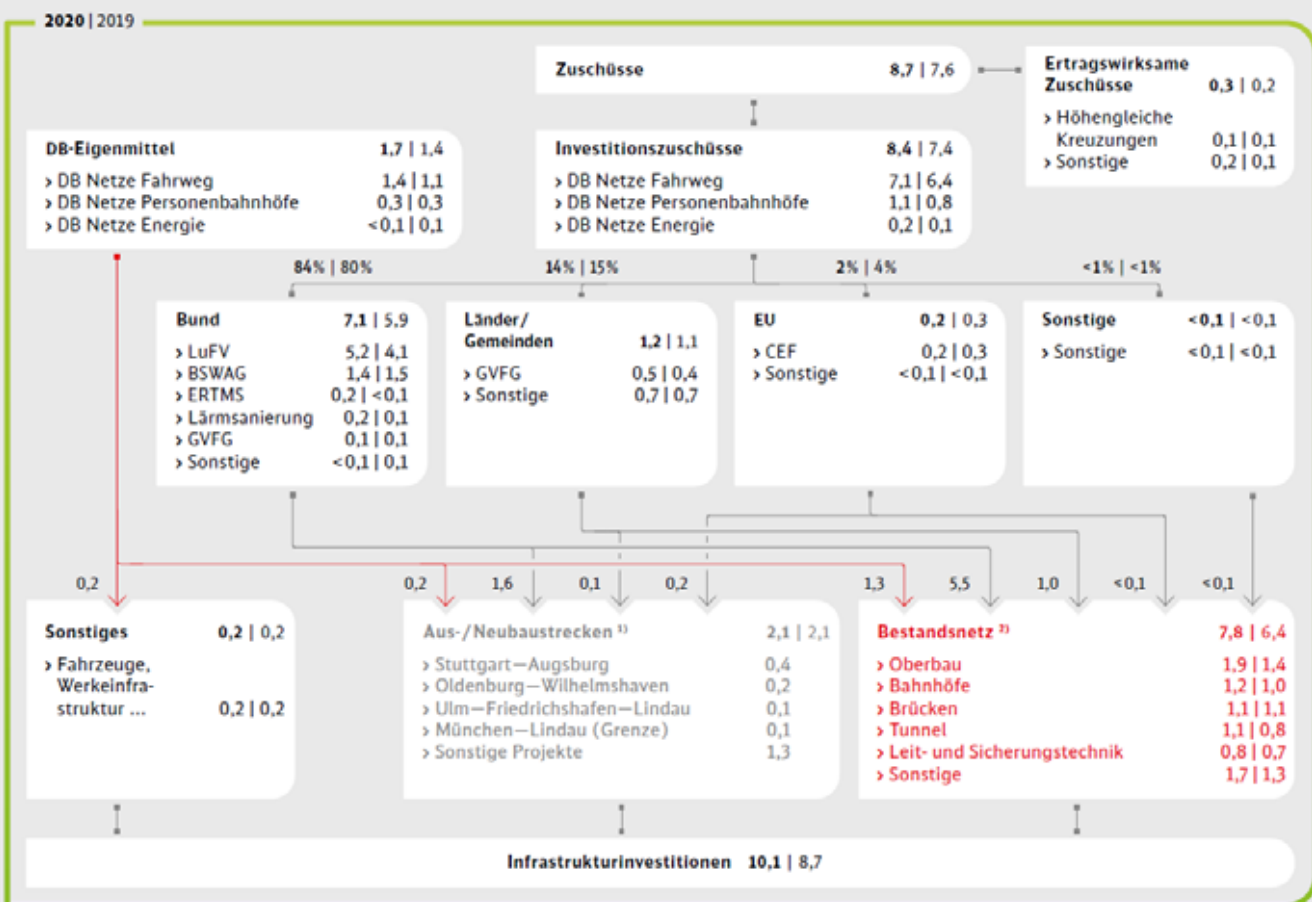
Bei DB Cargo gingen Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) und Außenumsatz um 8 Prozent zurück, während sich die Trassenkilometer nur um 3,5 Prozent verringerten. Der Verlust auf Ebit-Basis vergrößerte sich von -308 Millionen auf -728 Millionen Euro.

Bei DB Netze Fahrweg ging die Betriebsleistung zwar um 2,3 Prozent zurück, der Außenumsatz stieg aber um 7,2 Prozent. Als operatives Ergebnis nach Zinsen verblieben 266 Millionen Euro, 58 Prozent weniger als im Vorjahr.

Zu den Verhandlungen von Bund und DB mit der EU über die geplante Eigenkapitalspritze von 5 Milliarden Euro wollten sich DB-Vorstandschef Richard Lutz und Holle nicht auslassen. „Wir sind in guten und verantwortungsvollen Gesprächen“, sagte Lutz. Beide erklärten die Verzögerung auch damit, dass die Kommission sich nicht nur mit Hilfen für die DB befassen müsse, sondern auch für viele andere Unternehmen. Holle zufolge „will die Kommission verstehen, wo die Corona-Schäden entstanden sind.“ Laut Medienberichten tut sich die EU-Kommission schwer damit, dass die Finanzspritze nicht wettbewerbsneutral gewährt werden soll.

Neue Forderungen der Wettbewerbsbahnen nach einer Trennung von Netz und Betrieb wies Lutz zurück. „Erfolgreiche Bahnen sind integriert“, betonte er. „Ich rate jedem, der die Bahn stärken will, die Diskussion von vorgestern nicht zu führen.“ *roe*

Infrastrukturzuschüsse und -investitionen in Mrd. €



Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Umfasst auch Projekte des Bedarfsplans.

²⁾ Neu-/Ausbauprojekte können auch Ersatzinvestitionen im Rahmen von Bestandsnetzmaßnahmen enthalten.



FOTO: STADLER

Der Flirt-Akku auf Testfahrt.

Batterieelektrischer Flirt-Triebzug schafft 185 Kilometer Reichweite

Alternative Antriebe Der Flirt-Akku-Triebzug erreicht laut Stadler sicher 185 Kilometer Reichweite und damit mehr als die ursprünglich angestrebten 150 Kilometer. Das ist das Ergebnis des 2018 gestarteten Verbundprojekts mit dem sperrigen Namen „FLIRT-AKKU – Netzintegration und netzdienliche Ladung eines batterieelektrisch angetriebenen Schienenfahrzeugs für die Überbrückung ausgedehnter nicht oder teilweise elektrifizierter Streckenabschnitte im Regionalverkehr“. Der Zug legte nach Angaben von Stadler rund 15.000 Kilometer im reinen Batteriebetrieb zurück.

Zentrales Ziel des vom Bundeswirtschaftsministerium geförderten gemeinsamen Vorhabens von Stadler, der TU Ber-

lin und dem Stromversorger EWE war, den Dieselantrieb eines Schienenfahrzeugs durch einen batterieelektrischen Antrieb zu ersetzen, um nicht elektrifizierte Streckenabschnitte zu überbrücken.

Im Teilvorhaben der TU Berlin sollen verschiedene Lithium-Ionen-Technologien auf ihre Tauglichkeit als Traktionsbatterie verglichen werden. EWE hat das Zusammenspiel zwischen dem elektrischen Energienetz und dem Fahrzeug als mobile Batterie vor dem Hintergrund des netzdienlichen und eventuell bidirektionalen Ladens untersucht. Konkret ging es unter anderem darum, ob Fahrzeuge mit hoher elektrischer Speicherkapazität sogenannte Regelenergie für das allgemeine Stromnetz bereitstellen können. *roe*

Bremsprobe aus dem Führerstand rückt näher

Güterverkehr Siemens Mobility und VTG wollen gemeinsam das neue Bremsüberwachungssystem (Brake Monitoring System, BMS) für die automatisierte Prüfung von Güterwagenbremsen erproben und seine Einsatzfähigkeit nachweisen. Wie VTG mitteilte, ergebe sich aufgrund der zu erwartenden Effizienzgewinne europaweit ein großes Marktpotenzial. Das erste von zwei Waggonsets wurde bereits komplett mit dem BMS ausgerüstet und wird seit November getestet.

Die Wagen verfügen zum einen über ein ampelartiges Display mit LED-Leuchten auf der linken und rechten Wagenseite, wie eine VTG-Sprecherin gegenüber dem Privatbahn Magazin Ex-

press erläuterte. Die Komponenten sind dabei symbolisch abgebildet.

Zum anderen kommuniziert das Gerät am Wagen die Daten via GSM-Mobilfunk an einen Server. Die Daten aus der Cloud sind dann über eine Benutzerschnittstelle im Browser-Link in der Lok abrufbar, sodass der Lokführer auf einen Blick den Status aller Wagen sieht. Fehleinstellungen, angezogene Handbremsen oder andere Probleme können dadurch sicher erkannt werden. VTG und Siemens erhoffen sich, dass unerwartete Ausfälle verhindert und die Wartungskosten verringert werden können. Sobald das System zugelassen ist, kann auch die Bremsprobe einfach via App erfolgen. *roe*

Kombiverkehr und DB Cargo wollen „Metro-Net“ aufbauen

Güterverkehr Kombiverkehr und DB Cargo wollen den innerdeutschen kombinierten Verkehr (KV) zu einem „Metro-Net“ mit mehreren Abfahrten pro Tag ausbauen. Das kündigten Kombiverkehr-Verwaltungsratsvorsitzender Hermann Lanfer, DB-Cargo-Chefin Sigrid Nikutta und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in Berlin an. Die häufigeren Abfahrten werde auch den europäischen KV attraktiver machen, weil die Transitzeiten durch Deutschland reduziert werden. Umsetzungs-terminen nannten sie nicht. *roe*

Binnenschiffer schlagen „RoWa“ im Mittelrheintal vor

Güterverkehr Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB) schlägt vor, einen Teil des Schienengüterverkehrs im Mittelrheintal zwischen Köln und Mainz auf das Binnenschiff zu verlagern. Damit könnte der notorious Engpass entschärft und zugleich mehr Resilienz bei künftigen Felsstürzen geschaffen werden. Die Güterzüge könnten im Hafen Godorf auf zu Eisenbahnfähren umgebaute Schubverbände auffahren und sie in Bingen oder Mainz wieder verlassen. Die Fahrt dauere so zwar etwas länger als ein Durchfahren auf der Schiene, sei aber schneller zu realisieren als der vom BMVI ins Spiel gebrachte Westerwald-Basistunnel. *fz*

Schlapppe für GDL beim Kräftemessen mit EVG

Personal Nur in 16 der insgesamt 71 zwischen den Bahngewerkschaften EVG und GDL umstrittenen Betriebe der DB AG hat die GDL die Mehrheit. Damit würden dort ab 1. April 2021 gemäß Tarifeinheitsgesetz (TEG) ausschließlich die GDL-Tarifverträge angewendet, ließ DB-Personalvorstand Martin Seiler mitteilen. Er betonte, dass das TEG nur durch eine gemeinsame Regelung aller Beteiligten außer Kraft gesetzt werden kann. Hierzu sei die EVG derzeit aber nicht bereit. So lange keine anderweitige Vereinbarung getroffen werde, sei der Konzern gesetzlich verpflichtet, das TEG anzuwenden, betonte er. *thr*

Thiele-Familie bleibt bei Vossloh weiter Hauptaktionär

Unternehmen Die Familie Thiele wird über eine geplante Familienstiftung auch künftig als Hauptaktionärin der Vossloh engagiert bleiben. Dafür soll der vom verstorbenen Heinz Hermann Thiele über die Beteiligungsgesellschaft KB Holding GmbH gehaltene Anteil von 50,09 Prozent gemäß seiner testamentarischen Verfügung künftig in eine Familienstiftung überführt werden. Julia Thiele-Schürhoff, Tochter von Heinz Hermann Thiele, wird ihre Beteiligung an den Holdinggesellschaften unverändert fortführen. Die Stiftung soll bis zum Ende 2021 errichtet sein. *roe*

Retrofit vor Wiedereinsatz im Netz Elbe-Spree

SPNV DB Regio investiert 105 Millionen Euro, um 145 Doppelstockwagen, 31 Elektroloks und 41 Triebwagen für den Einsatz auf dem neu formierten Netz Elbe-Spree ab Dezember 2022 fit zu machen. Ab sofort fahren die ersten umgebauten Triebwagen vom Typ Talent 2 (ET 442). Die Züge haben komfortablere Sitze, WLAN, zusätzliche besser erreichbare Steckdosen sowie ein neues WC-Design erhalten *pm/roe*

Lesen Sie mehr zum Thema Retrofit im Privatbahn Magazin 2/2021.

„Fulda-Runde“ schickt 15 Projekte in die nächste Planungsetappe

Infrastruktur Bund und Deutsche Bahn (DB AG) haben sich in der sogenannten „Fulda-Runde“ auf 15 Projekte geeinigt, die in die nächste Planungs- oder Finanzierungsetappe gehen können. Die Liste kann allerdings flexibel erweitert werden.

Finanzierungsvereinbarungen können unterzeichnet werden für:

- weitere bauliche Maßnahmen für das 740-Meter-Güterzugnetz (52 Millionen Euro),
- Ausbau der Strecke Angermünde – Grenze DE/PL, 380 Millionen Euro (siehe PriMa Express 6/2021),
- Ausbau Berlin – Dresden: Umbau des Bahnhofs Zossen, Beseitigung von zwei Langsamfahrstellen und Neubau von zwei Straßenüberführungen und eines Personentunnels für 44 Millionen Euro (unterzeichnet am 3. Februar 2021),
- Ausbau Gößnitz – Crimmitschau: Unter anderem Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik sowie Ausbau von 120 km/h auf 160 km/h,
- Knoten Hamburg, Kreuzungsbauwerk Meckelfeld: konfliktfreie Ein-/Ausfahrt in den Rangierbahnhof Maschen,
- KV-Umschlagbahnhof Kornwestheim: Neubau eines dritten Umschlagmoduls mit Ausrichtung auf den Seeverkehr,
- Rhein-Ruhr-Express (RRX): sechsgleisiger Ausbau zwischen den Stationen

Düsseldorf-Reisholz und Düsseldorf-Wehrhahn,

- Ausbau Leipzig – Dresden: Kapazitätssteigerung des Dresdner Hauptbahnhofs für höhere Geschwindigkeit und mehr Durchlässigkeit.
- Für folgende Projekte kann 2021 die Planung anlaufen:
- dreigleisiger Ausbau zwischen Braunschweig-Buchhorst und Abzweig Weddel,
 - Elektrifizierung Nürnberg/Regensburg – Furth im Wald – Grenze DE/CZ,
 - Fernbahntunnel Frankfurt,
 - dreigleisiger Ausbau zwischen Elze und Nordstemmen (Nord-Süd-Strecke südlich von Hannover).

Folgende Projekte können 2021 weitergeplant werden:

- Ausbau Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling: Elektronische Stellwerke Pechbrunn, Wernberg, Regensburg Ost,
- Elektrifizierung Weimar – Gera – Gößnitz.

Bund und Bahn wollen zudem die in Planung sowie im Bau befindlichen Bedarfsplanvorhaben weiter zügig umsetzen. Vorrang haben dabei die Maßnahmen zur Engpassbeseitigung. *roe*

ANZEIGE

ZUKUNFTSBRANCHE BAHN

12. Ausgabe Handbuch Zukunftsbranche Bahn 2020/2021

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

Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG
Salzwedeler Straße 5
D-29562 Suhlendorf
Telefon: +49 (0)5820 970 177-0
Fax: +49 (0)5820 970 177-20
www.privatbahn-magazin.de
info@privatbahn-magazin.de



Hannover Messe

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

11. Fachtagung für Anschlussbahnleiter 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

acoustex

09. – 10. Juni 2021
 Messe Dortmund
www.acoustex.de

Basler Gleisbau-Tag

2. Juli 2021
 Basel
www.bahnverband.ch

5. Additive Manufacturing Forum

21. und 22. Juli 2021
 Berlin
www.am-forum.de

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
 Berlin
www.mobility-electronics.de

VDV-Jahrestagung

20. – 22. Juni 2022
 Frankfurt am Main
www.vdv.de

InnoTrans 2021

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

Weitere Terminhinweise:
www.privatbahn-magazin.de
www.zukunftsbranche-bahn.de

Personalien

Skoda-Transportation-Eigentümer Petr Kellner ist tot



Petr Kellner, Eigentümer von Skoda Transportation, ist Ende März bei einem Hubschrauberabsturz in Alaska gestorben. Er war dort im Skiurlaub. Kellner, der als einer der reichsten Männer Tschechiens galt, hatte die Grundlage für sein Vermögen in der Zeit der Couponprivatisierung aufgebaut. 2017 erwarb sein Firmenimperium PPF Skoda Transportation.

Weitzmann wird Chef von Voith Turbo



Cornelius Weitzmann, derzeit Mitglied der Geschäftsleitung der Voith Turbo, wird mit Wirkung zum 1. Juni 2021 zum Vorsitzenden der Geschäftsleitung von Voith Turbo sowie zum Mitglied der Konzerngeschäftsführung der Voith Group berufen. Er folgt auf Uwe Knotzer, der das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlässt. Weitzmann hat Wirtschaftsingenieurwesen in Karlsruhe und Sevilla studiert und war ab 2002 zunächst für eine Unternehmensberatung tätig. 2007 trat er bei der Voith Group ein.

Götz Nink wird CTO von GATX Rail Europe



Götz Nink wird am 6. April Chief Technical Officer von GATX Rail Europe. Er kommt von Bombardier, wo er zuletzt den Geschäftsbereich für die Instandhaltung von Lokomotiven in Frankreich, Benelux, Osteuropa und Deutschland leitete. Insgesamt bringt er mehr als zwölf Jahre Erfahrung im Eisenbahngeschäft in verschiedenen technisch orientierten Managementpositionen mit.

Ex-BLS-Chef Guillelmon unterstützt Nexxiot



Bernard Guillelmon wird Senior Advisor beim in Zürich basierten Telematikanbieter Nexxiot. Der ehemalige Chef der Schweizer BLS soll seine Erfahrung in den Bereichen Bahnbetrieb und -instandhaltung im Güter- und Personenverkehr einbringen und hochrangige Entscheidungsträger im Schienengüterverkehr ansprechen.

Ringat und Salzmann als VDV-Vizepräsidenten bestätigt



Veit Salzmann, Chef der Hessischen Landesbahn, ist für drei Jahre als Vorsitzender des VDV-Verwaltungsrates „Personenverkehr mit Eisenbahnen“ wiedergewählt worden. In dieser Funktion bleibt Salzmann damit auch für drei weitere Jahre VDV-Vizepräsident.



Der VDV-Verwaltungsrat „Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen“ hat Knut Ringat wiedergewählt, Sprecher der Geschäftsführung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV). Auch er bleibt damit für weitere drei Jahre VDV-Vizepräsident.

Drei DB-Vorstandsverträge verlängert

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG hat Ende März die Verträge des DB-Vorstandsvorsitzenden Richard Lutz und von Personenverkehrsvorstand Berthold Huber bis März 2027 verlängert. Der Vertrag von Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla wurde bis Juli 2025 verlängert. Zu diesem Zeitpunkt erreicht er sein gesetzliches Renteneintrittsalter.

FOTOS: PPF; VOITH; GAZX; BLS; VDV

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.)