

PRIVATBAHN

Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Nahverkehr: Vertrauen der Bürger in ÖPNV wächst wieder Seite 2

Bahnpolitik: Berschin stellt ERegG grundsätzlich in Frage Seite 2

Personenverkehr: Neue Regeln für Leichte Nahverkehrstriebwagen Seite 3

Personenverkehr: CD beschafft neue Reisezugwagen Seite 3

Verkehrspolitik: Die Wahlprogramme von Grünen und FDP Seite 4

Infrastruktur: Umstrittene SGFFG-Novelle verschoben Seite 4

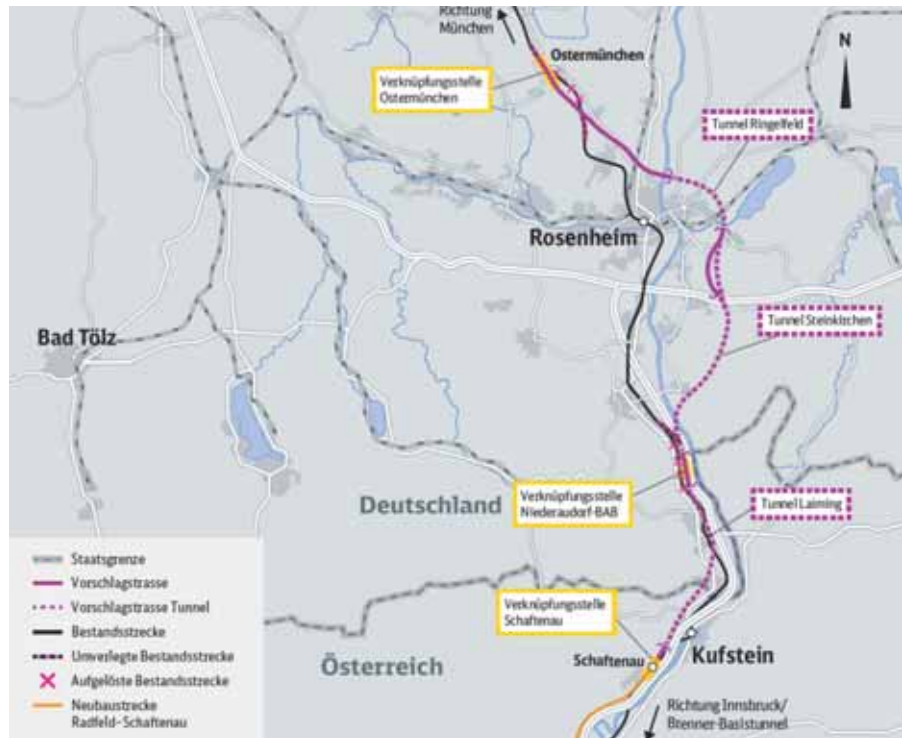
EDITORIAL



Regulierung ist immer nur die zweitbeste Lösung

Das Eisenbahnregulierungsrecht ist inzwischen so wie das deutsche Unternehmenssteuerrecht: Es gewinnt nicht das tüchtigste Unternehmen, sondern das Unternehmen, das Lücken und Schlupflöcher am schnellsten erkennt und am geschicktesten ausnutzt. Und wie immer in solchen Situationen kommt der Gesetzgeber mit dem Stopfen der Löcher nicht hinterher. Insofern ist die Wutrede von Felix Berschin gegen das Eisenbahnregulierungsgesetz bei der Bundestags-Anhörung in dieser Woche nicht unberechtigt. Befände sich Deutschland in einem luftleeren Raum ohne EU-Vorgaben, wäre der Neuaufbau eines schlanken Regulierungsgesetzes gewissermaßen „auf der grünen Wiese“ eine Überlegung wert.

Der Elefant im Raum bleibt aber der integrierte DB-Konzern. Die Regulierung ist nämlich nur deshalb so umfassend, weil den Diskriminierungsmöglichkeiten des größten Infrastrukturanbieters vorgebeugt werden muss – und sie ist nur deshalb so kompliziert, weil für kleine Infrastrukturanbieter Ausnahmen geschaffen werden müssen, damit sie nicht unter der Last der Regulierung zusammenbrechen. Mit einer unabhängigen und vorbehaltlos am Interesse aller Kunden orientierten Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft des Bundes würde sich viel Regulierungsbedarf von selbst erledigen. Matthias Roeser



Bildunterschrift

Neuer Nordzulauf zum Brenner soll Rosenheim im Tunnel umgehen

Infrastruktur Der Nordzulauf zum Brenner-Basistunnel soll zu 60 Prozent im Tunnel verlaufen und voraussichtlich 2038 in Betrieb gehen. Das gaben DB und Bundesverkehrsministerium am Dienstag bekannt.

Die insgesamt 54 Kilometer lange Variante „Violett“ umgeht Rosenheim und beinhaltet den grenzüberschreitenden Tunnel Laiming und den Tunnel Steinkirchen mit jeweils rund 13 Kilometer Länge sowie den 5,5 Kilometer langen Tunnel unter dem Gemeindegebiet von Stephanskirchen. Wie die DB mitteilte, seien die alternativen Trassenvorschläge Gelb, Türkis und Oliv (siehe auch PriMa Express

3/2021) wegen schwieriger Bodenverhältnisse ausgeschlossen. Der Boden besteht weiträumig aus weichem Seeton. Die Variante Blau sei zwar baulich machbar, bedeute aber zu schwere Eingriffe in die Umwelt, die Landschaft und Kulturgüter.

Verknüpfungsstellen bei Ostermünchen und nördlich von Niederaudorf – direkt neben der Inntalautobahn – schließen Rosenheim an den Fernverkehr an und verbinden die Neubauabschnitte mit der bestehenden Bahnstrecke. Züge könnten dort zwischen der neuen und der bestehenden Strecke wechseln, was einen leistungsfähigen und flexiblen Betrieb ermöglichte, teilte die DB mit. roe

Berschin stellt ERegG grundsätzlich in Frage

Bahnpolitik Der Nahverkehrsberater Felix Berschin hat in der Anhörung des Bundestags-Verkehrsausschusses das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) insgesamt in Frage gestellt: „Ich bin fast geneigt zu sagen: Nichts ändert sich, wenn man das Eisenbahnregulierungsgesetz abschafft.“ Er begründete seine Haltung damit, dass das Gesetz in den vergangenen Jahren fast alle seine Ziele verfehlt habe, von Anreizen für Mehrverkehre über Kostensenkung bis hin zu mehr intramodalem Wettbewerb. Dafür werde aber die Branche unnötig mit Bürokratie belastet. Daran werde auch die Novelle nichts ändern.

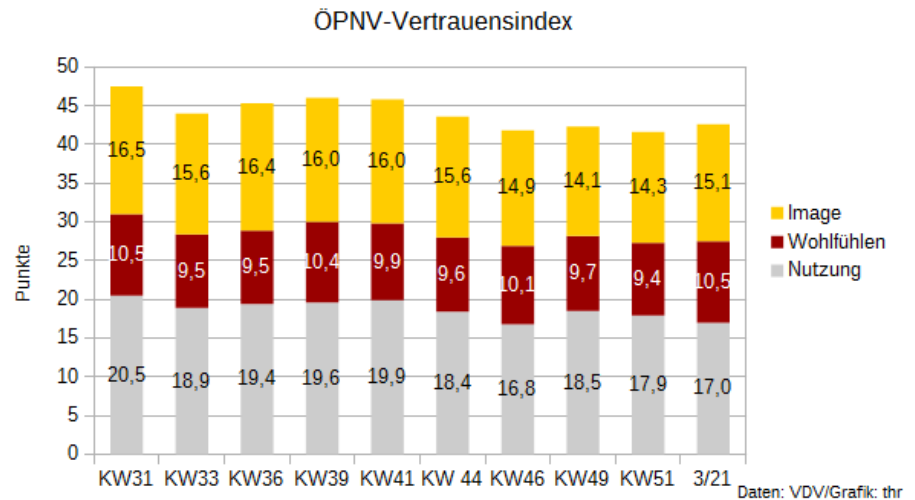
Einen Grund sieht er darin, dass die Bundesnetzagentur (BNetzA) das Gesetz selbst evaluiert habe und – verständlicherweise – nicht an der Bürokratie rütteln will, die die eigenen Planstellen sichert. Für viel wichtiger hält er es, die Einstellung einiger Beteiligter zu ändern: Wenn der Bund den DB-Konzern anweisen würde, nicht gegen Entscheidungen der Netzagentur zu klagen, „wären über 90 Prozent aller Gerichtsverfahren vom Tisch“.

Matthias Pippert von der Bahngewerkschaft EVG hingegen forderte nur punktuelle Nachbesserungen, unter anderem eine gelockerte Anreizregulierung für die Kosten der Infrastruktur. „Eine ‚Anreizregulierung‘ darf die notwendigen Lohn- und Gehaltssteigerungen in der Eisenbahnbranche nicht gefährden.“ Pippert sprach sich ausdrücklich dafür aus, die Systemführerschaft der DB nach schweizerischem Vorbild beizubehalten.

Kontrovers beurteilt wurde erneut die Experimentierklausel für den Deutschlandtakt (siehe Privatbahn Magazin 1/2021). Mehrere Sachverständige bemängelten, dass unklar sei, was mit „Strecken“ gemeint sei und ob auch die Bahnknoten eingebunden sind. Matthias Stoffregen vom Wettbewerbsbahn-Verband Mofair sprach sich dafür aus, dass der Bund die präzisierende Verordnung vorlegt, bevor über das Gesetz abgestimmt wird.

Nicht auf Widerspruch stieß die Forderung des VDV, Nebenstrecken auch dann von einem Teil des Regulierungsregimes auszunehmen, wenn dort nur touristischer Wochenend-SPNV stattfindet. *thr*

Vertrauen der Bürger in den ÖPNV nimmt wieder leicht zu



Personennahverkehr Das Vertrauen der Bürger in den öffentlichen Personennahverkehr kehrt offenbar langsam zurück. Der im Auftrag des VDV erhobene ÖPNV-Vertrauensindex verbesserte sich leicht von 41,6 Punkten Ende Dezember 2020 (100 sind maximal möglich) auf 42,6 Punkte Mitte März.

Während die tatsächliche Nutzung des ÖPNV offenbar noch einmal zurückging, verbesserte sich der Indikator „Wohlfühlen“ immerhin auf das Niveau von September 2020. Der Indikator „Image“ liegt allerdings immer noch unter den Bestwerten aus dem Frühherbst.

Ein Silberstreif am Horizont: Der Anteil derjenigen, die aktuell von einer Nutzung des ÖPNV aus pandemiebezogenen Gründen wie Enge in den Verkehrsmitteln, Hygiene und Gesundheit absehen, ist laut VDV gesunken. Verzichteten im Dezember 39 Prozent der ÖPNV-Nichtnutzer aus Pandemie-Gründen grundsätzlich auf Bus und Bahn, waren es im März nur noch 31 Prozent und damit acht Prozentpunkte weniger.

Der im Sommer 2020 mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums gestartete ÖPNV-Vertrauensindex wird 2021 in größeren Intervallen weiter erhoben. *thr*

Online Days der Fachmesse Maintenance starten am 18. Mai

Fachveranstaltung Das Programm für die „Online Days“ der Fachmesse Maintenance Dortmund in diesem Jahr nimmt Konturen an.

Die Veranstaltung beginnt am 18. Mai mit einer Keynote- und Frage- und Antwort-Session sowie einer Vorstellung der „Regio Days“. Am Folgetag sind eine Diskussionsrunde und digitale geführte Touren geplant. Der 20. Mai steht ganz im Zeichen von Unternehmens- und Produktpräsentationen, bevor die Online-Veranstaltung am 21. Mai mit Tipps und Tricks zu den Themen Recruiting und Karriere ausklingt.

Vorträge sind geplant unter anderem zu den Themen:

- Industrielle Instandhaltung
- Technische Planung und Beratung
- Software-Lösungen
- Anlagenverwaltung & Vor-Ort-Dienste

- Arbeitsschutz und Sicherheit & Gesundheit
- Human Resources & Wissensmanagement
- Wartung für Antriebstechnik
- Sensoren, Steuerungs- und Regelungstechnik

Interessenten können sich auf der Website www.maintenance-dortmund.de/de/onlinedays/ kostenfrei für die Teilnahme anmelden.

Um mehr Möglichkeiten für persönliche Kontakte zwischen Ausstellern und Kunden zu schaffen, planen die Veranstalter ergänzend zur weiterhin jährlich stattfindenden Leitmesse in Dortmund bereits in diesem Jahr einen „Regio Day“ in Augsburg und Hamburg, ab 2021 in Friedrichshafen und Chemnitz. Das Privatbahn Magazin ist Medienpartner der Maintenance. *red*



FOTO: ROE

Ein ehemaliger Rurtalbahn-Regiosprinter Anfang 2020 in Farben der tschechischen AZD auf der Leittechnik-Versuchsstrecke zwischen Most und Lovosice. Perspektivisch soll mit den Fahrzeugen dort fahrerloser Betrieb erprobt werden.

CD beschafft neue Wagen für Prag–Berlin–Hamburg

Personenverkehr Die tschechische Staatsbahn CD beschafft bei einem Konsortium aus Siemens Mobility und Skoda Transportation 20 Einheiten aus jeweils neun Reisezugwagen in enger Anlehnung an die CD-/ÖBB-Railjets mit zusammen 555 Sitzplätzen. Die Wagenkompositionen verfügen über jeweils einen Steuerwagen und sind für eine maximale Betriebsgeschwindigkeit von 230 km/h ausgelegt. Die druckertüchtigten Garnituren werden ab 2024 bis 2026 ausgeliefert. Der Auftragswert beläuft sich laut Siemens auf rund eine halbe Milliarde Euro. Die Züge werden für den Betrieb in Tschechien und den angrenzenden Ländern zugelassen. Der Steuerwagen wird mit einer Einheit des europäischen Zugsicherungssystems



Der 1.-Klasse-Mittelwagen

ETCS sowie mit nationalen Zugsicherungssystemen ausgestattet sein. Die Wagen sollen auf den Strecken Prag–Dresden–Berlin–Hamburg, Prag–Budapest und Prag–Wien–Villach zum Einsatz kommen. roe

Doch keine Rollende Wasserstraße im Rheintal

Güterverkehr Die Binnenschifffahrt hat dementiert, im Mittelrheintal zwischen Godorf und Mainz/Bingen künftig Eisenbahnfähren anzubieten, wie am 1. April berichtet wurde. red

ANZEIGE

DZSF soll Regelwerk für Leichte Nahverkehrstriebwagen aktualisieren

Personennahverkehr Das Regelwerk für die Zulassung Leichter Nahverkehrstriebwagen (LNT) soll aktualisiert werden, um die Verlagerung von Personenverkehr auf die Schiene zu erleichtern. Das Deutsche Zentrum für die Schienenverkehrsforschung (DZSF) hat im März eine Studie ausgeschrieben, in der Vorschläge auf Basis der heutigen DIN-Normen und der europäischen Vorschriften erarbeitet werden sollen.

Die „leichten Nahverkehrstriebwagen“ sind Fahrzeuge, die primär im Bereich der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) fahren, aber auch auf Vollbahnen nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Sie wurden 1993/1995 erstmalig vom Bundesverkehrsministerium zugelassen. Kerngedanke der Richtlinie ist, dass eine geringere passive Sicherheit („Crashsicherheit“)

durch ein besseres Bremsvermögen kompensiert wird. Einer der ersten Vertreter dieser Art war der Regiosprinter von Siemens-Duewag.

Ziel der Studie ist, „die für LNT anzuwendenden Zulassungsverfahren in Deutschland eindeutig und übersichtlich darzustellen und durch den vermehrten Einsatz von LNT eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ermöglichen“. LNT sind nicht zuletzt aufgrund des geringeren Gewichts kostengünstiger im Betrieb als echte Vollbahnfahrzeuge. Mögliche Ansätze zur Aktualisierung der LNT-Richtlinie seien unter anderem eine höhere zulässige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit oder die Aufhebung der bisher geltenden Begegnungsverbote durch Aufnahme einer Begrenzung der Begegnungsgeschwindigkeit bei höherer passiver Sicherheit der Fahrzeuge. roe



Save the date
28.4.2021,
14:00

zedasasset

Digitale Werkstatt

Software für durchgängige Prozesse in der Bahn-Instandhaltung

Jetzt kostenlos zum Webinar anmelden:
www.zedas.com/digitale-werkstatt

NEE und UIRR fordern besseres Krisenmanagement

Güterverkehr Der Güterbahnverband NEE und der KV-Verband UIRR mahnen ein besseres Krisenmanagement für schwerwiegende Infrastrukturstörungen an. Für schnelles Krisenmanagement bei Großstörungen gebe es im Eisenbahnregulierungsgesetz keine geeigneten Vorschriften, bemängelt NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger aus Anlass des Felssturzes an der rechten Rheinstrecke. Das NEE habe die Bundesnetzagentur gebeten darzulegen, wie sie mit Hilfe des Eisenbahnregulierungsgesetzes den gesetzlich gewährleisteten Netzzugang für die Güterbahnen und eine befristete effiziente Verteilung der Schienenkapazität auf der linken Rheinstrecke sicherstellen will. Bisher sei aber außer einem Schriftwechsel zwischen Netzagentur und DB nichts geschehen.

UIRR-Präsident Ralf-Charley Schultze forderte, in solch schwerwiegenden Fällen sollte automatisch das internationale Contingency-Management-Verfahren ausgelöst werden. Während Fahrgäste relativ einfach vom Zug auf einen Bus umsteigen können, um einen gestörten Streckenabschnitt zu umgehen, stehe diese Möglichkeit Güterzügen nicht zur Verfügung. Daher sollten alle verfügbaren Umleitungstrassen auch dem Güterverkehr zur Verfügung stehen. Es müssten alle Anstrengungen unternommen werden, um den Schienengüterverkehr mit dem geringsten Maß an Störungen zu ermöglichen. *pm/roe*

FDP will DB-Verkehrsunternehmen nach der Wahl privatisieren

Bahnpolitik Die FDP will Infrastruktur und Bahnbetrieb bei der Deutschen Bahn trennen und den Zugbetrieb privatisieren; nur das Netz soll im Eigentum des Bundes bleiben. Das geht es aus dem Anfang April veröffentlichten Entwurf für das Wahlprogramm hervor. „Ziel ist es, mehr Personen und Güter auf der Schiene zu transportieren“, heißt es. „Das gelingt aber nicht mit einer Staatsbahn, sondern nur mit mehr Wettbewerb, mehr Digitalisierung und niedrigeren Trassenpreisen für die Nutzung der Schienenwege.“ Durch eine Trennung könne sich der Bund voll auf die Bereitstellung und Modernisierung der Infrastruktur konzentrieren.

Beratung der umstrittenen SGFFG-Novelle verschoben

Infrastruktur Der Bundestags-Verkehrsausschuss hat offenbar Bedenken gegen das Bestreben des Bundesverkehrsministeriums (BMVI), sich im Zuge einer Novelle des Eisenbahnrechts (Bundestagsdrucksache 19/27671) über das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) auch mittelbaren Zugriff auf Infrastrukturen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu verschaffen und ihnen dabei zusätzliche finanzielle Lasten zu verursachen. Die eigentlich für den 14. April angesetzte abschließende Beratung im Verkehrsausschuss wurde nach Informationen aus Teilnehmerkreisen auf den 21. April verschoben.

Das BMVI hatte über die Koalitionsfraktionen einen Änderungsantrag eingebracht, der vorsieht, eine Förderung gemäß SGFFG daran zu knüpfen, dass die geförderten Strecken anschließend dem „übergeordneten Netz“ zugeordnet werden.

Das würde jedoch nach Einschätzung des VDV die Förderung konterkarieren: „Diese Zuordnung zum übergeordneten Netz wäre für die NE mit erheblichen zusätzlichen Aufwendungen verbunden“, bemängelt er in seiner Stellungnahme. „Hierzu gehören insbesondere die verpflichtende Erstellung und Pflege eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS) und die für Schienenwege des übergeordneten Netzes obligatorische Sicherheitsgenehmigung.“

Positiv zu bewerten sei hingegen an der SGFFG-Novelle, dass künftig auch Neu-

und Ausbau förderfähig sein sollen, nicht nur Erhaltungsinvestitionen. Außerdem können auch Hafenbahnen wieder gefördert werden, nachdem Bedenken der EU-Kommission ausgeräumt werden konnten.

Zur SGFFG-Novelle und ihren potenziellen Auswirkungen auf die NE-Bahnnetze ist am 9. April eine Sonderausgabe des Privatbahn Magazins erschienen, die [hier](#) kostenfrei heruntergeladen



Ein ausführlicher Vergleich der bahnpolitischen Vorstellungen der im Bundestag vertretenen Parteien folgt in einer der nächsten Ausgaben des Privatbahn Magazins.



Die Trennung von Netz und Betrieb kommt nach der Wahl wieder auf die Tagesordnung.

FOTO: ULRIKE LEONE/PIXABAY

P RIVATBAHN MAGAZIN



Wir wollen's wissen!

Ihre Meinung zählt: Wie gefällt Ihnen das Privatbahn Magazin? Die PriMa-Leserinnen- und Leserbefragung stellt Ihnen 12 Fragen, die Sie in 2 Minuten ausgefüllt haben – selbstverständlich anonym. So helfen Sie uns, Ihnen auch in Zukunft genau die Informationen zu liefern, die Sie für Ihre Arbeit benötigen!

Kaweco
GERMANY, SINCE 1883.



Als Dankeschön für Ihre Unterstützung haben Sie die Chance, einen von drei hochwertigen Füllfederhaltern „Liliput“ von Kaweco zu gewinnen.

Jetzt teilnehmen!

www.presseforschung.de/privatbahn



Die Umfrage ist anonym und wird in Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftlichen Institut für Presseforschung und Publikumsanalysen (WIP) Köln durchgeführt. Wir garantieren Ihnen: Die Daten mit Ihren Antworten enthalten keine Sie identifizierenden Informationen. Die für die Teilnahme an unserem Gewinnspiel notwendigen Angaben werden in einer von der Befragung strikt getrennten Datei erfasst.



Termine

11. Fachtagung für Anschlussbahnleiter

21. April 2021
Videokonferenz
www.anschlussbahnprofis.com

transport logistic

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

maintenance in OnlineDays

18. – 21. 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

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

acoustex

24. – 25. Juni 2021
Messe Dortmund
www.acoustex.de

VDV-Jahrestagung

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

InnoTrans 2022

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

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

Personalien

Klaus Wessing wird Geschäftsführer bei VTG Tanktainer



Klaus Wessing hat zum 1. April als Geschäftsführer die Leitung des Geschäftsfelds Tanktainer der VTG AG übernommen. In seiner neuen Rolle bei VTG wird der gelernte Speditionskaufmann die weltweiten Leistungen von VTG Tanktainer verantworten und gemeinsam mit Andreas Petersson-Lehmann, kaufmännischer Geschäftsführer, die Aktivitäten leiten. Wessing verfügt über mehr als 20 Jahre Berufserfahrung im Speditionsbereich. Zuletzt war er Bereichsleiter Logistik bei der Helm AG. Zuvor war er Director Operations und HSSEQ bei der Spedition Alfred Talke.

Jouke Schaap leitet Benelux-Vertrieb bei Kombiverkehr

Jouke Schaap ist seit 1. März 2021 Leiter Benelux im Bereich Vertrieb International bei Kombiverkehr. Vorher war Schaap in verschiedenen Leitungspositionen unter anderem bei Port of Rotterdam, APM Ter-

minals, Peel Ports und Shuttlewise tätig. Dabei trug er Verantwortung als Direktor



Breakbulk, Leiter der kaufmännischen Abteilung, als Hafendirektor Container und Geschäftsführer. Schaap hat Internationales Management an der Haarlem Business School studiert und an der Erasmus-Universität in Rotterdam einen Master in Betriebswirtschaft erworben.

Elisabeth Werner verlässt DG Move



Elisabeth Werner, Direktorin für Landverkehr in der Generaldirektion Verkehr der EU-Kommission (DG Move), wird stellvertretende Generalsekretärin der EU-Kommission. Die Österreicherin Werner war seit 2010 in der DG Move tätig, seit 2017 als Direktorin für Landverkehr. Mit der Wahrnehmung der Geschäfte ist der gebürtige Brite Matthew Baldwin beauftragt, zugleich einer der beiden Vize-Generaldirektoren der DG Move.

FOTOS: VTG; KOMBIVERKEHR; EU-KOMMISSION/DG MOVE



ZUKUNFTSBRANCHE 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.)