

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Güterverkehr: Ermewa-Verkauf geht in die Schlussphase Seite 2

Ausbildung: NEE treibt einheitliche Funktionsausbildung voran Seite 2

Bahnpolitik: Bund senkt Trassenpreise für Fern- und Güterverkehr Seite 3

Stadtverkehr: Ultraleichte Straßenbahn für Coventry Seite 4

Bahnindustrie: Corona-Krise lässt Exportaufträge abstürzen Seite 5

Digitalisierung: Keine EU-Fördermittel für ETCS-OBUs Seite 5

EDITORIAL



Jetzt muss das System Eisenbahn liefern

Vorab fünf Euro in das Phrasenschwein: „Chancen und Risiken“ sind es nämlich, was die drastische Trassenpreissenkung für Personenfernverkehr und Schienengüterverkehr in sich birgt. Chancen deshalb, weil mutige Unternehmer im Personenfernverkehr zeigen könnten, was möglich ist, wenn die Kostenhürden für den Einstieg nicht zu hoch sind. Der tschechische Anbieter Regiojet hat vorgemacht, wie es geht: Mit einigen wenigen Nachtzugpaaren in den Sommerferien hat er die Nachfrage auf der beliebten Urlaubsrelation zwischen Tschechien und Kroatien erkundet – und fährt jetzt in der Hauptsaison sogar täglich. Das Risiko der Trassenpreissenkung ist speziell im Güterverkehr, dass sich gierige Verlagerer die Trassenpreissenkung 1:1 durchreichen lassen, ohne dass eine Tonne mehr auf die Schiene verlagert wird. Auch wenn einige Branchenvertreter diese Gefahr noch kleinreden – das Risiko ist real, wie Präzedenzfälle bei Mautsenkungen zeigen.

Falls aber der Einsatz von dreistelligen Millionenbeträgen an Steuermitteln überhaupt keine Wirkung in Sachen Verkehrswende zeigt, werden Politik und Bürger die ohnehin schon stark strapazierte Geduld mit dem System Eisenbahn verlieren. Die Trassenpreissenkung ist also kein Anlass, sich zurückzulehnen, sondern erfordert ein Plus an Einsatz. Matthias Roeser



Licht am Ende der Unterführung: EBA-Sicherheitsauflagen bleiben den NE-Bahnen erspart.

Bundestag entschärft Novelle des SGFFG zugunsten der NE-Bahnen

Infrastruktur Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE-Bahnen), für die Förderung aus dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) in Anspruch genommen wurde, sollen nun doch nicht automatisch dem übergeordneten Netz zugeordnet werden. Das beschloss der Bundestag am vergangenen Donnerstagabend mit den Stimmen der Koalition und der AfD gegen die Stimmen der Grünen bei Stimmenthaltung von FDP und der Linken. Das übergeordnete Netz unterliegt strengeren bürokratischen Anforderungen als die NE-Bahnen bisher von ihrer Landeseisenbahnaufsicht gewohnt waren.

Zu dem Votum im Parlament hat möglicherweise auch der eindringliche Appell von zahlreichen Akteuren der Eisenbahnbranche in einer Sonderausgabe des Privatbahn Magazins beigetragen.

Der Vorschlag, SGFFG-geförderte Strecken dem übergeordneten Netz zuzuordnen, war aus dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) gekommen. Der Bundestagsverkehrsausschuss empfahl dem Plenum jedoch, diese Regelung zu streichen. Wesentliche weitere Änderung des SGFFG ist, dass künftig auch Neu- und Ausbau gefördert werden dürfen. Diese Strecken müssen jedoch mindestens der Streckenklasse D4 entsprechen und eine Streckengeschwindigkeit von 50 km/h erlauben. Bevor das Gesetz in Kraft treten kann, muss aber auch noch der Bundesrat zustimmen.

Das aus mehreren Artikeln bestehende „Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich“ (auch als „Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz“ bezeichnet) legt ferner fest, dass die Investitionskosten für

Weiter auf Seite 2

Bundestag entschärft Novelle des SGFFG

Fortsetzung von Seite 1

Gleisanschlüsse zu jeweils 50 Prozent von dem anschlussbegehrenden und anschlussgewährenden Unternehmen zu tragen sind. Die laufenden Kosten der Anschlussweiche trägt die anschlussgewährende Eisenbahn. Erleichtert wird ferner der Zugang der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu fremden Grundstücken entlang ihrer Anlagen zwecks Vegetationskontrolle. *roe*

DB muss 48 Millionen Euro EU-Kartellstrafe zahlen

Güterverkehr Die EU-Kommission hat gegen die Deutsche Bahn, die belgische Staatsbahn SNCB und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wegen eines Verstoßes gegen das EU-Kartellrecht Geldbußen in Höhe von insgesamt gut 48 Millionen Euro verhängt.

Der Löwenanteil entfällt mit 48,3 Millionen Euro auf die DB. Die SNCB muss 270.000 Euro zahlen, die ÖBB kam aufgrund der EU-Kronzeugenregelung straflos davon, teilten die Brüsseler Wettbewerbshüter mit. Das Bußgeld für die DB wurde verdoppelt, weil sie als Wiederholungstäter gilt.

Die Untersuchung der EU-Kommission ergab, dass sich die drei Eisenbahnunternehmen durch den wettbewerbswidrigen Austausch von Informationen über Kundenanfragen nach Ganzzügen abgestimmt und sich gegenseitig höhere Preisangebote verschafft haben, um ihr Geschäft zu schützen. Das jetzt geahndete wettbewerbswidrige Verhalten dauerte von Dezember 2008 bis 30. April 2014. Die SNCB war daran allerdings erst ab November 2011 beteiligt. *roe*

Alpha Trains rüstet 77 Loks auf ETCS Baseline 3 Release 2 um

Bahnindustrie Alpha Trains rüstet 77 Lokomotiven mit ETCS Baseline (BL) 3 Release 2 um, davon 55 Bombardier Traxx 186 mit Zulassung für Deutschland, Österreich, Belgien und die Niederlande, acht Vossloh-G1206- und 14 Vossloh-G2000-Lokomotiven. Alle Vossloh-Lokomotiven haben eine Zulassung für Deutschland und die Niederlande. *pm/roe*



FOTO: ERMewa

Ermewa ist schon seit einigen Jahren mehr als ein Kesselwagenvermieter.

CPDQ und DWS stehen kurz vor der Übernahme von Ermewa

Güterverkehr Der französische Staatsbahnkonzern SNCF will seine Güterwagen-Tochter Ermewa an in öffentlicher Hand befindlichen kanadischen Vermögensverwalter Caisse de dépôt et placement du Québec (CPDQ) und einen Fonds des mehrheitlich zur Deutschen Bank gehörenden Vermögensverwalters DWS verkaufen.

Der SNCF-Verwaltungsrat beschloss in der vergangenen Woche nach vorherigem Wettbewerb, mit den beiden Unternehmen exklusive Verhandlungen aufzuneh-

men. Ziel ist, dass sich CPDQ und DWS paritätisch beteiligen. Die 1200 Mitarbeiter starke Ermewa-Gruppe hat 2020 mit der Vermietung von Güterwagen und Tankcontainern sowie in ihren Werkstätten einen Umsatz von 489 Millionen Euro erzielt. Einer eventuellen Übernahme müssten die Kartellbehörden noch zustimmen.

Die CPDQ ist durch die Veräußerung der Bombardier-Bahnsparte auch größter Einzelaktionär von Alstom geworden und besitzt 17,5 Prozent der Anteile. *roe*

NEE treibt vereinheitlichtes Funktionsausbildungs-Verfahren voran

Ausbildung Der Güterbahnverband NEE wirbt für das von seinen Mitgliedern entwickelte einheitliche Ausbildungs- und Prüfungsverfahren für Funktionsausbildungen, das im Oktober 2020 vom Vorstand offiziell zur Anwendung empfohlen wurde. Ziel ist, dass der in Abstimmung mit dem VDV erarbeitete Standard zur Branchenlösung wird.

Das Verfahren legt einen standardisierten Ausbildungsplan in einer vierstufigen Systematik fest und empfiehlt einheitliche Rahmenbedingungen, Berufsbezeichnungen und Bescheinigungen. In der ersten Stufe werden die Grundkenntnisse im Eisenbahnsystem der frischgebackenen Triebfahrzeugführerscheininhaber überprüft. Nach er-

folgreicher Zwischenprüfung wird in der zweiten Stufe weiterführendes Wissen vermittelt, das durch die Funktionsprüfung bestätigt wird. In der dritten Stufe werden die notwendigen Kenntnisse der jeweils angestrebten Verkehrsart (Güterverkehr oder Personenverkehr) weitergegeben. Nach einer dritten Zwischenprüfung werden ihnen in der vierten Stufe zum Beispiel baureihenspezifische Kenntnisse vermittelt. Mit der Freigabeprüfung endet das Verfahren.

Von der Vereinheitlichung profitieren nicht nur die Fachkräfte, die einfacher das Unternehmen wechseln können, sondern auch die Unternehmen, die leichter miteinander kooperieren können. *roe*



Die kurzfristige Trassenpreissenkung könnte neue Saisonverkehre im Open Access ermöglichen.

Trassenpreise für Fernverkehr und Güterverkehr sinken auf nahe null

Bahnpolitik Die pauschale 5-Milliarden-Euro-Eigenkapitalspritze für die Deutsche Bahn AG zum Ausgleich ihrer Corona-Schäden ist vom Tisch. Der Bundestag billigte stattdessen Ende April im Rahmen eines Nachtragshaushalts eine massive Trassenpreissenkung für Güterverkehr und Personenfernverkehr rückwirkend zum 1. März 2020. Für den Zeitraum 1. März 2020 bis 31. Mai 2021 stehen demnach 410 Millionen Euro zur Verfügung.

Nach übereinstimmender Einschätzung mehrerer Experten dürften damit die Trassenpreise zusammen mit den ohnehin jährlich gewährten 350 Millionen Euro auf einen niedrigen einstelligen Prozentsatz des offiziell von DB Netz genannten Trassenpreises sinken. Für die restlichen sieben Monate dieses Jahres gibt es 190 Millionen Euro zusätzlich. Damit dürfte das Trassenpreinsniveau auf etwas mehr als 10 Prozent des ursprünglichen Niveaus sin-

ken. Weitere 27 Millionen Euro stellt der Bundestag für 2022 in Aussicht, wobei der Zeitraum noch offen ist, für den die Förderung gewährt werden soll.

Ausgezahlt werden die Mittel üWo st 01 – Wikimedia Commons – CC-BY-SA-3.0-DE über das bewährte Instrument des Trassenpreisförderungsgesetzes (TraFöG), sodass praktisch kein zusätzlicher Aufwand für die Eisenbahnverkehrsunternehmen entsteht. Nicht förderfähig sind Lokzug-Fahrten.

Eigenkapitalspritze für DB nur für direkte Corona-Schäden

Eine Eigenkapitalerhöhung für die DB ist weiterhin möglich, aber nur noch maximal in einer Höhe von 1,9 Milliarden Euro. Dabei geht es vor allem um die Einnahmeausfälle im Personenfernverkehr. Laut einem Schreiben von Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann sollen nur die direkt durch Maßnahmen zur Eindämmung

der Corona-Pandemie verursachten Schäden ausgeglichen werden.

Mit diesem Zugeständnis will der Bund wieder Bewegung in die festgefahrenen Gespräche mit der EU-Kommission über den Ausgleich von coronabedingten Verlusten der Deutschen Bahn AG bringen. Gegen die beabsichtigte Eigenkapitalspritze hatten aber nicht nur die DB-Konkurrenten protestiert, sondern auch die EU-Wettbewerbschützer Bedenken geäußert. EU-rechtlich scheint die jetzt geplante Trassenpreissenkung unbedenklich zu sein. Die EU-Kommission hat Ende November 2020 ein praktisch identisches Modell in Österreich erlaubt.

Außerdem wird der Bund das Finanzloch von 650 Millionen Euro bei der Infrastruktur, das durch die ausfallenden Dividendenzahlungen der DB AG für 2020 im Finanzierungskreislauf der LuFV entsteht, mit Steuermitteln stopfen – laut Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann nötigenfalls auch erneut 2022.

Der Güterbahnverband NEE begrüßte den Kurswechsel des Bundes im Grundsatz. Der Verband werde aber weiterhin ein Auge darauf haben, ob der nach Abzug der Trassenpreissenkung notwendige Nachweis von Schäden bei der DB nachvollziehbar gestaltet ist. Beobachtet werden müsse auch, ob DB Netz wirklich keinen Gewinn zulasten der Wettbewerber in den Konzernverbund einspeist.

Wie Ferlemann weiter mitteilte, seien Bund und EU-Kommission auch hinsichtlich der Eigenkapitalspritze für die DB aus dem Klimapaket (5,5 Milliarden Euro) in „konstruktiven Gesprächen“. Ferlemann deutete an, das überprüft wird, ob sich ein privater Investor genauso verhalten würde wie der Staat als Finanzierer. *roe*

ANZEIGE

REIBUNGSLOSE RANGIERPROZESSE IM GLEISANSCHLUSS

Vollert V

ADM
Trieb 6
KR 70

ENGINEERING YOUR SUCCESS

Kostenfreies Webinar:
Registrieren Sie sich hier!

TX Logistik verdichtet Fahrplan über den Brenner

Güterverkehr TX Logistik erhöht die Zugfrequenz über den Brenner nach Norditalien. Vom 10. Mai an fährt das zur Staatsbahn FS Italiane gehörende Unternehmen zwischen Leipzig und Verona fünf Rundläufe pro Woche. Aktuell sind es vier. Im Juni wird zudem die Verbindung Padborg–Verona um einen siebten Rundlauf pro Woche erhöht. Grund ist die gestiegene Nachfrage auf der Brenner-Achse. Auf der Relation Leipzig–Verona wird auch Hall in Tirol künftig fünf Mal angefahren. *pm/roe*

Stadler übernimmt Wartung der Keolis-Flirt-Triebzüge

Instandhaltung Keolis Deutschland beauftragt Stadler nach einer europaweiten Ausschreibung ab sofort mit der Wartung und Instandhaltung der im Teutoburger Wald- sowie im Hellwegnetz eingesetzten Flirt-Triebzüge bis zum Fahrplanwechsel 2030 beziehungsweise 2032 an den Standorten Herne und Hengelo (Niederlande).

Der Leistungsumfang beinhaltet die sogenannte leichte und schwere Instandhaltung. Zum Leistungsumfang gehören neben betriebsnahen Service-Leistungen wie der Reparatur von kleineren Unfällen und Vandalismusschäden auch die regelmäßigen Fahrzeugrevisionen sowie die gesamte Ersatzteilversorgung. Keolis hob hervor, dass Stadler als Hersteller die Flirt-Fahrzeuge bestens kenne, wodurch Analysen und Reparaturen wesentlich effektiver vorgenommen werden können. *pm/roe*

Polen: Sanierungsbeihilfen im Gegenzug für Marktöffnung

Personenverkehr Polen muss seinen Markt für Schienenpersonenverkehr schneller als vom EU-Recht vorgeschrieben öffnen. Im Gegenzug billigt die EU-Kommission zahlreiche Umstrukturierungsbeihilfen für den in öffentlicher Hand befindlichen SPNV-Betreiber Przewozy Regionalne (PR). Das teilte die Kommission in der vergangenen Woche mit. Zum Beispiel darf Polen keine Direktvergaben mehr vornehmen und bestehende Verträge nicht mehr maximal verlängern. *roe*



Der VLR-Prototyp in der Endmontagehalle von NP Aerospace.

FOTO: COVENTRY CITY COUNCIL/WILLIAM HUNT

Ultraleichte Straßenbahn für Coventry geht in die Erprobung

Stadtverkehr Der Prototyp für die ultraleichte batterieelektrische Straßenbahn im britischen Coventry ist fertiggestellt und auf dem Weg zur Erprobung. Ende April wurde das batteriegetriebene „Very Light Rail“-Fahrzeug nach einer Stadtrundrundfahrt auf einem Tieflader zum neuen Leichtfahrzeug-Erprobungszentrum BCIMO in Dudley transportiert.

Hauptgrund für den ultraleichten Ansatz ist, die Investitionskosten für die Streckeninfrastruktur möglichst gering zu halten. Der Batterieantrieb macht es möglich, auf die Oberleitung zu verzichten. Vom geringen Gewicht (weniger als eine Tonne pro Meter) erhofft sich Coventry auch, dass beim Verlegen der Gleise keine Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom) angefasst werden müssen, sondern nur vorgefertigte Gleisbett-Elemente auf die Tragschicht aufgelegt werden müssen. Die

Projektbeteiligten kalkulieren mit 10 Millionen Pfund pro Kilometer Strecke.

Das Fahrzeug bietet auf zwei Drehgestellen 50 Fahrgästen Platz (20 Sitzplätze, 30 Stehplätze). Zum Vergleich: Ein 12-Meter-Standardbus nimmt rund 70 Fahrgäste auf. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 70 km/h angegeben, die Reichweite mit 20 Kilometern, die Länge mit 11 Metern und die Breite mit 2,65 Metern.

Falls die Erprobung positiv verläuft, peilt die Stadt Coventry die Aufnahme des kommerziellen Regelbetriebs für 2024 an. Um eine dichte Taktung zu ermöglichen – das Ziel sind drei bis fünf Minuten – werden die Fahrzeuge von vornherein auf fahrerlosen Betrieb vorbereitet.

Coventry besaß schon einmal eine Straßenbahn. Sie wurde aber nach dem verheerenden deutschen Bombenangriff 1940 eingestellt. *thr*

Netinera vereinheitlicht Planung mit IVU-System

Digitalisierung Der zur italienischen Staatsbahn Trenitalia gehörende SPNV-Anbieter Netinera erstellt jetzt Umläufe und Dienste für alle Fahrzeuge und Mitarbeiter in Deutschland mit der Anwendung IVU.rail von IVU Traffic Technologies. In die einheitliche Planung und Disposition sind die Konzerntöchter Metronom, Erixx, Länderbahn und Vlexx mit zusammen 300 Fahrzeugen und mehr als 1300 Beschäftigten eingebunden. Künftig wird das System auch Dienstvorgaben und Lohnregeln für die tschechischen Netze der Netinera-Toch-

ter Länderbahn verarbeiten. IVU.rail ermöglicht einen vollständig digitalen Workflow von der Planung bis zur Disposition. Das Regelwerk berücksichtigt dabei auch komplexe tarifliche und betriebliche Vorgaben der jeweiligen Töchter. Die Automatische Personaldisposition (APD) ermöglicht es den Unternehmen zudem, die gesamte dienstliche Jahresplanung für Ruhetage, Urlaube oder Schichten zu automatisieren. Zusätzlich bindet ein mobiles Mitarbeiterportal das Fahrpersonal in die Dispositionsprozesse mit ein. *pm/roe*

Corona-Krise lässt Auftragseingang der Bahnindustrie zurückgehen

Trinationales Masterstudium für europäisches Bahnwesen

Weiterbildung Eisenbahn findet europaweit länderübergreifend statt. Um dem Rechnung zu tragen, haben die Fachhochschule Erfurt University of Applied Sciences (FHE), die Fachhochschule St. Pölten und die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Winterthur (ZHAW) einen trinationalen Weiterbildungsmasterstudiengang Europäische Bahnsysteme auf die Beine gestellt.

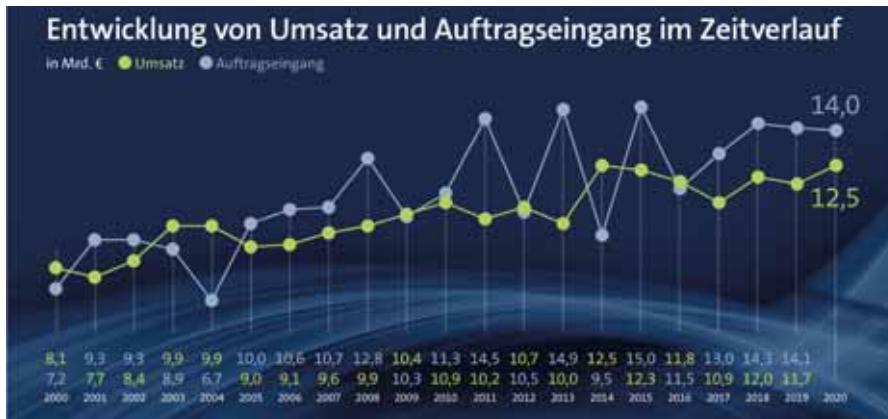
Die drei Hochschulen wollen mit dem neuen Studiengang ein eisenbahnspezifisches akademisches Angebot für Mitarbeiter von Unternehmen der Bahn- und Verkehrsbranche sowie von Behörden schaffen, um Führungspersonal zu qualifizieren. Die Absolventen können sich an den drei Studienorten in drei Ländern nicht nur länderübergreifendes Fachwissen aneignen, sondern auch international netzwerken und voneinander lernen. Die Bewerbungsfrist läuft noch bis zum 15. Juni 2021. Weitere Details und die Möglichkeit, sich zu bewerben, finden Interessenten hier:

www.fh-erfurt.de/wlv/vt/studium/master-europaeische-bahnsysteme/bewerbung.fhstp.ac.at/addons/aufnahme/cis/index.php

München will Strecken für „Böglbahn“ vertieft prüfen

Personennahverkehr Ein Schweizer Ingenieurbüro hat für den Münchner Verkehrsverbund MVV und die Landkreise im Umland vier Korridore für einen Einsatz der Magnetbahn TSB identifiziert. Sie kann vor allem dort Fahrgäste vom Auto abwerben, wo die Schienenanbindung schwach ist. *roe*

Lesen Sie mehr in der kommenden Ausgabe des Privatbahn Magazins.



GRADFIK: VDB

Bahnindustrie Die Bahnindustrie in Deutschland hat 2020 zwar einen neuen Umsatzrekord von 12,5 Milliarden Euro erzielt, blickt aber mit Sorge auf die kommenden Jahre: Der Auftragseingang ging gegenüber 2019 zwar nur um 0,7 Prozent auf 14 Milliarden Euro zurück, getragen wurde dieses Ergebnis jedoch allein von einer um fast 39 Prozent gestiegenen Nachfrage nach Fahrzeugen im Inland. Das teilte der Branchenverband VDB am Mittwoch in Berlin mit.

Die Fahrzeugnachfrage aus dem Ausland stürzte mit minus 42 Prozent förmlich ab, und auch die Aufträge im Infrastrukturbereich gingen um gut 18 Prozent zurück. Verbandspräsident Andre Rodenbeck nannte als Grund, dass zahlreiche Großprojekte im Ausland wegen der Corona-Krise auf Eis gelegt worden seien. Vor allem der exportorientierte Mittelstand sei bedroht. Er beklagte in diesem Zusammenhang, dass nur 62 Prozent des weltweiten Bahnmarkts dem Wettbewerb offenstünden.

Der Verband stellte außerdem ein 64 Seiten umfassendes Konzept für die Fahrzeugumrüstung auf ETCS vor. Es sieht vor, beginnend 2021 schrittweise Muster-

zulassungen („First of Class“/FoC) für die rund 350 bis 400 relevanten Triebfahrzeug-Baureihen und Varianten bei der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) einzuholen und auf dieser Basis dann die Umrüstung in voller Breite anzugehen. Damit könne die Fahrzeugumrüstung im Wesentlichen bis 2030 abgeschlossen werden – vorausgesetzt, dass der Bund wirksame finanzielle Anreize schafft. *roe*

Kein EU-Geld für ETCS-OBUs

Digitalisierung Die Bundesregierung beantragt endgültig keine EU-Fördermittel für die Ausstattung von Triebfahrzeug mit ETCS-Bordgeräten (OBU). Das Kabinett verabschiedete am Dienstag den Deutschen Aufbau- und Resilienzplan (DARP) ohne zusätzliche Vorhaben im Mobilitätsbereich Bundesrat, die Bahnbranche und das Deutsche Verkehrsforum (DVF) hatten gefordert, die Chance zu nutzen, hier 4 Milliarden Euro EU-Mittel für einen schnelleren Übergang auf ETCS einzuwerben. *thr*

ANZEIGE

SIE HABEN DIE LOKS UND WIR DIE PROFIS!

Ob im deutschlandweiten Güter- und Personenverkehr oder im Bau- und Rangiergeschäft. Wir haben die passenden Spezialisten zur idealen Besetzung Ihrer Züge.



LOKLÖWEN

www.lokloewen.de



Termine

transport logistic

4. – 7. Mai 2021

Online-Event

www.transportlogistic.de

maintenance OnlineDays

18. – 21. Mai 2021

www.maintenance-dortmund.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

Geplant 30. September – 1. Oktober 2021

Veranstaltung wurde abgesagt

MES Expo – Mobility Electronics Suppliers

9. – 11. November 2021

Berlin

www.mobility-electronics.de

acoustex

24. – 25. November 2021

Messe Dortmund

www.acoustex.de

Hannover Messe 2022

25. April – 29. April

Hybridveranstaltung

www.hannovermesse.de

VDV-Jahrestagung

20. – 22. Juni 2022

Frankfurt am Main

www.vdv.de

Weitere Terminhinweise:

www.privatbahn-magazin.de

Personalien

Tobias Heinemann ist neuer Mofair-Präsident



Die Mitgliederversammlung des Wettbewerbsbahn-Verbandes Mofair hat Mitte April Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH, zu ihrem neuen Vorsitzenden gewählt. Er folgt auf Christian Schreyer, der bei Transdev ausscheidet, Mofair aber als kooptiertes Vorstandsmitglied erhalten bleibt. Heinemann ist seit dem Februar 2018 Sprecher der Geschäftsführung von Transdev. Vom 1. Januar 2015 bis zum 31. Januar 2018 war er bereits Mitglied der Geschäftsführung von Transdev und als Chief Commercial Officer (CCO) verantwortlich für das Ressort Marketing und Vertrieb. Der promovierte Jurist mit Staatsexamen war zwischen 1999 und 2009 in verschiedenen Führungspositionen bei der DB Regio AG tätig, unter anderem bei der S-Bahn Berlin. Von 2010 bis Ende 2014 war er CCO bei der Eisenbahngesellschaft Rift Valley Railways, die das gesamte Eisenbahnsystem in Kenia und Uganda betreibt

Martin Wawra wird neuer Leiter der Division Mobility von Voith Turbo

Martin Wawra, derzeit Managing Director von Voith Turbo in China und den Joint Ventures mit CRRC, übernimmt ab dem 1. Juni 2021 die Leitung der Division Mo-

bility und wird Mitglied der Geschäftsleitung von Voith Turbo. Er folgt auf Cornelius Weitzmann, der am



selben Tag die Nachfolge von Uwe Knotzer als Vorsitzender der Geschäftsleitung von Voith Turbo antritt. Wawra trat 1994 als internationaler Vertriebsingenieur in die Voith Group ein. Ab 2001 war er Geschäftsführer von Voith Turbo Scharfenberg in Salzgitter und ist seitdem Teil des Management-Teams von Voith Turbo. Seit 2011 verantwortete er in verschiedenen Führungspositionen den erfolgreichen Aufbau der Produktion und Konstruktion in China entlang wichtiger Wachstumsprojekte. Zudem leitete er den Vertrieb der Division Mobility im gesamten asiatischen Raum.

VDV verlängert Verträge mit Schilling und Schmitz



Das VDV-Präsidium hat einstimmig und vorzeitig die Verträge von Martin Schmitz (links) als Geschäftsführer Technik sowie Dr. Jan Schilling (rechts) als Geschäftsführer ÖPNV um weitere fünf Jahre verlängert. Martin Schmitz ist seit 2012 im Amt, Jan Schilling seit 2017. Die neuen Verträge gelten im Anschluss an die aktuell noch laufenden Verträge ab 2022.



FOTOS: TOM SCHULZE; VOITH; 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:

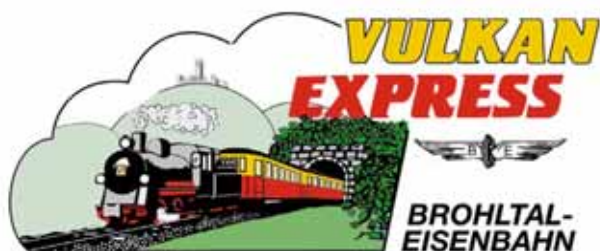
Dipl.-Volksw. Christian Wiechel-Kramüller
USt-IdNr.: DE264819031
St.-Nr.: 47/200/32000

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.)

ANZEIGE



„Regionaler Rangierdienstleister für die Rheinschiene rund um Rhein/Mosel/Lahn und die Häfen Brohl, Andernach, Koblenz, Bendorf...“