

P R I V A T B A H N

Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Güterverkehr: Keine rückwirkende Trassenpreissenkung Seite 2

Wartung: Finnische VR scannt Züge mit künstlicher Intelligenz Seite 3

Güterverkehr: VDV will einfacheren Datenaustausch mit Häfen Seite 3

Wartung: Zwei Projekte zum „Digitalen Zwilling“ gestartet Seite 3

Fernverkehr: Kein höheres Corona-Risiko für Zugbegleiter Seite 4

Großbritannien: Weißbuch für eine zweite Bahnreform Seite 5

EDITORIAL



In der Lüneburger Heide liegt ein totes Pferd

Eine uralte Weisheit der Dakota-Indianer besagt: „Wenn Du entdeckst, dass Du ein totes Pferd reitest, steig ab.“ Wer traut sich, Politik und Bürgern in Norddeutschland zu sagen, dass das Alpha-E ein totes Pferd ist? Wenn schon ein kleines Teilprojekt Budgetgrenzen sprengt und den volkswirtschaftlichen Nutzen in die Miesen zieht, muss man kein Prophet sein, um zu ahnen, wie es erst beim Ausbau der Bestandsstrecke Hamburg–Hannover zugehen wird.

Hinzu kommt, dass sich die Rahmenbedingungen seit dem Abschluss des „Dialogforums Nord“ im Herbst 2015 massiv verändert haben. Damals träumte der Hafen Hamburg noch von achtstelligen Container-Umschlagzahlen, für die mit dem Alpha-E leistungsfähige Abfuhrstrecken geschaffen werden sollten. Tatsächlich wurde der Spitzenwert von 2007 nie wieder erreicht. Gleichzeitig ist aber zu erkennen, dass die Eisenbahn viel mehr Personenverkehr schultern muss, als damals prognostiziert wurde. Der Deutschlandtakt kommt noch hinzu. Wer sagt jetzt dem Bürger, dass eine Neubaustrecke für den schnellen Personenverkehr – zum Beispiel entlang der Autobahn A7 – gegenüber dem Ausbau die sinnvollere Lösung ist? Eine der Lehren aus Stuttgart 21 sollte sein, rechtzeitig Projekte aufzugeben, die erkennbar gegen die Wand laufen. Matthias Roeser



Visualisierung der künftigen Einfahrt in den Bahnhof Verden von Süden.

Sonderwünsche für Lärmschutz gefährden Gesamtprojekt Alpha-E

Infrastruktur Forderungen nach mehr Lärmschutz und dem Ersatz höhengleicher Bahnübergänge drohen, das bisher knapp positive volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für das Alpha-E-Projekt massiv ins Negative zu drücken.

Das geht aus dem Bericht der Bundesregierung an den Bundestag über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung für die Ausbaustrecke Rotenburg–Verden hervor. Für den zweigleisigen Ausbau der rund 25 Kilometer langen Strecke mit optimierter Einbindung in den beiden Endpunkten wären bei gesetzlich vorgeschriebenem Lärmschutz knapp 917 Millionen Euro zu investieren. Die zusätzlichen Kernforderungen aus der Region summieren sich auf 288 Millionen Euro, davon entfallen 170 Millionen Euro auf besseren Lärm- und Erschütterungsschutz sowie 90 Millionen auf den Ersatz höhengleicher Bahnüber-

gänge durch Brücken oder Unterführungen. Würden alle Forderungen umgesetzt, müssten also allein für diese Strecke gut 1,2 Milliarden Euro ausgegeben werden.

Die Bundesregierung warnt daher vor einer Präcedenzwirkung. „Übertragen auf das Gesamtvorhaben bedeutet eine Berücksichtigung der Kernforderungen laut Berechnungen des Eisenbahn-Bundesamtes gemessen an der Streckenlänge eine Kostensteigerung in Höhe von bis zu 4,5 Milliarden Euro“, heißt es in dem Bericht. „Im Sinne einer Gleichbehandlung der Regionen vor Ort würde eine Zustimmung zu den Kernforderungen der Teilmaßnahme ABS Rotenburg–Verden dazu führen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Gesamtvorhabens nicht mehr gegeben ist (Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner 1) und das Gesamtvorhaben auf Basis der aktuellen Rechtslage nicht mehr aus Bundesmitteln finanzierbar wäre.“

weiter auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Problematisch könnte sein, dass es bereits Präzedenzfälle aus anderen Regionen gibt: 2016 hat der Bundestag übergesetzlichen Lärmschutz für einen Abschnitt der Rheintalbahn gebilligt, 2020 für die Ausbaustrecke Hanau–Gelnhausen. Abgelehnt wurde er 2020 für die „Wallauer Spange“ bei Wiesbaden.

Schon jetzt beträgt das NKV für das Alpha-E-Projekt lediglich 1,18, aber auch nur deshalb, weil planungstechnisch die 2015 vom Dialogforum Nord verworfene Neubaustrecke Hamburg–Hannover entlang der Autobahn A7 zugrundegelegt wird. Der bestandsnahe Ausbau über Uelzen und Celle – Herzstück des Projekts – hat für sich betrachtet beim aktuellen Planungsstand ein NKV von 0,67. Im Bundesverkehrswegeplan ist 2016 noch ein NKV von 1,0 für das Gesamtprojekt errechnet worden.

Wegen des Deutschlandtakts hängt über dem bisherigen Ausbaukonzept für Hamburg–Hannover allerdings sowieso ein Fragezeichen. Um die gewünschte Zielfahrzeit von 63 Minuten zwischen Hamburg Hbf und Hannover Hbf zu erreichen, sind voraussichtlich große Ortsumfahrungen entlang der Bestandsstrecke nötig. *roe*

Üstra-Winterdesaster: Schnee wurde in die Fugen gedrückt

Infrastruktur Die angehobenen Gleiseinfassungen bei der Üstra in Hannover während des Wintereinbruchs im Februar sind nicht durch Pfusch beim Bau verursacht worden. Vielmehr haben die über die Schienenköpfe hinausragenden Räder sowie die Spurkränze den ungewöhnlich feinen und kalten Schnee in die Fugen neben den Gleisen gedrückt.

Zu diesem Ergebnis kommt ein Gutachten des TÜV Nord. Wegen der herausstehenden Gehwegplatten und Pflaster musste der Stadtbahnbetrieb in Hannover über mehr als eine Woche komplett eingestellt werden. Um einer Wiederholung vorzubeugen, prüft die Üstra nach eigenen Angaben jetzt für ähnliche Situationen den verstärkten Einsatz von Taumitteln. Außerdem sollen die angehobenen Platten wie in anderen Städten auch zukünftig verschraubt und nicht nur aufgelegt werden. Schneepflüge hätten nach Aussage der Üstra nicht geholfen, weil auch sie eine zu dicke Restschicht von Schnee liegen gelassen hätten. *roe*



FOTO: HSL LOGISTIK/YANNIK VAN DER VEEK

Die Trassenpreissenkung für den Güterverkehr ist wettbewerbsneutral.

EU genehmigt Trassenpreissenkung für Güterverkehr nur zum Teil

Bahnpolitik Die EU-Kommission hat die zusätzliche Trassenpreissenkung für den Güterverkehr im Grundsatz gebilligt. Ab dem 1. Juni 2021 stehen bis zum 31. Dezember 2021 zusätzlich 217 Millionen Euro für die Entlastung des Schienengüterverkehrs zur Verfügung. Damit kann der aktuelle Fördersatz bei den Trassenpreisen für das restliche Jahr von derzeit rund 50 Prozent auf etwa 98 Prozent erhöht werden. Anders als vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) geplant, gilt die Trassenpreissenkung aber nicht rückwirkend ab März 2020 (siehe *Prima Express* 9/2021). Sie ist ein Baustein des Pakets zum Ausgleich der Corona-Schäden. Wie das Ministerium weiter mitteilte, befinde es sich mit der EU-Kommission hinsichtlich der weiteren Bausteine für das Corona-Unterstützungspaket (Trassenpreissenkung Personenfernverkehr,

Eigenkapitalerhöhung DB AG, Ersatz der LuFV-Dividende durch Steuermittel) in „guten Gesprächen“.

Netzagentur revidiert Corona-Schäden nach oben

Unterdessen hat die Bundesnetzagentur ihre Schätzung für die 2020 durch die Corona-Pandemie entstandenen Schäden für die Eisenbahnunternehmen in Deutschland auf 3 Milliarden Euro nach oben revidiert. Bisher waren die Wettbewerbsrücker von 2,5 Milliarden Euro ausgegangen. Wie eine Sprecherin erläuterte, geht die neue Zahl auf eine zweite Erhebung zurück, bei der auch schon der zweite Lockdown berücksichtigt wurde. Wie die Netzagentur weiter mitteilte, ging die Nachfrage im ersten Halbjahr 2020 im Nahverkehr um 36 Prozent zurück, im Fernverkehr sogar um 47 Prozent. *roe*

ZAHL DER WOCHE

832 Millionen Euro ...

... aus Bundesmitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wollen die Bundesländer in den Jahren 2021 bis 2025 für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken einsetzen. Das geht aus einer Aufstellung vor, die der AfD-Abgeordnete Anton Friesen beim Bundesverkehrsministerium (BMVI) erfragt hat. Neben laufenden und fest geplanten Projekten wie der Heide-

krautbahn im Berliner Nordosten und der Reaktivierung Kiel–Schönberg finden sich in der Liste auch Projekte mit fraglichen Aussichten auf die Realisierung, zum Beispiel die Anbindung von Braunlage an die Harzer Schmalspurbahn oder der Wiederaufbau der Karniner Brücke nach Usedom – ein Dauerbrenner auf allen Reaktivierungslisten. *roe*

FOTO: VR FLEETCARE



Im den Scannersäulen sind Hochgeschwindigkeitskameras und Lidar-Sensoren verbaut.

Finnische Staatsbahn VR erfasst Fahrzeugzustand per KI-Scanner

Instandhaltung Die finnische Staatsbahn VR rationalisiert die Instandhaltung ihrer Personenzüge mit bildauswertender künstlicher Intelligenz (KI).

Im Juni wird die Tochtergesellschaft VR Fleetcare in den Werkstätten für die Regionalverkehrszüge des Großraums Helsinki Scanner in Betrieb nehmen, die die Züge von beiden Seiten in voller Höhe optisch und mit Laserradar (Lidar) scannen. Die Bildauflösung beträgt nach Angaben des Unternehmens wenige Millimeter. Anschließend werden die Bilder mittels KI

auf Abweichungen vom Soll geprüft. Ein einjähriger Pilotversuch sei erfolgreich verlaufen. Vorteil sei, dass der Zustand der Fahrzeuge konstant überwacht und die Sicherheit verbessert wird, weil zum Beispiel Defekte an den Drehgestellen früher entdeckt werden können. Auf Basis der Erkenntnisse könnten in der Zukunft auch die Wartungsintervalle angepasst werden.

Das System ist von VR Fleetcare zusammen mit dem finnischen KI-Software-spezialisten Vire Labs entwickelt worden. *roe*

Einfacherer Datenaustausch zwischen Güterbahnen und Häfen

Güterverkehr Der VDV will dazu beitragen, den Datenaustausch zwischen Güterbahnen und den Eisenbahnen öffentlicher Häfen zu vereinfachen. Dazu hat der Verband im Mai die VDV-Schrift 464 „Standardisierter Datenaustausch zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahnen öffentlicher Häfen (als Eisenbahninfrastrukturunternehmen) bei Vormeldungen von Zügen und Rangierfahrten in/aus See- und Binnenhäfen (EöH-IT-Schnittstelle) – EIS“ veröffentlicht.

Die neue EIS verfolgt das Ziel, das Kapazitätsmanagement durch die standardisierte Bereitstellung von operativen Betriebsdaten durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu optimieren. Mit EIS soll vermieden werden, dass EVU für jeden Hafen eine unterschiedliche Schnittstellendefinition bedienen müssen. Die Schnittstelle sei unter Berücksichtigung der TAF TSI entwickelt worden, teilte der Verband mit. *roe*

knowhow.vdv.de/topics/450-499/

KBA überwacht künftig auch Bahn-Dieselmotoren

Bahnindustrie Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) übernimmt die Marktüberwachung für Verbrennungsmotoren, die in Schienenfahrzeuge eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und die der EU-Typgenehmigung unterliegen. Das sieht eine Novelle des KBA-Errichtungsgesetzes vor, die in der vergangenen Woche verabschiedet wurde.

Die Marktüberwachung der Motoren für Schienenfahrzeuge bezieht sich auf die Emissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe. Bislang waren dafür die Länder zuständig. *thr*

Zwei Projekte für „digitalen Zwilling“ gestartet

Instandhaltung Im Mai sind zwei Projekte für einen „digitalen Zwilling“ gestartet. Das BMVI fördert das Projekt „Digitwin“ des Bonner Datenservice-Spezialisten Railwatch und Metrans mit 3,5 Millionen Euro. Ziel ist die Entwicklung eines Messsystems, das den digitalen Zwilling eines Güterwagens in der Vorbeifahrt erstellen kann. Er soll helfen, Zugabfertigung und Instandhaltung zu verbessern. Das System soll eine Beurteilung des Wagens nach AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) ermöglichen.

Fast gleichzeitig kündigten DB AG und der Fahrzeughersteller Stadler an, gemeinsam das virtuelle Abbild eines kompletten Flirt-Triebzuges zu schaffen. Dafür sollen Daten aus dem realen Fahrzeug in Echtzeit verarbeitet werden, um so Störungen oder den Ausfall eines Zuges rechtzeitig zu verhindern. Die Schwerpunkte des virtuellen Abbilds liegen zunächst auf der Klimaanlage, den Türen und den Radsätzen des Zuges. *roe*

ANZEIGE

MANCHE MACHEN LOKS...

WIR MACHEN LOKFÜHRER!



Absolventen der **Norddeutschen Eisenbahnfachschule** sind Triebfahrzeugführer, die durch eine DEKRA-zertifizierte Ausbildung bestens für den Berufsalltag vorbereitet sind. Auch Ihr EVU kann Kooperationspartner werden!

www.meineZUGunft.de info@meineZUGunft.de 0531 516 889 90



Norddeutsche Eisenbahnfachschule GmbH

Finanzierung für „Weddeler Schleife“ steht

Infrastruktur DB, Regionalverband Großraum Braunschweig und das Land Niedersachsen haben Mitte Mai den Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zum zweigleisigen Ausbau der Strecke Braunschweig–Wolfsburg – der „Weddeler Schleife“ – unterzeichnet. Damit können die Arbeiten an dem rund 20 Kilometer lange Nadelöhr wie geplant in der zweiten Jahreshälfte 2021 beginnen. Ziel sind ein ganztägiger Halbstundentakt im SPNV zwischen Braunschweig und Wolfsburg sowie Qualitäts- und Kapazitätsverbesserungen für den Fern- und Güterverkehr. Mit der Fertigstellung wird Ende 2023 gerechnet. Die Vergabe der Bauleistungen steht unmittelbar bevor. *roe*

Scheuer wirbt auf Bahngipfel erneut für TEE 2.0

Bahnpolitik Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat auf dem dritten „Schienengipfel“ am 17. Mai gemeinsam mit weiteren europäischen Verkehrsministern erneut für seine Idee eines Trans-Europ-Express 2.0 (TEE) geworben. Verbindliche Vereinbarungen wurden aber nicht getroffen. Es wurde lediglich ein „Letter of Intent“ unterzeichnet, in dem die Staaten den Bahnen die moderierende Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Verbindungen, eines Taktfahrplans und einer digitalen Buchungsplattform zusagen und die EU-Kommission bitten, ein Förderprogramm für grenzüberschreitend einsetzbare Züge vorzuschlagen.

Ferner unterzeichneten Deutschland, Tschechien und Österreich eine Absichtserklärung (MoU) zum Ausbau der internationalen Verbindung Berlin–Dresden–Prag–Wien. *roe*



FOTO: ROE

Studie: Kein höheres Corona-Risiko für Fernverkehrs-Zugbegleiter

Personal Zugbegleiter in den Fernverkehrszügen der DB haben kein statistisch nachweisbares höheres Corona-Infektionsrisiko als die Gesamtbevölkerung. Das geht aus dem Abschlussbericht einer gemeinsamen Langzeitstudie von DB Fernverkehr und der Charité Research Organisation (CRO) hervor. Untersucht wurden knapp 1100 Mitarbeiter, davon konnten gut 600 über alle drei Testwellen Juni/Juli 2020, Ende Oktober 2020 und Februar/März 2021 beobachtet werden.

Ein geringeres Ansteckungsrisiko als die Gesamtbevölkerung haben demnach die Triebfahrzeugführer. Die Werkehandwerker haben ein leicht höheres Ansteckungsrisiko als Lokführer und Zugbegleiter, allerdings immer noch im Rahmen des geschätzten Durchschnitts für die Gesamtbevölkerung. Hier spielt offenbar eine geringe Maskendisziplin eine Rolle: Bei der ersten Testwelle gaben nur 55 Prozent der Werkehandwerker an, regelmäßig eine Mund-Nasen-Bedeckung zu tragen – bei der dritten Welle waren es 95 Prozent. Die

Zugbegleiter gaben 100 Prozent Maskendisziplin an.

In das Gesamtbild passt, dass das Infektionsgeschehen bei den Zugbegleitern offenbar unabhängig von der Auslastung der Züge war. Deutlich erkennbar war hingegen in der dritten Testwelle – als die britische Corona-Mutante schon vorherrschte – eine Abhängigkeit von der Zahl der Personen im Haushalt und davon, ob Kinder zum Haushalt gehörten.

In den drei Testwellen wurden lediglich drei akute Infektionen festgestellt. Antikörper im Blut waren in der dritten Welle bei 39 Mitarbeitern vorhanden, jeweils zu einem Anteil von 6,8 Prozent beim Bordservice-Personal, 3,9 Prozent bei den Lokführern und 8,5 Prozent bei den Instandhaltern. Die angesichts der offiziellen Statistik hoch erscheinende Inzidenz ist dadurch zu erklären, dass in der Studie auch all jene asymptomatischen Fälle entdeckt wurden, die andernfalls in der Dunkelziffer untergegangen wären. *roe*

[Abschlussbericht zum Download](#)

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.



www.lokloewen.de



FOTO: ROE



Ein Scotrail-Zug verlässt Corroon Station, bekannt aus dem Film „Trainspotting“.

Großbritannien will sein Bahnwesen dem kontinentalen Modell annähern

Bahnpolitik Großbritannien steht ein grundlegender Bruch mit dem bisherigen Wettbewerbsmodell für den Eisenbahnpersonenverkehr bevor. Verkehrsminister Grant Shapps und Keith William, Vorsitzender einer 2018 von der Regierung eingesetzten Enquete-Kommission, schlagen in einem Weißbuch vor, das bisherige Franchise-System abzuschaffen und stattdessen den Wettbewerb nach dem Modell des Busverkehrs in London oder des SPNV in Deutschland und Schweden zu organisieren.

Infrastruktur und Besteller aus einer Hand

Ein neue staatliche Dachorganisation namens Great British Rail soll die Infrastrukturgesellschaft Network Rail integrieren, die Bestellerfunktion übernehmen und

zugleich die Fahrplan- und Tarifgestaltung steuern. Ziel ist, das Eisenbahnsystem besser auf die Wünsche der Fahrgäste auszurichten und bisherige Dysfunktionalitäten auflösen, die sich aus dem Gegeneinander der Akteure ergeben. Für die schon bisher unabhängig gesteuerten Eisenbahnsysteme in Schottland, Wales und einigen anderen kleinen Regionen soll sich nichts ändern. Für den Großraum London schlagen die Autoren aber eine enge Verzahnung mit der Verkehrsbehörde Transport for London und der Stadtentwicklung vor.

Ausdrücklich erkennen die Autoren an, dass ohne die Privatisierung der Staatsbahn British Rail Mitte der 90er Jahre die Renaissance der Eisenbahn nicht möglich gewesen wäre. „Am Vorabend der Pandemie verkehrten die Eisenbahnen an einem durchschnittlichen Tag über 21.000 Züge

– ein Drittel mehr als vor der Privatisierung“, erinnern die Autoren. „Die Regierung ist entschlossen, die private Beteiligung und die private Finanzierung beizubehalten und zu steigern, um die staatlichen Mittel zu ergänzen.“

Während im bisherigen Franchise-System Nettoverträge mit vollem Erlösrisiko üblich waren, soll Great British Rail künftig Bruttoverträge ausschreiben. Schon vor der Pandemie musste der Staat für zwei EVU einspringen, die sich in der Ausschreibung mit unrealistischen Erlöszielen durchgesetzt hatten, dann aber nicht liefern konnten. In der Pandemie mussten weitere EVU gerettet werden. „Die Pandemie hat alle im Sektor gezwungen, der Realität der Probleme der Eisenbahn ins Auge zu sehen, und hat es unmöglich gemacht, Reformen zu verzögern und vor ihnen zurückzuschrecken“, heißt es.

Für bestimmte Standardfahrkarten soll landesweit ein einheitlicher Tarif unabhängig von den Betreibergesellschaften gelten. Dazu gehören auch Angebote für solche Pendler, die nach der Pandemie nur noch drei Tage in der Woche ins Büro fahren. Betreibergebundene Tickets sollen nur noch in begrenztem Maß zulässig sein und sich auf den Fernverkehr konzentrieren. Mit einem einheitlichen System für Online-Tickets soll Great British Rail den Anteil von Papiertickets verringern. Er betrug vor der Pandemie noch über 50 Prozent.

Verstetigung der Finanzmittel

Um die Finanzflüsse zugunsten des Systems Eisenbahn transparenter und besser planbar zu machen, soll Great British Rail Fünfjahrespläne erstellen, die sowohl die Infrastrukturentwicklung als auch die Betriebskostenzuschüsse umfassen. Schon bisher hat der Staat pro Jahr mit 3 bis 7 Milliarden Pfund den Betrieb auf gering frequentierten Strecken subventioniert.

Das Risiko, dass sich Fehlanreize aus dem bisherigen System bei Great British Rail fortsetzen, sehen die Autoren durchaus. Zum Beispiel könnte sich Network Rail versucht sehen, die Pünktlichkeit dadurch zu verbessern, dass den Zugbetreibern weniger Trassen zugewiesen werden. Dem sollen klare verkehrspolitische Aufgaben in der Satzung entgegenwirken:

- Tätigkeit im Interesse von Fahrgästen, Güterkunden und Gebietskörperschaften
- Steigerung der Fahrgastzahlen und Erschließung neuer Märkte
- Finanzielle Nachhaltigkeit, indem Verschwendung und Ineffizienz reduziert werden.

thr

Misstände durch Fehlanreize und Zersplitterung

Eine Auswahl von Fallbeispielen:

□□ Network Rail und die EVU setzen rund 400 Vollzeitstellen ein, um Verspätungsgründe richtig zuzuweisen

□□ Rund 40 Prozent aller Verspätungen werden strittig gestellt. Zum Beispiel musste schiedsgerichtlich geklärt werden, ob eine Verspätung aufgrund eines Zusammenstoßes mit einem Fasan ein Unfall mit einem „kleinen Vogel“ ist (Verantwortung EVU) oder mit einem „großen Vogel“ (Verantwortung Network Rail)

□□ Das Dokument mit den zentralen Anforderungen an Züge umfasst 185 Seiten, dennoch wurden Sitze eingebaut, die von den Kunden als unkomfortabel und ungeeignet für lange Strecken beurteilt wurden

– Die Tarifbestimmungen umfassen 922 Seiten (DB: 173 Seiten)

– 2018 stellte sich erst nach dem Fahrplanwechsel heraus, dass der Fahrplan nicht fahrbar war – Grund war fehlende Kommunikation zwischen Network Rail und Zugbetreibern

Termine

Basler Gleisbau-Tag
2. Juli 2021
Basel
www.bahnverband.ch

5. Additive Manufacturing Forum
21. – 22. Juli 2021
Online-Veranstaltung
www.am-forum.de

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

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. – 29. April 2022
Hybridveranstaltung
www.hannovermesse.de

Bus2Bus
27. – 28. April 2022
Präsenzmesse, Berlin
www.bus2bus.berlin

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

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

Daniela Schmitt neue Ministerin in Rheinland-Pfalz



Daniela Schmitt (FDP) ist neue Ministerin für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz. Sie war bereits Staatssekretärin unter ihrem Amtsvorgänger Volker Wissing. Die Diplom-Bankbetriebswirtin war vor ihrem hauptberuflichen Wechsel in die Politik bei der Mainzer Volksbank tätig, zuletzt als Regionalmarktdirektorin. Sie ist außerdem stellvertretende FDP-Vorsitzende in Rheinland-Pfalz und Mitglied des FDP-Bundesvorstandes. Der bisherige Staatssekretär Andy Becht (FDP) bleibt auf seinem Posten und übernimmt die Amtsleitung, für Schmitt nachgerückt ist Petra Dick-Walther (FDP).



Das bisherige Umweltministerium wird unter Anne Spiegel (Grüne) zum Klimaschutzministerium und bekommt zusätzlich eine Zuständigkeit für Energie und Mobilität.

Winfried Hermann tritt dritte Amtszeit an



Winfried Hermann (Grüne) ist erneut zum Verkehrsminister in Baden-Württemberg ernannt worden und tritt damit seine dritte Amtszeit an. Vor seinem Wechsel in die Landespolitik war er unter anderem verkehrspolitischer Sprecher der Grünen-Bundestagsfraktion und Vorsitzender des Bundestag-Verkehrsausschusses.



Als Amtschef steht ihm künftig Berthold Frieß (Grüne) zur Seite. Sein Vorgänger Uwe Lahl ist

in gleicher Funktion ins Sozialministerium gewechselt. Der Diakon und Diplom-Diakoniewissenschaftler arbeitete 15 Jahre beim Evangelischen Jugendwerk in Württemberg. Von 2008 bis 2012 war Frieß als Landesgeschäftsführer des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) in Baden-Württemberg tätig. Im Jahr 2012 übernahm er die Leitung der Grünen-Fraktionsgeschäftsstelle im Stuttgarter Landtag. Seit 2016 war er Landtagsdirektor.

Thilo Beuven rückt für Christian Dehns im NEE-Vorstand nach



Thilo Beuven, Geschäftsführer der RTB Cargo GmbH, ist neu in den Vorstand des Güterbahnverbandes Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) gewählt worden. Er folgt auf NEE-Gründungsmitglied Christian Dehns, der sich nicht wieder zur Wahl stellt. Die übrigen Vorstandsmitglieder wurden für zwei Jahre im Amt bestätigt.

Gerhard Knöbel wird Geschäftsführer bei Agilis



Gerhard Knöbel wird kaufmännischer Geschäftsführer von Agilis und bildet damit zusammen mit dem betrieblichen Geschäftsführer Axel Hennigshausen eine Doppelspitze. Knöbel folgt auf Michael Vulpius, der sich wieder alleiniger seiner CEO-Tätigkeit im Benex-Konzern widmet. Der Diplom-Kaufmann begann seine Karriere bei Siemens im Bereich Automotive. Von 2009 bis 2018 war er Geschäftsführer der Länderbahn/Regentalbahn AG und anschließend CFO/COO beim Bahnzulieferer Gebr. Bode (Schaltbau-Gruppe). Zuletzt war er als freier Berater tätig.

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.)