

PRIVATBAHN

Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Nahverkehr: Neuer Personalkostenindex für SPNV Seite 2

Infrastruktur: Elektrifizierung Dresden-Görlitz wieder auf Eis Seite 2

Güterverkehr: Datendrehscheibe für mehr Transparenz im KV Seite 3

Infrastruktur: Zustimmung für Fondslösung wächst Seite 3

Alternative Antriebe: Oberleitung bleibt Königsweg Seite 4

Bahnlärm: BMVI will dem Störfaktor Flachstellen nachgehen Seite 4

EDITORIAL



Personalkosten sind ebenso lästig wie unvermeidlich

Dass die bisherigen Preisanpassungsklauseln in den SPNV-Verkehrsverträgen nichts mehr taugten, ist wohl unbestritten. Die Frage ist aber, ob sich speziell die Aufgabenträger mit dem neuen Personalkostenindex wirklich einen Gefallen tun. Grob vereinfacht (!) bedeutet er nämlich, dass sich die Arbeitgeber nicht mehr um moderate Tarifabschlüsse bemühen müssen, weil sie die Folgekosten nicht selbst tragen müssen. Die Gewerkschaften wiederum könnten auf die Idee kommen, jetzt hemmungslos Tarifforderungen zu stellen, denn „die Arbeitgeber bekommen die Kosten doch voll erstattet“. Gebremst wird der neue Index vermutlich nur dadurch, dass auch der allgemeine Lohnkostenindex für die Transportbranche einfließt.

Ein weiteres Risiko ist, dass sich eventueller Nachbesserungsbedarf bei der Indexbildung erst nach der zweiten oder dritten Tarifrunde zeigen wird, Änderungen aber möglicherweise nicht mehr auf laufende Verkehrsverträge angewandt werden können.

Eines dürfte jedoch unstrittig sein: In einer Gesellschaft, in der sich junge Menschen ihren Arbeitsplatz frei aussuchen können, wird der öffentliche Nahverkehr mit Schicht-, Nacht- und Wochenendarbeit seinen Personalbedarf nur decken können, wenn er attraktive finanzielle Bedingungen bietet. Krisensicherheit allein zieht nicht mehr.

Matthias Roeser



FOTO: ABELLIO

Jetzt muss das Unternehmen Abellio selbst in die Werkstatt.

Abellio begibt sich ins Schutzschirmverfahren

Personennahverkehr Der SPNV-Anbieter Abellio, Tochtergesellschaft der niederländischen Staatsbahn NS, hat sich Ende Juni in das sogenannte Schutzschirmverfahren begeben. Das Schutzschirmverfahren ist eine besondere Form des Insolvenzverfahrens für grundsätzlich sanierungsfähige Unternehmen. Der Betrieb läuft unverändert weiter, die rund 3100 Mitarbeiter erhalten allerdings das pauschalisierte Insolvenzgeld von der Bundesagentur für Arbeit anstelle des regulären Arbeitsentgelts.

Der Schritt von Abellio kam nicht unerwartet, weil das Unternehmen zunehmend unter finanziellen Druck geraten war und das auch publik gemacht hatte. Zuletzt hatte sich auch der niederländische Finanzminister eingeschaltet (PriMa Express (13/2021)). Zum Beispiel sind die Personalkosten durch die Tarifabschlüsse der vergangenen Jahre stärker gestiegen, als im Angebot erwartet worden war. Vor allem die höheren Kosten durch Pausen- und Wochenend-Ruheregelungen waren in den

Preisgleitklauseln mit den Aufgabenträgern nicht abgebildet worden. Abellio nennt außerdem gestiegene Rekrutierungs- und Ausbildungskosten angesichts zusätzlichen Bedarfs an Zugpersonal.

Aber auch Mehrkosten durch Baustellen im Schienennetz – zum Beispiel für Schienenersatzverkehre oder Verspätungspönalen – waren höher als erwartet. „Abellio hat aufgrund dieser Kostensteigerungen in den vergangenen Jahren Verluste erlitten, die seitens des Gesellschafters Abellio Transport Holding ausgeglichen wurden“, teilte das Unternehmen mit. „Eine dauerhafte Kompensation der Defizite in den langjährig laufenden Verkehrsverträgen durch den Abellio-Mutterkonzern ist jedoch nicht tragbar.“

Das Unternehmen hatte zuvor schon anderthalb Jahre mit den SPNV-Bestellern über eine Anpassung der Verträge verhandelt, jedoch erfolglos. Die Aufgabenträger argumentieren unter anderem damit, dass in der Ausschreibung unterlegene Anbieter

weiter auf Seite 2

Die BAG-SPNV gibt sich einen neuen Namen

Personennahverkehr Die „Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs“ (BAG-SPNV) hat sich zu Anfang Juli offiziell in „Bundesverband Schienen Nahverkehr“ umbenannt. „Wir sind seit Jahren deutlich mehr als nur eine Arbeitsgemeinschaft und wollen dies nun auch offensiv in unserem Namen doku-



mentieren“, erläuterte Verbandspräsidentin Susanne Henckel. „Der neue und prägnante Name ‚Bundesverband Schienen Nahverkehr‘ wird dazu beitragen, die Bedeutung des Verbands als Sprachrohr des SPNV in der Branche zu unterstreichen.“

Wie aus dem Verband auf Nachfrage mehrfach betont wurde, gibt es keine eigene Abkürzung des Verbandsnamens; es sei auch keine geplant. Aus praktischen Gründen – zum Beispiel passt der Verbandsname nicht in die Überschrift dieses Artikels – wird das Privatbahn Magazin aber im Einvernehmen mit anderen Fachmedien bis auf Weiteres die Abkürzung „BSNV“ verwenden. *roe*

Elektrifizierung Dresden–Görlitz erneut auf der langen Bank

Infrastruktur Die Bahnstrecke Dresden–Görlitz wird nicht aus den Strukturstärkungsmitteln für die Kohleregionen finanziert. Das gab die sächsische Landesregierung Ende Juni bekannt und schob die Schuld auf abweichende Schwerpunktsetzungen des Bundes. Man wolle versuchen, bis Ende des Jahres eine Finanzierung aus anderen Quellen sicherzustellen. Anfang Juni wurde bekannt, dass die DB ein Raumordnungsverfahren für eine Bahnstromleitung bis kurz vor Görlitz beantragt hat.

Fest vereinbart wurden Elektrifizierung und Ausbau der Strecken Cottbus–Görlitz, Graustein–Spreewitz und Arnsdorf–Hosena. Vom Tisch sind hingegen der Ausbau der Autobahn A4 Dresden–Görlitz, die Schnellstraße Mitteldeutschland–Lausitz und die Querverbindung von der A15 zur A4. *roe*

Abellio begibt sich ins Schutzschirmverfahren

Fortsetzung von Seite 1 die seinerzeitige Vergabe anfechten könnten. Im Schutzschirmverfahren ist Abellio vor dem Zugriff von Gläubigern geschützt und kann nach eigenen Angaben die notwendig gewordenen Restrukturierungsmaßnahmen eigenverantwortlich angehen. „Der Schritt unter den Schutzschirm ist nach über anderthalb Jahren intensiver Verhandlungen mit den regionalen Aufgabenträgern die beste Option, den Unternehmenserfolg langfristig zu sichern“, ließ sich Deutschland-CEO-Michiel Noy zitieren.

Das Schutzschirmverfahren eröffnet Unternehmen grundsätzlich auch die Möglichkeit, aus langfristigen wirtschaftlich nachteiligen Verträgen auszusteigen. Mangels anderer Optionen wären dann die Aufgabenträger im Falle Abellio vermutlich gezwungen, dem Unternehmen den Weiterbetrieb aufzuerlegen, müssten jedoch die Ist-Kosten erstatten. Branchenkenner sehen diese Option im Falle von Abellio jedoch als zweischneidiges Schwert an, weil das Unternehmen in Zukunft wohl kaum noch einen Auftrag in Deutschland erhalten würde. Aus Kreisen der Aufgabenträger wird die Hoffnung

geäußert, dass die „eigentlich auf gutem Wege befindlichen Gespräche“ mit Abellio bald fortgesetzt werden können.

Unterstützt wird Abellio im Schutzschirmverfahren vom Sanierungsexperten Lucas Flöther als Generalbevollmächtigten. Rund ein dreiviertel Jahr soll die Phase der Neuausrichtung dauern. In dieser Phase bleibt die unternehmerische Verantwortung bei der Geschäftsführung um CEO Michiel Noy. „Das Management weiterhin das Heft des Handelns in der Hand behält, ist nur in jenen Sanierungsfällen möglich, in denen Unternehmen frühzeitig selbst tätig werden und es genügend

Handlungsspielraum für eine Lösung gibt. Beides ist bei Abellio der Fall“, betonte Flöther.

Unterdessen mahnte der Wettbewerbsbahn-Verband Mofair die Besteller, den SPNV-Unternehmen entgegenzukommen. Denn viele litten unter unerwarteten Mehrkosten wegen schlechten Baustellenmanagements, auch DB Regio. Es bestehe die Gefahr, dass sich Wettbewerbsbahnen aufgrund zu vieler notleidender SPNV-Verträge aus dem deutschen Markt zurückziehen. „Dann droht die Rückkehr zum alten Monopol“, warnte Verbandspräsident Tobias Heinemann. *roe*

Lucas Flöther

Der 1974 in Leipzig geborene promovierte Jurist gilt als einer der führenden Sanierungsexperten in Deutschland. Unter anderem gelang es ihm, 2020 die Fluggesellschaft Condor im Schutzschirmverfahren wieder auf eigene Füße zu stellen.



FOTOS: ABELLIO; FLÖTHER & WISSING

Neuer Personalkostenindex für SPNV-Verträge

Personennahverkehr Damit sich nicht wie bei Abellio die Schere zwischen den Personalkosten in den Preisgleitklauseln der SPNV-Verträge und der Realität ständig öffnet, haben Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Aufgabenträger gemeinsam einen neuen Personalkostenindex (PKI) für den SPNV entwickelt. Das teilte der Bundesverband Schienen Nahverkehr (BSNV, früher BAG-SPNV) mit.

Der neue Personalkostenindex bildet sowohl die direkten als auch die indirekten Personalkosten auf der Schiene auf der Grundlage der jeweiligen Tarifver-

träge ab. Um auch die indirekten Kostenteile ermitteln zu können, wurde ein fiktives Musternetz entwickelt und für dieses anhand der gültigen Tarifverträge eine komplette Dienstleistungsplanung durchgeführt. Dadurch konnten Personalmehrungen, die sich indirekt aus den Tarifverträgen ergeben (insbesondere Dienstfolge- und Urlaubsregelungen), ermittelt werden. BSNV-Hauptgeschäftsführer Frank Zerban sagte, mit dem PKI SPNV für Fahrpersonale werde die Kalkulationsgrundlage der Bieter für künftige Verkehrsverträge deutlich zuverlässiger. *roe*

CDU/CSU-Haushälter offen für Schieneninfrastrukturfonds

Infrastruktur Auch bei den Haushaltspolitikern von CDU und CSU im Bundestag steigt offenbar die Neigung, sich auf eine langjährige Fondsfinanzierung für die Schieneninfrastruktur einzulassen. „Wir wissen aus Erfahrung, dass Infrastrukturreparaturen oder Neubauten bei Haushaltsknappheit zurückgestellt werden“, ließ sich der Unions-Hauptberichterstatler für Verkehr im Haushaltsausschuss der CDU/CSU-Bundestagsfraktion Rüdiger Kruse nach einer Sitzung des Lenkungskreises Schienenverkehr des Deutschen Verkehrsforums (DVF) zitieren. „Das führt zu Instandhaltungsrückständen. Über einen Fonds können Finanzierungsmittel konjunkturabhängiger bereitgestellt werden. Auch die Kontrolle des Bundes über die Verwendung kann man sicherstellen.“



Seamless Connectivity

WLAN-Lösungen für Ihre Fahrgäste
Fahrgastinformation & Entertainment

www.hotspots.de

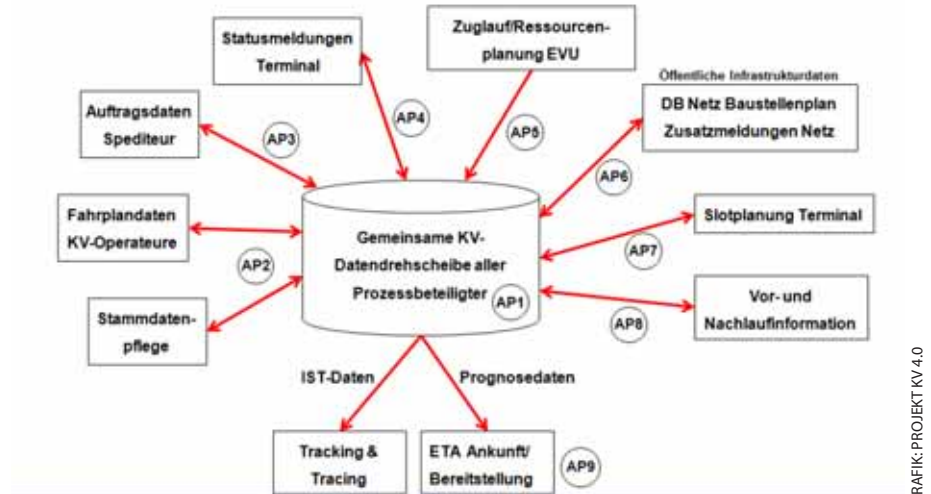
Ich finde, ein Fonds ist für die Langfristigkeit und Glaubwürdigkeit der Strategien bei der Schiene förderlich.“

Kruse sagte weiter, am Beispiel der Digitalisierung der Schiene zeige sich recht deutlich, dass diese Projekte finanziell nicht voll unterfüttert seien. Dennoch herrsche eine Erwartungshaltung, dass die Digitalisierung vollständig umgesetzt werde. DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla befürwortete erwartungsgemäß ebenfalls eine Fondslösung, weil sie langfristige Planungssicherheit herstelle. *roe*

Baubeginn für neuen Bahnhof Hamburg-Altona

Infrastruktur Anfang Juli hat der Bau des neuen Fernbahnhofs Hamburg-Altona begonnen. Der neue Durchgangsbahnhof ersetzt den bisherigen Kopfbahnhof. Vorgesehen sind sechs Gleise für Nah- und Fernverkehr sowie zwei Gleise für die S-Bahn. Die Inbetriebnahme wird für 2027 erwartet. *roe*

Gemeinsame Datendrehscheibe soll mehr Transparenz im KV schaffen



GRAFIK: PROJEKT KV 4.0

Güterverkehr Im Frühjahr 2022 soll eine unternehmensoffene Datenplattform für die gesamte Transportkette im Kombinierten Verkehr (KV) starten, die derzeit von elf Branchengrößen entwickelt wird. Das kündigten die beteiligten Unternehmen Ende Juni 2021 bei der Vorstellung der Ergebnisse des Projekts „Kombinierter Verkehr 4.0“ an. Ziel ist, mehr Transparenz über den Verlauf einer Sendung zu schaffen und so die Attraktivität des Kombinierten Verkehr zu erhöhen. An dem vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) geförderten Vorhaben sind Kombiverkehr, Hupac, DB Cargo, SBB Cargo International, Lokomotion, Hoyer, Paneuropa, Bertschi und Kombiterminal Ludwigshafen beteiligt.

Das Konzept sieht vor, dass alle Beteiligten – vom Spediteur über Operateur und EVU bis hin zum Terminal – ihre Daten in Echtzeit in die Plattform einspeisen. Der Absender legt jeweils fest, wer Zugriff auf die Daten haben darf. Ob die Daten valide

sind, wird nicht geprüft, die Plausibilität wird nur oberflächlich sichergestellt – „25:41 Uhr“ wird zum Beispiel nicht akzeptiert. „Erst wenn alle Partner angeschlossen sind, wird sich zeigen, was die Daten wert sind“, hieß es. Wie es weiter hieß, sei die Plattform als reine „Postverteilzentrale“ konzipiert, daher sei auch keine Drittvermarktung oder Auswertung von Daten vorgesehen. Als gemeinsamer Datenstandard ist EDIGES 4.0 vorgesehen (Electronic Datainterchange Intermodal Global European Standard).

Betrieben werden soll die Plattform von der neutralen Gesellschaft DX Intermodal ohne Gewinnerzielungsabsicht. Die Kosten tragen die einzelnen Nutzer. Zu den Summen wollten die Projektbeteiligten noch keine belastbaren Aussagen wagen. Den Löwenanteil müssten aber Operateure, EVU und Terminals aufbringen. Die Spediteure seien mit geringeren Beiträgen gefordert und könnten mit weniger als 10.000 Euro pro Jahr rechnen. *thr*

Länder wollen deutlich mehr Regionalisierungsmittel bis 2030

Personennahverkehr Die Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer (VMK) hat Ende Juni 2021 einstimmig den Bund aufgefordert, die Regionalisierungsmittel bis 2030 gegenüber der heutigen Dynamisierungsrate fast doppelt so stark anzuheben. Die Mittel für ÖPNV und SPNV sollten von 2022 bis 2030 jährlich um 1,5 Milliarden Euro

steigen. Damit ergäbe sich für das Jahr 2030 ein Zusatzbeitrag von 13,5 Milliarden Euro. Insgesamt lägen die Regionalisierungsmittel im Jahr 2030 dann bei 24,55 Milliarden Euro. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer reagierte zurückhaltend. „Die weitergehenden Forderungen der Länder müssen jetzt vertieft diskutiert werden.“ *roe*

Bis zu 30 Vectron Dual Mode für Paribus-Gruppe

Bahnindustrie Siemens Mobility und die zur Paribus-Gruppe gehörende Paribus Rail Investment Management GmbH (Paribus) haben einen Rahmenkaufvertrag sowie Full-Service-Vertrag für bis zu 30 Lokomotiven vom Typ Vectron Dual Mode geschlossen. Mit der Vertragsunterzeichnung wurden bereits sieben Lokomotiven abgerufen, für die die zur Paribus-Gruppe gehörende Northrail GmbH bereits Mietverträge mit deutschen EVU abgeschlossen hat. Die Lokomotiven sind für den Güterver-



kehr in Deutschland vorgesehen. Die Auslieferung der Fahrzeuge erfolgt ab September 2021. *pm/roe*

BMVI will störendem Lärm durch Flachstellen nachgehen

Umwelt Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) will in einem Forschungsprojekt den Bahnlärm durch Radsatz-Flachstellen untersuchen. Das Thema hat an Brisanz gewonnen, weil speziell Güterzüge seit dem Verbot der Graugussbremse insgesamt leiser geworden sind und damit die früher vom Radlärm überdeckten anderen Lärmquellen prominenter hervortreten, darunter Radsatz-Flachstellen.

Bisherige Untersuchungen sind zu widersprüchlichen Ergebnissen gekommen: In einer Studie für das BMVI von 2014 – also lange vor der Flüsterbremsen-Ära – konnten die Autoren keine Korrelation zwischen messtechnisch festgestellten Fehlern am Rad und dem Schalldruckpegel feststellen. Eine noch nicht abgeschlossene Studie für das Umweltbundesamt (UBA) hingegen kommt zu dem Ergebnis, dass jede 73. Achse mit Flachstellen störenden Lärm erzeugt.

Für die Ende Juni ausgeschriebene Studie können die Forscher unter anderem die Daten der 19 Lärmmonitoring-Messstellen des Bundes auswerten. *thr*



Macht Dampf, nicht Qualm: der Brennstoffzellen-LINT54 von Alstom.

Die Oberleitung ist der beste Weg zum Ersatz des Dieselantriebs

Personenverkehr Der Königsweg zur Dekarbonisierung des Zugbetriebs ist die elektrische Oberleitung, gefolgt von Batterieantrieb mit Zwischenladung aus der Oberleitung und Wasserstoff-Brennstoffzelle. Das war der Tenor bei einer Online-Veranstaltung des Bundesverbandes Schienennahverkehr (BSNV) zu alternativen Antrieben am vergangenen Dienstag. Sowohl Energieeffizienz – nicht nur im Betrieb, sondern über den gesamten Lebenszyklus – als auch betriebliche Vorteile wie hohes Beschleunigungsvermögen und hohe Fahrzeugverfügbarkeit sprächen für die Oberleitung, legte Prof. Markus Hecht von der TU Berlin dar. Er kritisierte, dass das Bundesverkehrsministerium die Selbstverpflichtung der Koalition zu 70 Prozent Elektrifizierungsgrad bis 2025 so uminterpretiere, dass auf 70 Prozent des Netzes die Betriebsleistung elektrisch erbracht wird – also inklu-

sive Batterie- und Brennstoffzellenantrieb auf Strecken ohne Fahrdrabt.

Hecht betonte, der Brennstoffzellenantrieb sei im Vergleich zu Oberleitung und Batterieantrieb die teuerste Lösung – einziger Vorteil sei, dass ähnliche Reichweiten wie beim Dieselantrieb möglich sind. Martin Lange vom Umweltbundesamt warnte davor, auf strombasierte synthetische Flüssigkraftstoffe (E-Fuels) zu setzen: Diese würden wegen des Strombedarfs und des schlechten Wirkungsgrades im Verbrennungsmotor energieineffizient und darüber hinaus auch teuer sein.

Kai Daubertshäuser vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) verteidigte hingegen die Entscheidung zum geplanten Aufbau einer Brennstoffzellen-Flotte: Bei der Bestellung im Mai 2019 sei klar gewesen, dass das Konzept funktioniert. Zum anderen gebe es mit dem Chemiepark Höchst eine Quelle für Wasserstoff. *roe*

Planung für Frankfurter Fernbahntunnel kann beginnen

Infrastruktur Ein Fernbahntunnel in Frankfurt (Main) ist technisch realisierbar. Zu diesem Ergebnis kommt die DB in einer Machbarkeitsstudie, die Ende Juni vorgestellt wurde. Geplant ist eine zweigleisige Strecke von der Nord- und südmainischen Strecke im Osten, die südlich der S-Bahn-Tunnelstation unter dem Hauptbahnhof in einen Tunnelbahnhof in 35 Meter Tiefe mit vier Gleisen mündet. Der bevorzugte Streckenkorridor verläuft in weiten Teilen unter dem Main, um nicht mit den Hochhausfundamenten in Konflikt zu geraten.

Nach Westen schließt die Tunnelstrecke an die Niederräder Brücke an. Die Kapazität im Knoten Frankfurt würde mit dem Tunnel von 1250 auf 1500 Züge pro Tag steigen. Die Fahrzeit für die Durchquerung des Knotens verringert sich um sechs bis acht Minuten; vor allem entfällt ein Teil der Kreuzungskonflikte, die derzeit oft zu Verspätungen führen.

Der Beginn der Planungen ist für 2022 angesetzt, der Baubeginn für die 2030er-Jahre. Die Inbetriebnahme wird – bei zehn Jahren reiner Bauzeit – für die 2040er-Jahre erwartet. *roe*

FOTO: ROESER

Termine

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

Railtex/Infrarail

7. – 9. September 2021
Birmingham
www.uk-railhub.com

MES Expo – Mobility Electronics Suppliers

9. – 11. November 2021
Berlin
www.mobility-electronics.de

acoustex

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

BAG-SPNV-Fachveranstaltung

16. – 17. Februar 2022
Fulda
www.bag-spnv.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

Petra Seebauer bildet Doppelspitze mit Karl Fischer am LKZ Prien



Petra Seebauer ist seit 1. Juli 2021 als Geschäftsführerin für das Logistik-Kompetenz-Zentrum LKZ Prien tätig. Sie bildet zusammen mit Karl Fischer eine Doppelspitze, bis dieser zum 30. Juni 2022 ausscheidet. Fischer wird dann 65 Jahre alt. Seebauer ist promovierte Logistikerin und Diplom-Kauffrau und war zuletzt als Verlagsleiterin beim Huss-Verlag, Geschäftsführerin der zur Gruppe gehörenden Euroexpo Messe- und Kongress-GmbH und zugleich als Mitherausgeberin des Fachmagazins „Logistik heute“ tätig. Zuvor hat sie acht Jahre als Logistikberaterin gearbeitet.

Malte Lawrenz für weitere drei Jahre als VPI-Vorsitzender bestätigt

Malte Lawrenz bleibt für weitere drei Jahre Vorsitzender des Verbandes der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI). Die digitale Mitgliederversammlung bestätigte ihn Mitte Juni einstimmig im Amt des Vor-

sitzenden. Lawrenz ist seit 2012 Verbandsvorsitzender, seit 2017 sogar hauptamtlich.



Sein Vorgänger Jürgen Hüllen schied turnusgemäß aus dem VPI-Beirat aus, wird sich aber weiter im Technischen Innovationskreis Schienengüterverkehr TIS engagieren.

Reinkober und Vogel bis 2027 als VRS-Geschäftsführer bestätigt

Norbert Reinkober und Michael Vogel



bleiben für weitere fünf Jahre bis Ende 2027 Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS). Das

hat der Aufsichtsrat beschlossen. Reinkober (oben) ist seit 2003 im Amt und verantwortet unter anderem IT und Mobilitätsmanagement. Michael Vogel (unten)



ist seit 2018 Geschäftsführer und verantwortlich für Marketing, Tarif/Vertrieb und Finanzen.

FOTOS: LKZ PRIEN; VPI; VRS/SMILLA DANKERT



ZUKUNFTS BRANCHE BAHN

12. Ausgabe Handbuch Zukunftsbahn 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.)