

P PRIVATBAHN

Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Fernverkehr: Ausschreibung für Relation Chemnitz-Berlin läuft Seite 2

Nahverkehr: Sachsen prüft Reaktivierung von sechs Strecken Seite 2

Infrastruktur: 48,5 Milliarden Euro für D-Takt-Investitionen Seite 3

Personennahverkehr: Abellio-Wert auf Null gesetzt Seite 4

Güterverkehr: Mengenwachstum bei Kombiverkehr Seite

Bahnpolitik: Streit über Charakter des GDL-Tarifkonflikts Seite 4

EDITORIAL



Hamburg-Hannover: Zeit, sich ehrlich zu machen

Höchste Aufmerksamkeit ist immer dann geboten, wenn das Bundesverkehrsministerium umfangreiche Dokumente kommentarlos auf die Fußmatte legt – vor allem dann, wenn der Minister oder einer der Staatssekretäre eigentlich eine Jubel-Pressekonferenz hätten veranstalten können. So ist es auch im Fall der mehrfach verschobenen Deutschlandtakt-Projektliste.

Gut versteckt – aber doch erkennbar –, enthält sie für die die Relation Hamburg-Hannover eine Abkehr vom Alpha-E und ein Votum für eine Neubaustrecke entlang der Autobahn A7. Diejenigen, die 2015 mühsam das Alpha-E ausgehandelt haben, werden zu Recht schäumen.

Bei nüchterner Betrachtung hat die A7-nahe Strecke jedoch Vorteile: Der entscheidende ist, dass es dort schon seit 1962 einen durchgehenden und lativ ortsfernen Verkehrslärmkorridor gibt. Halbgare Kompromisslösungen mit drei statt vier Gleisen in den Stadtdurchfahrten von Lüneburg, Uelzen und Celle plus vermutlich haushohen Lärmschutzwänden erübrigen sich. Wer im übrigen glaubt, dass Ortsumfahrungen der drei Städte weniger Widerstand in der Region erzeugen als eine Neubaustrecke entlang der A7, irrt mit ziemlicher Sicherheit.

Der Alpha-E-Kompromiss hat nur deshalb funktioniert, weil 2015 noch nicht über konkrete Trassenvarianten diskutiert wurde. Matthias Roeser



FOTO: REGIOJET

Regiojet verfügt über mehrsystemfähige Vectron- und Traxx-Lokomotiven.

Regiojet plant auch Nachtzug Warschau-Berlin-Brüssel

Personenfernverkehr Das tschechische EVU Regiojet hat seine Pläne für den täglichen Nachtzug von Berlin nach Amsterdam und Brüssel modifiziert: Ein Zugteil soll nun in Warschau starten und bis nach Oostende fahren. Das geht aus Antragsunterlagen hervor, die Regiojet bereits im Mai bei der polnischen Bahnaufsichtsbehörde UTK eingereicht hat. Ein Regiojet-Sprecher bestätigte die Pläne für diesen Zug. Er solle mit der geplanten Verbindung von Prag in Richtung Brüssel verbunden werden. Der Sprecher ließ aber offen, wo das Kuppeln und Flügel geplant ist. Den beim UTK eingereichten Fahrplanunterlagen zufolge ist ein Kuppeln und Flügel auf den Unterwegshalten in Berlin wegen kurzer Hal-

zeiten nicht möglich. Allerdings ist für die Strecke Berlin-Hannover eine ungewöhnliche lange Fahrzeit von fast drei Stunden vorgesehen. Der Zug Prag-Berlin-Brüssel ist vom Startup European Sleeper initiiert worden.

Zwischen Hannover und Amsterdam Centraal soll der Zug nicht halten. Beantragt ist die Betriebsaufnahme für den Fahrplanwechsel 2021/22, tatsächlich soll der Verkehr nach Angaben des Sprechers „im Laufe des Jahres 2022“ starten.

Von Berlin fährt der Zug Richtung Amsterdam-Oostende gegen 23 Uhr ab. Richtung Warschau soll er um 6:20 Uhr abfahren – also in der Fahrplanlage des vor einiger Zeit eingestellten Frühzugs des Berlin-Warszawa-Express. roe

EU-Kommission billigt erste Tranche der DB-Kapitalspritze

Bahnpolitik Die EU-Kommission hat eine Eigenkapitalerhöhung von 550 Millionen Euro für die DB AG aus Bundesmitteln genehmigt. Damit sollen Corona-Schäden im Zeitraum März bis Juni 2020 ausgeglichen werden. *roe*

ANZEIGE



FOTO: ROESER

Die MRB hat bereits Interesse an der Ausschreibung signalisiert.

Ausschreibung für Fernverkehrszüge Chemnitz-Berlin hat begonnen

Personenverkehr Mit der Fernverkehrsankündigung wird es ernst: Der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen hat am 11. August die entsprechende europaweite Ausschreibung für die Bedienung der Strecke Chemnitz-Berlin veröffentlicht (TED-Nr. 2021/S 154-409590). Noch bis zum 6. September können interessierte Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Angebot einreichen. Gefordert werden lediglich zwei tägliche Zugpaare zwischen 6 und 22 Uhr mit Halt am Flughafen BER Terminal 1/2 mit elementarem Fernverkehrsstandard (1.-Klasse-Bereich, kleines Cateringangebot, Klimatisierung). Eine Route wird nicht vorgegeben, für Verkehre innerhalb Sachsens müssen aber Nahverkehrstickets anerkannt werden.

Nach einer Vorinformation Ende April hatten lokale Medien von Interesse mehrerer Unternehmen berichtet. Neben einer Verlängerung des Intercity Warnemünde-Berlin-Dresden sollen auch die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB/Transdev-Gruppe) und Flixtrain Interesse bekundet haben. Flixtrain dürfte aber zumindest mit den umgebauten Interregio-Wagen aus dem Rennen sein, weil diesen die Klimaanlage und der 1.-Klasse-Bereich fehlt.

Die Betriebsaufnahme ist für den kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2022 vorgesehen und soll zunächst bis Ende 2028 laufen. Der Vertrag ist anfangs mit maximal 2,5 Millionen Euro pro Jahr dotiert und wird anschließend mit 1,8 Prozent pro Jahr dynamisiert. *roe*

Sachsen: Sechs Strecken werden auf Reaktivierung geprüft

Personennahverkehr Das sächsische Verkehrsministerium (SMWA) wird sechs Bahnstrecken näher auf ihre Reaktivierungsmöglichkeit für den SPNV untersuchen. Das gab das Ministerium als Fazit aus einem Gutachten der VCI Verkehrsconsult Ingenieurgesellschaft bekannt. Es handelt sich um folgende Strecken:

- Döbeln – Meißen – Nossen
- Marienberg – Pockau-Lengefeld
- Beucha – Brandis
- Brandis – Trebsen
- Kamenz – Hosena (ist auch Teil des Investitionsgesetzes Kohleregionen)
- Löbau – Ebersbach

Bedingung für die Auswahl waren ein voraussichtliches Aufkommen von mehr als 400 Fahrgästen pro Tag und der Reaktivierungsaufwand. Lediglich bei der Strecke Brandis–Trebsen – zwar geringere Fahrgastzahl, aber auch geringer Aufwand – ist davon abgewichen worden. Die Gutachter warnen allerdings, dass der Betrieb mit den derzeitigen Regionalisierungsmitteln nicht zu stemmen sei. Grund seien unter anderem die überproportionalen Kostensteigerungen für das Zugpersonal in den letzten Jahren.

Insgesamt waren im Gutachten die Reaktivierungspotenziale für 21 Strecken abgeschätzt worden. *roe*

D-Takt macht 48,5 Milliarden Euro Investitionen nötig

Infrastruktur Die Umsetzung des Deutschlandtakts bis 2030 rückt in weite Ferne. Laut der am Mittwoch vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) vorgestellten Projektliste werden rund 48,5 Milliarden Euro für Neu- und Ausbau der Infrastruktur benötigt. Zwar deckt oder überschneidet sich ein Teil der Vorhaben mit bereits im Bedarfsplan enthaltenen Vorhaben, aber in den vergangenen Jahren hat der Bund nur jeweils rund 1,5 Milliarden Euro für Neu- und Ausbau bereitgestellt, von denen aber fast immer auch noch zwei- bis dreistellige Millionenbeträge nicht durch die DB verbaut wurden.

Ein weiterer Haken ist, dass zahlreiche Projekte der Liste nur mittelbar dem Personenfernverkehr und dem Güterverkehr zugute kommen, also primär dem SPNV nutzen. Dafür ist dann laut BMVI eine Finanzierung aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angesagt. Auf diesem Weg übernimmt der Bund aber maximal 75 Prozent der Investitionskosten, den Rest müssen die Länder und die Infrastrukturunternehmen selbst tragen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Gesamtpakets beläuft sich nach der Methodik des Bundesverkehrswegeplans auf einen für Schienenprojekte verhältnismäßig guten Wert von 1,4.

Absage an Alpha-E?

Fragen werfen die Planungen für den Korridor Hamburg-Hannover auf. Der finale Fahrplanentwurf sieht eine Zielfahrtzeit von 59 Minuten zwischen den beiden Hauptbahnhöfen vor. Zuletzt waren aber Zweifel aufgekommen, ob diese Zielfahrtzeit mit dem 2015 mit den Bürgern vereinbarten Alpha-E-Konzept zum Ausbau der

Die größten Vorhaben (inklusive Teilmaßnahmen)

- Neu- und Ausbau Hannover–Bielefeld–Hamm: 7,8 Milliarden Euro, davon 5,1 Milliarden Euro für Neu-/Ausbaustrecke Bielefeld–Seelze (bei Hannover) und 2,1 Milliarden Euro für Ausbau Bielefeld–Hamm.
- Neu- und Ausbau Hanau–Fulda–Erfurt: 7,3 Milliarden Euro, davon 5 Milliarden für Beschleunigung Fulda–Erfurt.
- Neubaustrecke Würzburg–Nürnberg: 6,8 Milliarden Euro

- Neu-/Ausbau Hannover–Hamburg: 3,5 Milliarden Euro
- Knoten Hamburg: 3,3 Milliarden Euro, davon fast 2,7 Milliarden Euro für Tieferlegung der S-Bahn
- Neubaustrecke Aschaffenburg–Nantenbacher Kurve und Ausbau Hanau–Aschaffenburg: 2 Milliarden Euro
- Ausbau Knoten Stuttgart: 1,3 Milliarden
- Ausbau Berlin–Lehrte (–Hannover): 1,1 Milliarden Euro

Bestandsstrecke zu erreichen ist. Das BMVI scheint dem Alpha-E nun in seiner Projektliste eine verklausulierte Absage zu erteilen: Geplant ist danach zwar eine Neu-/Ausbaustrecke von Hannover-Vinnhorst nach Maschen für eine Geschwindigkeit von mindestens 250–300 km/h; Güterzug-Überholbahnhöfe für diese Strecke sollen aber bei Dorfmark und Bispingen entstehen, also nahe der Autobahn A7 und weitab von der Bestandsstrecke über Lüneburg-Uelzen-Celle. Die Kosten werden mit gut 3,5 Milliarden Euro beziffert.

Die in der Lüneburger Heide verwurzelte SPD-Verkehrsexpertin Kirsten Lühmann sagte auf Anfrage gegenüber dem PriMa Express, sie vertraue auf das Wort von Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann, der wiederholt erklärt hat, dass es keine Neubaustrecke entlang der A7 geben werden. Falls der Konsens von 2015 jetzt aufgekündigt werde, drohe ein Aufstand in der Region, der die Herstellung eines schnelleren Schienenverkehrs um Jahre verzögern werde.

Ausbau von EVB-Strecke geplant

Erstmals wird auch eine NE-Bahn-Strecke in der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt. Um Bremerhaven besser anzubinden, ohne den Knoten Bremen zusätzlich zu belasten, soll die Strecke Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde – Rotenburg (–Verden) elektrifiziert und ausgebaut werden. Dieses Projekt wird mit insgesamt 287 Millionen Euro veranschlagt. Da der Bund aber offiziell nur für die Bundesschienenwege zuständig ist, wird in der Projektliste auf eine Finanzierung nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) verwiesen. Dieser Haushaltstitel ist aber derzeit nur mit 25 Millionen Euro pro Jahr dotiert und erlaubt nur einen Finanzierungsanteil des Bundes von 50 Prozent.

Bemerkenswert ist, dass nach Berechnungen des Güterbahnverbandes NEE 31,7 Prozent der Investitionssumme auf Bayern entfallen. 19 Prozent der Projekte entfallen auf Niedersachsen, die Heimat des Bahnbeauftragten Enak Ferlemann. *roe*

ANZEIGE

hypermotion
FRANKFURT

14. – 16. 9. 2021
Frankfurt am Main



Mobilität und
Logistik
zusammendenken?



Say **hy** to
Hypermotion.

hypermotion.com/teilnehmen



messe frankfurt

Niederländische Spoorwegen setzen Abellio-Wert auf Null

Personenahverkehr Die niederländische Staatsbahn NS hat ihre deutsche Abellio-Tochter am 30. Juni dekonsolidiert und ihren Buchwert auf Null gesetzt. Das teilte das Unternehmen bei Vorlage der Halbjahreszahlen mit.

Abellio ist seit Ende Juni im Schutzschirmverfahren (siehe PriMa Express 14/2021). Das Schutzschirmverfahren habe zur Folge, dass die NS keine Kontrolle mehr über das Unternehmen ausüben kann, heißt es erläuternd im Geschäftsbericht. Zusätzlich hat die NS Drohverlustrückstellungen gebildet. Die Dekonsolidierung verringerte die Vermögenswerte der NS (einschließlich geleaster und gemieteter Assets) um 909 Millionen Euro. *roe*

Max Bögl beginnt mit Probetrieb von TSB Cargo

Magnetschwebebahn Die Container-Magnetschwebebahn TSB Cargo hat ihren Betrieb auf der 860 Meter langen Erprobungsstrecke in Sengenthal aufgenommen. Das teilte die Firmengruppe Max Bögl am Mittwoch mit. Das System soll im Oktober in Hamburg auf dem ITS World Congress präsentiert werden. *roe*



FOTO: FIRMENGRUPPE MAX BÖGL/OLIVER KERNER

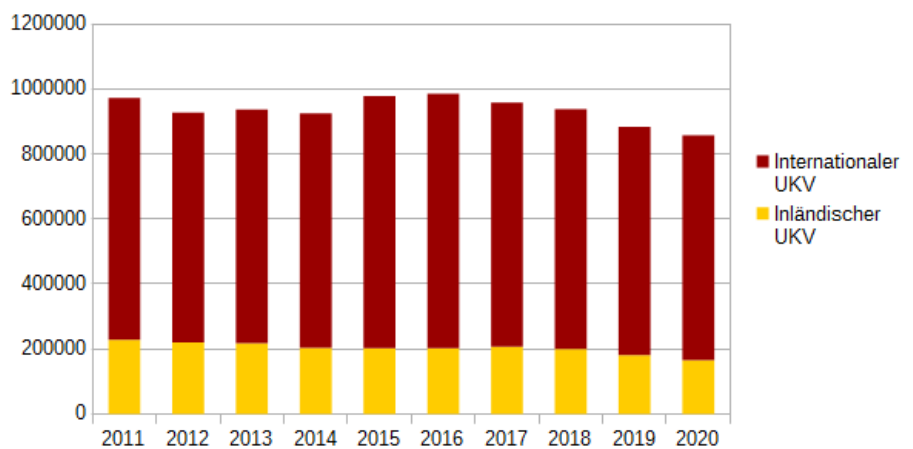
TSB Cargo auf Probefahrt.

Neuer UIP/VPI-Leitfaden zur neuen Meldepflicht für ECM

Güterverkehr Die Wagenhalterverbände UIP und VPI haben einen Leitfaden erstellt, der den Mitgliedsunternehmen helfen soll, den seit 16. Juni geforderten Erfahrungsrückfluss für Safety Critical Components (SCC) umzusetzen. Die Verordnung (EU) 2019/779 verpflichtet die ECM, jedes Ereignis, das zu einem Unfall führen kann, an die Bahnagentur ERA zu melden. *roe*

Kombiverkehr nach Einbruch 2020 im ersten Halbjahr 2021 mit Zuwachs

Sendungsaufkommen bei Kombiverkehr



DATEN: KOMBIVERKEHR/GRAPHIK: ROESER

Kombinierter Verkehr Kombiverkehr hat ersten Halbjahr 2021 die Transportmengen aus Vor-Corona-Zeiten übertrafen. Das teilte das Unternehmen bei der Vorlage des Geschäftsberichts mit. Danach wurden mehr als 470.000 Auflieger, Wechselbehälter und Container befördert, 2,8 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum 2019 und 11,5 Prozent mehr als 2020. Im Gesamtjahr 2020 erwirtschafteten 114

Vollzeitkräfte einen Umsatz von 397 Millionen Euro, 14,5 Million Euro weniger als 2019. Das Betriebsergebnis verschlechterte sich von minus 640.000 Euro auf minus 1 Million Euro, der Jahresüberschuss blieb aber mit plus 170.000 Euro im positiven Bereich. Das Aufkommen im nationalen unbegleiteten KV (UKV) sank um 8,50 Prozent, im internationalen Verkehr nur um 1,5 Prozent. *roe*

Ferlemann wirft GDL politischen Streik vor

Bahnpolitik Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann hat der Lokführergewerkschaft GDL vorgeworfen, sie führe unter dem Deckmantel von Lohnforderungen einen verbotenen politischen Streik. In einem Pressegespräch sagte er, nach seiner Wahrnehmung gehe es der GDL hauptsächlich darum, das Tarifeinheitsgesetz (TEG) abzuschaffen und die Trennung von Netz und Betrieb durchzusetzen. Bei den Entgelten lägen GDL und DB-Konzern nicht so weit auseinander, dass eine Einigung nicht möglich sei.



Claus Weselsky in Berlin

GDL-Chef Claus Weselsky wies diesen Verdacht auf einer Kundgebung am Dienstag entschieden zurück. Die Frage, wie das Tarifeinheitsgesetz umzusetzen ist, werde ordnungsgemäß von den Gerichten geklärt. Im Tarifkonflikt gehe es ausschließlich um die Entgeltforderungen und den ungeschmälernten Erhalt der Betriebsrenten. Weselsky verwies da-

rauf, dass im Pilotabschluss mit den Wettbewerbsbahnen genau jene Entgeltsteigerung vereinbart worden sei, die die DB jetzt so vehement ablehne.

Aus Wettbewerbsbahnkreisen ist so hören, dass dort geschätzt 80 Prozent der Betriebe maßgeblich von der GDL tarifiert werden. Es gebe nur sehr wenige Betriebe, wo sowohl GDL als auch EVG jeweils maßgebliche Teile der Mitarbeiter organisieren. Im Interesse des Betriebsfriedens verzichte man aber darauf, mittels des TEG Tarifeinheit herzustellen. Zwecks praktischer Umsetzbarkeit werde allen Mitarbeitern die für sie jeweils beste Option aus beiden Tarifverträgen angeboten – „auch wenn das für die Unternehmen natürlich teuer ist“.

Herauszuhören war aber auch, dass man mit großem Interesse die gerichtlichen Auseinandersetzungen zwischen GDL und DB um das TEG verfolgt. *roe*

FOTO: ROESER

Termine

7. Railway Forum

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

Railtex/Infrarail

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

2. Basler Tag der Schadenregulierung

16. September 2021
Basel
www.bahnverband.ch

ITS World Congress

11. – 15. Oktober 2021
Hamburg
itsworldcongress.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

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

Personalien

Marion Saß ist neue Prokuristin bei der AKN Eisenbahn



Marion Saß, Abteilungsleiterin Marketing Vertrieb der AKN Eisenbahn GmbH mit Sitz in Kaltenkirchen, hat zum 1. August Prokura erhalten. Sie rückt damit an die Stelle des langjährigen AKN-Prokuristen Stefan Bagowsky, der zum 31. Juli 2021 in Rente gegangen ist. Marion Saß ist seit 2013 für die AKN tätig und war zuvor bereits Prokuristin bei der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) der Transdev-Gruppe. Mit Marion Saß gehört erstmals eine Frau der AKN-Geschäftsleitung an.

Oleksandr Kamyshin wird neuer Interimsvorsitzender der UZ



Oleksandr Kamyshin ist neuer Interims Vorsitzender der ukrainischen Staatsbahn Ukrzaliznytsia (UZ) bis längstens Ende 2021. Er folgt auf Ivan Yuryk, der auf eigenen Wunsch auf seinen Posten als Finanzvorstand zurückkehrt. Der Investmentmanager war nach ukrainischen Medienangaben ursprünglich Wirtschaftsprüfer. 2011 gründete er den Agrarverlag Latifundist. Von 2012 bis 2019 war für den SCM-Konzern des Oligarchen Rinat Akhmetov tätig. Zuletzt war er Partner der Investmentgesellschaft Fortior Capital.

FOTOS: PRIVAT; LATIFUNDIST

ZAHL DER WOCHE

31,7 Prozent...

... der Investitionssumme für die Maßnahmen des Deutschlandtaktes (siehe Seite 3) entfallen nach Berechnungen des Güterbahnverbandes Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) auf

Bayern, Heimat von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. 19 Prozent der insgesamt 181 Projekte entfallen auf Niedersachsen, die Heimat des Bahnbeauftragten Enak Ferlemann.

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

info@tracking-rail.de

www.tracking-rail.de



TR tracking-rail
QUIP-GRUPPE 
WIR SIND
**FAHRZEUG
SPEZIALISTEN**



WIR SIND TECHNISCHER DIENSTLEISTER UND FERTIGER
SOWIE BERATUNGS- UND CONSULTING-SPEZIALIST
DER BAHN- UND BUSINDUSTRIE. EUROPA- UND WELTWEIT.