

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Personenverkehr: Rekord-Pünktlichkeit im Corona-Jahr 2020 Seite 2

Bahnpolitik: Vorfahrt für Elektrifizierungsvorhaben Seite 2

Bahnpolitik: NEE fordert deutschen Bahninfrastrukturfonds Seite 2

Zukunftsprognose: Nur noch 38 Millionen Pkw im Jahr 2045 Seite 3

Bahntechnik: S-Bahn lernt automatisches Fahren Seite 3

Digitalisierung: Telematik-Module für Innofreight-Flotte Seite 3

EDITORIAL



Automatisches Fahren ist eine Gratwanderung

Zugbetreiber, die heute lautstark automatisches Fahren auf der Schiene propagieren, begeben sich auf ganz dünnes Eis: Welche Botschaft senden sie damit an Berufsanfänger oder potenzielle Quereinsteiger, die mit dem Beruf des Triebfahrzeugführers liebäugeln? Die werden sich zu Recht fragen, ob der Beruf wirklich so krisen- und zukunftssicher ist. Zwar wird immer behauptet, dass kein Mitarbeiter durch die Automatisierung des Zugbetriebs überflüssig wird, sondern dass sie neue Aufgaben übernehmen werden – aber die Perspektive, welche Tätigkeit das sein könnte, ist nebulös. Wer schon einmal die Zugbegleiter in der fahrerlosen „Docklands Light Rail“ in London erleben durfte, wird mit einer „Lokführer“-Ausbildung im Hintergrund dankend abwinken. Nichtsdestotrotz: An einer Automatisierung des Zugbetriebs in bestimmten unkomplizierten Einsatzbereichen – namentlich S- und U-Bahn – wird kein Weg vorbeiführen. Zu offenkundig sind die Vorteile. Für die Zeit bis dahin müssen alle Zugbetreiber aber noch einmal kräftig darauf herumdenken, wie sie den Beruf des Fahrzeugführers langfristig – zu verstehen als „Jahrzehnte“ – attraktiv halten. Und auch wenn manche Eisenbahn-Führungskräfte es für unter ihrer Würde halten: Ein Blick über den Tellerrand zum Straßen- und Luftverkehr könnte ihnen dabei helfen. Matthias Roeser



FOTO: BUNDESRECHNUNGSHOF

Kay Scheller, Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung.

Rechnungshof ermuntert neuen Bundestag zu einer Bahnreform II

Verkehrspolitik In bisher nie dagewesener Deutlichkeit hat Bundesrechnungshof-Präsident Kay Scheller in seiner Zweitfunktion als „Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung“ (BWV) eine Bahnreform II eingefordert.

In einem Papier mit dem Titel „12 Impulse für Parlament und Regierung zur 20. Wahlperiode“ heißt es, die Deutsche Bahn AG habe sich von dem Zweck entfernt, die Eisenbahn in Deutschland zu betreiben. Stattdessen sei sie ein international tätiger Mischkonzern geworden. „Dieser Konzern ist wirtschaftlich labil“, heißt es. „Er hat inzwischen 32 Milliarden Euro Schulden angehäuft.“ Der Bund sei zwar Eigentümer, es gelinge ihm aber nicht, den Konzern zu steuern. „Wichtige Entscheidungen laufen an Regierung und Parlament vorbei. Nun darf es keine Tabus mehr bei den Strukturen des Konzerns geben.“

Scheller kritisiert außerdem die unentwirrbare „Spaghettifinanzierung“ des Nahverkehrs durch Bund und Länder. Länder und Gemeinden trügen zwar die Verantwortung für den Nahverkehr. „Die Mittel dafür kommen aber oft vom Bund – und der hat einen intransparenten Wildwuchs von Bundeshilfen geschaffen“, wird bemängelt. „Wo sein Geld ankommt und wie es wirkt, darüber weiß er fast nichts.“ Die Länder dagegen sparten auf Kosten des Bundes und setzten zu wenig eigenes Geld ein. „Und selbst die Bundesmittel legen sie oft jahrelang ungenutzt auf die hohe Kante.“

Sofern der Bund daran festhalten wolle, Mittel für den Nahverkehr zur Verfügung zu stellen, müsse er dafür sorgen, dass mit seinem Geld mehr klimafreundlicher Nahverkehr entsteht. „Hier ist der Gesetzgeber gefragt“, forderte Scheller vom neuen Bundestag. roe

VDB und VDV fordern Vorfahrt für Elektrifizierungsvorhaben

Bahnpolitik Schnelleres Planen und Bauen, Digitalisierung und eine klimagerechte Modernisierung des Vergaberechts – das sind die drei Kernforderungen des Bahnindustrieverbandes VDB und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) an die künftige Bundesregierung. Unter anderem müsse der Planfeststellungsvorbehalt für sämtliche Elektrifizierungsprojekte unabhängig von der Streckenlänge entfallen. Andernfalls verzögere sich emissionsfreie E-Mobilität um viele Jahre. Ferner müsse die standardisierte Bewertung für Investitionen in Schienenbahnen („Standi“) künftig Kriterien wie Klima- und Umweltschutz sowie Aspekte der Daseinsvorsorge besser widerspiegeln.

Zur Digitalisierung sagte VDB-Präsident Andre Rodenbeck auf Nachfrage, im innerstädtischen Bereich sei WLAN bei guter Mobilfunkabdeckung in den Fahrzeugen verzichtbar, auf längeren Strecken hingegen nicht. Beide Verbände fordern, bis 2024 das gesamte Schienennetz mit 5G-Mobilfunk abzudecken.

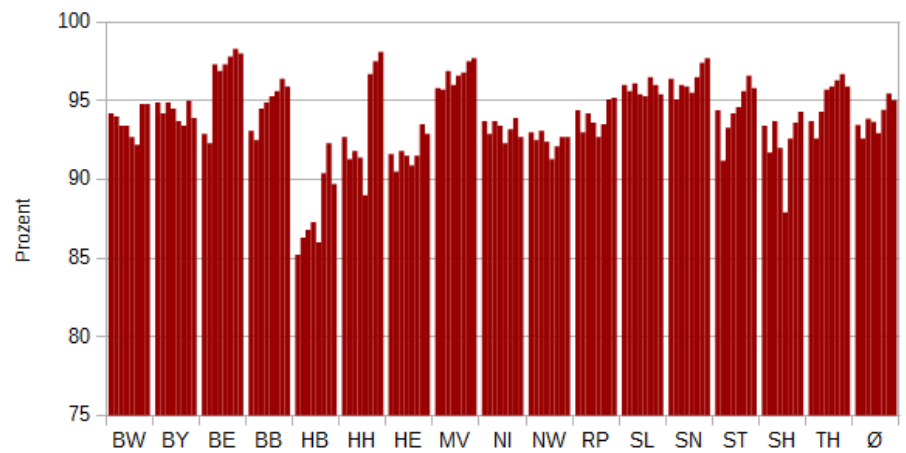
Für das Vergaberecht fordern die Verbände, stärker Innovation, Kundenkomfort, Qualität, Lebenszykluskosten und Design zu berücksichtigen. *roe*

Alpha Trains vermietet weiter 23 Triebzüge an Trans Regio

Personenverkehr Alpha Trains wird auch weiterhin 23 elektrische Triebzüge an Trans Regio (Transdev-Gruppe) für die Mittelrheinbahn vermieten. Ein entsprechender Vertrag wurde Ende September unterschrieben, nachdem Trans Regio in der Wiederausschreibung erneut den Zuschlag bis mindestens Dezember 2033 erhalten hatte. Es handelt sich um 17 Siemens Desiro ML und sechs Siemens Mireo. Für den neuen Verkehrsvertrag werden die Desiro ML-Bestandsfahrzeuge von Siemens in Wildenrath umgebaut und modernisiert. Zum Beispiel werden neue Sitzlandschaften und Seitentische eingebaut und die Sitzabstände vergrößert. Außerdem erhalten die Züge WLAN, zusätzliche Steckdosen und dynamische Fahrgastinformationen auf TFT-Monitoren. Für die laufende Instandhaltung ist weiterhin das Trans Regio Betriebswerk Koblenz-Moselweiß zuständig. *pm/roe*

Corona-Jahr 2020 beschert dem DB-Zugverkehr Rekord-Pünktlichkeit

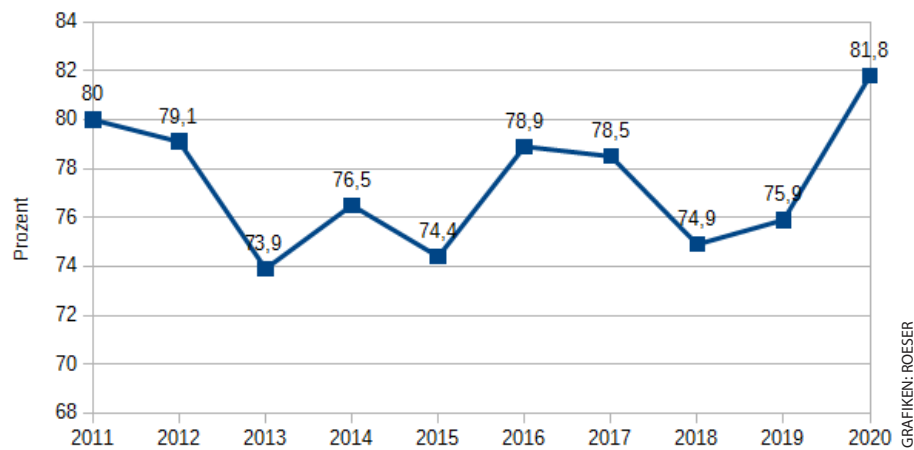
Quote pünktlicher Züge von DB Regio 2014-2021 nach Bundesländern



Personenverkehr Die Pünktlichkeit der DB-Züge hat im Corona-Jahr ihren Bestwert seit Beginn der regelmäßigen Erfassung erreicht. Das geht aus Zahlen hervor, die die Grünen-Bundestagsfraktion beim Bundesverkehrsministerium (BMVI) erfragt hat. Im DB-Fernverkehr lag die Quote pünktlicher Züge bei 81,8 Prozent.

Im Regionalverkehr betrug sie je nach Bundesland zwischen 92,3 Prozent in Bremen und 98,3 Prozent in Berlin. Im ungewichteten Durchschnitt aller Bundesländer lag sie bei 95,5 Prozent. In den ersten Monaten des laufenden Jahres sank dieser Wert aber bereits wieder auf 95,0 Prozent *roe*

Pünktlichkeit DB Fernverkehr 2011-2020



NEE fordert Bahninfrastrukturfonds nach Schweizer Muster

Bahnpolitik Der Güterbahnverband NEE fordert von der künftigen Regierung, einen langfristigen Infrastrukturfonds für die Schiene nach Schweizer Vorbild einzurichten. Damit könne das bisherige und für kurzfristige Eingriffe des Haushaltsgesetzgebers anfällige komplizierte Geflecht aus Bedarfsplankmitteln, Sonderprogrammen und LuFV ersetzt werden. Zugleich würden damit Fehlanreize verringert. „Seit Jahren fahren hierzulande alle Beteiligten nur auf Sicht und kommen vor allem kaum noch

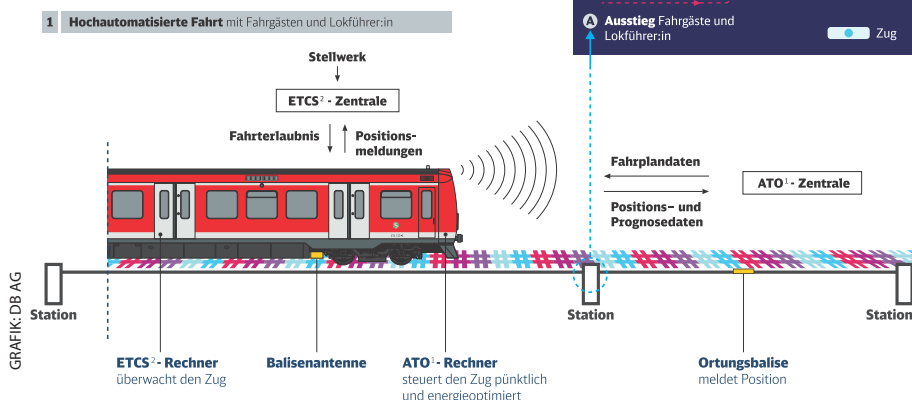
voran“, sagte NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger bei der Vorstellung einer Studie des Beratungsunternehmens Infrac. „Verantwortlich ist ein fataler Mix aus notorisch zu geringen Neubausmitteln des Bundes, unterlassener Unterhaltung und der Stop-and-go-Finanzierung rund um die Finanzkrise.“

In den Schweizer Bahninfrastrukturfonds (BIF) zahlt nicht nur der Bund ein, sondern auch die Kantone. Im Gegenzug werden auch die nichtbundseseigenen Eisenbahnen gefördert. *roe*

GRAFIKEN: ROESER

Zug fährt automatisch

Pilotprojekt für die "Digitale Schiene Deutschland": Seit Oktober 2021 rollen auf einem Abschnitt der Hamburger S-Bahn vier Züge digital gesteuert in ATO¹ over ETCS²-Technologie (1). Das Rangieren – zum Beispiel die Zugwende – erfolgt ohne Personal (2). Perspektivisch soll die Technologie auch bundesweit im Regional- und Fernverkehr zum Einsatz kommen.



Ambivalente Aussichten für Schienengüterverkehr

Zukunftsprognose Der Schienenpersonenverkehr darf sich für die Jahre bis 2045 auf eine deutliche Zunahme der Verkehrsleistung gefasst machen, die Güterbahnen müssen hingegen mit einem drastischen Rückgang der Verkehre für die Automotive-Branche rechnen. Das prognostizieren jedenfalls die Gutachter der Anfang Oktober in Berlin vorgestellten zweiten Leitstudie der bundeseigenen Deutschen Energie-Agentur (DENA). Sie erwarten, dass der Pkw-Bestand bis 2045 – dem Jahr, in dem die Klimaneutralität erreicht werden soll – von derzeit gut 48 Millionen auf dann 38 Millionen sinkt. Für 2050 wird ein weiterer Rückgang auf 35 Millionen Fahrzeuge erwartet.

Die Verkehrsleistung (Personenkilometer, Pkm) des Pkw wird der Studie zufolge im Zeitraum 2018 bis 2045 um rund ein Viertel auf 467 Milliarden Pkm sinken. Die anderen Verkehrsträger (Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr und „Mikromobilität“ einschließlich Fahrrad) können im gleichen Zeitraum ihre Verkehrsleistung von 227 auf 467 Milliarden Pkm mehr als verdoppeln.

Für den Güterverkehr erwarten die Gutachter, dass die Schiene ihren Verkehrsleistungs-Anteil im Modal Split bis 2030 auf 25 Prozent steigern kann. Bei dieser Zahl haben sie sich an der politischen Absichtserklärung im „Schienenpakt“ orientiert. Für die Folgejahre prognostizieren sie, dass dieser Anteil in einem insgesamt leicht wachsenden Güterverkehrsmarkt konstant bleibt. *roe*

Innofreight rüstet Waggons mit Telematik-Modulen aus

Digitalisierung Das in Österreich ansässige Eisenbahnlogistikunternehmen Innofreight rüstet schrittweise 1000 Güterwaggons mit „Globehopper“-Telematik-Modulen von Nexxiot aus. Das Unternehmen erhofft sich davon bessere Interoperabilität mit anderen Partnern sowie bessere Daten für die Waggonwartung. Die Datensätze ermöglichen vorausschauendes Handeln und damit ein besseres Supply Chain Management für die Kunden.

Innofreight wurde 2002 gegründet und bietet modulare Spezialbehälterlösungen an. *roe*

Erste automatisch fahrende S-Bahn in Hamburg vorgestellt

Eisenbahntechnik Die Deutsche Bahn und Siemens haben auf dem Weltkongress für intelligente Verkehrssysteme (ITS World Congress) in Hamburg den nach eigenen Angaben ersten automatisierten Zug der Welt präsentiert. Der Zug wird mittels digitaler Technik gesteuert und fährt automatisch. Die Lokführer bleiben zur Überwachung der Fahrt mit Fahrgästen weiterhin an Bord. Beim Rangieren – zum Beispiel bei der Zugwende – ist kein Personal notwendig. DB, Siemens und die Stadt Hamburg haben insgesamt 60 Millionen Euro in die digitale S-Bahn Hamburg investiert. Siemens-Chef Roland Busch sieht die Vorteile des automatisierten Betriebs darin, dass die Züge automatisiert den perfekten Fahrplan, auf die Sekunde genau und energieoptimiert fahren. Mit der neuen Technik steige die Kapazität um bis zu 30 Prozent, zudem werde mehr als 30 Prozent Ener-

gie eingespart. Er betonte, dass die neue Technik bereits zugelassen und dank offener Schnittstellen weltweit sofort für alle Zugtypen nutzbar sei. Während des noch bis Freitag währenden Kongresses fahren vier digitale S-Bahnen automatisch auf dem 23 Kilometer langen Streckenabschnitt der S-Bahn-Linie 21 zwischen den Stationen Berliner Tor und Bergedorf/Aumühle.

Technische Basis für den digitalen Bahnbetrieb ist der künftige europäische Standard ATO (Automatic Train Operation) kombiniert mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System). Die Züge erhalten die Steuerungssignale über Funk. Ab Dezember fahren die vier digitalen S-Bahnen in Hamburg im fahrplanmäßigen Einsatz.

Die DB und Siemens hatten das Projekt erst im Juli dieses Jahres öffentlich bekannt gegeben. *roe*

Auch Güterzüge sollen automatisiert fahren

Eisenbahntechnik Auch auf der reinen Güterzugstrecke Betuweroute, die den Hafen Rotterdam mit dem Ruhrgebiet verbindet, wird jetzt automatischer Zugbetrieb erprobt, wie das Bundesverkehrsministerium (BMVI) Anfang Oktober mitteilte. Bis Ende 2025 sollen zum ersten Mal die Steuerung und Fernüberwachung automatisierter Züge im Schienengüterverkehr erprobt und getestet werden. Geplant ist unter anderem

ein einjähriger Probebetrieb für automatisierte Güterzüge auf freier Strecke auf dem niederländischen Abschnitt der Betuweroute. Das Projekt wird vom BMVI mit 18,9 Millionen Euro gefördert, wovon die DB Cargo AG 17,5 Millionen Euro erhält.

Bereits 2018 hatte es auf der Betuweroute einen Versuchsbetrieb mit automatisierten Zügen des Betreibers Rotterdam Rail Feeding gegeben. *roe*

Termine

ITS World Congress
11.–15. Oktober 2021
Hamburg
itsworldcongress.com

MES Expo – Mobility Electronics Suppliers
9.–11. November 2021
Berlin
www.mobility-electronics.de

Fachveranstaltung des Bundesverbandes Schienennahverkehr
16.–17. Februar 2022
Fulda
www.schienennahverkehr.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.zukunftsbzbranche-bahn.de

Personalien

Fabian Amini arbeitet künftig für Go-Ahead Deutschland



Fabian Amini wechselt zum 1. Januar 2022 zu Go-Ahead und wird zusätzlich weiterer Geschäftsführer neben Patrick Verwer. Er war zuletzt Geschäftsführer der bayerischen Transdev-Tochtergesellschaften BOB und BRB. Amini startete seine Karriere bei der Deutschen Bahn, wo er über elf Jahre in unterschiedlichen Funktionen tätig war, zuletzt bei DB Schenker Rail Polska als Direktor für Instandhaltung und Asset Management. Mitte 2015 wechselte er zur Transdev-Gruppe.

Schuchmann übernimmt Chefessel bei BRB und BOB



Als Folge des Weggangs von Fabian Amini wird Arnulf Schuchmann, bisher technischer Geschäftsführer von BOB und BRB, bei beiden Gesellschaften mit Wirkung zum 15. November 2021 den Vorsitz der Geschäftsführung übernehmen. Schuchmann war erst im Juli 2020 aus familiären Gründen zur Transdev-Gruppe nach Bayern gewechselt. Der studierte Wirtschaftsingenieur war zuvor seit 2011 Geschäftsführer der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) gewesen.

Karsten Schulz wird technischer Geschäftsführer bei Keolis



Karsten Schulz ist zum 1. Oktober 2021 in das Geschäftsführungsteam von Keolis Deutschland (Eurobahn) berufen worden. Ab Januar 2022 wird er zudem von Oliver Glaser die Funktion des technischen Geschäftsführers und COO übernehmen. Glaser verlässt zum selben Datum aus familiären Gründen die Keolis-Gruppe. Schulz wird dann gemeinsam mit der Vorsitzenden der Geschäftsführung Anne Mathieu die Zukunft der Eurobahn steuern. Schulz ist derzeit Bereichsleiter Bestellermarkt und Geschäftsentwicklung.

Jérôme Wallut zum Kaufmännischen Direktor ernannt



Jérôme Wallut ist seit 1. Oktober Kaufmännischer Direktor (Directeur commercial) des Alstom-Konzerns. In dieser Position wird er Mitglied des Managementteams von Alstom und berichtet direkt an Henri Poupard-Lafarge, Präsident-Generaldirektor von Alstom und Präsident des Verwaltungsrats. Jérôme Wallut war zuvor seit 2014 Präsident von Alstom America. Der studierte Luft- und Raumfahrttechniker und Absolvent der Wirtschaftshochschule Insead begann seine Karriere bei Airbus. 2000 wechselte er zu Alstom Transport.

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.)

FOTOS: TOBIAS KOCH; DANIEL BISKUP; ANDREAS ESSIIG; PRIVAT; THOMAS EGLI; BLS; LAURENCE CHAPERON.

ANZEIGE

railfox

DIE APP FÜR DIE DIGITALE ZUGABFERTIGUNG.

MEHR INFOS UNTER: www.railfox.app