

# PRIVATBAHN

# Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

## In dieser Ausgabe:

**Güterverkehr:** Sicherheitswarnung für bestimmte LL-Bremssohlen Seite 2

**Nahverkehr:** DB Netz legt Bahnverkehr im Oberland lahm Seite 2

**Bahnpolitik:** Lkw-Verteuerung laut Transcare falsches Instrument Seite 3

**Güterverkehr:** KV-Terminalkapazität mit Digitalisierung erhöhen Seite 3

**Bahnpolitik:** NEE schlägt dritten Weg für Bahnreform II vor Seite 4

**Finanzierung:** Langzeit-Leasing für neue Agilis-Triebzüge Seite 4

## EDITORIAL



### Eine Bahnreform „light“ hat viele Fallstricke

Taktisch mag es sinnvoll sein, wenn der Güterbahnverband NEE den Grünen und der FDP jetzt goldene Brücken zu einer Bahnreform II baut, die für SPD und EVG zu verdauen ist. Aber ist es strategisch sinnvoll?

Das Modell einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte innerhalb des DB-Konzerns kann zwar das Argument von SPD und EVG entkräften, dass eine Trennung von Netz und Betrieb den konzerninternen Arbeitsmarkt vernichten würde. Das ist aber auch die größte Schwäche: Für die DB-Verkehrsunternehmen wächst damit der Anreiz, überzählige Mitarbeiter aus der Plüschetage in die Infrastruktur zu verschieben. Auf das Argument, mit Benchmarking für die Netzsparte anhand von NE-Bahnen oder gar aus dem Ausland ließe sich Ineffizienzen vorbeugen, sollte man sich nicht einlassen. Der Erfindergeist kennt nämlich keine Grenzen, wenn es um Gründe geht, warum ein Vergleich von Äpfeln mit anderen Äpfeln nicht zulässig ist.

Eine echte Illusion ist die unausgesprochene Hoffnung des NEE, nach einer Bahnreform II.1 könnte man später zu einer Bahnreform II.2 mit einer echten Trennung von Netz und Betrieb fortschreiten. Dann werden nämlich garantiert Stimmen laut, es sei ja gar nicht mehr so schlimm und man solle das Unternehmen mal in Ruhe lassen. Matthias Roeser



Ein „Flirt“ der Westfalenbahn in Salzbergen an der Linie Münster–Emden.

FOTO: ROB DAMMERS/WIKIMEDIA COMMONS

## Weiterführung der Westfalenbahn als Teil der Abellio-Gruppe gesichert

**Personennahverkehr** Die Westfalenbahn wird als Teil von Abellio weitergeführt. Das habe der Gläubigerausschuss entschieden, teilte die in einem Schutzschirmverfahren befindliche Konzernmutter am Dienstag mit. Abellio unterstreiche mit seinem erneuten finanziellen Engagement sein langfristiges Bekenntnis zur Westfalenbahn (WFB), hieß es ohne Zahlenangaben. Die Arbeitsplätze der rund 300 Beschäftigten blieben sicher.

Kurz zuvor hatte allerdings der WFB-Betriebsrat in einem an die Medien lancierten offenen Brief an den Gläubigerausschuss gegen den Eigentümer rebelliert. „Wir wollen auch weiter bei der Westfalenbahn arbeiten und denken nicht, dass die Westfalenbahn in der Abellio-Gruppe eine realistische Zukunftsperspektive hat“, wird aus dem Brief zitiert. Kritisiert wurde speziell, dass Abellio dem Unternehmen nach der Übernahme der kommunalen

Anteile 2017 seine eigenen Strukturen und Prozesse übergestülpt habe, obwohl es anfangs geheißt habe, dass sich nichts ändern werde. Von den 297 Mitarbeitern haben laut Medienangaben 222 unterschrieben, weitere sollen sympathisieren.

Der Generalhandlungsbevollmächtigte Lucas Flöther betonte, mit der Investorenvereinbarung habe die Westfalenbahn die realistische Perspektive, das Schutzschirmverfahren zeitnah als erste Abellio-Gesellschaft in Deutschland saniert und langfristig gesichert zu verlassen. Der Aufgabenträger LNVG hatte frühzeitig durchblicken lassen, dass die WFB eher zu den profitablen Abellio-Teilen zu zählen ist.

Das Unternehmen bedient die Linien Braunschweig–Bielefeld/Rheine sowie Münster–Rheine–Emden. Der Verkehrsvertrag läuft noch bis Dezember 2030. Das Unternehmen hatte 2005 und erneut 2015 den Zuschlag erhalten. roe

## Sicherheitswarnung wegen sich überhitzender LL-Bremssohlen

**Güterverkehr** Die italienische Bahnsicherheitsbehörde Ansfisa warnt vor LL-Bremssohlen des Typs IB116. Seit Oktober 2019 seien in Italien 29 Zwischenfälle gemeldet worden, bei denen sich die Sohlen durch eine Bremsstörung erhitzt hätten und zum Teil in Brand geraten seien. In einem Fall sei ein Wagen entgleist. Die Behörde hat beantragt, das Thema auf EU-Ebene zu erörtern, zumal aus den Niederlanden und Schweden ähnliche Zwischenfälle berichtet worden sind. Bis zu einer EU-Entscheidung hat Ansfisa angeordnet, Züge mit derartigen Bremssohlen zusätzlichen Kontrollen zu unterziehen. Vor allem muss bei Wagen mit Gefahrgut nach jeder Not- oder Zwangsbremmung geprüft werden, ob sich die Bremssohlen wieder vom Rad gelöst haben. *roe*

## Studie: Treibhausgase aus Infrastruktur berücksichtigen

**Verkehrspolitik** Der Klimanutzen der Eisenbahn fällt deutlich geringer aus, wenn die CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Infrastruktur berücksichtigt werden. Das ist eine der zentralen Thesen der Studie „Ganzheitliche ökologische Bilanzierung von Verkehrssystemen“ des Beraters Klaus Radermacher und des Mobilitätsforschers Prof. Andreas Herrmann (Universität St. Gallen) für die FDP-nahe Friedrich-Naumann-Stiftung. Das Verkehrssystem Schiene stelle sich aufgrund der immensen CO<sub>2</sub>-Belastungen für Wege- und Knotenpunkt-Infrastruktur als deutlich weniger umweltfreundlich heraus, als gemeinhin bei alleinigem Blick auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Betrieb angenommen wird, heißt es. „Ursache hierfür sind die immensen Mengen an Stahl, Beton (Zement) sowie Kupfer, die für die Infrastruktur benötigt werden.“ Allein beim Bau des Großprojekts Stuttgart 21 entstünden CO<sub>2</sub>-Emissionen von 2 bis 3,5 Millionen Tonnen. Auch nach 20 Jahren Betrieb werde die Klimabilanz jedes Bahnhofsnutzers noch mit einem Kilogramm CO<sub>2</sub> belastet. Die Autoren bemängeln grundsätzlich, dass die Treibhausgasemissionen für die Infrastruktur bei allen Verkehrsträgern bisher viel zu wenig beleuchtet wurden und daher nur Schätzungen möglich sind. *roe*



FOTO: BRB/PATRICIA C. LUCAS PHOTOGRAPHY

Ein Zug der BRB im Bahnhof Holzkirchen, wo das Baudebakel kulminierte.

## DB Netz legt mit Bauarbeiten Bahnverkehr im Oberland lahm

**Nahverkehr** Die Fahrgäste sind nach dem Baudebakel von DB Netz im bayerischen Oberland die Gekniffenen. Das sagte Arnulf Schuchmann, Geschäftsführer bei der bayerischen Transdev-Tochter Bayerische Regiobahn (BRB), gegenüber dem PriMa Express. DB Netz hatte Ende Oktober/Anfang November ohne ausreichende Ankündigung im Bahnhof Holzkirchen mehrere Weichen ausgewechselt und damit einen geordneten Betrieb im Netz Oberland derart unmöglich gemacht, dass die BRB über die Medien von Wochenendausflügen abraten musste. „Was dazu geführt hat, dass sämtliche Gleise in Holzkirchen bis auf eines gleichzeitig unbenutzbar gemacht worden sind, bleibt ein Geheimnis der Planungskoryphäen der DB Netz AG“, beklagte Schuchmann.

Zwar könne die BRB gegenüber DB Netz Schadenersatz für die vom Aufgabenträger BEG verhängten Strafzahlungen verlangen, erläuterte Schuchmann. Eine

Wiedergutmachung für die betroffenen Kunden über deren gesetzliche Ansprüche gemäß EU-Fahrgastrechteverordnung hinaus sei aber rein rechtlich nicht möglich.

DB Netz hatte allerdings – entgegen ihrem sonstigen Usus – die BRB und ihre Fahrgäste ausdrücklich um Entschuldigung gebeten. „Leider wurde die DB zuletzt ihrem eigenen Anspruch nicht gerecht“, teilte sie gegenüber der Presse mit. „Das gilt sowohl für die Bauausführung als auch für die Information über die Auswirkungen an die Bayerische Regiobahn.“

Der Fahrgastverband Pro Bahn Oberbayern beklagte einen weiteren traurigen Höhepunkt einer jahrelangen Abwärtsspirale bei der Qualität der Betriebsführung durch die DB Netz AG. „Offenbar hat das Management den Bezug zum Endkunden völlig verloren und agiert nach Gutsherrnart zulasten der Bahnkunden und der Allgemeinheit. Was Fahrgäste und Verkehrsunternehmen jetzt erleben müssen, grenzt an Sabotage.“ *roe*

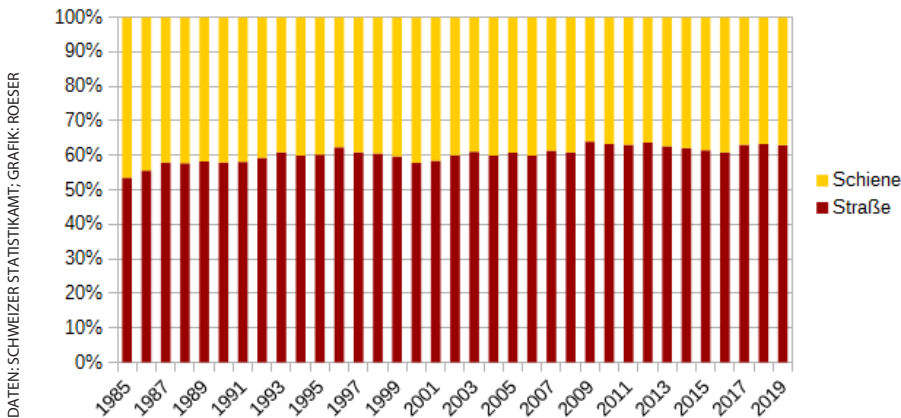
## ADAC kritisiert große Ticketpreis-Spannen im ÖPNV

**Personennahverkehr** Der Automobilclub ADAC kritisiert hohe Ticketpreisunterschiede im städtischen ÖPNV trotz vergleichbarer Leistung. Die größte Spannweite mit mehr als hundert Prozent fand das beauftragte Testinstitut bei den Wochenkarten für Erwachsene: In Berlin kosteten sie 36 Euro, während man in München nur 17,80 Euro bezahlen musste. Auch bei den Monatstickets

gab es große Spannen: In München waren sie bereits für 57 Euro zu erwerben, während in Hamburg mit 112,80 Euro fast der doppelte Betrag zu entrichten war. Als Fortschritt gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 2019 konstatiert der ADAC, dass Wochen- und Monatskarten fast überall flexibel angetreten werden können und nicht mehr an den Kalendermonat gebunden sind. *thr*

# Transcare: Verteuerung des Lkw bringt Verlagerung auf Schiene nicht weiter

Modal-Split-Entwicklung im Güterverkehr in der Schweiz



Obwohl die Schweiz 2001 die mit Abstand höchste Lkw-Maut in ganz Europa eingeführt hat, ist der Modal-Split-Anteil der Schiene am Güterverkehr nicht gestiegen.

**Bahnpolitik** Das Beratungsunternehmen Transcare aus Wiesbaden wirft den Branchenkollegen von Roland Berger vor, in ihrem Gutachten für den VDV zu viele Partikularinteressen zu bedienen. Grundsätzlich falsch sei zum Beispiel die Annahme, man müsse nur den Straßengüterverkehr ausreichend verteuern, um Verkehre auf die Schiene zu verlagern, heißt es in einem Positionspapier. „Stattdessen muss die Qualität und Produktivität auf der Schiene verbessert werden.“ Dazu zählten unter anderem kurzfristige Buchungen, flächendeckende Angebote und Branchenlösungen zum Beispiel für temperaturgeführte Transporte.

Transcare verwirft auch den Vorschlag, die Eckhöhe in den Tunneln auf Gütermagistralen zu erweitern, um KV-Zügen mit höheren Sattelaufliegern zu ermögli-

chen. „Zu langwierig wäre der Prozess und zu gering der Nutzen.“

## KV-Fähigkeit von Sattelaufliegern flexibel herstellen

Zudem sei das Aufbohren von Tunneln im Grunde verzichtbar: Der Transport von Behältern sei wirtschaftlicher als der von Sattelanhängern. Statt einer verpflichtenden Kranbarkeit für Sattelaufleger schlägt Transcare deshalb vor, alternativ die bauliche Trennung von kranbarem Behälteraufbau und Auflieger zu verordnen. Damit könne entweder nur der Behälter oder der Behälter samt Chassis im KV transportiert werden. Weil ein Wechselbehälter auf dem Wagen nicht so schwanke wie ein Sattelanhängern auf Gummirädern, könne dann auch der Tunnelausbau für 4,20 Meter Eckhöhe unterbleiben.

## Lkw-Gewicht im KV-Zulauf strittig

Zudem sollte das Höchstgewicht für Lkw im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr von derzeit 44 auf 50 Tonnen erhöht werden. Ein Leichtbau-Waggon könne heute schon zwei Container mit rund 37 bis 38 Tonnen aufnehmen. Der Lkw dürfe aber nur maximal circa 32 bis 33 Tonnen zum Terminal bringen.

Prof. Markus Hecht von der TU Berlin widerspricht dieser Rechnung: Wegen alter Signaltechnik, die eine gewisse Verformung des Gleises benötige, sei derzeit eine Mindestachslast von 5 Tonnen vorgeschrieben. Ein vierachsiger Containertragwagen müsse leer also mindestens 20 Tonnen wiegen. Damit bleibe bei Streckenklasse D4 eine maximale Nutzlast von 70 Tonnen – also im Durchschnitt 35 Tonnen pro Container. Begrenzender Faktor sei angesichts des Trends zu leichteren Gütern aber ohnehin häufiger das Volumen als das Gewicht. „Für viel wichtiger halte ich, dass man die mögliche Fahrzeugbegrenzung ausnutzt und nicht alle Güterwagen auf das kleinstmögliche Profil G1 auslegt statt auf das Profil GC, das in Deutschland auf ganz vielen Strecken möglich wäre“, betonte Hecht gegenüber dem PriMa Express.

## Mehr Gleisanschlüsse – nicht nur eine Frage von Fördermitteln?

Kritisch sieht Transcare die Forderung von Roland Berger, Gleisanschlüsse stärker finanziell zu fördern. Nötig sei weniger bürokratischer Aufwand. „Die Klausel, dass nur gefördert wird, wenn ein Unternehmen nachweisen kann, dass ein Gleisanschluss aus eigenen Mitteln nicht wirtschaftlich wäre, fördert bestenfalls die Kreativität in der kalkulatorischen Kostenrechnung, aber nicht einen signifikanten Anstieg des Schienengüterverkehrs“, schreiben die Autoren.

Ebenso kritisch sehen sie die Forderung, verbindlich die Möglichkeit eines Gleisanschlusses bei der Ausweisung neuer Gewerbegebiete zu prüfen. Das würde nur zu „Klimmzügen führen, wenn es dann darum geht, nachzuweisen, dass ein Gleisanschluss nicht möglich ist.“ Mehr würde erreicht, wenn bestehende Hürden bei der Planung von Gleisanschlüssen beseitigt würden, wie etwa das faktische Verbot von niveaugleichen Straßenquerungen. Dies verteuere den Bau von Gleisanschlüssen unnötig, denn Straßen- und Stadtbahnen werde ohne Weiteres zugestanden, mitten auf Straßen fahren – warum also dem Güterverkehr nicht? *roe*

## KV-Terminalkapazität erhöhen statt Terminals neu zu bauen

**Kombinierter Verkehr** Massive Kritik an den Vorschlägen von Roland Berger war auch auf dem Terminaltag der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) in der vergangenen Woche zu hören. Die geforderten 50 KV-Terminals bis 2030 fertigestellen sei angesichts der heutigen Vorlaufzeiten ziemlich illusorisch, warnte Thomas Schlipköther von der Duisburger Hafen AG (Duisport). Stattdessen empfahl er, die Umschlagleistung bestehender Terminals mit Digitalisierung zu erhöhen. Ziel müsse es sein, die Verweilzeiten der

Züge massiv zu verringern. Als Beispiele aus der eigenen Praxis nannte er OCR-Gates (Texterfassung) für alle ein-fahrenden Züge, sodass die Containerbrücken fast vollautomatisch die richtigen Container ansteuern können. Dadurch sei die Entladezeit mehr als halbiert worden. Beim Beladen schützen OCR-Kameras an den Brücken vor Fehlverladungen. Bei technischen Störungen an den Kränen empfehle ein Algorithmus, ob es besser ist, auf die Reparatur zu warten oder den Verladeprozess woanders fortzuführen. *roe*

## Langfristiges Leasing für neue Agilis-Triebzüge

**Finanzierung** Die Benex-Gruppe least 23 vierteilige Triebzüge des Typs Siemens Mireo. Sie sind für die Benex-Tochter Agilis bestimmt, die ab Dezember 2024 bis 2036 die Regionalbahnlinie entlang der Donau zwischen Bayern und Baden-Württemberg bedienen soll.

Den Zuschlag hatte Agilis im Mai 2021 erhalten. Die Leasingstruktur sieht vor, dass die Kredite in eine Zweckgesellschaft (Special Purpose Vehicle) eingebracht und durch eine Kapitaldienstgarantie des Freistaats Bayern und Baden-Württembergs während der operativen Phase besichert werden. Diese Struktur erlaubt es den Aufgabenträgern in Bayern und Baden-Württemberg, zum Ende des aktuellen Verkehrsvertrages 2036 diese Verkehrsleistung bis 2048 neu zu vergeben und gleichzeitig den über 24 Jahre durchfinanzierten Leasingvertrag für die Züge weiter zu nutzen. *pm/roe*

## Suttons übernimmt von VTG Übersee-Tankcontainergeschäft

**Güterverkehr** Der britische Tanktransport-Spezialist Suttons International übernimmt von der VTG AG deren ISO-Tankcontainer, das Personal sowie die Kundenverträge in Übersee einschließlich der VTG-Anteile am brasilianischen Joint Venture Mission-Line. Mit dem Verkauf der Aktivitäten in Übersee richte VTG das Geschäftsfeld VTG Tanktainer strategisch neu aus, teilte das Unternehmen mit. Der Fokus von VTG Tanktainer werde zukünftig auf der weltweiten Vermietung von Tankcontainern, unterstützt durch Logistikdienstleistungen, liegen. *pm/roe*

## RMV will Gelegenheitskunden mit Rabattkarte locken

**Nahverkehr** Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) will eine bahncard-ähnliche Rabattkarte für Einzel- und Tageskarten einführen. Das hat der Aufsichtsrat beschlossen. Wie viel die Rabattkarte kostet und wie hoch der eingeräumte Rabatt ist, soll in den kommenden Monaten entschieden werden. Ziel ist, das Angebot Anfang 2023 zu starten. *roe*

# NEE schlägt echte Ausgliederung des Netzes unter DB-Konzerndach vor

**Bahnpolitik** Der Güterbahnverband NEE zeigt im Streit über eine Bahnreform II einen dritten Weg neben der vollständigen Trennung von Netz und Betrieb auf. In einem am Donnerstag veröffentlichten Papier identifiziert der vom NEE beauftragte Gutachter Prof. Thomas Ehrmann von der Universität Münster als Hauptdefizit der gegenwärtigen Konstruktion, dass die DB-Infrastruktursparte nicht kompromisslos darauf ausgerichtet ist, bestmöglich die Interessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu bedienen.

Er schlägt vor, die Netzsparte zunächst im DB-Konzern zu belassen, sie aber zur eigenen Kostenstelle zu machen und vor allem vom bisherigen Gewinnerzielungszwang zu befreien. Die Ergebnisabführungsverträge mit der DB-Holding müssten dafür beendet werden. „Die Festlegung einer jährlichen Dividende, die zuerst erwirtschaftet und dann ausgezahlt werden muss, um danach wieder in die Finanzierung der als Staatsaufgabe definierten Erneuerungsinvestitionen (zur Erhaltung der Funktionstüchtigkeit des bestehenden Netzes) eingespeist zu werden, führt bei der DB Netz AG nicht zu Leistungsdruck, sondern zu einem Ergebnisdruck“, heißt es. DB Netz AG müsse sich deshalb wie ein idealtypisches Monopolunternehmen verhalten, das für seine Vorleistungen Monopolpreise nimmt. In der Folge blieben die EVU, die im Wettbewerb stehen, tendenziell gewinnlos.

Des Weiteren schlägt Ehrmann vor, dem Management der Netzsparte Ziele zu setzen, deren Erreichung es selbst beeinflussen kann. Marktanteile der Schiene gegenüber der Straße seien als Ziel zum Beispiel ungeeignet, weil sie von vielen äußeren Faktoren beeinflusst werden können. Gut geeignet seien aber Leistungsindikatoren (KPI), zum Beispiel hinsichtlich der Qualität und Kapazität des Netzes. Anschließend müsse festgelegt werden,

wer dafür verantwortlich zeichnet, dass die Ziele erreicht werden und was bei Nichterreichung zu passieren hat. Im Aufsichtsrat der Netzgesellschaft sollten auch die Wettbewerbsbahnen vertreten sein.

NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger rief alle Akteure im Streit um eine Bahnreform II zur verbalen Abrüstung auf. Als „unverantwortlich und kurzsichtig“ bezeichnete er die Kampagne der EVG gegen FDP und Grüne. Sie hatte Anfang November eine Trennung von Netz und Betrieb als „rote Linie“ bezeichnet und für diesen Fall massive Proteste angekündigt. „Eine Zerschlagung des DB-Konzerns würde zu massiven Arbeitsplatzverlusten und zu Lohneinbußen führen.“ Westenberger hielt dem entgegen, ein besserer Schienenverkehr biete eine sichere Zukunft für das Personal, das einen wichtigen Job macht und dafür gut bezahlt wird. „Wer aber den desaströsen Zustand leugnet und damit das Wohlwollen von Kunden und Politik zu sehr strapaziert, riskiert tatsächlich die Zukunft.“ *roe*



Prof. Thomas Ehrmann (links) und NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger

FOTO: SCREENSHOT ROESER

## Broschüre mit Best-Practice-Beispielen im SPNV neu aufgelegt

**Nahverkehr** Die Allianz pro Schiene hat Anfang November die fünfte Auflage der Broschüre „Stadt-Land-Schiene“ mit Erfolgsgeschichten des Schienenverkehrs vorgestellt. Präsentiert werden die Stadtbahn Heilbronn, die Bayerische Regiobahn (BRB) mit dem Netz Chiemgau-Inntal, die S-Bahn Dresden, „Enno“ aus Niedersachsen, der „Filzenexpress“ Wasserburg-Ebersberg-München, die Regiobahn Mettmann-Wup-

pertal, die Schönbuchbahn, RE 7/RE 70 Hamburg-Kiel/Flensburg, die Nordbahn Hamburg-Itzehoe/Wrist und der „Regiopa-Express“ Bad Bentheim-Neuenhaus. Allianz-pro-Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege und Transdev-Chef Tobias Heinemann nutzten die Gelegenheit, um bei der Politik mehr Investitionen in die Schiene und höhere Regionalisierungsmittel zu fordern. *roe*

[Broschüre zum Download](#)

**Termine**

**12. Fachtagung für Anschlussbahnleiter**

24. November 2021  
 Fulda  
<https://www.anschlussbahnprofis.com/veranstaltungen/12-fachtagung-in-fulda-infos-und-anmeldung-als-pdf>

**Fachveranstaltung des Bundesverbandes Schienennahverkehr**

16.–17. Februar 2022  
 Fulda  
[www.schienennahverkehr.de](http://www.schienennahverkehr.de)

**IT-TRANS**

8.–10. März 2022  
 Karlsruhe  
[www.it-trans.org](http://www.it-trans.org)

**Baden-Badener Symposium Eisenbahnversicherung**

13.–14. April 2022  
 Baden-Baden  
<https://www.bahnverband.ch/veranstaltungen/baden-badener-symposium-eisenbahnversicherung-2022-2/>

**Hannover Messe 2022**

25.–29. April 2022  
 Hybridveranstaltung  
[www.hannovermesse.de](http://www.hannovermesse.de)

**Bus2Bus**

27.–28. April 2022  
 Präsenzmesse, Berlin  
[www.bus2bus.berlin](http://www.bus2bus.berlin)

Weitere Terminhinweise:  
[www.privatbahn-magazin.de](http://www.privatbahn-magazin.de)  
[www.zukunftsbranche-bahn.de](http://www.zukunftsbranche-bahn.de)

**Personalien**

**Heinemann als Mofair-Präsident im Amt bestätigt**



Tobias Heinemann (Transdev) ist von den Mitgliedern des Wettbewerbsbahn-Verbandes Mofair erneut zum Präsidenten gewählt worden. Ihm stehen als Vizepräsident Jost Knebel (Netinera) und die bisherigen Beisitzer Alexander Hedderich (RDC) und Marcel Winter (National Ex-



press) zur Seite. Neu als Beisitzer gewählt wurden Michael Mittag (Flixtain, siehe Foto links) und Rolf Schafferath (Abellio, Foto unten). Neu im Vorstand ist auch Schatzmeister Fabian Amini



(künftig Go-Ahead). Im Anschluss kooptierte der Vorstand erneut Hans Leister und Tobias Richter (TRI) sowie neu Michael Vulpius (Benex).

**Martina Schraudner**



**leitet DZSF-Beirat**  
 Prof. Martina Schraudner ist Ende Oktober zur Vorsitzenden des wissenschaftlichen Beirats beim Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) gewählt worden. Die studierte Biologin hat eine Professur für Gender und Diversity in der Technik und

Produktentwicklung an der TU Berlin inne, leitet das Fraunhofer Center for Responsible Research and Innovation (CeRRI) am Fraunhofer IAO und ist Vorstandsmitglied der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften (Acatech).



Stellvertreter ist Prof. Martin Cichon. Er lehrt und forscht an der TH Nürnberg zum Antrieb von Schienenfahrzeugen.

**Martin Kupka soll tschechischer Verkehrsminister werden**



Martin Kupka, stellvertretender Vorsitzender der bürgerlichen Partei ODS, ist designierter tschechischer Verkehrsminister. Seine formale Ernennung durch Präsident Milos Zeman ist in den kommenden Tagen zu erwarten. Der studierte Medienwissenschaftler war 2009 kurzzeitig Sprecher des Verkehrsministeriums. Derzeit ist er unter anderem als stellvertretender Kreishauptmann für die Straßenbauverwaltung in Mittelböhmen zuständig.

**Lars Wagner im VDV künftig auch für Strategie zuständig**

Der VDV-Geschäftsbereich Kommunikation wird um Strategie erweitert. Leiter wird der jetzige Kommunikationschef Lars Wagner. Die Leitung berichtet direkt an den Hauptgeschäftsführer.

**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](http://www.privatbahn-magazin.de)

**Herausgeber:**  
 Dr. Ansgar Burghof  
 Prof. Dr. Uwe Höft  
 Christian Wiechel-Kramüller (v. i. S. d. P.)

FOTOS: TRANSDEV; PRIVAT; ABELLIO/ELISA MARUSCHAT; FRAUNHOFER; MARTINA SCHRAUDNER; ODS/PETRA HAJSKA

[www.railfox.app](http://www.railfox.app)  
**railfox**  
 DIE APP FÜR DIE DIGITALE ZUGABFERTIGUNG  
 – ODER NEHMEN SIE IMMER NOCH LIEBER ZETTEL & STIFT?

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!

**NEF**

Norddeutsche Eisenbahnfachschule GmbH

[www.meineZUGunft.de](http://www.meineZUGunft.de) [info@meineZUGunft.de](mailto:info@meineZUGunft.de) 0531 516 889 90