MAGAZIN RIVATBAH

Nr. 24/**2021** | 25.11.2021

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Nahverkehr: NEB setzt für Ostbrandenburg auf Batterieantrieb

Fernverkehr: Transdev trennt sich von Snälltaget Seite 2

Nahverkehr: VRR beschließt Notvergabe der Abellio-Verkehre

Bahnindustrie: CAF übernimmt Talent-Produktlinie von Alstom Seite 3

Bahnpolitik: Neues Gutachten pro SPFV-Bundesaufgabenträger Seite 4

Fernverkehr: Flixtrain baut Angebot in zwei Etappen aus Seite 4

EDITORIAL



Der FDP-Minister Wissing ist eine Chance für den **Bahnsektor**

Für den Teil der Bahnlobby, der den Grünen nahesteht – und das ist ein großer Teil! -, muss es ein Schock sein: Ausgerechnet ein FDP-Mann übernimmt das Verkehrsministerium. Warum die Grünen so klaglos auf das Verkehrsministerium verzichtet haben, obwohl sie Mobilität in den Genen haben, darf man getrost rätseln. Eine Überlegung wird sicher gewesen sein, dass das Ressort in den kommenden vier Jahren Bürgern und Wirtschaft einige Zumutungen bescheren muss und damit die Wahlchancen 2025 gemindert werden.

Ein FDP-Verkehrsminister vom Schlage eines Volker Wissing muss aber nicht zum Nachteil der Schiene sein. Erstens bringt er aus seiner Amtszeit als Landesverkehrsminister Fachkunde mit. Er hat aus der Nähe erlebt, wie der Schwerlastverkehr die Autobahn A61 kaputtgefahren hat. Zweitens verfügt er über Exekutiverfahrung und wird sich nicht hilflos vom Apparat am Nasenring durch die Manege ziehen lassen.

Und drittens ist anzunehmen, dass er beim dringend notwendigen Aufräumen im dysfunktionalen DB-Konzern wohl kaum mit Glacéhandschuhen agieren wird. Das unterscheidet ihn von manchen staatsbahnverliebten und EVG-freundlichen Grünen, die bis heute nicht klar zwischen "Deutsche Bahn" und "Eisenbahn" diffe-Matthias Roeser renzieren.

Ampel will gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte im DB-Konzern

Verkehrspolitik SPD, Grüne und FDP haben sich in dem am Mittwoch vorgestellten Entwurf des Koalitionsvertrages auf eine kleine Bahnreform geeinigt. "Wir werden die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern inklusive des kon-

zerninternen Arbeitsmarktes im öffentlichen Eigentum erhalten", heißt es. "Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt." Damit folgt die Ampelkoalition eng dem Vorschlag des Güterbahnverbandes NEE von Anfang November.

Die Infrastruktursparte soll zu 100 Prozent im Eigentum des DB-Konzerns bleiben. "Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit." Damit wer-

den die von den Wettbewerbsbahnen heftig kritisierten Ergebnisabführungsverträge gekappt. Die DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb stehen.

NEE und Mofair begrüßten den geplanten Schritt, forderten aber Konkretisierungen: "Die neue Infrastruktursparte der DB benötigt nun ein unabhängiges Kontrollgremium, in dem auch die Perspektiven der Wettbewerbsbahnen, die das Netz nut-

> zen, vertreten sind", erklärte der Wettbewerbsbahnverband Mofair. Das NEE mahnte an, den Widerspruch zu klären, dass die neue Gesellschaft zwar "gemeinwohlorientiert" agieren soll, zugleich aber wie bisher Gewinne planen darf.

Bahnpolitisches Ziel der Ampelkoalition ist, bis 2030 den Anteil der Schiene am Güterverkehr auf 25 Prozent zu steigern und die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln. Damit formuliert sie das Ziel für den Personenverkehr verbindlicher und besser messbar als die Vorgängerregierung, die eine Verdoppelung der Fahr-



gastzahlen bis 2030 anstrebte.

Das Ziel, bis 2025 70 Prozent des Schienennetzes zu elektrifizieren, taucht nicht mehr auf; stattdessen werden jetzt 75 Prozent weiter auf Seite 4



Transdev Schweden will sich von Snälltåget trennen

Personenfernverkehr Transdev Schweden will die auf eigenwirtschaftliche Verkehre spezialisierten Tochtergesellschaften Snälltåget und Merresor (Bus) verkaufen. Das teilte eine Unternehmenssprecherin gegenüber dem schwedischen Eisenbahnportal Jarnvagar.nu mit. Transdev wolle sich künftig auf das Kerngeschäft bestellte Verkehre konzentrieren, die schon jetzt 90 Prozent der Umsätze ausmachen. Der Verkauf soll möglichst Anfang 2022 abgeschlossen werden. Snälltåget betreibt unter anderem den saisonalen Nachtzug Berlin-Stockholm und innerschwedische Wintersportzüge.

CAF übernimmt Bombardier-Aktivitäten von Alstom

Bahnindustrie Der spanische Fahrzeughersteller wird von Alstom die Talent-3-Produktlinie in Hennigsdorf, die Coradia-Polyvalent-Produktlinie sowie das Werk in Reichshoffen übernehmen. Das gaben die beiden Unternehmen am Mittwoch bekannt.

Vorbehaltlich der Zustimmung der Wettbewerbsbehörden soll die Transaktion zwischen April und September 2022 abgeschlossen werden. Angaben zum Wert des Geschäfts wurden nicht gemacht.

Zuvor hatte Alstom mit Skoda über einen Verkauf der Talent-Aktivitäten verhandelt. Der Verkauf der genannten Aktivitäten war Bedingung dafür, dass die EU-Kommission die Übernahme von Bombardier Transportation durch Alstom genehmigt hat.



So sollen die Züge im NEB-Farbschema aussehen.

NEB beschafft 31 Batterietriebzüge des Typs Siemens Mireo

Personennahverkehr Die mittelbare SNCF-Mehrheitsbeteiligung Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) beschafft für das Netz Ostbrandenburg 31 zweiteilige Batterietriebzüge des Typs Siemens Mireo plus B. Das teilten die Bundesländer Berlin und Brandenburg, der Verkehrsverbund VBB und die beiden Unternehmen Mitte November mit.

Anders als zunächst angekündigt wird damit ein größerer Anteil des Netzes elektrisch befahren – auch die Verstärkerzüge der Linie RB 26 zwischen Berlin und Müncheberg sollen nun als E-Triebzüge statt mit Dieseltriebzügen fahren. Nur noch die Züge der RB 26, die bis ins polnische Kostrzyn durchfahren, werden wegen fehlender Lademöglichkeit unterwegs und am Endbahnhof mit den bereits

jetzt genutzten elf Pesa-Link-Dieseltriebzügen betrieben. Wie Siemens auf eine Anfrage des PriMa Express mitteilte, könnten die Mireo-Züge zwar für das Laden aus dem polnischen Gleichstromnetz nachgerüstet werden, allerdings wäre das mit einer Neuzulassung verbunden. Ein Laden mit 50-Hertz-Strom im Stillstand sei hingegen ohne Weiteres möglich.

NEB-Geschäftsführer Detlef Bröcker hob hervor, dass sich das Unternehmen bewusst für eine sechstürige Ausführung mit je einem Türpaar am Ende des Mehrzweckbereichs entschieden hat. Die NEB hat im Sommer regelmäßig mit hohem Fahrradaufkommen zu kämpfen. Künftig ist ein "Richtungsbetrieb" mit je einer Tür zum Ein- und Aussteigen vorgesehen, um den Fahrgastfluss zu beschleunigen. *roe*

ANZEIGE

BAUREIHEN
BOOTCAMP

Stadler Baureihe 159 "Eurodual"

Die Norddeutsche Eisenbahnfachschule bietet eine 5-tägige Baureihen-Ausbildung für www.meineZUGunft.de/baureihenausbildung

Die **Norddeutsche Eisenbahnfachschule** bietet eine 5-tägige Baureihen-Ausbildung für die Stadler BR 159 "Eurodual" in Weferlingen mit Theorie/Praxis inkl. Werkstatt-Aufenthalt. Termine: Januar bis März 2022. Gerne schicken wir Ihnen ein unverbindliches Angebot zu.

baureihenausbildung@meineZUGunft.de

VRR beschließt Notvergabe der Abellio-Linien



Abellio – ein Fall für die schwere Instandhaltung?

Personennahverkehr Der Nervenkrieg zwischen den SPNV-Aufgabenträgern in NRW und dem in finanzieller Schieflage befindlichen Bahnbetreiber Abellio geht weiter. Der Verwaltungsrat des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) hat zwar am Montag beschlossen, die Verkehrsverträge mit Abellio grundsätzlich nicht über den 31. Januar hinaus weiterzuführen und den Zugbetrieb bis Ende 2023 auf dem Weg einer Notvergabe sicherzustellen. Mitte Dezember - möglicherweise am 9. Dezember – will der VRR entscheiden, welche Unternehmen den Zuschlag in der Notvergabe erhalten. "Unter Erfüllung bestimmter Auflagen kann sich aber auch Abellio um die nun zur Neuvergabe anstehenden Linien bewerben", teilte der VRR ohne nähere Angaben mit.

Nach übereinstimmenden Medienberichten tendieren Mitglieder des VRR-Gremiums dazu, Abellio anzubieten, sich an der derzeit laufenden Notvergabe zu beteiligen, sofern das Unternehmen Angaben

zum Beispiel über den Personalbedarf auf allen derzeit betriebenen Strecken offenlegt. Damit würde die Notvergabe an Dritte erleichtert. Laut Wettbewerbsrecht können Unternehmen, die sich einem Insolvenz- oder Sanierungsverfahren befinden, ohne Weiteres von öffentlichen Aufträgen ausgeschlossen werden. Der Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland (NVR) will nach derzeitigem Stand an diesem Freitag über die Grundsatzfrage einer Notvergabe entscheiden.

Abellio hatte am vergangenen Freitag den drei betroffenen Aufgabenträgern (VRR, NVR, NWL) ein neues Angebot übermittelt, es unter Missachtung des üblichen Protokolls aber noch vorher gegenüber den Medien publik gemacht. "Dieser – VRR, NWL und NVR als Vertragspartnern gegenüber beispiellose Vorgang – hat auf unserer Seite den Eindruck erweckt, dass Abellio die Bekanntmachung der Abgabe mitsamt der unternehmenseigenen Einordnung wichtiger ist als das Angebot

selbst", teilte der VRR mit. "Und dieser Eindruck hat sich bei eingehender Prüfung dieses Vorschlags leider in gleich vielfacher Hinsicht bestätigt." Die VRR-Gremien bemängelten, dass sämtliche Angebote von Geschäftsführung und Gesellschafter der Abellio Rail GmbH mit einseitiger Kostenverteilung zulasten der Aufgabenträger ausgefallen waren.

Abellio bot zuletzt an, im Rahmen einer Notvergabe mit Netto-Kosten-Erstattung die Linienbündel aus S-Bahn Rhein-Ruhr und RRX einerseits und S7/Ruhrsieg-Netz/Niederrheinnetz bis Ende 2023 weiterzubetreiben. Dies sei für die Aufgabenträger finanziell günstiger als die bisher geplante Notvergabe an Dritte.

Alternativ bietet Abellio an, das Linienbündel S7/Ruhr-Sieg-Netz/Niederrheinnetz unter dem Dach der finanziell gesunden Tochtergesellschaft Westfalenbahn zu platzieren, aus den Verträgen für S-Bahn Rhein-Ruhr und RRX nach einer zweijährigen Notvergabe einvernehmlich auszusteigen und den Aufgabenträgern dafür eine Abstandszahlung von 33 Millionen Euro zu leisten.

Unverhohlen droht Abellio damit, einem etwaigen künftigen Betreiber Knüppel zwischen die Beine zu werfen, falls nicht zügig Vereinbarungen getroffen werden: "Abschließend informieren wir Sie, dass wir derzeit Bestellungen bzw. Beauftragungen, die eine Laufweite über den 31. Januar 2022 und damit über den zwischen den Aufgabenträgern und Abellio in den Fortführungsvereinbarungen festgesetzten Zeitraum haben, nicht auslösen können", heißt es in dem Brief an die Aufgabenträger. "Die Nichtauslösung dieser Bestellungen bzw. Beauftragungen kann zu Beeinträchtigungen im weiteren Geschäftsbetrieb bis hin zu Stillständen von Fahrzeugen in der Zukunft führen, da beispielsweise Wartungen von Fahrzeugen, die jetzt zu beauftragen sind, sodann nicht rechtzeitig erfolgen können." roe

ANZEIGE





Seamless Connectivity

WLAN-Lösungen für Ihre Fahrgäste Fahrgastinformation & Entertainment im Portal

Fortsetzung von Seite 1

bis 2030 angestrebt. Das 740-Meter-Netz, das laut altem Koalitionsvertrag 2020 vollendet sein sollte, wird gar nicht erwähnt.

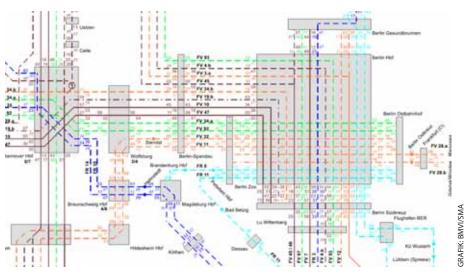
Die Unterhändler einigten sich darauf, die Investitionsmittel für die DB-Infrastruktur zu erhöhen. Unter anderem sollen ein Programm "Schnelle Kapazitätserweiterung" aufgelegt, das Streckennetz erweitert, Strecken reaktiviert und Stilllegungen vermieden werden. Außerdem soll eine "Beschleunigungskommission Schiene" eingesetzt werden – ihr Arbeitsauftrag wird aber nicht erläutert.

Bei den Investitionen ist aber zumindest auf kurze Sicht ein Konflikt mit den Haushältern zu erwarten, die Ausgabenreste abbauen wollen. Derzeit schiebt die DB eine Bugwelle von rund einem halben Jahresetat für Bedarfsplaninvestitionen vor sich her. Unter Haushaltsvorbehalt steht eine Trassenpreissenkung. Die Regionalisierungsmittel sollen schon 2022 steigen, ein Betrag wird aber nicht genannt.

Vage bleiben auch die Aussagen zum Deutschlandtakt. "Wir werden mehr Oberzentren an den Fernverkehr anbinden", heißt es. "Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absichern." Die Frage eines Bundesaufgabenträgers (siehe Artikel rechts), bleibt also offen.

Als flankierende Maßnahmen zur Stützung des Schienengüterverkehrs plant die Koalition, die Kranbarkeit von Standard-Sattelaufliegern voranzutreiben und den Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr bis maximal 50 Kilometer von der Lkw-Maut zu befreien. Das NEE kritisiert allerdings, dass auf die Maut zwar ein CO2-Zuschlag erhoben werden soll, Lkw-Diesel aber von der CO2-Bepreisung ausgenommen wird. Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) will die Koalition beschleunigen.

Großen Raum nimmt die Planungsbeschleunigung ein. Unter anderen sind eine europarechtskonforme Präklusion geplant, eine Mitwirkungspflicht für Umweltverbände und Öffentlichkeit sowie zusätzliche Senate für Planungsthemen am Bundesverwaltungsgericht. Bei 13 prioritären Bahnprojekten für den Deutschlandtakt soll der Bund das Raumordnungsverfahren selbst in die Hand nehmen. An der Möglichkeit der Baugenehmigung durch Maßnahmegesetze wollen die Koalitionäre festhalten, nennen es aber "Legalplanung".



Welches EVU ist bereit, im derzeit praktizierten Open-Access-Modell die vom Deutschlandtakt vorgesehenen FR-Linien (türkis) abseits der Rennstrecken eigenwirtschaftlich zu bedienen?

BSNV fordert Bundesaufgabenträger für Personenfernverkehr

Deutschlandtakt Der Bundesverband Schienennahverkehr (BSNV/früher BAG-SPNV) wirbt erneut für einen Bundesaufgabenträger für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), um das Verkehrsangebot zu verbessern und später den Deutschlandtakt an den Interessen der Fahrgäste orientiert umzusetzen.

In einem Gutachten für den Verband, das am Dienstag veröffentlicht wurde, empfiehlt Prof. Christian Böttger von der HTW Berlin eine marktliche Vergabe von sechs Teilnetzen oder Linienbündeln. Damit könne sichergestellt werden, dass die Bürger auch auf den weniger lukrativen Strecken des Deutschlandtakts das fahrplantechnisch vorgesehene, aber bisher nur unverbindlich in Aussicht gestellte Zugangebot bekommen.

Auf diese Weise würde ein klares Besteller-Ersteller-Prinzip eingeführt, während derzeit DB Fernverkehr Angebote nach eigenem Gutdünken auflegt oder auch wieder einstellt. Zugleich mit der Festlegung der Bedienangebote durch den Bund würde die Qualität des Angebots vertraglich gesichert.

Um die Vergaben umzusetzen und die Verträge zu betreuen, sei der Aufbau eines Aufgabenträgers für den Fernverkehr sinnvoll. Er solle als eigenständige Organisation aufgebaut werden, an der die SPNV-Aufgabenträger institutionell beteiligt sind.

Außerdem sollte ein bundesweites anbieterneutrales Vertriebssystem geschaffen werden. Explizit empfiehlt Böttger, dass der DB-Konzern die marktbeherrschende App "DB-Navigator" in eine unternehmensneutrale Plattform umwandelt oder verkauft. Eigenwirtschaftliche Züge der Konkurrenz würden zwar angezeigt, ein Fahrkartenverkauf über den Navigator sei aber wegen der Provisionsregelungen völlig unattraktiv.

Flixtrain baut Angebot in zwei Etappen aus

Personenfernverkehr Flixtrain bindet mit seinem Winterfahrplan ab dem 12. Dezember zehn neue Halte an sein Netz an, darunter Bonn, Koblenz und Mainz. Weitere Halte im Mittelrheintal – zum Beispiel Remagen – werden nur in einer Fahrtrichtung bedient.

Wie das Unternehmen mitteilte, werden ab Frühjahr 2022 knapp 20 weitere Ziele ans Netz gehen, zum Beispiel Dresden, Kassel, Karlsruhe und Freiburg. Die bisherigen Nachtverbindungen wer-

den allerdings gestrichen. "Nachdem wir im vergangenen Sommer alle Regionen Deutschlands ans Flixtrain-Netz angebunden haben, ging es uns vor allem darum, die Halte untereinander besser zu vernetzen", betonte André Schwämmlein, Mitgründer und CEO von Flixmobility. "Wir finden, dass Fahrpläne und Netze von den Reisenden bestimmt werden müssen – daher kommen jetzt wichtige Verbindungen, die unseren Fahrgästen bisher gefehlt haben, dazu." roe

Fachveranstaltung des Bundesverbandes Schienennahverkehr

16.-17. Februar 2022 Fulda www.schienennahverkehr.de

IT-TRANS

8.-10. März 2022 Karlsruhe www.it-trans.org

Baden-Badener Symposium Eisenbahnversicherung

13.-14. April 2022 Baden-Baden https://www.bahnverstand.ch/veran staltungen/baden-badener-symposium-eisenbahnversicherung-2022-2/

Hannover Messe 2022

25.-29. April 2022 Hybridveranstaltung www.hannovermesse.de

Bus2Bus

27.-28. April 2022 Präsenzmesse, Berlin www.bus2bus.berlin

iaf

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 Rerlin www.innotrans.de

Weitere Terminhinweise: www.privatbahn-magazin.de

Personalien

Reinhard Meyer ist wieder Verkehrsminister



Reinhard Meyer ist neuer Verkehrsminister in Mecklenburg-Vorpommern. Der SPD-Politiker folgt auf Christian Pegel,

der ins Innenressort wechselt. Der studierte Politologe und Verwaltungswissenschaftler wechselte früh in die Politik und war in verschiedenen Funktionen in Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg und Schleswig-Holstein tätig. Unter anderem leitete er von 2006 bis 2012 die Staatskanzlei in Schwerin und war von 2012 bis 2017 Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie in Schleswig-Holstein. Seit 2007 ist er außerdem ehrenamtlicher Präsident des Deutschen Tourismusverhandes

Bernd Rattey ist neuer CIO des **DB-Konzern**



Bernd Rattey ist seit dem 15. November der neue Chief Information Officer (CIO) des DB-Konzerns. Er folgt auf Christa Koe-

nen, die als Digitalvorständin zu Schenker

gewechselt ist. Rattey war nach einem Informatikstudium in Bremen in verschiedenen IT-Funktionen für die Degussa und anschließend die Lufthansa tätig. 2014 wechselte er zur DB, wo er zunächst für den Fahrkartenvertrieb über Automaten zuständig war. 2016 wurde er zum CIO bei DB Fernverkehr ernannt.

Edzard Lübben leitet Stadler Rail Service Deutschland



Edzard Lübben ist neuer Geschäftsführer der Stadler Rail Service Deutschland GmbH. Er löst Benjamin Niederhauser ab,

der sich nun wieder auf seine Rolle als Regionalleiter und stellvertretender Service Divisionsleiter der Stadler-Gruppe fokussieren wird. Lübben ist seit September 2020 als Regionalleiter Nord der Stadler-Division Service in Skandinavien tätig. \≤ Bevor Lübben 2020 zu Stadler wechselte. arbeitete er 20 Jahre bei Siemens. Mit sei- € nem Wechsel innerhalb der Stadler-Gruppe übernimmt Edzard Lübben die Verantwortung für zukünftig acht Servicestandorte und rund 300 Mitarbeitende in g Deutschland.

Salzwedeler Straße 5, D-29562 Suhlendorf Telefon 05820 970177-0 Telefax 05820 970177-20 www.privatbahn-magazin.de

Impressum

Verlag:

Eingetragen im Handelsregister Lüneburg: HRA 200919 pers. haft. Ges.: Bahn-Media Verwaltungs-GmbH Lüneburg HRB 201912

Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG

Geschäftsführer:

Dipl.-Volksw. Christian Wiechel-Kramüller USt-IdNr.: DE264819031 St.-Nr: 47/200/32000

Herausgeber:

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

ANZEIGE



