

P RIVATBAHN

Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Bahnpolitik: Norwegen neue Nr. 3 bei Bahn-Investitionen Seite 2

Corona-Krise: EU billigt Finanzhilfen für DB und Fernverkehr Seite 2

Infrastruktur: Pfaffensteigtunnel kommt, Panoramabahn bleibt Seite 3

Nahverkehr: 9-Euro-Ticket entlastet Straßenverkehr Seite 3

Güterverkehr: NEE und VPI warnen vor Markteingriffen Seite 4

Deutsche Bahn: Zurück in den schwarzen Zahlen Seite 4

EDITORIAL



Ein Seeschiff ersetzt 52 Güterzüge

„Brücke“ ist offensichtlich das neue Zauberwort, mit dem der DB-Konzern Politik und Medien über die Schwächen seiner maroden Güterverkehrstochter DB Cargo hinwegtäuschen will: Nach der „Schienenbrücke“ mit Hilfsgütern für die Ukraine ist nun von einer „Getreidebrücke“ aus der Ukraine die Rede. Kleiner Schönheitsfehler an der Story: Ein Güterzug befördert nur rund 1500 Tonnen Getreide, ein Seefrachter aber selten unter 70.000 Tonnen. In Nikutta-Sprech dürfte man wohl sagen: „ein Seeschiff ersetzt 52 Güterzüge“. Wäre es mit der „Getreidebrücke“ ernst gemeint, dürfte die knappe Ressource Wagen nicht durch tagelange Fahrten zu Nord- und Ostseehäfen verbrannt werde. Stattdessen wären kurze Shuttleverkehre zu anderen Schwarzmeerhäfen angesagt.

Vielen regulären Kunden von DB Cargo wäre es überdies lieber, wenn sich das Unternehmen mit genauso viel Engagement für „Stahlbrücke“, „Kohlebrücke“, „Containerbrücke“ oder „Einzelwagenbrücke“ ins Zeug werfen würde. Das wäre im Übrigen auch im Interesse des gesamten Systems Schiene: DB Cargo wird nun einmal von vielen Bürgern – und leider auch Medienvertretern – immer noch als „die Bahn“ wahrgenommen. Sie wirft damit einen Schatten auf jene Wettbewerber, die tagtäglich durch Leistung glänzen und nicht durch Millionenverluste.

Matthias Roeser



FOTO: ROESER

Früher nur am Wochenende, jetzt Dauerzustand: überfüllter Zug von Berlin nach Stralsund

Corona, Baustellen und 9-Euro-Ticket bringen SPNV an Belastungsgrenze

Nahverkehr 9-Euro-Ticket, Corona-Welle, allgemeines Baugeschehen und zusätzliche Erschwernisse durch kurzfristige Streckensperrungen wegen maroder Betonschwellen bringen die SPNV-Anbieter an ihre Grenzen. Aus DB-Betriebsratskreisen wurde verbreitet, dass DB Regio Bayern angeblich das Zugangebot in den kommenden Wochen um 30 Prozent reduzieren will. Sowohl das Unternehmen als auch der Aufgabenträger BEG wiesen das allerdings gegenüber dem PriMa Express als falsch zurück.

Die BEG räumte jedoch ein, dass „insbesondere im nordbayerischen Raum teilweise vorübergehende Ersatzkonzepte gefahren werden, um den Fahrgästen trotz hoher Krankenstände einen planbaren Betrieb zu gewährleisten.“ DB Regio lässt an diesem Wochenende den RE91 (Nürnberg–Bamberg–Sonneberg) entfallen, um „ein zuverlässiges und planbares Angebot

auf den übrigen Linien“ anbieten zu können. Ähnliche Strategien fahren auch andere SPNV-EVU.

Ein Grund für die Zugausfälle in vielen Regionen ist, dass – mit großen regionalen Unterschieden – bis zu einem Drittel der buchmäßigen Mitarbeiter krank beziehungsweise in Quarantäne sind oder aus anderen Gründen ausfallen. Das trifft auch die Leitstellen der EVU, wo die Kapazität der Disponenten in den EVU-Leitstellen teilweise nicht mehr ausreicht, um die sich ständig ändernden Personal- und Fahrzeuganforderungen in ein fahrbares Programm umzusetzen.

Das betraf übereinstimmenden Medienberichten zufolge namentlich DB Regio NRW. Das Unternehmen hatte schon am 21. Juli angekündigt, wegen Personalmanagements den Verkehr auf einzelnen Linien am Wochenende 23./24. Juli und zwei Linien

weiter auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

sogar bis 7. August komplett einzustellen. Die „Rheinische Post“ berichtete unter Berufung auf Angaben der DB von 35 Prozent Krankenstand.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zeigte sich am vergangenen Freitag „besorgt“. „Wir erhoffen als SPNV-Aufgabenträger, dass die DB Regio hierzu vorab den Dialog mit uns sucht und nicht im Alleingang entscheidet und kommuniziert“, teilte der VRR mit. Schon am vorangegangenen Donnerstag war der S-Bahn-Verkehr der DB im Rhein-Ruhr-Gebiet in weiten Teilen zum Erliegen gekommen, weil die Leitstellen nicht mehr besetzt werden konnten.

Marode Betonschwellen beeinträchtigen hingegen den Schienenverkehr im Nordosten und Bayern. Zum Beispiel ist die für 9-Euro-Ticket-Fernreisende wichtige Verbindung Halle–Goslar ist unterbrochen. Die Stichstrecken nach Blankenburg, Thale und Staßfurt sind ebenfalls beeinträchtigt. In Bayern sind Strecken im Süden des Landes gestört. *roe*

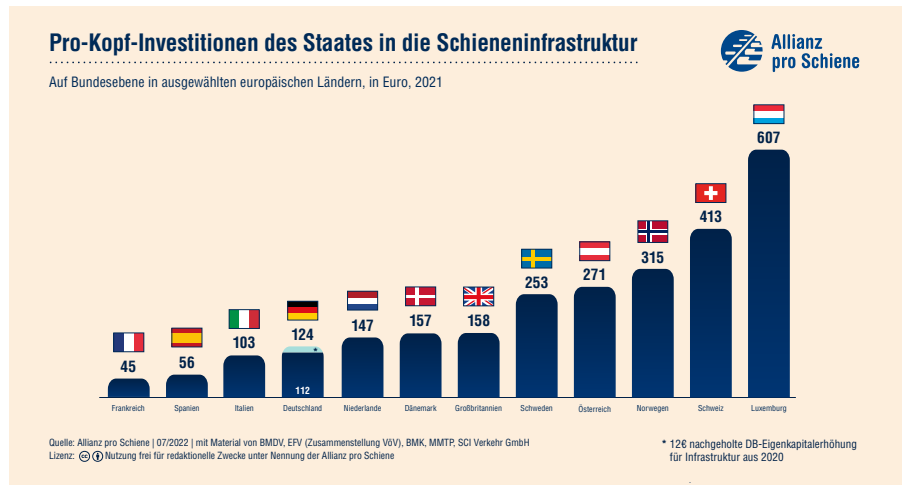
CDPQ offenbar vor Einstieg beim Lokvermieter Akiem

Finanzierung Der kanadische Pensionsfonds CDPQ ist Bestbieter für den 50-Prozent-Anteil der französischen Staatsbahn SNCF am Lokvermieter Akiem. Das berichtet das französische Wirtschaftsblatt Les Echos. Im Gespräch sei ein Kaufpreis von 2,5 bis 3 Milliarden Euro. Eigentümer der restlichen 50 Prozent ist der zur Deutschen Bank gehörende Vermögensverwalter DWS. Akiem verfügt nach eigenen Angaben über rund 800 Triebfahrzeuge. *roe*

Automatisierte Bremsprobe bei MEG im Parallelbetrieb

Güterverkehr Die DB-Tochter MEG testet die automatisierte Bremsprobe des österreichischen Messtechnik-Spezialisten seit Juli im operativen Parallelbetrieb. Das System verfügt über eine autarke Stromversorgung mittel Radnabengenerator und misst zum Beispiel mittels Dehnungsmessstreifen, ob die Bremsen wie vorgesehen funktionieren. Die Daten werden per Funk in den Führerstand übertragen (siehe auch PriMa Express 6/2022). *roe*

Norwegen ist neue Nummer 3 bei Pro-Kopf-Investitionen in die Schiene



Bahnpolitik Neue Nummer 3 bei den Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Europa ist Norwegen. Das ist das Ergebnis des alljährlichen Rankings der Allianz pro Schiene (ApS) für das Jahr 2021. Danach rückte Norwegen mit 315 Euro vor Österreich (271). Europäischer Spitzenreiter ist weiterhin Luxemburg (607 Euro), traditionell gefolgt von der Schweiz (413 Euro). Für 2022 wollen Allianz pro Schiene und SCI Verkehr zusätzlich Polen in die Berichterstattung aufnehmen, eventuell auch Tschechien.

Deutschland hat 2021 mit 124 Euro erstmals Italien überholt (103 Euro), allerdings nur aufgrund der 2021 ausgezahlten DB-Eigenkapitalerhöhungen. Wie ApS-Geschäftsführer Dirk Flege auf der Pressekonzferenz zum Ranking berichtete, er-

hält das Bundesverkehrsministerium (BMDV) zwar halbjährlich von der DB Verwendungsnachweise für die Eigenkapitalerhöhungen aus Bundeshand, veröffentlicht sie aber nicht. Er bedauerte die fehlende Transparenz.

Investitionen in Vollbahn-Schienenwege aus dem GVFG-Bundesprogramm und aus Regionalisierungsmitteln wurden wie schon in den Vorjahren bei den Zahlen für Deutschland nicht berücksichtigt. Die Regionalisierungsmittel hätten aber auch nur eine Erhöhung des Pro-Kopf-Betrages um 3 Euro bewirkt, war am Rande der Veranstaltung zu hören. Schienenwegeinvestitionen aus dem GVFG und aus Regionalisierungsmitteln wurden nicht berücksichtigt; sie würden die Pro-Kopf-Bilanz für Deutschland aber auch nur um einen einstelligen Eurobetrag verbessern. *thr*

EU genehmigt Ausgleich von Corona-Schäden durch den Bund

Corona-Krise Der Bund darf 215 Millionen Euro Eigenkapitalerhöhung an die Deutsche Bahn AG auszahlen, um coronabedingte Umsatzausfälle bei DB Netz, DB Energie und DB Station&Service zwischen dem 16. März und dem 31. Mai 2020 auszugleichen. Das gab die EU-Kommission am Mittwoch bekannt. Die beantragte Kapitalerhöhung gehe nicht über das hinaus, was nötig sei, um den Schaden auszugleichen. Die Wettbewerbsbahnen hatten allerdings grundsätzliche Bedenken gegen das Instrument der Eigenkapitalerhöhung angemeldet, weil das Geld dann auch in Unternehmensbereiche durchsickern kann, die im Wettbewerb stehen.

Zuvor hatte die EU-Kommission einen weiteren Teil der Trassenpreissenkungen für den Personenfernverkehr genehmigt. Wie sie am Montag mitteilte, billigte sie die Auszahlung von 313 Millionen Euro für das zweite Halbjahr 2022. Die Maßnahme sei angemessen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu erhalten und den vor der Corona-Krise erreichten Marktanteil zu halten, ohne den Wettbewerb unverhältnismäßig zu verzerren. Ursprünglich hatte der Bund auch für DB Fernverkehr eine Eigenkapitalerhöhung geplant, war allerdings davon abgerückt, nachdem aus Brüssel signalisiert worden war, dass es dafür keine Erlaubnis geben wird. *roe*

Pfaffensteigtunnel kommt, Panoramabahn bleibt

GRAFIK: DB AG



Infrastruktur Nach dem Lenkungskreis Stuttgart 21 hat in der vergangenen Woche auch die Verbandsversammlung der Region Stuttgart dem Bau des Pfaffensteigtunnels (ehemals „Gäubahntunnel“) vom Flughafen Stuttgart bis kurz vor die Tore von Böblingen zugestimmt. Die Kostenbeteiligung der Partner für den

bisherigen Planfeststellungsabschnitt 1.3a – rund 270 Millionen Euro – soll entsprechend umgewidmet werden. Am Flughafen Stuttgart mündet der Pfaffensteigtunnel beziehungsweise die Gäubahn in die Schnellfahrstrecke Stuttgart–Ulm ein. Die bisher von der Gäubahn befahrene sogenannte „Panoramabahn“ innerhalb

Stuttgarts soll erhalten bleiben. Sobald sie von der DB nicht mehr benötigt wird, soll sie zu einer nichtbundeseigenen Infrastruktur werden. Grund ist, dass sie auch weiterhin als S-Bahn-Ausweichstrecke genutzt werden kann, wenn die Stuttgarter S-Bahn-Stammstrecke – der Hasenbergertunnel – gestört ist. *roe*

Weitere Daten belegen verlagerten Pendlerverkehr durch 9-Euro-Ticket

Verkehrspolitik Eine Auswertung des US-Verkehrsdienstleisters Inrix bestätigt die ersten Erkenntnisse, dass das 9-Euro-Ticket in geringem Maß Verkehr vom Auto auf den ÖPNV verlagert (siehe PriMa 14/2022). Auf Anfrage des PriMa Express hieß es, dass die Geschwindigkeit im Pkw-Berufsverkehr ausgewählter Großstädte auf der Straße von Mai auf Juni im Durchschnitt um drei Prozent gestiegen ist (siehe Tabelle). Warum Bremen und Braunschweig aus der Reihe tanzen, ist unklar.

Zu ähnlichen Ergebnissen war schon der Navigationsanbieter Tomtom bei einem Vergleich des Autoverkehrs in den Kalenderwochen 20 (Mai) und 25 (Juni) gekommen. In 23 von 26 untersuchten Städten ging die im Stau verbrachte Zeit zurück. Nur Kiel, Nürnberg und Karlsruhe widersetzten sich dem Trend. Am anderen Ende lag Hamburg: Autofahrer verloren dort auf einer Strecke, die ohne Verkehr 30 Minuten dauern würde, im Durchschnitt 4,2 Minuten weniger als sonst. Die Ergebnisse der großen Evaluation durch den VDV sollen laut Verkehrsministerium Anfang November vorliegen. *thr*

Geschwindigkeit im Berufsverkehr auf der Straße im Juni gegenüber Mai

	morgens (6-9 Uhr)	nachmittags (16-19 Uhr)
Augsburg	+7%	+10%
Berlin	+2%	+3%
Bielefeld	+1%	+0%
Bochum	+3%	+5%
Bonn	+4%	+7%
Braunschweig	-1%	+3%
Bremen	-2%	-2%
Köln	+3%	+5%
Dortmund	+1%	+0%
Dresden	+3%	+2%
Duisburg	+3%	+2%
Düsseldorf	+6%	+4%
Essen	+4%	+7%
Frankfurt	+2%	+7%
Gelsenkirchen	+3%	+4%
Hamburg	+3%	+5%
Hannover	+4%	+3%
Karlsruhe	+1%	+2%
Leipzig	+2%	+3%
Mannheim	+2%	+2%
Mönchengladbach	+2%	+1%
München	+9%	+9%
Münster	+4%	+6%
Nürnberg	+2%	+3%
Stuttgart	+5%	+8%
Wiesbaden	+6%	+5%
Wuppertal	+5%	+4%

Quelle: Inrix

Alpen-Sylt-Express beendet vorzeitig die Sommersaison

Fernverkehr Die BTE Bahntouristik-express stellt zu Ende Juli den Betrieb des Alpen-Sylt-Express von Basel/Salzburg nach Westerland ein. Das RDC-Beteiligungsunternehmen begründete seinen Schritt mit „präzedenzlosen und unabwendbaren Lieferkettenstörungen der Bahnindustrie“, sodass zahlreiche geplante zusätzliche Reisezugwagen nicht rechtzeitig ausgeliefert werden. „Darüber hinaus sehen wir uns mit Kostensteigerungen, insbesondere durch eine ungebremste Vervielfachung der Strompreise konfrontiert.“ *pm/roe*

EU genehmigt Übernahme von Gefco durch CMA CGM

Güterverkehr Die EU-Wettbewerbs-hüter haben die Übernahme des Automotive-Logistikers Gefco durch den Reedereikonkern CMA CGM genehmigt. Das teilte dessen Tochtergesellschaft Ceva Logistics mit, in die Gefco eingegliedert werden soll. Gefco, einst Tochter des Autokonzerns PSA, hatte nach dem Einmarsch Russlands in der Ukraine die 75 Prozent der Anteile zurückgekauft, die sich in der Hand der russischen Staatsbahn RZD befanden. *roe*

Bundesamt für Güterverkehr trägt ab 2023 neuen Namen

Verkehrspolitik Die stark gewachsenen Zuständigkeiten des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) haben Folgen für den Namen: Ab 1. Januar tritt die Behörde unter dem Namen „Bundesamt für Logistik und Mobilität“ (BALM) auf. „Die rund 2000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten hervorragende Arbeit und sind längst nicht mehr ausschließlich für den Güterverkehr zuständig“, sagte Bundesverkehrsminister Volker Wissing. „Sie koordinieren unter anderem die Beförderung ukrainischer Flüchtlinge, sind Ansprechpartner für die zivile Notfallvorsorge und setzen Förderprogramme für den Radverkehr und ÖPNV um.“ *pm/roe*

DB Cargo steigert Verlust im ersten Halbjahr 2022

Deutsche Bahn Der DB-Konzern hat im ersten Halbjahr 2022 erstmals seit 2019 operativ wieder ein positives Ebit von 976 Millionen Euro (bereinigt) erwirtschaftet. Das teilten DB-Chef Richard Lutz und Finanzvorstand Levin Holle am Donnerstag mit.

In den einzelnen Geschäftsfeldern sah die Entwicklung jedoch sehr unterschiedlich aus. So stieg bei DB Cargo zwar der Umsatz gegenüber dem ersten Halbjahr 2021 um gut 5 Prozent, der operative Verlust stieg jedoch von 204 auf 299 Millionen Euro.

DB Fernverkehr hat zwar seit Mai die Fahrgastzahlen von 2019 übertroffen, die Auslastung lag aber im gesamten ersten Halbjahr – entgegen der landläufigen Wahrnehmung – bei nur 41,1 Prozent (2019: 53,3 Prozent). Am Ende stand ein operativer Verlust von 195 Millionen Euro. Selbst DB Regio fuhr bei einem im Vergleich zu 2019 annähernd unveränderten Umsatz 104 Millionen Euro Verlust ein. Die Fahrweg-Sparte steigerte ihr Ebit auf 496 Millionen Euro bei einem Gesamtumsatz von 3,1 Milliarden Euro. Das bisherige Sorgenkind Arriva erwirtschaftete eine schwarze Null.

Entscheidender Retter für die Bilanz auf Konzernebene war erneut Schenker mit einem operativen Plus von knapp 1,2 Milliarden Euro bei einem Umsatz von 14 Milliarden Euro. *roe*

www.db.de/zb



Kohle ist plötzlich wieder Massen-Gut.

FOTO: DB AG/MICHAEL NEUHAUS

Güterbahn-Verbände warnen vor unüberlegten Markteingriffen

Bahnpolitik Der Verband „Die Güterbahnen“ (NEE) und der Wagenhalterverband VPI warnen vor überzogenen Erwartungen der Politik an zusätzliche Transportkapazität der Schiene für feste und flüssige Brennstoffe beim Ausfall russischer Gaslieferungen. „Mit den Eisenbahnen hat niemand gesprochen“, sagte Güterbahnen-Geschäftsführer Peter Westenberger am vergangenen Freitag unter offenkundiger Anspielung auf Äußerungen von Verkehrsstaatssekretär Michael Theurer in den Stuttgarter Nachrichten, wonach die Regierung in diesem Fall Öl- und Kohlezügen Vorrang auf dem Netz einräumen wolle.

Energiesicherungsgesetz mit Gummiklausel für Schienenverkehr

Hintergrund ist eine Anfang Juli verabschiedete Änderung des Energiesicherungsgesetzes (EnSiG). Damit wird die Regierung ermächtigt, „zur Vermeidung einer unmittelbaren Gefährdung oder Störung der Energieversorgung“ Rechtsverordnungen zu erlassen über „den schienengebundenen Transport von Erdöl und Erdölzeugnissen, von sonstigen festen, flüssigen und gasförmigen Energieträgern oder von sonstigen Energien (Güter) sowie Großtransformatoren“ (§ 30 EnSiG, Absatz 1 Nr. 2). Im Begründungsteil heißt es dazu, es habe sich gezeigt, dass „für eine rechtssichere prioritäre Nutzung von Verkehrsleistungen für Energietransporte und Großtransformatoren spezielle Regelungen erforderlich sind“.

„Die Güterbahnen“ und der VPI plädieren dafür, solche Verkehre nicht dirigistisch im Ministerium zu planen, sondern die Organisation dem Markt zu überlassen. Das bringe bessere Ergebnisse. Um die Leistungsfähigkeit der Schiene zu erhöhen, genüge es nicht, auf die Trassenverfügbarkeit zu schauen. Nötig seien Be- und Entladeeinrichtungen, Wagen, Loks, Trassen – auch bei den Anschlussbahnen – und Personal in allen Bereichen.

Klarheit über Reaktivierungen nötig

Westenberger appellierte an die Politik, klarzustellen, welche Kraftwerke reaktiviert werden sollen, damit sich die Branche darauf einstellen kann. Nicht vergessen werden dürften auch Hilfsstoffe wie zum Beispiel Kalk für die Rauchgasentschwefelung und die Abfuhr des Gipses.

Lawrenz machte deutlich, dass die Wagen der Mitgliedsunternehmen derzeit zu fast 100 Prozent ausgelastet sind. Eine kurzfristige Aufstockung der Waggonflotten sei unrealistisch, weil die Waggonbauer unter anderem unter dem Ausfall von Stahl aus der Ukraine litten. Die Lieferfristen für neue Wagen betrügen derzeit zwölf bis 15 Monate. Auch Lawrenz betonte, „man sei gut beraten, nicht allzu tief in den Markt einzugreifen“.

Haupthindernis für mehr Transportleistung auf der Schiene ist laut Westenberger aber derzeit das chaotische Baugeschehen auf dem Netz, durch das Kapazität sinnlos verbrannt werde, weil normale Umlaufzeiten nicht mehr zu halten sind. *roe*

Empfehlungen des Privatbahn Magazins zur InnoTrans 2022:



InnoTrans



**Sofortige Aufmerksamkeit
durch Online-Anzeige**



**mit Print-Messebeilage in
Ausgabe 05/2022
(ET:08.09.2022)**

Nutzen Sie das WWW!

Vom 20. bis 23. September öffnet die Weltleitmesse **InnoTrans** in Berlin erneut ihre Pforten. Sie möchten als Aussteller noch mehr Besucher und Kunden an Ihrem Messestand begrüßen? Dann nutzen Sie das WWW! Das Privatbahn Magazin bietet Ihnen wieder die Möglichkeit, mit einem Logo-Eintrag, einer Stand-Info und einer Kurzbeschreibung auf der Internetseite des Privatbahn Magazins auf Ihren Messestand aufmerksam zu machen.

Online erreichen Sie so auf einen Schlag die Leserschaft des **Privatbahn Magazins** und ein interessantes und interessiertes Fachpublikum: mit hoher Reichweite und ohne Streuverlust. Zusätzlich erscheint in der PriMa-Ausgabe 05/2022 eine **Messebeilage** mit Ihrem Logo und den Daten zu Ihrem Messestand, übersichtlich gegliedert in die Bereiche:

Infrastruktur & Gleisbau
Logistik

Wartung & Service
Schienenfahrzeuge

Komponenten
Leit- & Signaltechnik

Software/IT
Planung & Beratung

Für nur 395– Euro (zzgl. gesetzlicher MwSt.) sind Sie mit Ihrem Unternehmen gleich zweimal dabei: auf der Website des Bahn-Media Verlags und in der InnoTrans-Beilage in Heft 05/2022.

Achtung: Der **Platz ist begrenzt** und Buchungen können nur bis **Redaktionsschluss** am 08. August 2022 berücksichtigt werden (Print).

Ihr Kontakt zum Team

Patrick Kramüller
E-Mail: kramueller@bahn-media.com
Telefon: +49 (0) 58 20-970 177 14

Sandra Lindemann
E-Mail: lindemann@bahn-media.com
Telefon: +49 (0) 58 20-970 177 23

Bahn-Media ■ Verlag
Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG
Salzwedeler Straße 5
29562 Suhlendorf

Termine

Tag der Schiene

16./17. September 2022
Bundesweit an verschiedenen Orten
www.bmvi.de
www.allianz-pro-schiene.de

InnoTrans 2022

20.–23. September 2022
Berlin
www.innotrans.de

IAA Transportation

20.–25. September 2022
Hannover
www.iaa-transportation.com

3. BME/VDV Gleisanschlusskonferenz

6.–7. Oktober 2022
Köln
www.vdv-akademie.de

13. Internationale Ausstellung für Eisenbahntechnik (13e Salon International de l'Industrie Ferroviaire/ SIFER)

28.–30. März 2023
Lille/Frankreich
www.sifer-expo.com

RailTech Europe

Juni 2023
Brüssel/Belgien
www.railtech-europe.com

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

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.)

Statt Tunnel eine Röhre unter Wasser

Buchtipp Mit dem Roman „Der Tunnel“ hat er sein Debüt abgeliefert, nun legt er mit „Das U-Boot“ nach: Autor Hans Leister, Berater und langjähriger Manager bei der DB und Privatbahnen, verlässt diesmal die ihm so vertrauten Gleise und begibt sich mit einem israelischen U-Boot auf hohe See.

Das U-Boot steht aber nicht als Waffe im Vordergrund, sondern als autarker und bestens vor der Apokalypse geschützter (Über-)Lebensraum. Eine erzwungene Zufalls-Zweckgemeinschaft von Israelis und Palästinensern inklusive. Wer jetzt vermutet, dass „Das U-Boot“ auf das gleiche Weltuntergangsszenario wie schon „Der Tunnel“ und das Überleben einer kleinen Gruppe von Menschen der nördlichen Hemisphäre der Zivilisation hinsteuert, liegt nicht falsch – der Klappentext verrät es im Übrigen auch schon. Beide Bücher führen am Ende zusammen, man kann sie aber auch ohne Verlust unabhängig voneinander lesen.

Anders als im Erstlingswerk lässt Leister die Apokalypse diesmal bis kurz vor Halbzeit des Buches warten und skizziert zunächst mit viel Liebe zum Detail die Hauptpersonen. Dabei ist deutlich herauszulesen, dass er – wie vom Verlag hervorgehoben – nicht nur mehrfach in Israel recherchiert hat, sondern auch auf einem U-Boot mitfahren durfte.

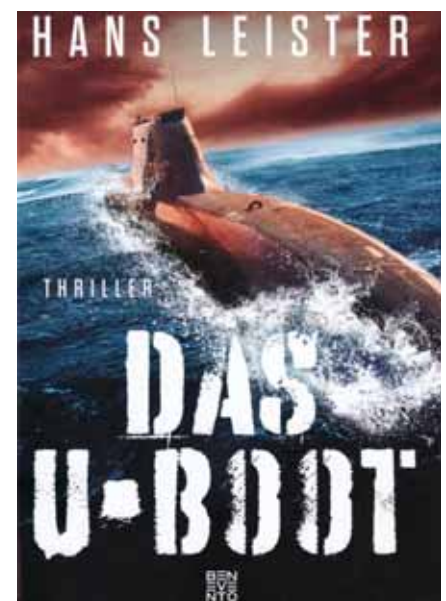
Wer von Leister einen Roman mit großem literarischem Anspruch erwartet, ist sicherlich an der falschen Stelle. Er kompensiert es aber mit einer Lust am

Erzählen und einigen mehr als originellen Wendungen. Nur so viel sei verraten: Die Atomendlager-Problematik kommt aus ungewöhnlicher Perspektive ebenso zur Sprache wie der Klimawandel.

Aus seiner Eisenbahnerhaut kommt Leister aber nicht heraus. Das gipfelt in einer kaum verhüllten Recruiting-Offensive für die israelische Staatsbahn und seiner Hypothese, dass sich auch die post-apokalyptische Gesellschaft auf die Eisenbahn als Verkehrsmittel stützen wird. *roe*

Hans Leister: Das U-Boot. Thriller

Benevento-Verlag, gebundene Ausgabe
408 Seiten, 22,00 Euro
ISBN: 978-3-7109-0123-2



GRAFIK: BENEVENTO-VERLAG



ZUKUNFTSBRANCHE BAHN

13. Ausgabe Handbuch Zukunftsbranche Bahn 2021/2022

- alle Berufe der Bahnbranche
- Infos über Ausbildung und Studium
- Bewerbungshelfer Hesse/Schrader
- Kontakte und Ansprechpartner