

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

## In dieser Ausgabe:

**Güterverkehr:** DAK begeistert in Tschechien noch nicht Seite 2

**Kombiniertes Verkehr:** EU billigt neue Förderrichtlinie Seite 2

**Ukraine:** Vorstudie zu TEN-T-Ausweitung beauftragt Seite 3

**Dokumentation:** Beschluss zu RegG-Mitteln und 49-Euro-Ticket Seite 3

**Logistik:** In Schwerin fahren Pakete mit der Straßenbahn Seite 4

**Nahverkehr:** GDL startet erneut Streik bei der SWEG Seite 4

## EDITORIAL



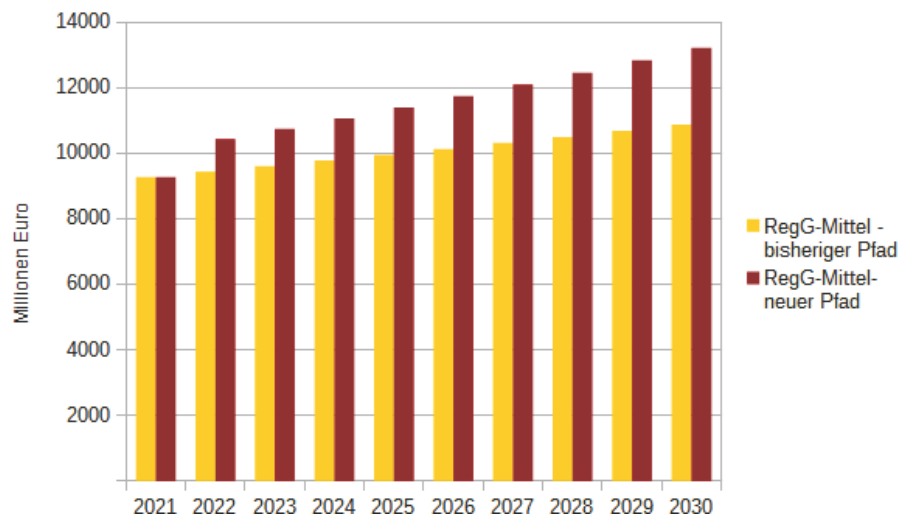
### Mehr Geld für die Länder ist nie genug

Der Pulverdampf von der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefs der Länder hat sich noch nicht vollends gelichtet: Verkehrsministerien und Branchenexperten waren nicht in der Lage, belastbare Angaben zu liefern, wie sich der gestrige Beschluss zu den Regionalisierungsmitteln in Euro und Cent niederschlägt.

Am Ende sind die genauen Beträge aber auch fast egal, denn die Länder werden nach aller Erfahrung spätestens in einem Jahr erneut an die Türen des Bundes klopfen und einen Nachschlag fordern. Wahrscheinlich sogar mit Erfolg, denn Bundesverkehrsminister Volker Wissing und mittelbar sein Parteifreund Christian Lindner stehen wegen der gerissenen Klimaschutzziele im Verkehrsbereich unter enormem Druck, irgendein auch nur halbwegs zeitnah wirkendes Klimaschutzinstrument zu präsentieren.

Wissing sollte aber trotzdem nicht sein vernünftiges Ziel aus den Augen verlieren, die ÖPNV-Finanzierung wieder auf die Füße zu stellen und klar zu strukturieren. Selbst Branchenprofis geraten inzwischen bei Einmalbeträgen und Rettungsschirmen im Rahmen der Regionalisierungsmittel sowie GVFG und LuFV-Anlage 8.7 ins Schleudern. Die oft beklagte „Spaghetti-Finanzierung“ des ÖPNV wird nicht dadurch übersichtlicher, dass man die Spaghetti kleinschneidet. Matthias Roeser

## Bund und Länder einig über Deutschlandticket



Gelb der aktuell gesetzlich festgelegte Dynamisierungspfad für die Regionalisierungsmittel; rot der Pfad, der sich bei vorsichtiger Auslegung des Beschlusstextes vom 2. November ergibt. Nicht abgebildet sind jährlich 1,5 Milliarden des Bundes zur Kofinanzierung des Deutschlandtickets.

**Nahverkehr** Das 49-Euro-Ticket wird „Deutschlandticket“ heißen. Darauf einigten sich Bund und Länder am Mittwochnachmittag. An den für die Finanzierung der Erlösausfälle nötigen 3 Milliarden Euro beteiligen sie sich jeweils mit der Hälfte. Weiter beschlossen sie, die für 2023 ins Auge gefasste Aufstockung der Regionalisierungsmittel um eine Milliarde Euro auf 2022 vorzuziehen. Außerdem sollen die Regionalisierungsmittel künftig um 3,0 statt 1,8 Prozent jährlich steigen. Unklar ist aber, ab wann die höhere Dynamisierung gilt – der Wortlaut des Beschlusses (siehe Seite 3) legt nahe, dass sie schon 2022 wirksam wird; Fachleute mit guten Kontakten in die Verhandlerkreise sagten aber auf Nachfrage, dass die Steigerung erst 2023 wirksam werde.

Dass die Länder spätestens dann eine weitere Erhöhung der Regionalisierungs-

mittel fordern werden, ließ der nordrhein-westfälische Ministerpräsident Hendrik Wüst durchblicken: „Wir haben die Erhöhung der Regionalisierungsmittel, also der Mittel für den ÖPNV, beschlossen, die ich für das absolute Minimum halte, das notwendig ist, um die Bestandsverkehre weiterfahren zu lassen“, sagte er.

Der Bundesverband Schienennahverkehr (BSN) bemängelte, mit diesem Kompromiss werde nur kurzfristig der Druck aus dem Kessel genommen. „Der Bund erhält das Deutschlandticket, mit dem er politisch punkten kann, und die Länder werden in die Lage versetzt, aktuell zumindest die Bestandsverkehre zu erbringen“, ließ sich BSN-Präsident Thomas Prechtl zitieren. „Aber mit diesem Ergebnis ist ab 2023 der nächste Streit bereits vorprogrammiert.“ Für 2024 sieht der Beschluss eine Überprüfung vor. roe

## EU genehmigt neue deutsche KV-Förderrichtlinie

**Kombinierter Verkehr** Künftig darf der Bund auch Ersatzinvestitionen in private Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs (KV) fördern. Die EU-Kommission hat Ende Oktober die erweiterte deutsche KV-Förderrichtlinie genehmigt. Sie ersetzt die alte Richtlinie, die bereits Ende September ausgelaufen war. Die jetzt notifizierte Richtlinie gilt bis Ende 2026. Der von der EU gebilligte finanzielle Rahmen für die Förderung beträgt unverändert über vier Jahre gemittelt gut 92 Millionen Euro pro Jahr. Die neue Förderrichtlinie kann in Kraft treten, sobald sie im Bundesanzeiger veröffentlicht worden ist. *roe*

## Northrail organisiert Sale-and-Lease-Back für DB

**Finanzierung** DB Regio beschafft ihre 29 Coradia-Stream-High-Capacity-Regionalzüge von Alstom, die ab Dezember 2025 im Teilnetz Kinzigtal in Hessen zum Einsatz kommen, über ein Sale-and-Lease-Back-Modell. Das teilte der Fahrzeugvermieter Northrail mit, der die Transaktion initiiert und strukturiert hat. Leasinggeber ist der DIF Infrastructure Fund VI der Vermögensverwaltungsgesellschaft DIF, die ihren Hauptsitz in den Niederlanden hat. Northrail übernimmt auch das langfristige Leasing- und Assetmanagement. Die Flotte setzt sich aus vier-, fünf- und sechsteiligen Doppelstock-Triebzügen mit einer Kapazität zwischen 420 und 660 Sitzplätzen zusammen. *pm/roe*

## Zulassung für den Desiro HC der ODEG erteilt

**Nahverkehr** Siemens hat von der europäischen Bahnagentur ERA die Typenzulassung für den Desiro-HC-Triebzug für die ODEG erhalten. Wie das EVU am Montag mitteilte, müssen jetzt noch die übrigen 26 von 29 Zügen die „Conformity of Type“-Zulassung erhalten, was aber eine Formsache ist. Nach Angaben einer ODEG-Sprecherin gegenüber dem PriMa Express sind alle Züge fertiggestellt. Der Desiro HC wird ab Dezember 2022 zunächst auf der Rennstrecke RE1 Frankfurt/Oder–Berlin–Magdeburg eingesetzt. *roe*

# Tschechische Bahnfachleute nach DAK-Vorführung noch skeptisch

**Digitalisierung** Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ist beim Aufenthalt des Testzuges in der Tschechischen Republik von Ende Juli bis Anfang August auf ein gemischtes Echo bei Fachleuten und Betriebs-eisenbahnern gestoßen. Das berichtet die renommierte tschechische Fachzeitschrift „*Železnici Magazin*“ in Ausgabe 9/2022. Auf betrieblicher Ebene wurde unter anderem das schon bekannte Fehlen einer „Pufferstellung“ bemängelt, die es ermöglichen würde, entkuppelte Wagen zum Beispiel auf den Ablaufberg zu schieben, ohne dass sie durch den Druck des Zugverbands wieder kuppeln. Mit Verwunderung wurde auch beobachtet, dass zwei Kesselwagen mit Voith-Kupplung erst nach wiederholtem Ablauflassen kuppelten.

Als großes betriebliches Defizit sehen die tschechischen Fachleute laut Bericht an, dass Wagen derzeit nur entkuppelt werden können, wenn vorher manuell die Luft aus der Hauptluftleitung und aus den Bremszylindern abgelassen worden ist. Damit müsse weiterhin ein Mitarbeiter den ganzen Zug entlanggehen, was das Ziel der Zeiteinsparung konterkarierte.

Allerdings wird im derzeitigen Stadium der Tests nur das mechanisch-pneumatische Kuppeln und Entkuppeln im „scharfen Betrieb“ praktiziert. Sobald die Wagen auch digital gekuppelt werden, sollte es möglich sein, diesen Prozess zu automatisieren. Auf der Fachmesse InnoTrans war zu hören, dass man entgegen den ursprünglichen Plänen bei der Einführung gleich zu DAK-Stufe 5 springen will – sie



Auf der InnoTrans wurde manuelle Griffe für die DAK vorgestellt, die das Entkuppeln sicherer machen.

soll das komplett ferngesteuerte Entkuppeln ermöglichen.

In Deutschland bisher noch nicht zur Sprache gekommen ist das Lärmthema im Rangierbahnhof. Trifft ein vom Ablaufberg kommender Wagen auf einen bereits gekuppelten längeren Zugverband, wird der Wagen nicht von den Puffern „weich aufgefangen“ und springt eventuell sogar ein Stück zurück, sondern kuppelt sofort ein. Der Aufprallstoß wird also in den ganzen Zugverband weitergegeben und über die Federelemente in der Kupplung selbst nur minimal gemindert. Die Folge ist ein „Scheppern“ locker eingehängter Wagenteile über viele Wagen hinweg. „Die anwesenden Vertreter der Bahnaufsicht Dražni Urad bezeichneten das Maß des Lärms, das dabei entsteht, als für die heutige Zeit problematisch“, heißt es im Bericht.

Die tschechische staatliche Güterbahn CD Cargo ist zwar Mitglied im European DAC Delivery Programme (EDDP), tonangebend sind aber DB Cargo, SBB Cargo, Rail Cargo Austria sowie die Wagenhalter Ermewa, GATX und VTG. *roe*

## Kraftwerk Bexbach profitiert von Kohle-Vorrangtrassen

**Güterverkehr** Das Steinkohlekraftwerk Bexbach im Saarland profitiert als Erstes von den Vorrangtrassen gemäß Energiesicherungstransportverordnung (EnSiTrV). Das teilte DB Cargo Ende Oktober mit. Bei den Wettbewerbsbahnverbänden Mofair und NEE („Die Güterbahnen“) sind bisher keine negativen Auswirkungen auf andere Verkehre bekannt. Das Kraftwerk Bexbach wurde historisch mit Steinkohle von der Saar

bedient; seit einigen Jahren befand es sich in der Netzreserve. Nun wird es mit Importkohle bedient, die nach Angaben eines DB-Sprechers über Rotterdam und Amsterdam nach Deutschland kommt.

Wie DB Cargo weiter mitteilte, werden außerdem mehr als 1000 Güterwagen, die sich zum Teil in der Abstellung befanden, wieder einsatzfähig hergerichtet und unter anderem mit Flüsterbremsen ausgerüstet. *roe*

## Ein Iris-Strauß für Steinmeier



FOTO: UKRZALIZNYTSA

Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier wurde an Bord des ukrainischen Salonwagens, der ihn Ende Oktober zum Besuch nach Kiew brachte, mit einem Iris-Strauß begrüßt – eine Anspielung auf das deutsche Luftverteidigungssystem Iris-T, das seit einigen Tagen erfolgreich in der Ukraine gegen russische Drohnen, Raketen und Marschflugkörper eingesetzt wird. Auf dem Tisch lagen außerdem noch Karten mit der Aufschrift „Liebe in der Luft“ und einem Bild einer Iris-T-Abschussrampe. Eine ukrainische Facebook-Nutzerin amüsierte sich aber über das Ölbild mit einem „russischen Birkenwäldchen“ an der Wand und fragte rhetorisch, ob das ein Versuch sei, Steinmeier mit Blick auf seine langjährige pro-russische Haltung zu veräppeln. roe

### Vorstudie zu TEN-T-Erweiterung nach Osten beauftragt

**Ukraine** Die EU-Kommission und die Europäische Investitionsbank (EIB) haben gemeinsam eine Vorstudie beauftragt, wie die ukrainischen und moldawischen Eisenbahnnetze besser an das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) angeschlossen werden können. Ergebnisse sollen bis Mai 2023 vorliegen, teilen die beiden Organisationen mit.

Derzeit wird der Schienenverkehr durch die Spurweitengrenze zwischen Normal- und Breitspur erschwert. Dieses Problem könnte laut EU-Kommission durch eine Verlängerung der EU-Eisenbahnspurweite über die Grenzen von Polen und Rumänien hinaus in die

Ukraine und Moldawien gelöst werden. EIB-Vizepräsidentin Teresa Czerwińska, die für das Geschäft in der Ukraine und in der Republik Moldau zuständig ist, wies auf die Bedeutung für die weltweite Ernährungssicherheit hin. Angesichts der Blockade der ukrainischen Häfen, die eine weltweite Nahrungsmittelkrise ungeahnten Ausmaßes ausgelöst haben, würde ein Ausbau der Schiene eine zuverlässige Alternative für die Nahrungsmittelversorgung schaffen.

Mit der Studie wurde der EIB-Bereich „JASPERS“ („Joint Assistance to Support Projects in European Regions“) beauftragt. roe

### Dokumentation: Beschluss des Treffens des Kanzlers mit den Regierungschefs der Länder

„Der Bundeskanzler und die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder begrüßen die Einigung der Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister von Bund und Ländern, ein digitales, deutschlandweit gültiges „Deutschlandticket“ für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement vorzusehen. Sie kommen überein, dieses Ticket schnellstmöglich einzuführen. So wird die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöht. Dies hilft auch, die Klimaziele zu erreichen.

Gleichzeitig wird das Deutschlandticket dazu beitragen, die Bürgerinnen und Bürger finanziell zu entlasten. Weiterhin müssen die Regelungen zum Deutschlandticket ergänzende länderspezifische Vergünstigungen ohne finanzielle Nachteile ermöglichen, sofern Differenzbeträge durch die jeweiligen Länder finanziert werden. Der Bund stellt dafür ab 2023 jährlich 1,5 Milliarden Euro zum Verlustausgleich zur Verfügung, die Länder beteiligen sich in gleicher Höhe. Sollte das Ticket später als zum 1. Januar 2023 eingeführt werden, reduziert sich der Verlustausgleich für 2023 anteilig. Darüber hinaus stellt der Bund schon ab dem Jahr 2022 zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von einer Milliarde Euro jährlich zur Verfügung.

Die Regionalisierungsmittel werden jährlich ebenfalls ab 2022 um drei Prozent erhöht (bisher 1,8 Prozent) und damit um 1,2 Prozentpunkte auf die jeweiligen Ländersteigerungssätze. Der erste Erhöhungsschritt findet schon in diesem Jahr für 2023 statt. Aus Sicht des Bundes sollten die Länder ihre jährlichen Beiträge in entsprechender Höhe steigern. Der Bundeskanzler und die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder bitten die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister von Bund und Ländern, ihre Beratungen zum Ausbau- und Modernisierungspakt im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zeitnah abzuschließen. Über die darüber hinausgehende weitere Entwicklung der Regionalisierungsmittel und des Deutschlandtickets für die Zeit ab 2025 werden Bund und Länder Ende 2024 sprechen.“

## EBA sucht Verfahrensmanager für Planfeststellungsverfahren

**Infrastrukturplanung** Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sucht per Ausschreibung einen externen Verfahrensmanager für Planfeststellungsverfahren. Er soll das EBA in seiner Funktion als Anhörungsbehörde bei der Sichtung von Einwendungen, beim Erörterungstermin und beim Anhörungsbericht unterstützen. Die Institution des Verfahrensmanagers oder auch „Projektmanagers“ gemäß Paragraf 17a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) war mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz von 2018 geschaffen worden. Laut Ausschreibungstext soll er binnen vier Jahren bei bis zu neun Planfeststellungsverfahren tätig werden. „Die Verfahren und der detaillierte Aufgabenumfang für den Projektmanager in den jeweiligen Verfahren können zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht näher benannt werden“, heißt es. *roe*

## Neue rot-grüne Regierung in Hannover setzt auf Alpha-E

**Verkehrspolitik** Die künftige rot-grüne niedersächsische Landesregierung will sich für einen landschafts- und umweltschonenden Ausbau der Schiene durch die Bündelung mit vorhandener Infrastruktur im Städtedreieck Hamburg–Bremen–Hannover einsetzen. Das geht aus dem Entwurf des Koalitionsvertrags hervor. „Wir setzen uns für schnell umzusetzende Infrastrukturmaßnahmen entlang der Bestandsstrecke Hamburg–Hannover ein.“ Der Bund hatte zuletzt mit Hinblick auf die Deutschlandtakt-Kantenzzeit von einer Stunde zwischen Hannover und Hamburg eine Neubausstrecke entlang der Autobahn A7 favorisiert. Auch für die geplante Schnellfahrstrecke Hannover–Bielefeld fordern die Partner „unter Berücksichtigung der Landesinteressen“ einen trassennahen Ausbau. Das Weser-Ems-Netz wollen sie elektrifizieren.

Geplant ist außerdem ein neues Reaktivierungsprogramm. Um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, soll die landeseigene Schieneninfrastrukturgesellschaft SINON – die derzeit nur aus den ehemaligen OHE-Strecken besteht – neue Gleisanschlüsse bauen, um zukünftig noch mehr Firmen an das Schienennetz anzubinden. *roe*



FOTO: DHL/JENS SCHLÜTER

Mit Stahlbügeln werden die Rollcontainer gegen seitliches Wegrollen gesichert.

## Schweriner Straßenbahn fährt versuchsweise Pakete aus

**Logistik** Der Paketdienstleister DHL versorgt seit Ende Oktober versuchsweise drei Packstationen per Straßenbahn. Die Zusatzfahrt startet am späten Vormittag mit mehreren Rollcontainern und rund 450 Paketsendungen am Betriebshof Haselholz und stoppt nur an den Haltestellen Kieler Straße, Platz der Freiheit und Hegelstraße. Vom DHL-Paketzentrum zum Betriebshof kommen die Rollcontainer mit einem elektrisch angetriebenen Streetscooter-Transporter. Die Initiative ist ein Gemeinschaftsprojekt von DHL mit der Landeshauptstadt Schwerin und dem kommunalen Verkehrsbetrieb Nahverkehr Schwerin (NVS).

Um die Rollcontainer aufnehmen zu können, hat die NVS Einzelsitze im hinteren Bereich ausbauen lassen. Das werde die NVS demnächst in allen Bahnen

umsetzen – auch, um mehr Platz für Fahrräder und Kinderwagen zu schaffen, erläuterte Geschäftsführer Wilfried Eisenberg gegenüber der Schweriner Volkszeitung.

Fahrgäste werden bei den Paketfahrten nicht befördert. Das hat laut Betriebsleiter zum einen Brandschutzgründe, zum anderen ist der Fahrplan eng gestrickt: Um den übrigen Straßenbahnverkehr nicht zu stören, darf jeder Halt maximal vier Minuten dauern. Wirtschaftlich ist die Beförderung per Tram nicht. Jede Fahrt kostet 300 Euro, ein DHL-Mitarbeiter fährt mit der Straßenbahn mit, hinzu kommen Mitarbeiter, die die Sendungen in die Packstationen einlegen.

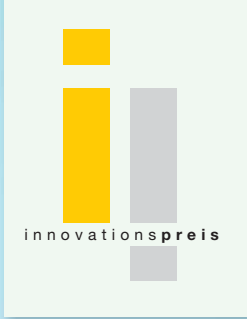
Motivation für den Versuch ist die Einsparung von CO2 auf der letzten Meile sowie der Wunsch der Stadt, die Innenstadt vom Lieferverkehr zu entlasten. *roe*

## GDL ruft unbefristeten Streik bei der SWEG aus

**Nahverkehr** Die Lokführergewerkschaft GDL hat am 2. November 2022 einen unbefristeten Streik bei der landeseigenen Südwestdeutschen Landesverkehrs-GmbH (SWEG) begonnen. Hintergrund sind Auseinandersetzungen um die Tarifhoheit in der SWEG-Gruppe (siehe auch PriMa Express 21/2022). Die GDL wirft der SWEG vor, die GDL nicht im Mutterkonzern haben zu wollen. Während die „Alt“-SWEG für Bahn und Bus traditionell einen Tarifvertrag mit Verdi hat, ist die GDL langjähriger

Tarifpartner von Abellio Baden-Württemberg (jetzt SWEG Bahn Stuttgart/SBS). Allerdings fordert die GDL jetzt, einen Konzerntarifvertrag auch für die Alt-SWEG abzuschließen. Sie begründet das mit dem Wunsch nach einheitlichen Flächentarifverträgen.

Die SWEG kündigte für die Dauer des Streiks im Bereich der Alt-SWEG lediglich Busnotverkehr für die Münstertalbahn an. Im Bereich der ehemaligen Abellio-Linien seit mit stärkeren Auswirkungen zu rechnen. *thr/roe*



# PRIMA

## INNOVATIONSPREIS

DES PRIVATBAHN MAGAZINS

### Innovationen bewegen mehr.

Der **PRIMA Innovationspreis des Privatbahn Magazins**. Innovationen bewegen Märkte, Menschen und eröffnen neue Perspektiven – in viele Richtungen. Das Privatbahn Magazin vergibt seinen Innovationspreis seit 2008 im zweijährigen Rhythmus der Branchenmesse InnoTrans. Eine unabhängige Fachjury zeichnet damit innovative Neuentwicklungen der Bahnbranche in vier Kategorien aus – bewerben Sie sich jetzt!

Bewerben Sie sich jetzt für den Innovationspreis 2022/2023 in einer der Kategorien:



**Schienenfahrzeuge**  
**Komponenten & Ausrüstung**  
**Fahrweg & Infrastruktur**  
**Energie & Umwelt**



Anmeldegebühr pro Innovation: 450 Euro zzgl. MwSt.  
Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG • Salzwedeler Straße 5 • 29562 Suhlendorf • [innovationspreis@privatbahn-magazin.de](mailto:innovationspreis@privatbahn-magazin.de)

**Termine****Deutscher Mobilitätskongress**

14.–15. November 2022  
Frankfurt am Main  
www.deutscher-mobilitaetskongress.de/

**DLR-Symposium: Der Zug zur Digitalisierung**

29.–30. November 2022  
Online  
szd2022.welcome-manager.de

**Intelligent Rail Summit 2022**

16.–17. November 2022  
Konstanz  
railtech.com

**67. Eisenbahntechnische Fachtagung**

30.–31. Januar 2023  
Leipzig  
www.vdei-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.zukunftsbranche-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.)

**Personalien****Matteo Salvini ist neuer italienischer Verkehrsminister**

Matteo Salvini ist neuer italienischer Minister für Infrastruktur und nachhaltige Mobilität. Er folgt auf Enrico Giovannini.

Salvini war seit 2004 wiederholt Abgeordneter im Europaparlament, in der italienischen Abgeordnetenversammlung sowie im Senat. Von 2018 bis 2019 war er Innenminister. Er begann seine politische Karriere bei der rechtspopulistischen Lega Nord 1990 in Mailand, deren Vorsitzender er seit 2013 ist. Ein Studium der Geschichte brach er ab.

**Mark Harper ist neuer britischer Verkehrsminister**

Mark Harper ist seit 25. Oktober neuer britischer Verkehrsminister (Secretary of State for Transport). Er folgt auf Anne-

Marie Trevelyan, die von der ehemaligen Premierministerin Liz Truss ins Amt gebracht worden war. Harper war zuletzt seit 2016 gewöhnliches Mitglied des Unterhauses. Zuvor hatte er verschiedene Regierungsämter inne, unter anderem als parlamentarischer Staatssekretär beim Schatzministerium – zugleich eine Art Fraktionschef –, als Minister für politische und Verfassungsreform, als Minister für Einwanderung und als Minister für Behinderte. Von Beruf ist er Wirtschaftsprüfer und gründete nach einer Karriere bei KPMG und Intel eine eigene Kanzlei. Er hat Philosophie, Politikwissenschaften und Wirtschaft in Oxford studiert.

**Tim Dahlmann-Resing ist neuer VDV-Vizepräsident**

Tim Dahlmann-Resing, Vorstandschef der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, wurde Ende Oktober einstimmig zum Vorsitzenden des VDV-Verwaltungsrates Tram und zum VDV-Vizepräsidenten gewählt. Er folgt auf VDV-Vizepräsident Hubert Jung von der Dortmunder DSW21, der seit Oktober 2016 dem Verwaltungsrat TRAM vorstand. Dahlmann-Resing hat an der Uni Bochum Bauingenieurwesen studiert, bevor er 1996 als Trainee bei der VAG einstieg und sich über verschiedene Positionen im Unternehmen hocharbeitete. 2022 wurde er erstmals in den Vorstand berufen, seit diesem Oktober ist er Vorstandschef.

**John Newman ist neuer Chef von Progress Rail**

John Newman ist neuer President und Chief Executive Officer der Caterpillar-Tochter Progress Rail sowie Senior Vice President bei der Muttergesellschaft. Er folgt auf Marty Haycraft, der Ende 2022 nach 32 Jahren bei der heutigen Caterpillar-Gruppe in den Ruhestand treten will. Newman war zuletzt seit 2018 Executive Vice President of Infrastructure bei Progress Rail. Er war 2011 zum Unternehmen gestoßen. Der studierte Jurist praktizierte zunächst bei der Anwaltskanzlei Burr & Forman LLP, wo er sich auf Unternehmensplanung, Fusionen und Übernahmen sowie Kartellrecht konzentrierte.

**ZAHL DER WOCHE****7676 Euro Schadenersatz ...**

... müssen elf Teilnehmer eines Junggesellenabschieds an die spanische Staatsbahn Renfe zahlen. Sie hatten in einem AVE-Hochgeschwindigkeitszug von Madrid nach Malaga randaliert und mussten letztendlich von der Nationalpolizei aus dem Zug geholt werden. In der Folge musste Renfe 7676 Euro Entschädigung an die 216 übrigen Fahrgäste zahlen. Dafür hat sie nun die Teilnehmer des Junggesellenabschieds erfolgreich in Regress

genommen. „Das Unternehmen ist und wird auch in Zukunft mit Nachdruck gegen Verhaltensweisen vorgehen, die die Fahrt stören, und wird die staatlichen Sicherheitskräfte und das Korps einschalten, wenn es zu schwerwiegenden Fällen öffentlicher Unruhen kommt“, schließt die Renfe ihre Mitteilung. „Es wird ein solches Verhalten und seine Folgen für die übrigen Fahrgäste und das Unternehmen selbst vor Gericht anzeigen.“ *roe*