

PRIVATBAHN

Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Bahnindustrie: Bombardier Transportation ist jetzt Geschichte Seite 2

Infrastruktur: Vorentscheidung über Brennerzulauf-Trassen Seite 3

Güterverkehr: Dellner nun mit zwei Kupplungen in DAK-Auswahl Seite 3

Medien: Wie eine Pressemitteilung im Chaos endete Seite 4

Bahnpolitik: Bund bessert Regulierungsnovelle etwas nach Seite 4

Termine, Personalien und Impressum Seite 5

EDITORIAL



Bahn-Mikado: Wer sich bewegt, der verliert

Warum eigentlich, fragt sich der naive Beobachter, beharren Bundesregierung und DB-Spitze auf der beihilfe-rechtlich hakeligen Eigenkapitalerhöhung zum Ausgleich der Corona-Schäden bei der Bundes-Bahn, statt das Geld in eine Trassenpreissenkung zu stecken und damit das System Schiene insgesamt zu stärken?

Der auf der Hand liegende Grund ist, dass der Bund seinem notleidenden Unternehmen noch mehr Konkurrenz durch die Wettbewerbsbahnen ersparen will. Gerade im Personenfernverkehr ist der Trassenpreis der Schmerzfaktor, der den Einstieg erschwert.

Der andere Grund ist, dass damit die gewachsenen Finanzierungskreisläufe in Frage gestellt würden. Der Bund finanziert die Infrastruktur zu einem Teil mit Dividenden, die bei DB Netz erwirtschaftet werden. Die Erlöse von DB Netz stammen wiederum zu zwei Dritteln mittelbar aus Regionalisierungsmitteln, die der Bund bereitstellt. Würden die Trassenpreise auf Grenzkostenniveau gesenkt, müssten also konsequenterweise die Regionalisierungsmittel gesenkt werden. Ein Aufschrei der Bahnlobby ist vorhersehbar. Eigentlich wäre es aber ein guter Anlass, die Infrastrukturfinanzierung wieder geradezuziehen und auch die verschiedenen Aus- und Neubautöpfe im Bundeshaushalt aufzuräumen. Doch wer traut sich das in einem Wahljahr? Matthias Roeser



FOTO: ROE

Nach dem Lockdown ist vor dem Lockdown: Flixtrain im September 2020 in Hannover Hbf.

Bundesnetzagentur sät Zweifel an der Höhe der Corona-Schäden der DB

Verkehrspolitik Aktuelle Schätzungen der Bundesnetzagentur lassen zumindest die Höhe der geplanten 5-Milliarden-Eigenkapitalspritze des Bundes für die Deutsche Bahn zum Ausgleich der Corona-Schäden zweifelhaft erscheinen. „Der durch die Pandemie verursachte wirtschaftliche Schaden für den deutschen Eisenbahnmarkt wird in Summe auf mehr als 2,5 Mrd. Euro für das Jahr 2020 geschätzt“, heißt in der jüngsten „Marktuntersuchung Eisenbahnen“. Auf Unternehmen des Personenfernverkehrs entfielen davon rund 58 Prozent, auf SPNV-Unternehmen rund 27 Prozent, auf die Güterbahnen rund 10 Prozent und etwa 5 Prozent auf die Betreiber von Schienenwegen. Dabei ist der zweite Lockdown ab November bereits berücksichtigt. Im zweiten Halbjahr 2020 sei im Vergleich zum ersten Halbjahr mit einem geringeren Rückgang zu rechnen, da nur wenige Zugkilometer nicht gefahren wurden.

Ende August 2020 hatten die Wettbewerbschüter rund 100 als repräsentativ

für den Markt eingeschätzte Eisenbahnunternehmen zu den Auswirkungen der Corona-Krise im ersten Halbjahr befragt. Danach sank die Verkehrsleistung (Personenkilometer) im gesamten Schienenpersonenfernverkehr im ersten Halbjahr 2020 zwar um 47 Prozent, die Umsätze gingen aber nur um 39 Prozent zurück. Weil spe-

Beihilfegespräche zwischen EU und Deutschland festgefahren

Die Gespräche zwischen EU-Kommission einerseits und dem Bund und DB-Konzern andererseits zur Notifizierung der geplanten 5-Milliarden-Eigenkapitalspritze stecken fest. Einem Bericht des „Spiegel“ zufolge verlangt die EU-Kommission als Gegenleistung für die Beihilfe von der DB, dass sie ihre coronabedingten Verluste streckenscharf belegt, ihre Navigator-App für die Wettbewerber öffnet und die Führungskräfte auf ihre Boni verzichten. roe

Fortsetzung von Seite 1

ziell DB Fernverkehr das Angebot in großem Umfang aufrechterhielt, entstanden insgesamt große Verluste. „Aus den Angaben der Befragten lässt sich eine Höhe von über 800 Mio. Euro abschätzen“, heißt es im Bericht der Netzagentur. Davon entfallen aber nur ein Bruchteil auf die Wettbewerbsbahnen (unter anderem Flixtrain, Thalys), weil diese den Zugbetrieb ab Mitte März bis Juni weitgehend eingestellt hatten und so auch ihre Aufwendungen verringern konnten: „Der durch Corona bedingte Verlust dürfte für das erste Halbjahr 2020 bei den nichtbundeseigenen SPFV-Unternehmen dennoch bei über 10 Mio. Euro liegen.“

Im SPNV war die Entwicklung zumindest aus Sicht der EVU finanziell stabiler, weil Bestellerentgelte und Zeitkartenerlöse auch bei reduziertem Zugangebot weiter flossen. „Aus den Angaben der Befragten lässt sich für das erste Halbjahr 2020 eine Unterdeckung aufgrund der Pandemie in Höhe von etwas über 300 Mio. Euro bei den EVU im SPNV in Deutschland abschätzen“, resümiert die Netzagentur.

Die Güterbahnen konnten ihre Aufwendungen bei reduzierten Verkehren ebenfalls deutlich verringern. Den pandemiebedingten Verlust aller Güterverkehrs-EVU beziffert die Netzagentur für das erste Halbjahr 2020 mit einer Größenordnung von rund 130 Millionen Euro.

Mit einem blauen Auge kamen die Betreiber der Schienenwege davon. Nur im April rutschte die Betriebsleistung auf rund 80 Prozent des Durchschnitts von 2019 ab, erholte sich aber schnell.

Mehr Wettbewerb im Fernverkehr

Im Jahr 2019, dem eigentlichen Gegenstand der Marktuntersuchung, konnten die Wettbewerbsbahnen ihre Marktanteile an der Verkehrsleistung in allen Verkehrsarten weiter ausbauen. Erstmals gab es auch deutliche Bewegung im Personenfernverkehr: Hier ermittelte die Netzagentur nun einen Marktanteil von 4 Prozent. Zu den „Wettbewerbsbahnen“ im Sinne der Netzagentur gehören nicht nur Flixtrain und RDC-Züge, sondern auch Thalys und die ÖBB-Nachtzüge – auf sie entfallen rund zwei Drittel. Im SPNV stieg der Anteil der „bunten Bahnen“ an den Personenkilometern gegenüber 2018 von 26 auf 28 Prozent. Im Güterverkehr legten die Wettbewerbsbahnen bei den Tonnenkilometern ebenfalls zwei Prozentpunkte auf 54 Prozent zu. *roe*



Fährt künftig unter Alstom-Flagge: die 2018 vorgestellte batterieelektrische Hybrid-Variante des Talent-Triebzugs.

Bombardier Transportation ist jetzt Geschichte

Bahnindustrie Für rund 5,5 Milliarden Euro hat Alstom am 29. Januar die Übernahme der Bahnsparte von Bombardier vollzogen. Der Preis lag damit am unteren Ende der Mitte September 2020 genannten Preisspanne. Tatsächlich gezahlt wurden nur 4,4 Milliarden Euro, weil Bombardier noch 1,1 Milliarden Euro Barschulden hatte. Das vergrößerte Unternehmen hat einen Jahresumsatz von 15,7 Milliarden Euro und einen Auftragsbestand von 71,1 Milliarden Euro – nach Abzug der Werke, die aufgrund von Auflagen verkauft werden müssen.

Nach Einschätzung von Alstom ergänzen sich die bisherigen geografischen Stärken des Unternehmens sehr gut mit den Stärken von Bombardier. Alstom sei schon bisher gut in Südeuropa, Indien, Südostasien, Nordafrika und Brasilien vertreten gewesen. Mit der Übernahme von Bombardier verbessere sich die Präsenz in Großbritannien, Deutschland, Skandinavien, China und Nordamerika. Gegenüber der EU hat sich Alstom verpflichtet, ETCS-Technik von Bombardier – speziell Bordgeräte (OBU) – weiterhin diskriminierungsfrei zu unterstützen *roe*

VDV mahnt Einigung über ÖPNV-Rettungsschirm II an

Nahverkehr Spätestens im April oder Mai benötigen die ÖPNV-Unternehmen Klarheit über die Fortsetzung des ÖPNV-Rettungsschirms zur Kompensation der finanziellen Schäden durch Corona. Das machte Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), am Donnerstag gegenüber Journalisten deutlich.

2020 hatten Bund und Länder paritätisch einen ÖPNV-Rettungsschirm von 5 Milliarden Euro eingerichtet, von dem voraussichtlich rund 1,5 Milliarden übrig bleiben und in das Jahr 2021 übertragen werden können. Der Schaden von rund 3,5 Milliarden Euro setze sich aus Mindereinnahmen bei Fahrgelderlösen und Mehrausgaben zum Beispiel für Fahrzeugreinigung und Trennscheiben

in Bussen zusammen, erläuterte Wolff. Sollten sich Fahrgelderlöse und Zusatzaufwendungen in diesem Jahr ähnlich entwickeln wie 2020, würden noch einmal 2 Milliarden Euro benötigt. *roe*

ZAHL DER WOCHE

25 Prozent ...

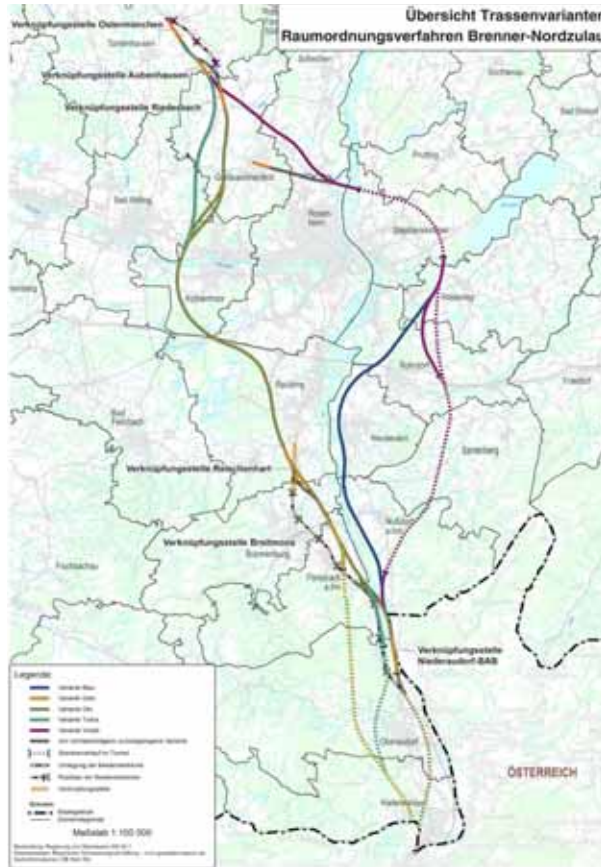
... der ÖPNV-Fahrgäste sind bei der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) schwarzgefahren, nachdem das Unternehmen im ersten Lockdown 2020 zum Schutz der Mitarbeiter vor Corona-Ansteckung die Kontrollen in den Fahrzeugen ausgesetzt hatte. Das berichtete MVG-Chef und VDV-Präsident Ingo Wortmann.

Vorentscheidung über mögliche Trassen zum Brennerbasistunnel

Infrastruktur Vier Trassenvarianten kommen für den Nordzulauf zum Brennerbasistunnel in die enge Wahl. Das ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, das die Regierung von Oberbayern Ende Januar vorgestellt hat. Ausgeschieden ist die in der Karte blau markierte Variante.

Welche der Varianten weiterverfolgt werden soll, obliegt der DB Netz AG als Vorhabenträgerin. Der DB-Konzernbevollmächtigte für Bayern, Klaus-Dieter Josel, kündigte an, darüber in den nächsten drei bis vier Monaten zu entscheiden.

Die Varianten unterscheiden sich hauptsächlich in der Länge des Tunnelanteils. Die bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer machte deutlich, sie werde sich beim Bund für einen möglichst hohen Anteil an unterirdischer Streckenführung einsetzen. Bei allen vier verbleibenden Trassenvarianten sind umfangreiche Maßgaben für



Immissionsschutz, die Interessen von Land- und Forstwirtschaft sowie die Bewahrung von Natur und Landschaft zu berücksichtigen. *roe*

Dellner jetzt mit zwei DAK-Typen im Auswahlprozess

Schiengüterverkehr Die von CAF Miira in den Wettbewerb um die Digitale Automatische Kupplung (DAK) eingebrachte Variante der SA3-Kupplung bleibt trotz der Übernahme des Unternehmens durch den schwedischen Hersteller Dellner im Rennen. Das sagte Dellner-CEO David Pagels im Gespräch mit dem Privatbahn Magazin. Das Unternehmen hatte am 22. Januar angekündigt, die Kupplungssparte CAF Miira des spanischen Bahntechnik-Herstellers CAF zu übernehmen.



Die SA3-Kupplung von CAF Miira

Einer der Gründe für die Übernahme sei gerade gewesen, dass sich CAF Miira mit einem eigenen Konzept am DAK-Auswahlverfahren beteiligt habe, betonte Pagels „Wir werden die SA3-Kupplung nicht aus dem Rennen nehmen“, sagte er. Für das SA3-Konzept spreche, dass es in Osteuropa weit verbreitet sei. *thr*

Verwaltungsgericht stoppt Vergabeverfahren in NRW

Schienspersonennahverkehr Die Zweckverbände VRR und NWL dürfen im Vergabeverfahren für das Niederrhein-Münsterland-Netz keinen Zuschlag erteilen, bevor nicht gerichtlich darüber entschieden ist, ob die Zweckverbände den verpflichtenden Personalübergang in die Ausschreibung aufnehmen müssen.

Das entschied das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen. Geklagt hatten die Bahngewerkschaft EVG, der Verband Mobifair und fünf Eisenbahner. Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen sieht den Personalübergang im Grundsatz seit Ende 2015 vor. Die beiden Zweckverbände haben jedoch verfassungsrechtliche Bedenken vorgebracht. *roe*

Zusätzliche RDC-Züge nach Sylt

Schienspersonennahverkehr Der Aufgabenträger NAH.SH hat RDC beauftragt, mit zusätzlichen lokbespannten Pendlerzügen morgens und nachmittags den Sylt-Verkehr zwischen Niebüll und Westerland zu entlasten. Ziel ist, die Corona-Ansteckungsgefahr im Berufsverkehr zu verringern. Das Angebot gilt vorerst bis Ende Februar. *roe*

ANZEIGE

23-26 February 2021
Reimagining rail: innovation to get society back on (sustainable) track

[View Agenda](#)

Metrans stellt Flotte komplett auf K-Sohle um

Schiengüterverkehr Metrans, die Güterbahntochter Metrans der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), hat ihre rund 3000 Containertragwagen umfassende Flotte vollständig auf leise K-Sohlen umgestellt. Das teilte das Unternehmen Ende Januar mit. Die Fahr- und Bremsgeräusche der Waggons werden dadurch um die Hälfte reduziert. Die Waggons der Metrans sind jetzt zum überwiegenden Teil Leichttragwagen und daher besonders energieeffizient. Sie machen den öko-effizienten Bahntransport noch nachhaltiger, weil sie etwa 4 Tonnen leichter sind als herkömmliche Containertragwagen. Ihr Rollwiderstand ist geringer und sie benötigen weniger Energie für den Transport. Außerdem ermöglicht eine spezielle Konstruktion, die Container enger zu platzieren, sodass mehr Boxen bei gleicher Zuglänge transportiert werden können. Die Waggons wurden von Metrans und dem Hersteller Tatravagonka gemeinsam entwickelt. *pm/roe*

Registrierung für RailTech Europe 2021 gestartet

Online-Fachmesse Zu den Stargästen der Online-Fachveranstaltung RailTech Europe 2021 gehören Elisabeth Werner von der EU-Generaldirektion Verkehr, ERTMS-Koordinator Matthias Ruete, Kaspars Briškens von Bahnprojekt Rail Baltica, Professor Diego Galar von der Technischen Universität Luleå (Schweden) und Pavel Popov von der russischen Eisenbahn RZD. Der Veranstalter ProMedia hat im Januar die Registrierung auf der neu gestalteten Website www.railtechlive.com gestartet.

In den mehr als 150 Sitzungen der dreitägigen Veranstaltung wird es um Themen wie Green Deal, internationalen Eisenbahnverkehr, ERTMS, Automatischen Zugbetrieb (ATO), Digitale automatische Kupplung, Künstliche Intelligenz, digitales Planen und Bauen (BIM) und vorbeugende Wartung gehen. Neben den Vortragsveranstaltungen besteht die Möglichkeit, sich auf einer modernen Networking-Plattform mit den anderen Fachteilnehmern zu vernetzen.

Das Privatbahn Magazin ist Medienpartner der RailTech Europe 2021.

Bund bessert Entwurf für Regulierungsnovelle etwas nach

Bahnpolitik Die Bundesregierung ist dem Wunsch der Bahnbranche nachgekommen, den umfangreichen Katalog von Bußgeldtatbeständen aus dem Kabinettsentwurf für die Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes zu streichen (siehe Privatbahn Magazin 1/2021).

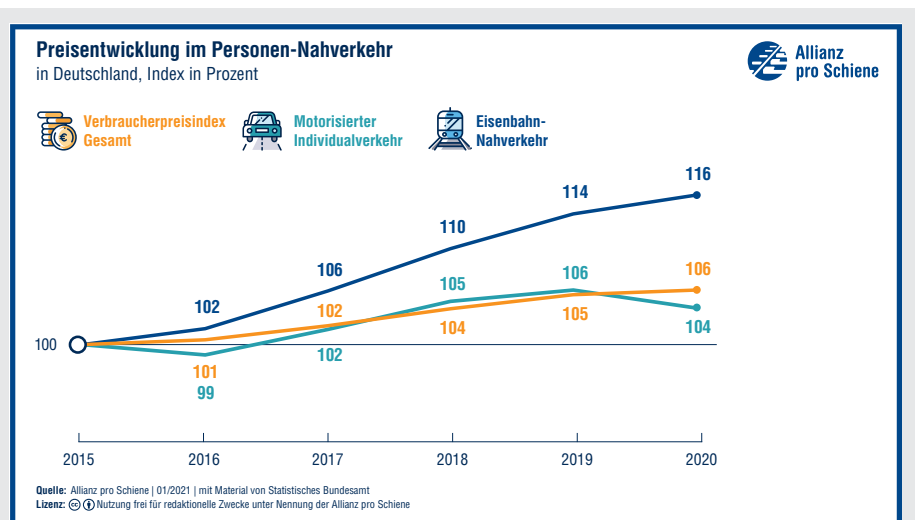
Die ebenfalls viel kritisierten Regelungen für Pilotprojekte zum Deutschlandtakt sind jedoch weitgehend unverändert geblieben. Jedoch wird in der Kabinettsfassung der Schutz für bestehende Rahmenverträge auf diesen Strecken eingeschränkt: Sie sind zwar grundsätzlich im Kapazitätsnutzungsplan – der Umsetzung des Fahrplankonzepts – zu berücksichtigen; wenn dies aber nicht gelingt, darf der Betreiber der Schienenwege sie in letzter Konsequenz auch kündigen. Dem Wunsch aus der Branche, Kriterien für die Auswahl

der Pilotstrecken aufzuführen, ist der Bund nicht nachgekommen.

Wie aus dem Erläuterungsteil hervorgeht, sind jährlich drei Pilotprojekte zum D-Takt und neuen Methoden der Fahrplanerstellung geplant – übrigens mit hohem bürokratischen Aufwand für den Infrastrukturbetreiber: Pro Projekt fallen 215 Arbeitsstunden für den Kapazitätsnutzungsplan an, was sich in fast 10.000 Euro jährlich wiederkehrenden Personalkosten niederschlägt.

Positiv ist anzumerken, dass der Entwurf an vielen Stellen sprachlich geglättet sowie klarer strukturiert wurde und damit jetzt wesentlich besser lesbar ist.

Wann die Novelle erstmals im Bundestag beraten wird, ist noch offen. Aus der Grünen-Fraktion ist zu hören, dass sie eine Anhörung beantragen will. *thr*



Medienchaos um angebliche Wucherpreise im SPNV

Großes Medienchaos hat in der vergangenen Woche ungewollt die Allianz pro Schiene mit einer Pressemitteilung ausgelöst, der zufolge die Fahrpreise im Schienenpersonennahverkehr schneller gestiegen sind als die Preise für das Autofahren oder der allgemeine Verbraucherpreisindex. Damit wollte die Allianz pro Schiene für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern werben, damit klimafreundliche Pendler nicht finanziell bestraft werden.

Ein Teil der Tagespresse konstruierte daraufhin jedoch Meldungen, dass die öffentlichen Verkehrsmittel teurer seien als das Autofahren. Für zusätzliche Ver-

wirung sorgte eine Wortmeldung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), in der die Preiserhöhungen im ÖPNV insgesamt – unter Einschluss von Bus, Straßenbahn und U-Bahn – verteidigt wurden. „Ein Sachverhalt, der die Verkehrswende ausbremst, wurde durch Kritik Dritter und journalistische Weiterverarbeitung zu einer Fake-Nachricht, die die Verkehrswende ausbremst“, konstatierte ApS-Geschäftsführer Dirk Flege mit resigniertem Unterton.

Der Index des Statistischen Bundesamtes für die SPNV-Fahrpreise basiert auf einem Warenkorb mit repräsentativen Strecken und Fahrkarten. *roe*

Termine

10th International Railway Summit

24. – 26. Februar 2021
Online-Event
www.irits.org

Railtech Europe 2021

30. März – 1. April 2021
Online-Event
www.railtechlive.com

Hannover Messe

12. – 16. April 2021
Online-Event
www.hannovermesse.de

11. Fachtagung für Anschlussbahngleiter in Fulda

21. April 2021
www.anschlussbahnprofis.com

transport logistic

4. – 7. Mai 2021
Online-Event
www.transportlogistic.de

maintenance in Dortmund

19. – 20. Mai 2021
www.maintenance-dortmund.de

Railfreight Summit

31. Mai – 2. Juni 2021
Lodz (Polen)
www.events.railfreight.com

Basler Gleisbau-Tag

2. Juli 2021
Basel
www.bahnverband.ch

7. Railway Forum

7. – 8. September 2021
Berlin
www.railwayforum.de

Fachveranstaltung Fulda der BAG-SPNV

30. September – 1. Oktober 2021
Präsenztagung
www.bag-spnv.de

MES Expo – Mobility Electronics Suppliers

9. – 11. November 2021
Berlin
www.mobility-electronics.de

InnoTrans 2022

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

Weitere Terminhinweise:

www.privatbahn-magazin.de
www.zukunftsbranche-bahn.de

Personalien

Christian Schreyer verlässt die Transdev-Gruppe



Christian Schreyer, Aufsichtsratsvorsitzender von Transdev in Deutschland und Vorstandsmitglied der Transdev-Gruppe in Paris, wird das Unternehmen im Laufe des ersten Halbjahrs 2021 auf eigenen Wunsch verlassen. Schreyer ist seit 2017 auf Konzernebene Chief Strategy and Performance Officer sowie Chairman für Deutschland und Zentral- und Osteuropa. Zuvor war er seit Juli 2014 Vorsitzender der Geschäftsführung der Transdev GmbH. Schreyer ist außerdem seit Mai 2019 Präsident von Mofair. Der Jurist startete seine Karriere in einer Kanzlei. Seit 2000 hatte er bei der Deutschen Bahn verschiedene Führungspositionen inne, zuletzt als CEO bei DB Schenker Rail Polska.

Péter Juhász ist neuer Geschäftsführer bei VTG in Ungarn

Péter Juhász (44) ist mit Wirkung zum 1. Januar 2021 in die Geschäftsführung der ungarischen Tochtergesellschaft VTG Rail Logistics Hungaria Kft. berufen worden

und wird gemeinsam mit Zoltán Potvorszki, Head of Region South Eastern Europe VTG Rail Logistics, die Geschäfte führen.



Juhász folgt auf Günther J. Ferk, der sich dadurch verstärkt seinen Aufgaben als Head of Rail Logistics Europe widmen kann. Juhász ist seit November 2013 bei VTG Rail Logistics Hungaria Kft. tätig, zunächst als Sales Manager und seit Juli 2014 zusätzlich als Prokurist.

Pete Buttigieg wird Verkehrsminister der USA



Pete Buttigieg ist seit dem 2. Februar neuer US-Verkehrsminister (Secretary of transportation). Er folgt auf Elaine Chao. Der 1982 geborene Buttigieg war von 2011 bis 2019 Bürgermeister von South Bend (Indiana). Anschließend bewarb er sich erfolglos darum, Präsidentschaftskandidat der Demokraten zu werden. Vor seiner politischen Karriere arbeitete der studierte Geisteswissenschaftler bei der Unternehmensberatung McKinsey.

FOTOS: MOFAIR, PRIVAT



ZUKUNFTSBRANCHE BAHN

12. Ausgabe Handbuch Zukunftsbranche Bahn 2020/2021

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

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.)