

P RIVATBAHN

Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Umweltschutz: Licht und Schatten bei
Bahnlärm Bilanz Seite 2

Güterverkehr: BMVI prüft Güter-
verkehr im ÖPNV Seite 2

Nahverkehr: 3G-Regel für Zugpersonal
führt zu Ausfällen Seite 3

Nahverkehr: Wie man Frauen für den
ÖPNV zurückgewinnt Seite 3

Bahnpolitik: Deutsche Regionalnetze
sind EU ein Dorn im Auge Seite 4

Bahnpolitik: Rechnungshof geht mit
BMVI und DB ins Gericht Seite 4

EDITORIAL



Vorwärts zurück zur funktionalen Ausschreibung

Von der Nr. 1 unter den Wettbewerbsbahnen im SPNV binnen eines Jahres ans Ende der Top 5: Die Gesetze des Marktes haben im Falle von Abellio erbarmungslos zugeschlagen. Die anderen Wettbewerber – von denen einige auch prekäre Verkehrsverträge im Portfolio haben – werden ihre Schlüsse ziehen und mit „strategischen Angeboten“ künftig sehr viel zurückhaltender agieren. Speziell der Fall von Abellio NRW zeigt, dass sich die Aufgabenträger angesichts alternativer Anbieter nicht mehr knebeln lassen. Für die Zukunft bedeutet das aber auch, dass die Aufgabenträger nicht mehr darauf hoffen können, irgendein Anbieter werde schon mit Kampfpreisen in die Ausschreibung gehen. Bestellte Verkehre werden teurer werden. Die sprichwörtliche Überschrift „Länder fordern mehr Geld“ ist also vorprogrammiert.

Die Alternative wäre, den Bietern wieder mehr Freiheiten zu gewähren, Stichwort „funktionale Ausschreibung“. Das verkompliziert zwar die Bewertung, ermöglicht es aber, Effizienzpotenziale zu erschließen, die der Aufgabenträger nicht erkannt hat. Nicht jede Standzeit ist notwendig, und auch beim Stärken und Schwächen von Zügen dürfte mehr möglich sein als derzeit praktiziert wird. In einer funktionierenden Marktwirtschaft wird der kreative Unternehmer belohnt, nicht der geizige. Matthias Roeser



FOTO: ABELLIO

Die Tage des „Abellio“-Schriftzugs an der Werkstatt in Hagen sind gezählt.

Die Tage von Abellio NRW sind gezählt

Unternehmen Abellio NRW wird am 31. Januar 2022 den Betrieb einstellen. Das gaben die Unternehmensführung und die Aufgabenträger Ende November bekannt. Abellio darf sich auch nicht an den anstehenden Notvergaben beteiligen. „Die Prüfung auf Seiten der Aufgabenträger hat ergeben, dass zwingende rechtliche Gründe eine Direktvergabe nicht erlauben, weil die Wahrscheinlichkeit, dass Abellio die geforderten Leistungen zuverlässig sicherstellen kann, als gering erachtet wird“, teilten VRR, NWL und NVR mit. Die damit verbundenen Risiken wollten sie weder den Fahrgästen noch den Arbeitnehmern zumuten.

Mitte Dezember wollen die Aufgabenträger entscheiden, welche EVU welche Linien übernehmen. Die bislang von Abellio genutzten Fahrzeuge werden dabei im Einsatz bleiben, da diese Eigentum der Aufgabenträger sind.

Die Aufgabenträger sicherten allen Abellio-Mitarbeitern zu, dass sie unter Wahrung sämtlicher Besitzstände zu den EVU wechseln können, die künftig Übergangsweise für zwei Jahre die Abellio-Linien betreiben werden.

„Wir wollen unsere Fahrgäste auch weiterhin zuverlässig bedienen“, sagte VRR-Vorstandssprecher Ronald Lünser auf Betriebsversammlungen bei Abellio. „Dafür brauchen wir Sie als verlässliche Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. Deshalb haben wir alles dafür unternommen, dass Sie Ihre Arbeitsplätze so behalten können wie sie sind. Sie wechseln zwar den Arbeitgeber, das wird leider nicht anders möglich sein. Aber ansonsten haben wir in Abstimmung mit den Unternehmen, die diese Strecken voraussichtlich übernehmen, alles so vorbereitet, dass Ihre Arbeitsverträge mit allen Rechten und Pflichten übernommen werden.“ *weiter auf Seite 3*

weiter von Seite 1

Auch bei EVU ohne Tarifvertrag würden die bisherigen Tariflöhne weitergezahlt. „Nicht alle werden am selben Ort arbeiten können, aber wir werden darauf achten, dass niemand unzumutbare Wegstrecken zu seinem neuen Arbeitsplatz auf sich nehmen muss.“

NWL-Geschäftsführer Joachim Künzel ergänzte, dass bei der Übernahme niemand einen Einstellungstest und kein Lokführer eine Prüfung ablegen muss. Auch der Weiterbetrieb des Kundencenters und damit der Erhalt der dortigen Arbeitsplätze seien gesichert, da dies Bestandteil des Verkehrsvertrags für die S7 sei. Abellio sicherte den Aufgabenträgern Kooperation bei der Übergabe an die künftigen Betreiber zu, bedauerte aber, dass das Angebot zu einer weiteren langfristigen Zusammenarbeit abgelehnt worden sei.

Abellio BW wird SWEG-Tochter

Kurz zuvor war die Übernahme von Abellio Baden-Württemberg (ABRB) unter das Dach der landeseigenen SWEG besiegelt worden. Die Transaktion wird zum 1. Januar 2022 wirksam, sofern die Gläubigerversammlung zustimmt. Ein Preis wurde nicht genannt. Dafür erhält die ABRB im Zuge einer Notmaßnahme nach europäischem Vergaberecht für zwei Jahre einen neuen Verkehrsvertrag. Dieser soll die volle Kostendeckung für den Betrieb garantieren.

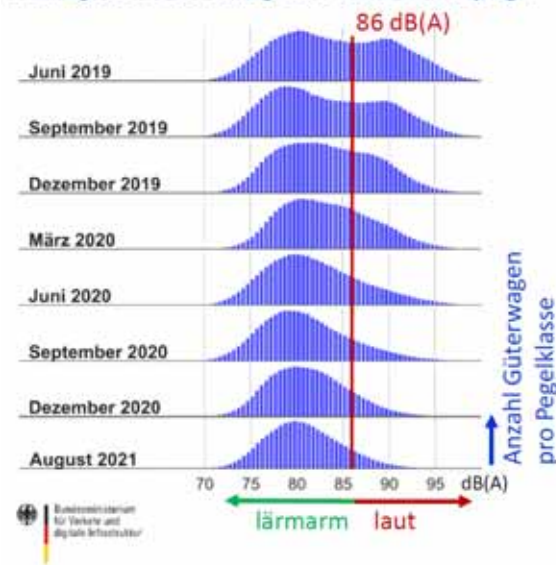
Das Konzept sieht weiter vor, dass der Gewinner der Neuausschreibung die ABRB komplett übernimmt. An der Ausschreibung könne sich auch die SWEG beteiligen. „Im Idealfall bekommen die Fahrgäste diese Veränderungen gar nicht mit“, betonte Landesverkehrsminister Winfried Hermann. „Die Züge sollen unverändert weiterfahren.“ Er sei froh, schneller als andere Länder zu einer guten Lösung gekommen zu sein. *roe*

Norwegen stoppt Ausschreibungswettbewerb

Personenverkehr Die norwegische Regierung hat im November alle Ausschreibungen von Schienenpersonenverkehren gestoppt. Die bereits vergebenen Verkehrsverträge werden nicht angetastet. Der Schritt hatte sich schon seit längerer Zeit abgezeichnet. Eine klare staatliche Kontrolle sei der beste Weg wäre, um die begrenzte Kapazität der Bahn im Ballungsraum zu nutzen. *roe*

Licht und Schatten bei Bilanz für Bahnlärm im ersten Halbjahr 2021

Häufigkeitsverteilung der Vorbeifahrtpegel



Umweltschutz Trotz des Schienenlärmschutzgesetzes verkehren noch mehr laute Güterzüge auf dem deutschen Schienennetz als offiziell angemeldet wurden. Im ersten Halbjahr 2021 wurden laut einer Präsentation des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) bei Stichproben

1812 „laute“ Güterzugfahrten festgestellt, die als „leise“ angemeldet waren. Die Zahlen für das dritte Quartal werden noch geprüft.

Offen lässt die Präsentation, ob die lauten Züge verbotenerweise mit Grauguss-Bremssohlen ausgestattet waren oder zum Beispiel wegen Flachstellen oder lauter Aufbauten die Grenzwerte überschritten haben.

Offiziell als „laut“ angemeldet wurden im gleichen Zeitraum 440 Fahrten. Bei Vor-Ort-Kontrollen des Eisenbahn-Bundesamtes wurden nur 0,4 Prozent unangemeldete laute Wagen festgestellt.

Im Mittelrheintal waren nach Informationen der Allianz pro Schiene an den Monitoringstellen Andernach und Lahnstein Mitte 2021 94 Prozent aller Güterzüge leise. Im bundesweiten Durchschnitt hielten 90 Prozent aller Güterzüge im Realbetrieb die Grenzwerte ein. *roe*

BMVI will Rechtsrahmen für Güterverkehr im ÖPNV verbessern

Güterverkehr Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat Anfang November ein Gutachten ausgeschrieben, das die gegenwärtigen rechtlichen Rahmenbedingungen für Gütertransport im ÖPNV ausloten und eventuell notwendige Änderungen auflisten soll. Offene Fragen gibt es zum Beispiel bei Unfallschutz, Gefahrgut, Wettbewerbsrecht oder der Förderunschädlichkeit für GVFG-geförderte Schienenwege. Den Wunsch nach einer solchen Untersuchung aus zentraler Sicht hatten Praktiker bei einem Runden Tisch im November 2020 und einem Arbeitstreffen im Juni 2021 vorgetragen.

Von zentraler Bedeutung für das Gelingen von Gütertransport im ÖPNV ist aus Sicht des BMVI, sich bei der Vorbereitung solcher Projekte zunächst über das angestrebte Grundkonzept klar zu werden, weil sich daran auch die rechtlichen Rahmenbedingungen scheiden:

- Beiladung – gemischte Beförderung von Personen und Transport von Gütern im selben Fahrzeug;

- Gütertransport in eigenen Fahrzeugen auf der Infrastruktur des ÖPNV;
- Gütertransport in gekoppelten Güterwagen bzw. Anhängern an ÖPNV-Fahrzeugen.



Die Cargotram in Dresden (2001 bis 2020)

Im Modell „Beiladung“ sind nach heutigem Stand zum Beispiel Gefahrgüter de facto nicht darstellbar. Für bezuschusste Unternehmen der öffentlichen Hand gilt außerdem, dass sie der Privatwirtschaft keinen unfairen Wettbewerb machen dürfen, indem sie zum Beispiel ihre Transportpreise für Güter unter Ausklammerung von „Sowieso-Kosten“ kalkulieren. *thr*

GRAFIK: BMVI

FOTO: WIKIMEDIA/KAFFEESTEIN

COLLAGE: ROE

die VIP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH muss ab der kommenden Woche Fahrtenangebot von Tram und Bus vorübergehend anpassen.

Hintergrund für diese Entscheidung sind die aktuell verfügbaren Kapazitäten beim Fahrpersonal. Die grundsätzlich angespannte Personalsituation wird derzeit durch zunehmende coronabedingte Abwesenheiten von Fahrer*innen beispielsweise durch Quarantäneregeln in deren Umfeld, verschärft, des Einsatzes aller verfügbaren Mitarbeitenden – unter anderem von Fahrberechtigten aus anderen VIP-Unternehmensbereichen und von Subunternehmern – kann die Besetzung aller Fahrdienste nicht mehr vollständig abgesichert werden, um die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit

Verkehrsleistung der S-Bahn zu Zeiten von Corona

Ab Donnerstag, 2. Dezember werden wir das Angebot vorübergehend leicht reduzieren. Grund ist ein erhöhter Krankenstand unter dem Lokführern. Die Mehrheit der Fahrgäste wird keine Einschränkungen spüren, denn 97 Prozent des Angebots fährt die S-Bahn Berlin weiter.

Die Westflankenbahn fährt ab Montag, 6. Dezember, auf den Linien

- REE7 und REB8 (Tauberbahn) im Abschnitt Wertheim-Lauta-Craibitz
- REB0 und REB3 (Hohenheidebahn) im Abschnitt Craibitzheim – Halberstadt
- REB4 und REB5 (Madonnenfahrbahn) in den Abschnitten Milbertshausen-Gröden-Geckach-Osersleben

mit einem vorübergehend etwas reduzierten Zugangebot. Grund dafür ist Krankenstand unter dem Lokführern, der wegen der Erklärungszeiten und angespannten Corona-Lage aktuell erhöht ist. Trotz der Fahrpländerung

01.12.2021 TRILEX REDUZIERTE VORÜBERGEHEND FAHRPLANANGEBOT ZUR STABILISIERUNG DES ZUGVERKEHRS

- Fahrplanangebot wird aufgrund hohen Krankenstands und Corona-Einflüssen reduziert
- Stündliche Bedienung aller Strecken bleibt bestehen
- Änderung zunächst im Zeitraum vom 02.12.-31.12.2021

Die Entwicklung der aktuellen Corona-Lage macht auch vor dem Bahnverkehr nicht Halt und lässt die Betriebsdurchführung immer schwieriger werden. Die Personalverfügbarkeit bei der Länderbahn wird durch das dynamische Infektionsgeschehen und die vorübergehenden Personalabwesenheiten zusätzlich zu dem jahreszeitlich überragend geringen, sodass die stabile Aufrechterhaltung nicht mehr sichergestellt

Fahrer krank: Ausfälle bei Bus & I

Chemnitz, 03.12.2021

RB 30: Keine Verdichtungszüge zwischen Chemnitz und Zwickau

Busse Linie 538 am Wochenende nur noch im 2-Stunden-Takt

weniger Nachtfahrten auf PlusBusLine 520

Corona-Erkrankungen, Quarantäne, Kinderbetreuung wegen großer Kitas und Schulen: Aufgrund eines hohen Krankenstandes bei der von Bahn- und Busunternehmen kommt es auf einigen Linien zu

RB 30 im Abschnitt Chemnitz Hbf - Zwickau Hbf: Die Gründe für die Fahrtausfälle sind vielfältig. Neben einem hohen Krankenstand und dem erhöhten Personalbedarf durch die anhaltenden Baumaßnahmen in der Stadt, gibt

auch die Corona-Pandemie nicht spüren an am vorbei. Die dadurch entstehenden Ausfälle können wir leider nicht immer kompensieren. Wir bitten um Ihr Verständnis.



vereinzelt Fahrtausfälle möglich auf einer Strecke bei COVID

Hoher Krankenstand durch Corona und 3G-Regel am Arbeitsplatz

Corona-Krise Die vierte Welle der Corona-Krise holt den öffentlichen Verkehr jetzt auch angebotsseitig ein: Mehrere Verkehrsunternehmen haben ihren Regel-fahrplan zusammengestrichen, weil Fahrpersonal fehlt. Die Gründe sind vielfältig, aber auch die 3G-Regel am Arbeitsplatz spielt eine Rolle. „Aufgrund eines sehr hohen Krankenstands durch Corona-Infektionen sind wir gezwungen, unser Fahrplanangebot zu reduzieren“, teilte zum Beispiel die in Ostsachsen aktive Länderbahn-Tochter Trilex (Netinera) mit. Mit ähnlichen Problemen hat die Transdev-Tochter Mitteldeutsche Regio-bahn (MRB) zu kämpfen. „In den letzten Wochen haben wir versucht, durch den Einsatz von Verwaltungs- und Leihpersonalen den außergewöhnlich hohen

Krankenstand zu kompensieren“, berichtete Geschäftsführer Henning Weize. „Leider ist nicht nur unser Unternehmen von einer Krankheitswelle betroffen, so dass ausfallende Schichten nicht vollständig ersetzt werden können.“

Fingierte Krankmeldungen?

Von einem SPNV-Unternehmen in Sachsen wird berichtet, dass dort nach Einführung der 3G-Regel für den Arbeitsplatz eine Impfquote von lediglich einem Viertel festgestellt wurde. Branchenkenner vermuten daher, dass hinter den Krankmeldungen teilweise auch Impfmuffel stecken, die schlicht keine Lust haben, sich regelmäßig gemäß 3G-Regel testen zu lassen. Zwar hat die Bundesregierung festgelegt, dass ein Führerstand oder eine Bus-

fahrerkabine keine 3G-pflichtige „Arbeits-stätte“ ist, aber spätestens beim Betreten von besetzten Fahrgasträumen, Meldestellen, Busdepots oder Werkstätten führt an 3G kein Weg vorbei. Beweisen ließen sich Pseudo-Krankmeldungen aber nicht. „Fakt ist, dass wir dort, wo die Impfquote gering ist, höhere Krankenstände haben“, hieß es.

Trotz verhältnismäßig geringer Inzidenzzahlen in Berlin und höherer Impfquote im Vergleich zum Umland musste aber auch die Berliner S-Bahn Verstärkerfahrten streichen und einige Linien am Wochenende einstellen. „Grund ist ein erhöhter Krankenstand unter den Lokführern“, teilte das Unternehmen mit. Laut Medienberichten gab es dort einen sprunghaften Anstieg von Krankmeldungen, nachdem die 3G-Regel am Arbeitsplatz verbindlich vorgeschrieben wurde. Die Lokführergewerkschaft GDL bestätigte diesen Zusammenhang indirekt.

Auch Straßenbahnen betroffen

Aber auch kommunale Verkehrsunternehmen sind betroffen. Der Potsdamer Verkehrsbetrieb ViP hat den Straßenbahnverkehr ausgedünnt. „Die grundsätzlich angespannte Personalsituation wird derzeit durch zunehmende coronabedingte Abwesenheiten von Fahrer*innen, beispielsweise durch Quarantäneregeln in deren Umfeld, verschärft“, teilte das Unternehmen mit. „Trotz des Einsatzes aller verfügbaren Mitarbeitenden – unter anderem von Fahrberechtigten aus anderen ViP-Unternehmensbereichen und von Subunternehmern – kann die Besetzung aller Fahrdienste nicht mehr vollständig abgesichert werden.“ Auch die Chemnitzer CVAG muss Fahrten wegen Krankmeldungen ausfallen lassen. *thr*

Umfrage: Frauen wären trotz Corona-Krise leichter für den ÖPNV zurückzugewinnen als Männer

Nahverkehr Frauen würden den ÖPNV auch in Corona-Zeiten mehr nutzen, wenn Sauberkeit und Hygiene verbessert würden sowie mehr Platz vorhanden wäre. Das ist das Ergebnis einer Untersuchung des Wissenschaftszentrums Berlin (WZB) im Rahmen des Mobicor-Projekts (Mobilität in den Zeiten von Corona). Schon bei der großen bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ 2017 haben 14 Prozent der Frauen den ÖPNV mindestens einmal pro Woche genutzt, Männer nur zu 13 Prozent. Im Mai 2021 war die Schere

deutlich weiter geöffnet, berichtet die Forscherin Franziska Zehl auf Grundlage von repräsentativen Umfrageergebnissen aus Bayern und Baden-Württemberg: Nur 15 Prozent der Männer, aber 21 Prozent der Frauen waren mindestens einmal wöchentlich im ÖPNV unterwegs. Wegen unterschiedlicher Altersgrenzen sind die Umfrageergebnisse nicht direkt miteinander vergleichbar.

Danach gefragt, welche von fünf vorgeschlagenen Maßnahmen dazu beitragen könnten, dass die Befragten den ÖPNV auch während der Pandemie häufiger nutzen, haben Frauen eine klare Meinung: Bei „häufigere Fahrzeugreinigung“ sagten im Oktober 2020 35 Prozent in Baden-Württemberg und 38 Prozent in Bayern „ja“. „Mehr Platz“ wünschen sich sogar rund 40 Prozent.

Die Männer bewiesen sich einmal mehr als ÖPNV-Muffel und stimmten den meisten vorgeschlagenen Maßnahmen nur zu einem Viertel zu; rund 55 Prozent sagen, dass keine der genannten Maßnahmen sie dazu bewegen würde, den ÖPNV häufiger zu nutzen. Bei den Frauen sind es rund 47 Prozent. *roe*

EU verklagt Deutschland wegen falscher Regionalnetz-Auslegung

Bahnpolitik Die EU-Kommission hält die deutsche Auslegung des Begriffs „Regionalnetze“ für zu weitgehend und wird Deutschland deshalb vor dem Gerichtshof der Europäischen Union verklagen.

Wie sie in der vergangenen Woche mitteilte, nehme Deutschland die rund 16 Prozent des Schienennetzes als „Regionalnetze“ von den europäischen Sicherheits- und Interoperabilitätsvorschriften aus. Das widerspreche den Richtlinien 2004/49/EG und 2008/57/EG sowie ihren Nachfolge-Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798. Beide Richtlinien enthielten eine erschöpfende Liste der Fälle, in denen die Mitgliedstaaten bestimmte Infrastrukturen und Schienennetze von den nationalen Durchführungsregeln ausnehmen können. Diese Ausnahmen bezögen sich weder auf die Art oder den geografischen Umfang noch auf die Entfernung der Verkehrsdienste. Auch nähmen sie im Gegensatz zu den deutschen Vorschriften regionale Netze nicht von den Anforderungen an die Sicherheit und Interoperabilität aus. *roe*

ANZEIGE



Seamless Connectivity

WLAN-Lösungen für Ihre Fahrgäste
Fahrgastinformation & Entertainment

www.hotspots.de

Lineas verkauft Fahrzeuge an Ermewa und Beacon Rail

Finanzierung Lineas hat einen Sale-and-lease-back-Vertrag mit Beacon Rail und Ermewa abgeschlossen. Er betrifft 109 Diesellokomotiven des Typs T77 sowie rund 4000 Güterwaggons. Der Übergabeprozess beginnt in diesem Jahr. Nach Angaben der drei Unternehmen wird die Transaktion Lineas ermöglichen, die vorrangigen Kreditlinien vollständig zurückzahlen und seine finanziellen Rücklagen auszubauen. Damit erhöhe das Unternehmen seine Flexibilität für die Zukunft und mobilisiert zusätzliche finanzielle Mittel. *roe*

Bundesrechnungshof kritisiert Missstände in Bahnpolitik und DB AG

Bahnpolitik Der Bundesrechnungshof kritisiert in seinem Ende November veröffentlichten Jahresbericht die Deutsche Bahn und die Bahnpolitik des Bundesverkehrsministeriums (BMVI).

Ein zentraler Punkt sind mögliche Interessenkonflikte bei Aufsichtsratsmitgliedern, die im Hauptberuf für die Bundesregierung arbeiten oder Bundestagsabgeordnete sind: Nach den von der Bundesregierung verabschiedeten

„Grundsätzen zur guten Unternehmens- und Beteiligungsführung“ dürfen Aufsichtsratsmitglieder keine Doppelfunktionen ausüben, bei denen die verschiedenen Ziele zueinander im Widerspruch stehen.

„Bei mehreren Aufsichtsratsmitgliedern war dies jedoch der Fall“, bemängeln die Prüfer. Zwar anonymisiert – aber kaum misszuverstehen – wird in Bezug auf Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann und Finanzstaatssekretär Werner Gatzter aus den „Grundsätzen“ zitiert, wonach in den Aufsichtsrat nicht berufen werden solle, „wer im öffentlichen Dienst dafür zuständig ist, dem Unternehmen Mittel für eine Erhöhung des Eigenkapitals bereitzustellen.“ Unter klarer Anspielung auf CDU-Haushaltspolitiker heißt es, „sie nahmen beispielsweise konkurrierende Funktionen beim Mittelempfänger DB AG und beim Geldgeber Bund wahr.“ Tobias Heinemann, Präsident des Wettbewerbsbahnverbandes Mofair, forderte, dass bei der geplanten Neuaufstellung der DB-Monopolbereiche in einer gemeinwohlorientierten Gesellschaft Vertreter aller Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Aufsichtsgremien berufen werden sollten.

Infrastrukturgewinne versickern im Konzern

Des Weiteren kritisiert der Rechnungshof, dass die Gewinne der DB-Infrastruktur

entgegen dem Wortlaut der LuFV II nicht vollständig an den Bund abgeführt

wurden, sondern nur die prognostizierten Gewinne. Diese Praxis widerspreche Eisenbahnregulierungsgesetz. „Danach ist eine Gewinnabführung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen an die DB AG zulässig, soweit die DB AG den Gewinn an den Eigentümer Bund weiterleitet“, heißt es. Heinemann kritisierte, dass „eine sechsstellige Millionensumme im Konzern verblieb und womöglich zur Quersubvention der im Wettbewerb stehenden Transportsparten Fernverkehr, Regio und Cargo verwendet werden konnte.“



„Kunden nehmen die Bahn als heruntergekommen wahr, und das können wir uns nicht leisten.“

Rechnungshof-Präsident Kay Scheller gegenüber dem „Spiegel“

DB-Konzern profitiert von selbst geschriebenem Förderprogramm

In der Kritik steht auch das mit 500 Millionen Euro dotierte Förderprogramm „Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs“. Der Rechnungshof bemängelt nicht nur hohe Mitnahmeeffekte, sondern auch, dass das Förderprogramm von der DB so mitgestaltet wurde, dass es fast ausschließlich ihr zugutekommt. „Das Programm ist in sich so bürokratisch angelegt, dass die eher schlank aufgestellten Wettbewerbsbahnen gar nicht die Kapazität haben, sich um die Fördermittel zu bewerben“, erläutert Mofair.

Gleisanschluss-Fördermitteln im Straßenbau

Schließlich bemängeln die Prüfer, dass von 2007 bis 2020 rund 171 Millionen Euro nicht abgerufene Mittel aus dem Gleisanschluss-Förderprogramm für andere Zwecke umgewidmet wurden. Davon flossen allein 115 Millionen Euro in den Bundesfernstraßenbau. „Haushaltsrechtlich war das zwar zulässig, jedoch keineswegs sachgerecht hinsichtlich der verkehrs- und klimaschutzpolitischen Ziele des Bundes.“ *thr*

Termine

Fachveranstaltung des Bundesverbandes Schienennahverkehr

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

IT-TRANS

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

RailTech Europe 2022

8.–10. März 2022
 Utrecht
www.railtech-europe.com

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

Bus2Bus Berlin

27.–28. April 2022
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
 Berlin
www.innotrans.de

Personalien

Gluckert, Luksic und Theurer werden neue Verkehrsstaatssekretäre

Designierte Parlamentarische Staatssekretäre im „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ (BMDV) unter Ressortchef Volker Wissing sind Daniela Kluckert, Oliver Luksic und Michael Theurer.



Daniela Kluckert war nach Abschluss ihres Studiums als Diplom-Volkswirtin an der Uni Würzburg zunächst als wissenschaftliche Mitarbeiterin eines Bundestagsabgeordneten tätig. 2013 wurde sie Referentin des sächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums in der Landesvertretung in Berlin. Seit 2017 ist sie FDP-Bundestagsabgeordnete und war stellvertretende Verkehrsausschuss-Vorsitzende.



Oliver Luksic hat nach einem Studium der Europapolitik und der Volkswirtschaft an der Grande Ecole Sciences Po (IEP) in Paris und am King's College London zunächst als Berater gearbeitet. Von 2009 bis 2013 und seit 2017 ist er Mitglied des Bundestags. Von 2012 bis 2013 und von

2017 bis 2021 war er verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion.



Michael Theurer absolvierte nach einem Volontariat beim Schwarzwälder Boten ein Studium der Volkswirtschaft an der Uni Tübingen. Noch während des Studiums wurde er 1994 zum Oberbürgermeister von Horb gewählt. Ab 2001 war er gleichzeitig FDP-Landtagsabgeordneter. 2009 wurde er ins Europaparlament gewählt. 2017 wechselte er in den Bundestag. Theurer ist seit 2013 auch FDP-Landesvorsitzender.

Renfe-Vorstand Villalante wird Aufsichtsratschef bei Leo Express



Manel Villalante, Generaldirektor für Entwicklung und Strategie bei der spanischen Staatsbahn Renfe, ist neuer Vorsitzender des Verwaltungsrats von Leo Express. Zuvor hatte Renfe den Kauf von 50 Prozent der Aktien des tschechischen Unternehmens formalisiert. Firmengründer Leos Novotny wurde stellvertretender Vorsitzender.

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.)

FOTOS: BUNDESTAG/INGA HAAR; LAURENCE CHAPERON; BUNDESTAG-PRESSEFOTO; RENFE

ANZEIGE

 **11th International Railway Summit**

15-17 February 2022 | Berlin, Germany

Supported by



Attend one-to-one meetings
 with buyers of your choice

[Learn More](#)

