



Foto: R. Michael/dpa

Corona-Krise im März 2020: LKW-Stau auf der Autobahn A4 Dresden–Görlitz vor dem Grenzübergang nach Polen.

BMVI arbeitet an EU-Regelung zur Sicherung der Logistik bei Pandemien

Güterverkehr Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) wird auf dem EU-Verkehrsmisterrat am 28.09.2020 den Entwurf eines europäischen Pandemie-Notfallplans für den Güterverkehr vorlegen. Es sieht umfangreiche Ausnahmen von bestehenden Vorschriften zum Nachweis von Qualifikationen und Betriebssicherheit von Verkehrsmitteln vor.

Das BMVI identifiziert drei Handlungsfelder zur Aufrechterhaltung europäischer Güterverkehrsströme und Logistikketten:

- Festlegung von Grundversorgungsnetzen für den Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr
- Stärkung der Eigenverantwortung der Verkehrswirtschaft
- europäische Ausnahmeverordnungen zugunsten der Verkehrsträger.

Zur Aufrechterhaltung der Grundversorgung empfiehlt das BMVI die Priorisierung des grenzüberschreitenden Güter- und Warenverkehrs. Dazu sol-

len kritische Verkehrsinfrastrukturen und -dienstleistungen definiert werden. Dazu zählt das BMVI die Flugsicherung, Stellwerke und Schleusen.

Zur Stärkung der Eigenverantwortung sieht das Konzept des BMVI die Erarbeitung von Notfallplänen mit festen Arbeitsgruppen vor, um mögliche Infektionen auf die jeweilige Gruppe zu beschränken. Ebenso empfiehlt das Ministerium, Beschäftigte mehrfach zu qualifizieren, um auf diese Weise über eine Personalreserve zu verfügen. Notwendig sei die Schaffung einer dezentralen IT-Infrastruktur.

Ein „kohärentes europäisches Regelwerk“ mit angemessenen Ausnahmeverordnungen soll verhindern, dass Güterverkehrsströme und Lieferketten aufgrund verwaltungsbedingter Hindernisse unterbrochen werden. So sieht der Vorschlag des BMVI vor, Arbeitszeitregelungen zu flexibilisieren und verschiedene Nachweise und Bescheinigungen fortgelten zu lassen. RB 24.8.20 (ici)

In dieser Ausgabe:

- Welchen Einfluss Blockabfertigung und sektorales Fahrverbot auf die Rollenden Landstraßen in Tirol haben Seite 2
- Wie Allianz pro Schiene und Umweltbundesamt den Lärmschutz an der Schiene vorantreiben wollen Seite 3
- Wer sich an dem europäischen Wagonvermietungsunternehmen Touax Rail beteiligen will Seite 4
- Wer Erleichterungen bei der fahrzeugseitigen Installation von ERTMS möglich macht Seite 5
- Welche Übernahme unter Schienengüterverkehrsunternehmen die EU-Kommission genehmigt hat Seite 7

Corona-Warn-Apps nicht wirksam in Bus und Bahn

Technik Corona-Warn-Apps, die mit Bluetooth arbeiten, scheinen in öffentlichen Verkehrsmitteln unzuverlässige Ergebnisse zu liefern. Zu dieser Erkenntnis kommt eine Untersuchung der School of Computer Science & Statistics des Trinity College in Dublin. Die Corona-Apps hätten keine Risiko-Begegnung angezeigt, wenn die gemessenen Daten auf die deutschen Vorgaben zur Kontaktverfolgung angewendet worden wären.

Offenbar gab es keine Korrelation zwischen dem Abstand und der Signalstärke. Sie nahm mit zunehmender Entfernung zunächst ab, mit noch größerer Entfernung hingegen wieder zu. Die Forscher erklären das Ergebnis damit, dass Boden, Decke und Seitenwände der Fahrzeuge aus Metall gefertigt seien und die Bluetooth-Signale reflektieren können. Einen großen Einfluss hatte auch die Art und Weise, wie die Smartphones gehalten wurden. Danach schwankten die Ergebnisse, obwohl die Testpersonen dieselben Plätze einnahmen. Auch seien die Grenzwerte der schweizer und deutschen Apps zu hoch, um Begegnungen von Testpersonen als riskant auszuweisen. RB 24.8.20 (ici)



Der Kommentar

Timon Heinrici zur Studie von Allianz pro Schiene und UBA zur Lärminderung

EU braucht verbindliche Lärmsenkungspfade

Der Lärm ist die Achilles-Ferse des Eisenbahn-Güterverkehrs, das stimmt. Und es ist auch richtig, dass es darum gehen muss, die Zahl der Betroffenen zu reduzieren, wie die Bahn-Interessenorganisation „Allianz pro Schiene“ bei der Präsentation der Studie zum Lärminderungspotenzial erklärt. Die Überlegungen, die Allianz pro Schiene, Umweltbundesamt (UBA) sowie Umweltministerium angestellt haben, gehen aber nicht so weit, dass sie neue Grenzwerte für die Belastung vorschlagen. Sie stellen sich auch nicht dem Problem der besonders störenden Lärmspitzen durch Kurvenkreischen oder Flachstellen. Und sie lassen ein wirklich ambitioniertes Ziel vermissen. Das könnte darin bestehen, dass der Güterverkehr generell nicht mehr lauter ist als der Personenverkehr. Das ließe sich erreichen, indem Güterwagen künftig unter Lärmgesichtspunkten konstruiert werden müssten. Das ließe sich auch erreichen, wenn der Netzbetreiber in die Pflicht genommen würde. Ein Schritt könnte sein, verbindliche Lärmsenkungspfade vorzugeben. All das müsste aber von vornherein auf europäischer Ebene geschehen. Dass die EU-Kommission von den Mitgliedstaaten zum Jagen getragen werden muss, sollte sich dabei aber nicht wiederholen. RB 24.8.20

EBA-Tagung „Recht und Technik“ als Webinar

Veranstaltungen Die Eisenbahn-Fachtagung „Recht und Technik“, die das Eisenbahn-Bundesamt am 28. und 29.09.2020 veranstaltet, wird als Webinar stattfinden. RB 24.8.20 (ici)
eba.bund.de/SharedDocs/Termine/DE/2020/2020-09_Fachtagung_Eisenbahnrecht_und_Technik.html

Rollende Landstraßen via Brenner verlieren weiter an Aufkommen



Foto: ÖBB

Zug der Rollenden Landstraße am Brenner - hier bei der Einfahrt in den Inntaltunnel bei Hall in Tirol.

Güterverkehr Trotz sektoralem Fahrverbot für LKW mit bestimmten Güterarten sowie Blockabfertigungen bei der Einfahrt von LKW nach Österreich auf der Inntalautobahn an 35 Tagen 2019 geht das Aufkommen der beiden Rollenden Landstraße zwischen Wörgl und Brennersee bzw. Trento kontinuierlich zurück.

Auf den beiden Relationen wurden laut Verkehrsbericht der Tiroler Landesregierung 2019 insgesamt 124873 LKW transportiert, das waren 12,8% oder 18284 LKW weniger als 2018. Schon im Jahr zuvor hatte es einen Rückgang um 10,2% oder 16184 LKW gegeben.

Maximal hätten 231771 LKW mit der Rollenden Landstraße transportiert werden können, tatsächlich wurden lediglich 124873 LKW befördert. Davon entfielen auf die RoLa Wörgl-Trento 9162 LKW, auf die Verbindung Wörgl-Brenner 115711 LKW. Dies bedeutet, dass nur 54% der möglichen Kapazität genutzt wurden.

Der gesamte Eisenbahnverkehr über den Brenner ging um 6,3% auf 17,58 Mio. Nettotonnen zurück, die Zahl der LKW auf der Brennerautobahn erhöhte sich um 1,9%. RB 24.8.20 (ici)

www.tirol.gv.at

Neue Regeln für Prüfsachverständige

Technik Die Bundesregierung hat dem Bundesrat den Entwurf einer Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (ESPV) zur Zustimmung zugeleitet. Damit will sie die Anerkennung der Prüfsachverständigen im Eisenbahnbereich auf eine sichere rechtliche Grundlage stellen (Bundrats-Drucksache 407/20).

Laut Entwurf müssen Kandidaten für eine Anerkennung neben den Fachprüfungen eine Prüfung in Eisenbahn- und Verwaltungsrecht sowie Grundlagen des Eisenbahnbetriebs und der Eisenbahntechnik beim Eisenbahn-Bundesamt ablegen. Die Anforderungen bleiben damit laut Regierung gegenüber der bisherigen Praxis im Grundsatz un-

verändert. Sie werden jeweils für fünf Jahre anerkannt, dürfen aber längstens bis zum 70. Geburtstag tätig sein. Für eine Verlängerung sind unter anderem Nachweise über die Tätigkeit und Fortbildungen vorzulegen. Das gilt auch für Prüfsachverständige, die noch eine unbefristete Anerkennung haben.

Prüfsachverständige im Sinne der Verordnung sind im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie in Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik tätig und prüfen die Einhaltung der nationalen technischen Vorschriften nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Bisher wurden sie ohne rechtliche Grundlage anerkannt und tätig. RB 24.8.20 (thr/ici)

Allianz pro Schiene plädiert für neue Ziele bei Lärmschutz im Verkehr

Umwelt Nach den Erfolgen bei der Halbierung des Eisenbahnlärms, die Ende 2020 erreicht sein werden, müssen sich Politik und Eisenbahnbranche neue Ziele für 2030 setzen. Der Bund sollte anschließend konkrete Schritte zur Erreichung der Minderungsziele für alle Verkehrsträger auf den Weg bringen. Dafür setzt sich die Bahninteressenorganisation „Allianz pro Schiene“ ein.

Im Projekt „Forum leise Bahnen“ hatte die Organisation in Zusammenarbeit mit Umweltbundesamt (UBA) und Bundesministerium für Umwelt (BMU) zwischen April 2018 und April 2020 die erreichte Lärminderung evaluiert und ergänzende Möglichkeiten ausgelotet.

Keine Einzelmaßnahme

Die Umrüstung der Güterwagenflotte sei eine bedeutende Etappe, sie reiche aber allein nicht aus, um allen Anrainern von Eisenbahnstrecken gerecht zu werden, stellt die Allianz pro Schiene fest. Allerdings sei keine Einzelmaßnahme in Sicht, die eine vergleichbar große Wirkung wie die Umrüstung auf lärmindernde Bremstechnologie habe.

Grundsätzlich müsse es auch in Zukunft darum gehen, den Lärm so weit wie möglich an der Quelle zu reduzieren. Aus dieser Erkenntnis ergeben sich sieben Empfehlungen:

- Flottensanierung des Güterwagenparks abschließen,
- neue Ziele für die Lärminderung formulieren,



Flachstelle auf Radlauffläche

- Forschung und Innovation für leisere Bahnen vorantreiben,
- europäische Standards weiterentwickeln,
- Betriebsprozesse optimieren,
- Lärminderung an der Infrastruktur fortsetzen,
- Baustellenlärm reduzieren.

Ein konkretes Ziel könnte sein, die Zahl der von Schienenlärm betroffenen Personen bis 2030 zu reduzieren, schlägt Allianz-pro-Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege vor. Ein Drittel der befragten Bevölkerung fühlt sich von Eisenbahnlärm belästigt, stellt René Weinandy, Fachgebietsleiter „Lärminderung im Verkehr“ des Umweltbundesamtes fest.

Bei der Weiterentwicklung europäischer Standards nennt die Allianz pro Schiene eine weitere Senkung der Lärmgrenzwerte neuer Schienenfahrzeuge. Politik und Branche müssten prüfen, mit welchen Anreizen auch Infrastrukturbetreiber zur Lärminderung veranlasst werden könnten.

RB 24.8.20 (ici)

EVG lehnt Vergabe von Cargo-Leistungen ab

Gewerkschaften Die Eisenbahnergewerkschaft EVG lehnt die Pläne zur Veränderung der Geschäftsmodelle von DB Cargo, die am 21.08.2020 im Aufsichtsrat der DB Cargo beraten wurden, ab. Das hat der designierte Vorsitzende der EVG, Klaus-Dieter Hommel, deutlich gemacht.

„Diese widersprechen den Vereinbarungen des zwischen dem Bund, der Bahn und der EVG abgeschlossenen ‚Bündnis für unsere Bahn‘, mit dem die coronabedingten Schäden überwunden werden sollen. Zudem befürchten wir, dass sich dadurch der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene weiter verringern wird“, erklärte Hommel.

Nach den jetzt vorliegenden Plänen sollen Cargo-Verkehre von der DB AG nur noch in Eigenleistung erbracht werden, wenn mit den eigenen Ressourcen und eigenen Strukturen eine wirtschaftliche und qualitativ passende Leistung erbracht werden kann. Wenn dies nicht möglich ist, sollen die Transportleistungen bei externen Partnern auf der Straße und der Schiene eingekauft werden.

„Damit würden nicht nur Arbeitsplätze abgebaut, sondern auch die Leistungsfähigkeit von DB Cargo nachhaltig reduziert“, stellte Klaus-Dieter Hommel fest. Die Leistungen sollten Unternehmen des DB-Konzerns erbringen.

Die DB AG hatte sich auf dieser Grundlage verpflichtet, auf Personalabbau zu verzichten und an den bislang festgelegten Einstellungszahlen festzuhalten. „Alles andere ist für uns nicht akzeptabel“, so der designierte EVG-Vorsitzende.

RB 24.8.20 (ici)

ÖPNV in der Pandemie

Wege aus der Vertrauensfalle

15.09.2020 | Düsseldorf

JETZT ANMELDEN

Eine Konferenz von:

www.busundbahn.de/veranstaltungen

Personalien

■ **Uwe Hiltmann** (44) wurde zum neuen Geschäftsführer der CityBahn GmbH bestellt. Er folgt auf



Foto: CityBahn

Eva Kreienkamp (58), die am 01.10.2020 den Vorstandsvorsitz der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) übernimmt. Hiltmann leitet die Geschicke des Unternehmens neben

U. Hiltmann

Hermann Zemlin und Günter F. Döring.

■ **Thomas Kratzer** (53) ist seit dem 01.07.2020 Geschäftsführer der Rail4Captrain GmbH. Er folgt auf **Bianca Etringer**, seit 30.06.2020 nicht mehr Geschäftsführerin. Kratzer ist ebenfalls Geschäftsführer der Captrain Deutschland GmbH.



Foto: Rail4Captrain

■ **Linda Kisabaka**, derzeit Bereichsleiterin Marketing und Service bei Abellio Rail Mitteldeutschland, ist zum 01.02.2021 zur Geschäftsführerin des Augsburgers Verkehrsverbands (AVV) bestellt worden. Das meldet *B4B Schwaben*. Sie folgt auf **Andreas Mayr**, seit November 2019 Interims-Geschäftsführer.

T. Kratzer

RB 24.8.20 (rf/dr)

VTG stabil im H1/2020 – Bei Ergebnis und Flottenauslastung leichter Rückgang

Halbjahresbilanz Das Eisenbahnlogistik- und Waggonvermietungsunternehmen VTG Aktiengesellschaft, Hamburg, blieb von wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie bisher weitgehend verschont. CEO Heiko Fischer führt dies auf die langfristige Ausrichtung des Geschäftsmodells zurück, erwartet aber Herausforderungen im 2. Halbjahr 2020.

Im Vergleich der beiden ersten Halbjahre 2019 und 2020 stieg der Umsatz sogar um 1,1% auf 605,8 Mio. EUR, während das Ergebnis vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen (Ebitda) um 0,5% auf 245,8 Mio. EUR fiel. In der Logistik habe es wegen der Pande-

mie durch Produktionsausfälle leichte Mengenrückgänge gegeben, auch sei die Flottenauslastung im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019 um 2,2 Prozentpunkte auf 90,8% gesunken.

VTG-Vorstandsvorsitzender Heiko Fischer führt die vergleichsweise stabile Lage auf die langfristige Ausrichtung des Geschäftsmodells Waggonvermietung zurück. Wirtschaftskrisen wirken sich zumeist mit zeitlichem Versatz auf das VTG-Geschäft aus. Er erhoffe sich jedoch positive Effekte von verschiedenen Maßnahmen zur Zukunftssicherung und Ausrichtung der Flotte auf Kundenbedarf, Digitalisierung und Neuordnung der Finanzierung. RB 24.8.20 (ici)

Touax Rail: Kapitalerhöhung durch Fonds

Beteiligung Touax Rail hat durch die Beteiligung des Infrastrukturfonds DIF Capital Partners 81,9 Mio. EUR Kapital für weitere Investitionen gewonnen. Touax Rail least, verkauft und wartet Güterwagen (Intermodal-, Autotransport-, Trichter-, Kasten- und Kesselwagen), augenblicklich nach Unternehmensangabe 6930 eigene und 4080 verwaltete. DIF Capital Partners ist über die Kapitalerhö-

hung jetzt zu 49% an Touax Rail beteiligt. Die Zustimmung des deutschen Kartellamts steht noch aus.

DIF Capital Partners, mit einer Investmentsumme von insgesamt rund 7,5 Mrd. EUR begründete die Beteiligung als „Investition, die einen exklusiven Zugang zum attraktiven Markt für Güterwagen ermöglicht“. RB 24.8.20 (dr)



Diese Highlights erwarten Sie 2020:

InnoTrans
Messevorbericht
Frühjahr 2021

InnoTrans
Nachbericht
Frühjahr 2021

09.11.
Jahreskalender
2021
Heft Nr. 46/20

19.10.
Rangier-
dienstleister
mit Karte
Heft Nr. 43/20

Hier sollten Sie nicht fehlen!

Versäumen Sie diese Ausgaben nicht und sichern Sie frühzeitig Ihren Anzeigenplatz.

Weitere Infos unter:
Ilkay Gülgün
040/237 14 -302
ilkay.guelguen@dvvmedia.com

12.10.
Infrastruktur
Heft Nr. 42/20

12.10. + 07.12.
Marktplatz
Heft Nr. 42/20,
Heft Nr. 50/20

Gleisanschluss für Holzindustrie

Vogelsbergkreis Derzeit baut die österreichische Pfeifer Group im Vogelsberg für sein Werk in Lauterbach einen neuen Gleisanschluss. Mitte 2021 soll der Anschluss in Betrieb gehen. Das dortige holzverarbeitende Werk, 2009 eröffnet, soll über die Schiene sowohl die Rohstoffe bekommen als auch die Fertigwaren (Schnittholz, Palettenklötze und Pellets) per Bahn versenden. Bis zu einem Drittel des Rundholzes für die Sägelinie soll auf der Schiene angeliefert werden.

Laut Pfeifer Group werden im Werk bis zu 40 Stämme/Minute verarbeitet und rund 620 000 m³ Schnittholz und Hobelware, 230 000 m³ Palettenklötze sowie 75 000 t Pellets hergestellt.

Seit Ende 2019 entsteht ein 1,7 km langes, neues Gleis, das im Bahnhof Wallenrod an die Vogelsbergbahn Fulda–Gießen (Strecke 3700) anschließt. Dabei sind die notwendige Steigung wie auch Brückenbauten Kostentreiber – das Projekt benötigt 16 Mio. EUR und wird vom Bund gefördert.

RB 24.8.20 (cm/dr)

Magnetbahn TSB von Max Bögl darf auf Erprobungsstrecken fahren. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat laut Hersteller Max Bögl beim Transport System Bögl (TSB) keine Bedenken gegen den Betrieb auf den existierenden Erprobungsstrecken. TSB habe vom Eisenbahn-Bundesamt

(EBA) für wesentliche Teile des Fahrzeugs und des Fahrwegs die Zusicherung erhalten, dass diese die Anforderungen des EBA erfüllen und damit zulassungsfähig seien. Als nächste Schritte will Max Bögl die Zusammenarbeit mit den Gutachtern und dem EBA fortsetzen, um

auch für die Betriebsleittechnik und weitere Komponenten die Zusicherung der Zulassungsfähigkeit zu erhalten. Danach könnte die Betriebsgenehmigung für eine erste Anwendungstrecke des Transport Systems Bögl in Deutschland beantragt werden. Nach vorliegender Baugenehmigung sei eine Realisierung und Inbetriebnahme des TSB in weniger als zwei Jahren möglich, so Bögl. 2019 begann Bögl mit dem Bau einer 3,5 km langen Teststrecke im chinesischen Chengdu (*Rail Business* 38/19).



Foto: Max Bögl

RB 24.8.20 (dr)

Kandertalbahn bleibt ohne Anschluss

Baden Die 12,9 km lange Kandertalbahn Haltingen–Kandern (Strecke 9440, Länge: 13 km) bleibt ohne Anschluss an das DB-Netz. Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Kandertalbahn als Eigentümerin der Strecke hat am 06.08.2020 bei einer Gegenstimme sich gegen den Abschluss eines Infrastrukturanschlussvertrags mit der DB Netz AG ausgesprochen.

Grund sind die hohen Kosten. Anlass für den neuen Vertrag sind die Ausbaurbeiten im Rheintal. Der bisherige

Anschluss wurde bereits demontiert, der neue ist aber schon seit 2010 planfestgestellt.

Nach Angaben des Zweckverbandes fordert die DB Netz für die Weiche 300 000 EUR bei einer Lebensdauer von 20 Jahren. Hinzu kämen jährliche Kosten für die Instandhaltung und den Betrieb von 8 000 EUR sowie die Geländepacht in Höhe von 10 600 EUR. Der Zweckverband Kandertalbahn sieht sich jedoch nicht in der Lage, 33 600 EUR jährlich zu erwirtschaften.

RB 24.8.20 (cm)

The Signalling Company: Kontinuierliche ETCS-Tests

Software The Signalling Company, ein gemeinsames Unternehmen des ETCS-Softwareentwicklers ERTMS Solutions, Brüssel, und der privaten belgischen Güterbahn Lineas Group NV, Brüssel, setzt neu auf kontinuierliche Tests (Continuous Integration) der fahrzeugeitigen ETCS-Software, die das Unternehmen entwickelt. Hierzu ging The Signalling Company eine Partnerschaft mit Try and Cert ein, einem Zusammenschluss zwischen dem Laboratoire ERTMS France (LEF), Certifer und Belgorail. Try and Cert ist das erste ERTMS-akkreditierte Labor, das eine technische Infrastruktur vorhält, die eine kontinuierliche Integration und „Software in the loop“-Tests gemäß den offiziellen ERTMS-Interoperabilitäts-Testsequenzen ermöglicht, die in der Norm Subset-076 spezifiziert sind. „Software-in-the-Loop“-Tests vermeiden die Notwendigkeit, die fahrzeugeitige ETCS-Hardware an das Labor zu senden, und verwenden stattdessen die Cloud, um die fahrzeugeitige ETCS-Software zu testen.

The Signalling Company verfolgt ein neues Geschäftsmodell für ETCS-Onboard-Einheiten, das eine Festpreisversicherung gegen alle künftigen Änderungen der ERTMS-Baseline vorsieht (*Rail Business* 51-54/20). RB 24.8.20 (lwkz/dr)

Skoda Transportation erweitert in Pilsen

Fahrzeuge Der tschechische Fahrzeugbauer Skoda Transportation errichtet 2020 und 2021 ein neues Werk- und Prüfgelände. Im Rahmen einer Investition von rund 31 Mio. EUR sollen über tausend neue Arbeitsplätze entstehen. Verstärkt werden neben den Forschungs- und Entwicklungskapazitäten (F&E) vor allem die Bereiche Schweißen, Strahlen und Lackieren, einschließlich modernster Robotik und zeitgemäßer Bearbeitung.

Das Prüfzentrum dient dem Testen von Komponenten und Prototypen. Im Rahmen der Entwicklung wird das interne Gleissystem am Pilsener Stammsitz komplett neu konzipiert und erneuert. Dies macht rund 40% des Investitionsvolumens aus. RB 24.8.20 (in)

SBB werden weiter ausbauen – Anmietung von RDC-Zügen

Nachtzugverkehr Nach einer öffentlichen Bekanntmachung (Simap.CH) vom 15.08.2020 mieten die SBB Schlaf- und Liegewagen von der RDC Asset GmbH, Hamburg, für drei Jahre ab Dezember 2021 (mit einjähriger Verlängerungsmöglichkeit). Aus Schweizer Quellen war ergänzend zu erfahren, dass es sich bei dem geplanten Angebot ab Dezember 2021 um ein Nachtzugpaar von Zürich über Köln nach Amsterdam handelt, wobei in Zürich um 22 Uhr gestartet wird. In diesen Zuglauf soll der bisherige Nacht-ICE 208/209 Basel–Köln (–Kiel) integriert werden, der hierzulande durch chronische Unpünktlichkeit bekannt ist. Dafür erhält der Nachtzug eine Sitzwagengruppe aus SBB-Material. Das Nachtzugpaar, für das nach Ablauf der Mietzeit Neufahrzeuge vorgesehen sind, markiert den Beginn eines Netzes

internationaler Nachtzugverbindungen aus der Schweiz, das teilweise mit einer neuen Flugticketabgabe subventioniert werden soll. So sollen Zugläufe Zürich–Rom und Zürich–Genf–Barcelona folgen (*Rail Business* berichtete).

Wie die SBB gegenüber *Rail Business* sagten, gab es bis zum Eintritt der Corona-Krise einen starken Nachfragewachstum. So stieg die Anzahl der Reisenden in den Nachtzügen ab der Schweiz in 2019 im Vergleich zum Vorjahr um über ein Viertel. Die SBB sehen dies als einen nachhaltigen Trend und möchten das Angebot ab der Schweiz wieder ausbauen.

Gemeinsam mit dem Kooperationspartner ÖBB seien in den vergangenen Monaten verschiedene Ausbauoptionen geprüft und bewertet worden, so die SBB. Dass für den Nachtverkehr geeignetes Rollmaterial nur sehr begrenzt verfügbar

sei, setze einem kurzfristigen Angebotsausbau jedoch enge Grenzen. Daher wollen die SBB auch die Möglichkeit nutzen, entsprechendes Rollmaterial zu mieten. Weitere Aussagen zur Ausschreibung wollten die SBB nicht machen.

Ein wirtschaftlicher Betrieb von Nachtverkehren ist ohne zusätzliche Fördermittel nicht möglich. Das revidierte CO₂-Gesetz, das im Herbst zur Beratung im Ständerat ansteht, sieht explizit eine Förderung grenzüberschreitender Zugreisen inklusive Nachtzüge als Alternative zu Flugreisen vor. Angesichts der sehr langen Vorlaufzeiten für die Einführung neuer Nachtverkehre haben sich die SBB entschieden, bereits jetzt zu handeln und sich entsprechendes Rollmaterial für eine Inbetriebnahme neuer Nachtverkehrsverbindungen zu sichern.

RB 24.8.20 (wha/as/dr)

„Walsumbahn“ einen Schritt weiter

Machbarkeitsstudie Die Reaktivierung der „Walsumbahn“ (Strecke 2271) von Voerde über Walsum nach Oberhausen (Länge: 25 km) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat eine erste wichtige Hürde genommen: Die Finanzierung der Machbarkeitsstudie für die Walsumbahn von rund 100 000 EUR steht.

Am 12.08.2020 unterzeichneten der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), der 50% der Studie finanziert, sowie die Gebietskörperschaften Duisburg, Oberhausen und der Kreis Wesel die entsprechende Vereinbarung. Die Absichtserklärung dazu wurde bereits im Januar unterzeichnet (*Rail Business* vom 17.01.2020).

Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, bis Anfang des nächsten Jahres erste verwertbare Ergebnisse zu haben. Sollte die Kosten-Nutzen-Untersuchung ein positives Ergebnis aufzeigen, soll laut Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die Walsumbahn in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen werden. Bei optimalem Verlauf wäre eine Beauftragung der weiteren Planungen gemäß der Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI Mitte nächsten Jahres denkbar.

RB 24.8.20 (cm)



Foto: C. Müller

S-Bahn Hamburg – Abnahme von ETCS. Am 16.08.2020 fand auf der Strecke Berliner Tor und Aumühle der Hamburger S-Bahn die Abnahme der ETCS-Einrichtung statt. Eingesetzt wurde der 642 300 von Siemens Mobility, die auch die Technik lieferten. Auf der Strecke soll ab 2021 mit vier Triebwagen BR 474 der automatisierte Betrieb nach GoA3 (Fahrer überwacht Fahrt), in der Abstellanlage Bergedorf sogar der autonome Betrieb nach GoA4 (fahrerlose Fahrt), anlässlich des ITS-Kongresses demonstriert werden.

RB 24.8.20 (cm)

RMV: Erstmals Auslastungsprognose

Corona Der öffentliche Verkehr in Hessen erhält für Corona-bedingte Ausfälle bei den Fahrgeldeinnahmen einen Ausgleich von 181 Mio. EUR vom Bund sowie zusätzlich 250 Mio. EUR aus dem Sondervermögen. Laut Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)-Geschäftsführer Knut Ringat prüfe der Verbund zweimal wöchentlich seine Liquidität – wenn es knapp werde, ziehe die hessische Lan-

desregierung Auszahlungen aus den Regionalisierungsmitteln vor.

Der RMV hat kurzfristig eine Auslastungsprognose entwickelt, bei dem die erwartete Auslastung einer Verbindung ebenso angezeigt wird wie alternative Verbindungen. Die Künstliche Intelligenz (KI) wertet unter anderem Daten neu installierter Fahrgastzähl-systeme aus.

RB 24.8.20 (dr)



Foto: J. Lüthard

Die neu entwickelten RoLa-Züge bei der Vorstellung auf der Transport Logistik

RoLa: Neue Züge werden getestet

Intermodal RALpin, der Betreiber der RoLa zwischen Freiburg im Breisgau und Novara, hat von den involvierten Behörden – mit Ausnahme Italiens – positive Aussagen zur Zulassungs- und Profildfähigkeit ihres geplanten neuen Gliederzuges (siehe Foto) erhalten. Für Italien wird dies Ende 2020 erwartet.

Da auch für die Rail Cargo Austria (RCA) ein Ersatz ihrer RoLa Waggons ansteht, will RALpin mit RCA zusammen sowie dem federführenden Unternehmen Hörmann Vehicle Engineering aus Chemnitz die Anwendbarkeit der neu entwickelten Komponenten bis Ende 2021 prüfen, insbesondere das neue Fahrwerk und die automatische Kuppelung.

Offen ist weiterhin das Instandhaltungskonzept und die daraus resultierenden Folgen für die Investitionen in die Terminals und Werkstätten. Analysen aus dem Jahre 2018 hatten deutlich aufgezeigt, dass die RoLa auch mit neuartigen Gliederzugwagen und 740 m langen Zügen nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann.

Deshalb ist RALpin auf eine Bestellung der RoLa und die entsprechenden Abteilungen durch den Schweizer Bund weiterhin angewiesen. Solange dies nicht für einen Zeitraum über das Jahr 2030 hinaus gegeben ist, ist eine Investition in neues Wagenmaterial nicht möglich. Im Falle einer Weiterführung der RoLa über 2030 hinaus seien aus Sicht von RALpin neben sämtlichen NT-Wagen auch die Begleitwagen und die heutigen Terminals zu ersetzen. Nebst jährlichen Betriebsabteilungen von 25 bis 30 Mio. CHF würde dadurch eine Gesamtinvestition von geschätzt einer halben Milliarde CHF anfallen.

Entgegen der ursprünglichen Annahme hat der Bund im Rahmen des Verlagerungsberichtes 2019 einer Weiterführung der RoLa über das Jahr 2023 hinaus noch nicht zugestimmt. Im Rahmen der Beratung des Verlagerungsberichtes 2021 sind im Parlament die Fragen abschließend zu klären und Entscheidungen zu treffen. RALpin ist mit einer Gesamtschau bis zum Verlagerungsbericht 2021 beauftragt.

RB 24.8.20 (lüt/dr)

Lotos-Gruppe durch PKN Orlen übernommen

Polen Am 15.07.2020 genehmigte die EU-Kommission die Übernahme der Lotos-Gruppe durch PKN Orlen. Beide Unternehmensgruppen verfügen über eigene EVU, die entsprechend des Profils der Muttergesellschaften petrochemische Transporte ausführen. Orlen KolTrans versieht überwiegend gruppeneigene Transporte. Lotos Kolej konnte sich Mitte des vergangenen Jahrzehnts erfolgreich ein zweites großes Standbein im Intermodalverkehr insbesondere mit Deutschland zulegen, auch jüngst war das Unternehmen dank der Vergrößerung seines KV-Wagenparks und Ausweitung des Angebots in den Nachrichten.

Wie im August in der polnischen Tagespresse bekannt wurde, lässt sich das Management bei der Verschmelzung der Tätigkeiten von pragmatischen Gesichtspunkten leiten. So soll das Orlen-EVU der größeren, breiter aufgestellten Lotus Kolej einverleibt werden und nicht etwa umgekehrt. Detailfragen der Presse ließ PKN Orlen-Sprecherin Joanna Zakrzewska allerdings als „verfrüht“ unbeantwortet.

Zuletzt hielt Lotos Kolej im polnischen Bahnfrachtmarkt Rang 3 bzw. 2 hinsichtlich Volumen (5,42%) und Transportleistung (9,79% – seit 2012 Nr. 2). Orlen KolTrans rangierte auf Platz 7 bzw. 6 bei 2,55% des Frachtvolumens und 3,71% der Leistung.

Das zusammengelegte EVU kommt auch ohne weitere Expansion unbestritten auf Platz 2 hinter PKP Cargo zu liegen. Lotos Kolej ist auch stärker international ausgerichtet, wobei Orlen mit Unipetrol Doprava über ein weiteres Tochter-EVU verfügt (Rank 4 in Tschechien).

PKN Orlen war bereits bisher das größte polnische Unternehmen und ist europaweit eines der größten Staatsunternehmen.

RB 24.8.20 (in)

Nunner Logistics: Verdichtung des Netzes nach China

Neue Verbindungen Ab 01.09.2020 startet Nunner Logistics zusammen mit der Tiedada Group eine direkte Bahnverbindung Xián–Slawkow–Amsterdam/London. Slawkow wurde laut Nunner gewählt, um den Umschlag im hochfrequentierten Maszewicze zu vermeiden.

Schon seit 20.08.2020 gibt es die neue Verbindung Amsterdam–Duisburg (ab September dreimal wöchentlich), die das Samskip Bahn-Terminal in Duisburg mit dem TMA Terminal Amsterdam verbindet, eine Kooperation von Samskip und Nunner Logistics.

Nunner Logistics hat auch den ersten Direktzug von Wien-Süd nach China bereitgestellt, der am 20.08.2020 losfuhr. Er war mit Fasern der Lenzing AG beladen. Züge mit Lenzing-Produkten sollen regelmäßig von Wien über Xi'an nach Shanghai fahren.

RB 24.8.20 (dr)

„Intramodal sind die Preise massiv unter Druck“

Ludolf Kerkeling, Geschäftsführer der Havelländischen Eisenbahn (HVLE), zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie und den Beihilfen für die Staatsbahnen auf die Schienengüterverkehrsbranche

Herr Kerkeling, wie hat sich Corona auf das Geschäft der Havelländischen Eisenbahn ausgewirkt?

Baustoffe und Agrarverkehre laufen weitgehend stabil. Rückgänge sehen wir in unserem Portfolio bei Kalkverkehren für die Stahlindustrie und Kohlekraftwerke. In den besonders betroffenen Segmenten Automotive und KV sind wir kaum tätig. Die dort tätigen EVU sind allerdings massiv betroffen.

Wie haben Sie reagiert, um die Auswirkungen zu begrenzen?

Gar nicht. In unserem Portfolio sind die Auswirkungen vergleichsweise gering.

Wie hat sich Corona auf den intramodalen und den intermodalen Wettbewerb ausgewirkt?

Im intramodalen Wettbewerb stellen wir fest, dass die Preise im reinen Traktionsgeschäft massiv unter Druck sind, weshalb wir dort deutlich weniger als geplant fahren. Insbesondere die DB aber auch andere Unternehmen bieten zu Preisen an, die wir nicht darstellen können.

Die Auswirkungen aus dem intermodalen Wettbewerb spüren wir als HVLE aufgrund unseres Portfolios



Ludolf Kerkeling

Foto: HVLE

kaum. Von anderen Unternehmen höre ich aber, dass auch aus dieser Richtung enormer Druck auf die Preise besteht.

Haben Sie Corona-Hilfen der Bundesregierung entdeckt, die Ihrem Unternehmen helfen können?

Nein.

Wie bewerten Sie das?

Aus der HVLE-Sicht erreichen wir zwar nicht unsere Plaziele, sehen aber keine existenzielle Bedrohung. Ich könnte mir vorstellen, dass es Unternehmen gibt, bei denen das deutlich anders aussieht.

Erwarten Sie Wettbewerbsnachteile durch die Eigenkapitalerhöhung der Deutschen Bahn oder ändert diese nichts?

Wir erwarten eine massive Beeinträchtigung des Wettbewerbs schon deshalb, weil die DB mit der Mentalität, dass sie systemrelevant ist und im Zweifelsfall unerschöpfliche Mittel zur Verfügung gestellt bekommt, aktuell zu Preisen anbietet, bei denen ich Zweifel habe, ob sie kostendeckend sind. Zudem sehe ich die Gefahr, dass in der aktuellen Krise jeder Staat seine eigene Bahn stützt – selbstverständlich nur für die nationalen Interessen. Damit tren-

nen sich die Staatsbahnen dann gegebenenfalls aus rein wirtschaftlichen Erwägungen von ihrem Auslandsgeschäft. Und die übrigen Marktteilnehmer erleben einfach nicht. Die HVLE könnte auch im Krisenfall nicht auf eine Eigenkapitalerhöhung durch die Eigentümer hoffen. Und dann hätten wir die alten Staatsbahnen wieder, was sich meines Erachtens nicht bewährt hat. Das habe ich dem Verkehrsminister auch persönlich gesagt.

Herr Kerkeling, danke für das Gespräch.

RB 24.8.20 (ici)

Analyse der KfW-Bankengruppe: Viele Mittelständler haben nichts von Corona-Hilfen

Von den Hilfsprogrammen der Bundesregierung in Zusammenhang mit der Corona-Pandemie kommt nur wenig beim Mittelstand an. Die Kreditprogramme sollten unbürokratische Hilfe für krisengeplagte Unternehmen darstellen. Eine Analyse der wochentäglich veröffentlichten Daten der KfW-Bankengruppe und Statistiken des statistischen Bundesamtes zeigt: Nur ein Prozent der Unternehmen hat einen solchen Corona-Kredit beantragt. Auch Schnellkredite, welche die Liquidität sicherstellen sollten, kommen für fast 90% der Mittelständler gar nicht in Betracht. Zu groß die bürokratischen Hürden, zu starr die Förderbedingungen.

Impressum



Der wöchentliche Branchenreport von Eurailpress und DVZ

Verlag: DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Tel. +49 40 23714-01

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleitung: Manuel Bosch
+49 40 23714-155 | manuel.bosch@dvvmedia.com

Redaktion

Chefredaktion: Timon Heinrici (ici)
+49 30 40048417 | timon.heinrici@dvvmedia.com

Redakteure:
Frank Hütten (Büro Brüssel, fh) | frank.huetten@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm) | christoph.mueller@dvvmedia.com
Dagmar Rees (dr) | dagmar.rees@dvvmedia.com

Anzeigen

Anzeigenleitung Eurailpress: Silke Härtel (verantwort.)
+49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com

Anzeigenverkauf: Ilkay Gülgün
+49 40 23714-302 | ilkay.guelguen@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Pascal Hofer
+49 40 23714-130 | pascal.hofer@dvvmedia.com
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 12 vom 01.01.2020.

Vertrieb

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
+49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print:
lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice:
Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243
kundenservice@dvvmedia.com
Erscheinungsweise: Wöchentlich

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen

Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskämpfe oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben.

Bezugsgebühren

Abonnement jährlich EUR 598,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 835,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 870,- inkl. Porto

Layout: Simone Henneken

Druck: SDK Systemdruck Köln GmbH & Co. KG

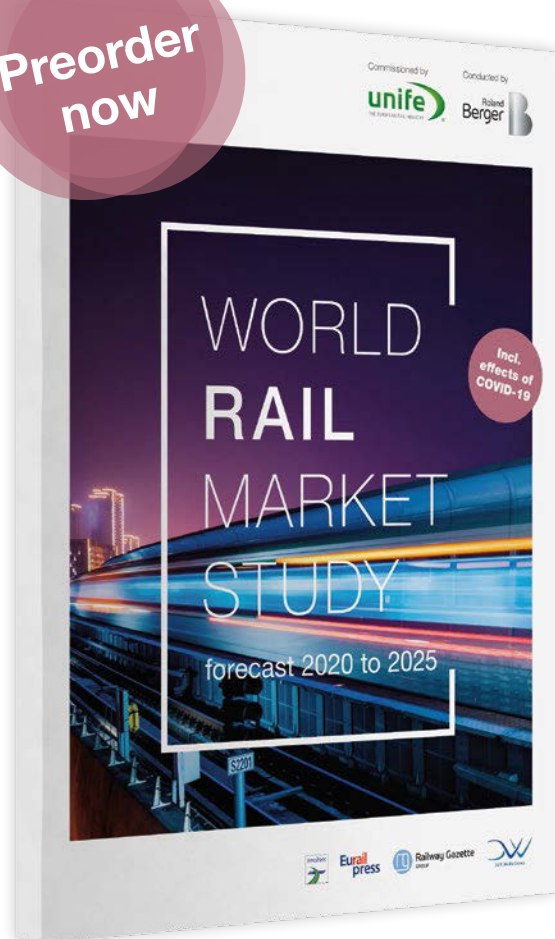
Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.



WORLD RAIL MARKET STUDY

8th edition | forecast 2020 to 2025

Preorder
now



Commissioned by UNIFE,
conducted by Roland Berger
and published by DVV | Eurailpress |
Railway Gazette

The eighth edition of the UNIFE World Rail Market Study once again provides a comprehensive view of the current status and expected development of the total and accessible world rail supply market. Given the current situation and the uncertainty of economic development due to the impact of COVID-19, the study also addresses the global pandemic and provides a future outlook along two different scenarios. Furthermore, the 2020 edition of the study qualitatively analyses sustainability as a key trend in the rail industry and its impact on the modal shift to rail.

Available as:
PDF Version – ISBN 978-3-87154-669-3
Printed Version – 978-3-87154-668-6
Date of publication: October 2020

The largest study of its kind –
Order this unique insight to the
world rail market right now!

Contact: DVV Media Group GmbH | Eurailpress
E-Mail: service@eurailpress.com
Phone: +49 40 237 14-260
Fax: +49 40 237 14-258

More information at www.eurailpress.de/wrms-2020

Commissioned by



Conducted by

