



Foto: J. Hörstel

Spatenstich für Mega-Hub. Lange wurde geplant, nun soll das Mega-Hub Lehrte gebaut werden. Beim Spatenstich legten Hand an (von links): Klaus Sidortschuk, Bürgermeister Stadt Lehrte; Prof. Dirk Rompf, Vorstand DB Netz; Ulrich Bischooping, DB-Konzernbevollmächtigter für Niedersachsen und Bremen; Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär; Dr. Bernd Althusmann, niedersächsischer Verkehrsminister, und Hans Pieper, Geschäftsführer der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße. **RB 22.5.18 (ici)**

Qualität und Standardisierung beschäftigen Kombi-Gesellschaften

Güterverkehr Qualität, Regelwerke und Digitalisierung werden 2018 die Arbeit der internationalen Vereinigung der Gesellschaften des Kombinierten Verkehrs UIRR prägen. Dies erklärte Präsident und Generaldirektor Ralf-Charley Schultze auf der Generalversammlung am 17.05.2018 in Brüssel.

„Wir werden wieder anfangen mit Key Performance Indexes, und wir werden wieder Qualitätsstatistiken veröffentlichen“, sagte Schultze. Im Mittelpunkt der Aktivitäten stehe außerdem ein faires und verkehrsträgerneutrales Regelwerk. Ferner gehe es um die Standardisierung, die für die Mitglieder an Bedeutung gewinnt. Hierzu soll 2018 noch ein Positionspapier erscheinen.

Dynamik entwickle auch im Kombinierten Verkehr die Digitalisierung, betonte Schultze. Dies betrifft elektronische Transportdokumente, aktuelle Statusinformationen sowie verlässliche Angaben zu den Ankunftszeiten.

2017 sei damit ein sehr erfolgreiches Jahr für den Kombinierten Verkehr gewesen. Die Operateure unter den UIRR-Mitgliedern hätten 3,2 Mio. Kombi-Sendungen transportiert. Das waren über 5% mehr als 2016. Auch im Verband gibt es Wachstum. So habe sich die Mitgliederzahl innerhalb von drei Jahren von 14 auf 38 erhöht und damit nahezu verdreifacht.

Gleich vier neue Mitglieder werden künftig im Verwaltungsrat der UIRR mitreden: Imtraut Tonndorf (Hupac, Schweiz), Thibault Fruitier (Novatrans, Frankreich), Rainer Mertel (Kombiverkehr, Deutschland) und Christopher Müller (Rail Cargo Operator, Österreich). Sie wurden von der Generalversammlung in das Gremium gewählt. Marco Gosso von Mercitalia Intermodal (Italien) und Ben Beirnaert (Combinant, Belgien) wurden als Mitglieder bestätigt. Vorsitzender des Gremiums ist Präsident Ralf-Charley Schultze. **RB 22.5.18 (kl)**

In dieser Ausgabe:

- Was mit dem 3. Mobilitätspaket der EU-Kommission auf Straßen- und Schienenverkehr zukommt **Seite 2**
- Warum französische Gewerkschaften Misstrauen gegenüber der anstehenden Bahnreform haben **Seite 3**
- Welche europäische Staatsbahn ein Tochterunternehmen für Kombiverkehrsaktivitäten gründet **Seite 4**
- Wie Deutschland die Ausrüstung der Strecken mit dem Zugsicherungssystem ETCS vorantreiben will **Seite 5**
- Welche Reederei China und Europa neuerdings auch auf der Schiene verbindet **Seite 7**

Verbände enttäuscht

Förderung Ernüchterung macht sich unter Bahnverbänden breit: Der Schwung, den die alte Bundesregierung mit dem Masterplan Schienengüterverkehr an den Tag legte, ist verschwunden. Bedauern herrscht insbesondere darüber, dass nun das Finanzministerium neue Hürden für die Trassenpreissetzung aufbaut. Das Ministerium verlangt vor Einführung der Subvention messbare Ziele, anhand derer nach drei Jahren überprüft werden kann, ob sich die Förderung lohnt. Mickrig sind die Mittel für die Bahnforschung – gerade 1 Mio. EUR sollen für diesen Zweck zur Verfügung gestellt werden. Jetzt ruht die Hoffnung darauf, dass es mit Staatssekretär Enak Ferlemann als Beauftragtem für Schienenverkehr und Referatsleiter Steffen Müller noch zwei Persönlichkeiten im Verkehrsministerium gibt, die den Bahnverkehr unterstützen. Einen Dämpfer haben Hoffnungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten, der Bund könnte auch die Ausstattung der vorhandenen Triebfahrzeuge mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS unterstützen. Dies hatte Staatssekretär Enak Ferlemann als unrealistisch bezeichnet. **RB 22.5.18 (ici)**



Der Kommentar

Timon Heinrici zum
3. Mobilitätspaket
der Kommission

Schlag für die Bahn

Die EU-Kommission hat das dritte Mobilitätspaket vorgelegt. Auf den ersten Blick sieht es vielleicht so aus, als würde der Straßengüterverkehr stärker an die Leine genommen. Tatsächlich aber setzt das Paket die Eisenbahnen gewaltig unter Druck.

Mit dem Mobilitätspaket verfolgt die Kommission das Ziel, Europa eine führende Stellung bei der Automatisierung des Straßenverkehrs zu verschaffen.

Dazu gehört auch das Platooning. Dies wird dem Straßengüterverkehr einen Vorteil insbesondere auf der Personalseite verschaffen. Zudem soll auch für den Straßenverkehr eine ähnliche Forschungs- und Entwicklungsplattform wie Shift2Rail entstehen. Damit verliert die Bahn einen weiteren Vorteil.

Eine ähnlich positive Vision, wie sie die Kommission für den Straßenverkehr hat, wäre auch für den Schienenverkehr schön. Doch so weit scheint der Eisenbahnmarkt noch nicht zu sein. Im 4. Eisenbahnpaket ging es darum, Barrieren abzubauen. Für Visionen war da noch kein Raum. RB 22.5.18

Leser: Branche muss sich bei ETCS selbst helfen

Umfrage „Staatssekretär Enak Ferlemann bezweifelt, dass die Umrüstung der Triebfahrzeuge mit ETCS-Technik aus dem Bundeshaushalt finanziert werden kann. Was erwarten Sie nun?“, fragte die Redaktion in der 20. Woche auf „eurailpress.de“. Das (nicht repräsentative) Ergebnis:

■ Die Branche muss eigene Lösungen für die Finanzierung finden: 210 (79,6%)

■ Es wird einen Zuschuss geben: 44 (16,6%)

■ Die Umrüstungskosten werden voll übernommen, da es sich um auf das Fahrzeug verlagerte Infrastrukturkomponenten handelt: 10 (3,8%). RB 22.5.18 (ici)

EU-Mobilitätspaket: CO₂-Grenze für LKW, Förderung für autonomes Fahren

Wettbewerb Die EU-Kommission hat am 17.05.2018 das dritte Mobilitätspaket vorgelegt. Ziel ist es, die Bürgerinnen und Bürger in Europa vor Verkehrsunfällen, schlechter Luftqualität und Klimawandel zu schützen.

Das Mobilitätspaket trifft Bestimmungen für den Straßenverkehr. Wesentliche Elemente sind Regelungen für Sicherheit, Umweltschutz sowie Vernetzung und Automatisierung. Der Teil zur Digitalisierung des Güterverkehrs hat auch Auswirkungen auf den See- und Schienenverkehr.

Sicherheit

25 300 Menschen verloren 2017 auf europäischen Straßen das Leben, 135 000 wurden schwer verletzt. Die Kommission unterbreitet daher zwei Gesetzesvorschläge: die Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen und die Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur. Ergänzt werden diese durch eine Mitteilung zur automatisierten Mobilität und einen Aktionsplan mit möglichen Folgemaßnahmen.

Wesentliche Änderung an den Bestimmungen zur Fahrzeugsicherheit: Alle neu auf den Markt gebrachten Fahrzeugmodelle müssen mit elf fortschrittlichen Sicherheitssystemen wie Notbrems- und Spurhalteassistenten ausgestattet sein.

Umweltschutz

Die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge werden beschränkt. 2025 müssen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen um 15% niedriger liegen als 2019. Für 2030 schlägt die Kommission eine Reduzierung um mindestens 30% gegenüber 2019 vor. In einem zweiten Schritt werden die Normen auf kleinere Lastkraftwagen und Omnibusse ausgedehnt. Darüber hinaus müssen die LKW-Hersteller die Aerodynamik der Fahrzeuge optimieren. Die Führerhäuser müssen stärker gerundet werden. Die EU-Kommission erwartet von dieser Vorgabe eine höhere Sicherheit sowie eine bessere Sicht und höheren Komfort für die Fahrer. Die Energieverbrauchskennzeichnung für Reifen, die beglei-

tend eingeführt wird, ermöglicht den Nutzern einen Vergleich des Energiebedarfs im Betrieb. Die Reduzierung der CO₂-Emissionen verteuert nach Berechnungen der Kommission das Fahrzeug um 1800 EUR, bringt auf fünf Jahre aber eine Kraftstoffkosteneinsparung von mehr als 25 000 EUR.

Vernetzung und Automatisierung

Europa soll weltweit zu einem Vorreiter für vollautomatisierte und vernetzte Mobilitätssysteme werden. „Der Verkehr wird sicherer, sauberer und billiger“, argumentiert die Kommission. In den kommenden Jahren würden zunehmend automatisierte Fahrzeuge verfügbar sein, die zunächst nur bestimmte, später jedoch immer komplexere Verkehrssituationen ohne Überwachung durch einen menschlichen Fahrer bewältigen könnten. Als Beispiel nennt die Kommission ausdrücklich LKW-Konvois, die durch elektronische Spurführung miteinander verbunden werden (Platooning).

Die EU will groß angelegte Demonstrations- und Pilotvorhaben im Zeitraum 2018 bis 2020 mit 103 Mio. EUR fördern; 50 Mio. EUR stehen für die Informationsübertragung mithilfe des Mobilfunkstandards 5G zur Verfügung. 450 Mio. EUR sind für die Förderung der Digitalisierung des Verkehrs aus dem Programm Connecting Europe Facility (CEF) reserviert. Außerdem will die Kommission eine Industriepartnerschaft eingehen, um Forschung und Anwendungsplanung zu koordinieren.

Digitalisierung des Güterverkehrs

Das 3. Mobilitätspaket wird ferner die nationalen Behörden zur Annahme von Informationen verpflichten, die von Transportunternehmen elektronisch zur Verfügung gestellt werden. So könnten die Meldeformalitäten im Seeverkehr vereinfacht werden. Im Güterverkehr ganz allgemein wird laut Kommission derzeit weniger als 1% der grenzüberschreitenden Vorgänge papierlos abgewickelt. Das Einsparungspotenzial in diesem Sektor schätzt die Kommission auf 39 Mio. Arbeitsstunden oder 3,1 Mrd. EUR. RB 22.5.18 (ici)

Französische Regierung dementiert Teilprivatisierungspläne für SNCF

Unternehmen Der französische Premierminister Edouard Philippe und Verkehrsministerin Elisabeth Borne haben bekräftigt, dass der Entwurf des Eisenbahnreformgesetzes bei der zweiten Lesung im Senat am 23.05.2018 nicht dahin gehend geändert wird, dass die französischen Eisenbahnen SNCF teilprivatisiert werden können. Die SNCF-Holding sowie die für Verkehr und Infrastruktur zuständigen Tochtergesellschaften SNCF Mobilité und SNCF Réseau blieben zu 100% in Staatsbesitz, versicherten beide.

Philippe und Borne reagierten damit auf Presseberichte vom 12.05.2018, in denen von einem vertraulichen Treffen zwischen der SNCF-Direktion und dem Büro der Verkehrsministerin am 04.05.2018 die Rede war. Der Konzern hatte sich dafür eingesetzt, im Reformgesetz die Möglichkeit vorzusehen, Aktien der SNCF zu verkaufen. Der Gesetzentwurf sollte entsprechend geändert werden.

Die Eisenbahngewerkschaften sahen sich durch die Berichte der Zeitung *Le Parisien* in ihrem Argwohn bestätigt, die Regierung könne eine Teilprivatisierung des Konzerns vorantreiben. Verstärkt wurde die Skepsis noch dadurch, dass in der Debatte der Nationalver-

sammlung ein Antrag auf Wunsch der Regierung zurückgewiesen wurde, die SNCF-Aktien in Staatsbesitz als unveräußerlich zu erklären.

Beobachter geben zu bedenken, das Dementi der Regierung sage nichts darüber aus, ob nicht der teilweise oder vollständige Verkauf von Tochterunternehmen vorgesehen ist. So werden durch die Reformen die Schienengüterverkehr- und Logistikunternehmen Fret SNCF und Geodis aus dem Konzern gelöst. Damit wären sie nicht mehr unveräußerlich.

„Angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Situation der SNCF und ihres Bedarfs an frischem Kapital könnte die Versuchung groß sein, Fret SNCF und Geodis komplett zu verkaufen oder zumindest teilweise zu privatisieren“, mutmaßt Erik Meyer, Vorsitzender der Gewerkschaft SUD-Rail.

Unterdessen haben die Gewerkschaften am 14.05.2018 zu einem Referendum über den Gesetzentwurf aufgerufen. Regierung und SNCF-Direktion lehnten die Abstimmung als illegitim ab. Über die Reform habe ausschließlich das Parlament zu entscheiden. Die erste Kammer, die Nationalversammlung, habe das Gesetz bereits in erster Lesung verabschiedet.

RB 22.5.18 (kls/ici)

Stahlhut: Nicht nur bei Havarie zusammengehen

Infrastruktur Die Eisenbahnnetzbetreiber sollten nicht nur bei Havarien, sondern auch im Alltagsgeschäft grenzüberschreitend eng zusammenarbeiten. „Wir brauchen nicht den überregulierten internationalen Netzbetreiber, wir brauchen eine virtuelle Leitstelle aus Grenzkordinatoren“, forderte Michail Stahlhut, CEO des Eisenbahnunternehmens SBB Cargo International und gleichzeitig auch Vorsitzender des Netzbeirats bei DB Netz. „Mit gutem Willen geht das morgen“, betonte er. Vier Leute im Rund-um-die-Uhr-Service pro Land, insgesamt 20 Menschen reichten aus, um diese virtuelle Leitstelle zu besetzen, sagte der Manager am 14.05.2018 auf einer Vortrags- und Diskussionsveranstaltung der TU Berlin.

Von internationalem Denken sind die Infrastrukturbetreiber entlang des Korridors Rhine-Alpine noch entfernt. „Aktuell ist das Korridormanagement nur ein verlängerter Arm der Deutschen Bahn“, stellt Stahlhut fest. „Internationaler Betrieb fängt an, wenn die nationalen Betreiber international denken“, unterstrich er. Erst im Havariefall international zu denken sei unzumutbar, weil die Beteiligten dann nicht über Routine verfügten. „Wenn sie im Tag-zu-Tag-Modus international denken, dann machen sie es auch im Havariefall“, zeigte sich Stahlhut überzeugt.

RB 22.5.18 (ici)

Eurailpress
Archiv

Neu! Jetzt inklusive **Rail BUSINESS**

→ Fachartikelarchiv mit über **35.000 Beiträgen**

Eurailpress Bus & Bahn

Nutzen Sie jetzt den Umfang unserer Fachbibliothek mit den Vorzügen einer modernen Suche!

Ihre Vorteile

- Wissensdatenbank Bahn zu technischen und wirtschaftlichen Titeln
- Ständige Verfügbarkeit
- Neue Beiträge ab Erscheinungstag
- Sofort-Download
- Volltextsuche
- Feste Artikel-URL

Zugang zu Inhalten des jeweiligen abonnierten Titels für Abonnenten inklusive!



GÜTERBAHNEN POLITIK · MARKT · TECHNIK

DER NAHVERKEHR Oberfläch. Personennahverkehr in Stadt und Region

Rail Business
Abonnenten erhalten 50% Rabatt auf einen Premium-Zugang

Bestellen Sie noch heute und testen Sie für 2 Wochen:
www.eurailpress.de/premium



Personalien

■ **Jan Kilström** (52), Vorsitzender der Geschäftsführung des schwedischen Eisenbahnverkehrsunternehmens Green Cargo, wird das Unternehmen zum Herbst 2018 verlassen. Nach eigenen Angaben wird er die Geschäfts-



Foto: Green Cargo

führung in einem anderen Unternehmen übernehmen. Details dazu nennt er nicht. Kilström kam vor fünf Jahren zu Green Cargo. Davor war er u.a. Geschäftsführer des Unternehmens Bring Frigo. Green Cargo hat mit der Suche eines Nachfolgers begonnen.

■ **Keith Ludeman**, der ehemalige Group CEO der Go-Ahead Group plc, wurde am 30.04.2018 als nicht exekutives Mitglied und designierter Chairman in den Verwaltungsrat der HS1 Ltd berufen. Im September 2018 wird er dort die Nachfolge von **Rob Holden** als Chairman antreten. Als Group CEO der Go-Ahead Group spielte Ludeman eine Schlüsselrolle bei der Einführung von Hochgeschwindigkeitszügen auf der HS1.

■ Zum 01.05.2018 hat Dr. **Jan Busch** (Foto) die Geschäftsführung in der ungarischen Landesgesellschaft von DB Cargo, DB Cargo Hungária Kft. in Győr, von **Eszter Ivan** übernommen. Die Rolle des CEO wurde vorher kommissarisch von Eszter Ivan, parallel zu ihrer Funktion als CFO, ausgeübt. Busch (41) ist seit 2007 bei DB Cargo und kann auf Erfahrungen im Sales Bereich und im Controlling aufbauen. Zuletzt als Leiter Sales Processes in Frankfurt/M. tätig, verantwortete er die europaweite Kundenzufriedenheitsanalyse, mehrere IT Projekte aus dem Vertriebs- und Angebotsmanagement wie auch die Weiterentwicklung der CO₂-freien Produkte von DB Cargo.



Foto: A. Schombara

■ Hector Rail hat am 17.05.2018 die Ernennung von **Anders Bellander** zum Commercial Director der Hector Rail AB, Schweden, mit Wirkung zum 9. April bekannt gegeben. Mit mehr als 14 Jahren in der Logistikbranche bei

Neue Lizenzen für zwei Bahnen

Österreich Die VTG-EVU-Tochter Retrack GmbH & Co. KG hat seit 08.05.2018 eine Sicherheitsbescheinigung, Teil B, für Schienengüterverkehr in Österreich. Diese ist wie die deutsche Lizenz bis 06.11.2022 gültig. Bislang waren die Züge von Retrack in Österreich auf Lizenz des Partners LTE Logis-

tik- und Transport-GmbH produziert worden. Diese Kooperation wird nach Aussage der VTG weiterhin aufrechterhalten.

Die Steiermarkbahn und Bus GmbH hat am 04.05.2018 die Verkehrsgenehmigung für Güter- und Personenverkehr in Österreich erhalten. **RB 22.5.18 (er/ri)**

Neugründung, Sitzverlegung, Korrektur

Handelsregister Ludger Guttwein (56) hat am 19.02.2018 ein neues Unternehmen als Vorratsgesellschaft gegründet: Die Altenbekener Eisenbahn Dienstleistungs UG (haftungsbeschränkt) erbringt nicht genehmigungspflichtige Dienstleistungen, die mit Eisenbahnen zusammenhängen, insbesondere den Erhalt von Eisenbahninfrastrukturen und deren Vermarktung.

■ Die LWC Lappwaldbahn Cargo GmbH hat am 02.03.2018 den Geschäftssitz von Delitzsch nach Braunschweig verlegt. Der Verwaltungssitz ist unverändert: Am Bahnhof 4 in 39356 Oebisfelde-Weferlingen. Geschäftsführer des Unternehmens ist Andreas Becker (50), Prokura besitzt Gesellschafter Kai Uwe Ebert (46).

■ Die Verwaltung der NordWestBahn GmbH (NWB) ist Ende April 2018 in die Franz-Lenz-Straße 5, 49084 Osnabrück

östlich des Hauptbahnhofs umgezogen. Am alten Standort, Alte Poststraße 9, residieren die Stadtwerke Osnabrück (Stw OS), die bis Januar 2017 auch an der Bahngesellschaft beteiligt waren. Heute ist Transdev Alleineigentümer.

■ Neuer Sitz der ÖBB-Tochter Rail Cargo Carrier - Germany GmbH (RCC-DE) in gleicher Straße. Neu gilt seit 01.05.2018: Gottfried-Hagen-Straße 36 in 51105 Köln.

■ Korrigiert werden muss die Meldung zum Unternehmen Wega UG / Wega Eisenbahndienstleistungs GmbH in *Rail Business* 20/18. Geschäftsführerin ist seit 2016 Iris Berlich allein, und der Hauptsitz ist nicht mehr Zwintschöna, sondern Am Beuditzer Weg 254, 06184 Kabelsketal OT Großkugel. Es besteht zudem eine neue Geschäftsstelle an der Adresse Freimfelde 6 in 06112 Halle/Saale. **RB 22.5.18 (ri)**

Maersk sowie als Sales Manager bei Kuehne + Nagel, Greencarrier Sweden und PostNord und 19 Jahren im Militärdienst bringt er nach Unternehmens-einschätzung sowohl Führungserfahrung als auch kommerzielles Know-how in der Logistik- und Lieferkettenbranche mit. Vorgänger von Bellander war **Jonas Swartling**, der das Unternehmen nach zwölf Jahren im Frühjahr 2018 verlassen hatte (siehe *Rail Business* 7/18).



Foto: Wiener Linien

■ **Markus Ossberger** (48; Foto) wird neuer Leiter der Hauptabteilung für bauliche Infrastruktur bei den Wiener Linien und ist damit für rund 1250 MitarbeiterInnen

verantwortlich. In seinen Arbeitsbereich fällt z.B. der Bau und die Instandhaltung von U-Bahnlinien, Stationen und Gleisinfrastruktur. Ossberger, seit 2002 bei den Wiener Linien, hat in Wien und Dresden Bauingenieurswesen studiert und lehrt seit 2003 selbst an der TU Wien Verkehrswirtschaft.

■ Die SBB Kommunikation erhielt eine neue Stimme: Seit dem 15.05.2018 ist **Ottavia Masserini** (29) SBB Sprecherin Romandie bei der Medienstelle in Bern. Zuvor war sie u.a. Redakteurin bei der Kommunikation der SBB. Mit dem Neuzugang setzt sich die französischsprachige SBB Medienstelle neu aus Masserini in Bern sowie **Frédéric Revaz** und **Jean-Philippe Schmidt** in Lausanne zusammen. **RB 22.5.18 (jpn/wkz/ri)**

ETCS bleibt noch jahrelang ein Flickenteppich

Deutschland Selbst 2023, wenn die Sammelfinanzierungsvereinbarung über 393,1 Mio. EUR zuwendungsfähiger Kosten zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der DB Netz AG abgearbeitet sein soll, gibt es im nationalen ETCS-Netz nach wie vor keinen durchgehenden Korridor. Dies geht aus dem jetzt vom Eisenbahn-Bundesamt veröffentlichten „Nationalen Umsetzungsplan ETCS“ hervor.

Aktuell sind 252,4 km Strecke ausgerüstet, davon die VDE 8 zwischen Halle/Leipzig und Unterleiterbach bei Ebensfeld. Hier ist Level 2, Baseline 2.3.0d eingebaut. Zudem sind noch Grenzanschlussstrecken mit der Schweiz mit Level 1LS, Baseline 3.4.0 ausgerüstet. Bis 2023 steht primär die Umstellung des Korridors A mit Anschlussstrecke wie von Köln gen Venlo oder zu Umschlagterminals auf dem Plan. Gleichzeitig sollen der nördliche Abschnitt des Vorhabens Paris–Ostfrankreich–Südwest (POS Nord) zwischen Saarbrücken und Ludwigshafen (knapp 128 km), die VDE-8-Anschlussstrecke Eisenach–Erfurt sowie weitere Grenzanschlussstrecken mit ETCS ausgerüstet werden.

Aber auch wenn der Plan komplett umgesetzt wird, klaffen beim Korridor A weiter große

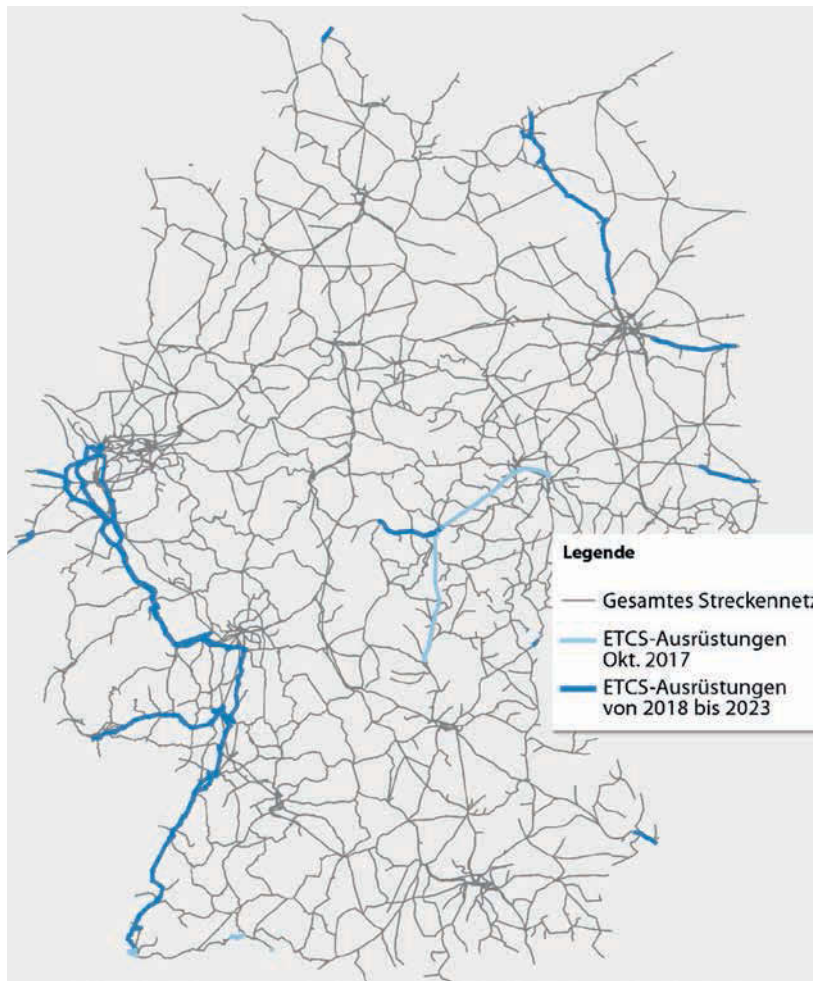
Lücken. So wird dann der Abschnitt Emmerich-Grenze–Oberhausen fehlen, aber auch im Oberen Rheintal fehlen Abschnitte wie zwischen Rastatt und Offenburg, der Katzenbergtunnel, die Güterzugumfahrung Freiburg sowie 42 km im Bereich Karlsruhe Hbf als Umleiterstrecken. Dabei soll der Level 2, Baseline 3.4.0 auf denjenigen Abschnitten zum Einsatz kommen, welche Geschwindigkeiten von über 160 km/h vorsehen oder

bei welchen die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit dies nötig machen oder wenn eine Ausrüstung mit Level 2 mindestens so wirtschaftlich wie ETCS Level 1 LS ist.

Die gegenwärtige Strategie zur ETCS-Migration in Deutschland geht in einer ersten Phase von der weitgehenden Doppelausrüstung mit ETCS- und Bestandssystemen PZB und LZB aus, so dass die ETCS-Strecken auch von

konventionell ausgerüsteten Fahrzeugen befahren werden können. Eine Abschaltung dieser Systeme ist bislang nicht vorgesehen. Insgesamt sollen neu bis 2023 1817,8 km Strecke ausgerüstet werden.

Laut dem Umsetzungsplan bleibt es damit den Eignern älterer Fahrzeuge selbst überlassen, wann sie auf ETCS umrüsten. So würden die EVU „nicht übermäßig mit den Kosten der fahrzeugseitigen Umrüstung belastet“. Allerdings würde eine frühzeitige Abschaltung der nationalen Systeme eher den gewünschten gesamtwirtschaftlichen Nutzen generieren, so vom Bund beauftragte Forschungsprojekte und Studien. **RB 22.5.18 (cm)**



Grafik: EBA

Strecken, die bis 2023 mit ETCS ausgerüstet sein sollen

Elektrifizierung Rastatt–Hagenau

Pamina Der deutsch/französische Eurodistrict Pamina hat beschlossen, eine umfassende Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke Rastatt–Hagenau erstellen zu lassen. Geplant ist die Aufnahme des SPNV zwischen beiden Städten. Derzeit findet nur abschnittsweise Güterverkehr statt. Der damalige Präsident der Oberrheinkonferenz, Präfekt

Jean-Luc Marx, hat sich in einem gemeinsamen Schreiben mit dem damaligen Präsidenten des Oberrheinrates, Josha Frey, an die EU-Kommission gewandt, um die Aufnahme der Strecken Colmar–Freiburg und Saarbrücken–Hagenau–Rastatt–Karlsruhe in ihrer Studie zu „Missing Links“ zu berücksichtigen und in die Förderung der EU aufzunehmen. Die EU-Kom-

mission hat in ihrem Antwortschreiben wissen lassen, dass beide Strecken berücksichtigt wurden und sie bereit ist, diese in die geplante Untersuchung aufzunehmen. Weiter teilt sie mit, dass sie von der linksrheinischen Magistrale Strasbourg–Wörth nur den französischen Abschnitt in das Programm aufnehmen kann. **RB 22.5.18 (cm)**

www.eurodistrict-pamina.eu/de

Die WESTbahn will nach München

Fernverkehr Die österreichische Bahngesellschaft WESTbahn beabsichtigt, von Dezember 2018 an täglich vier Zugpaare zwischen Salzburg und München Hbf anzubieten. Dies geht aus der von der österreichischen Regulierungsbehörde Schienencontrol veröffentlichten Ankündigung über neue Verkehrsverbindungen hervor. Die Fahrzeit soll 1h37 betragen, Halte sind in Freilassing, Traunstein, Rosenheim und München Ost vorgesehen. Laut CEO Erich Förster würde die Mehrzahl der Reisenden der WESTbahn-Züge über Salzburg hinaus nach München fahren. Eingesetzt werden sollen die neuen vierteiligen Kiss-Fahrzeuge (Reihe 4110) mit 310 Sitzplätzen, deren Zulassung in Deutschland aber noch aussteht. Sollte es zu dem Angebot kommen, würde FlixBus für den künftigen FlixBus Berlin–München auf die WESTbahn-Züge zugreifen können. RB 22.5.18 (er/cm) www.westbahn.at

Neue Linie Neustadt/Karlsruhe–Strasbourg

SPNV Derzeit laufen Gespräche zwischen den Aufgabenträgern Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV-Süd) und Région Grand Est für die Einrichtung neuer grenzüberschreitender Regionalbahnlinien. Vorgesehen sind die Linien Neustadt/Weinstraße–Wissembourg–Strasbourg und (Karlsruhe–)Wörth–Lauterbourg–Strasbourg.

Diese Verkehrsleistungen sollen dann in einem eigenen Vergabeverfahren ausgeschrieben werden. In diesem Fall sind die bisherigen RB-Leistungen Neustadt–Wissembourg und Wörth–Lauterbourg dann kein Bestandteil des aktuellen Vergabeverfahrens Pfalznetz (Rail Business vom 23.04.2018).

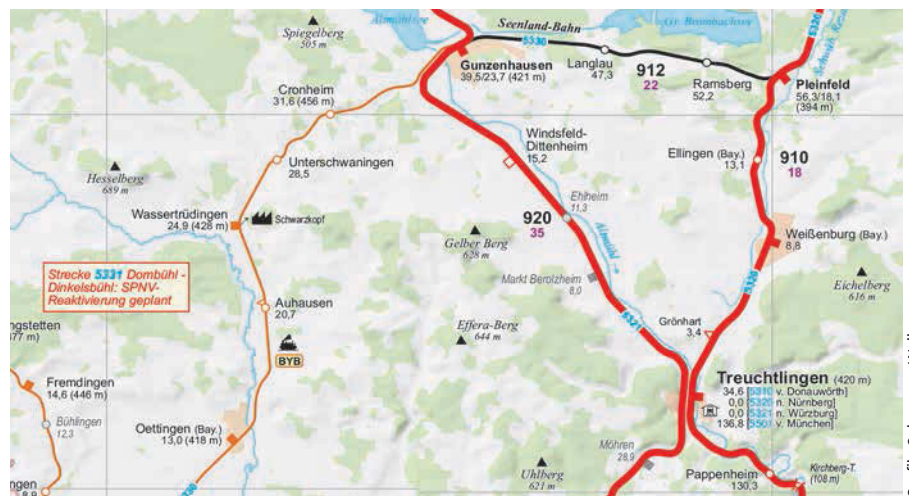
Parallel planen die Région Grand Est und das Land Rheinland-Pfalz, für die Strecke Neustadt–Wissembourg ein gemeinsames Interreg-Projekt einzureichen, um die Infrastruktur bei der Einfahrt aus Deutschland in den Bahnhof Wissembourg zu verbessern. RB 22.5.18 (cm) www.zspnv-sued.de

Bayern: Wassertrüdingen bekommt wieder SPNV-Anschluss

BEG Die Reaktivierung der Strecke Gunzenhausen–Wassertrüdingen (Nr. 5330) ist beschlossen. Wie Bayerns Verkehrsministerin Ilse Aigner (CSU) mitteilte, hat sich das Land über die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) für eine zwölfjährige Bestellgarantie für den Zeitraum zwischen 2024 und 2036 ausgesprochen. Nun könne laut der Ministerin der Infrastrukturbetreiber BayernBahn mit den notwendigen Investitionen in die Strecke und neuen Stationen beginnen. Die Strecke wird von der SPNV-Linie Pleinfeld–Wassertrüdingen bedient. Um nach der Reaktivierung einen attraktiven Stunden-Takt anbieten zu können, muss der Haltepunkt Langlau zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden. Die Vorplanung dazu soll im Laufe des Jahres 2019 gemacht werden. Die BEG hat für den 15 km langen Abschnitt der BayernBahn eine

Bestellgarantie über 180 000 Zugkm/a gegeben.

Unklar ist dagegen weiterhin die Reaktivierung der auch der BayernBahn gehörenden Strecke Dombühl–Dinkelsbühl evt bis Wilburgstetten (Nr. 5331). Josef Zellmeier, Staatssekretär im Verkehrsministerium und Aufsichtsratsvorsitzender der BEG, hat sich für eine 15-jährige Bestellgarantie ausgesprochen. Er spricht auch von einem „privaten Eisenbahnbetreiber“, der „jetzt“ einen Businessplan vorlegen wolle. Bislang gebe es aber „keine offizielle, schriftliche Interessensbekundung“ zur Übernahme durch den potenziellen Neubetreiber, so BayerBahn-Geschäftsführer Andreas Braun. Die BayernBahn selbst wäre auch bereit, die Infrastruktur weiterzubetreiben, wenn den „gewünschten SPNV-Investitionen“ eine „nachgewiesene Rentabilität“ gegenüber stehe. RB 22.5.18 (cm)



Zwischen Gunzenhausen und Wassertrüdingen sollen wieder Regiozüge fahren.

Zillertalbahn erteilt Zuschlag an Stadler

Wasserstoffantrieb Die Zillertalbahn konnte die Ausschreibung für die neuen Triebwagen mit Wasserstoffantrieb (Rail Business vom 09.03.2018) früher als erwartet abschließen. Von den ursprünglich drei Bewerbern war nur einer in die Endrunde gelangt. Alstom hatte wegen mangelnder Produktionskapazität keine endgültige Offerte abgegeben. Ein Angebot aus China wurde wegen Zweifeln an der Qualität abgelehnt. So blieb nur

noch Stadler, dieses Unternehmen erhielt nunmehr den Zuschlag. Durch die frühere Auftragserteilung – geplant war die Vergabe für Januar 2019 – ist es auch möglich, dass der Prototyp bereits 2020 anstatt 2021 geliefert wird. Nach der Erprobung erfolgt dann die Lieferung der restlichen vier Garnituren, so dass 2022 der planmäßige Betrieb aufgenommen werden kann.

RB 22.5.18 (er/cm) www.zillertalbahn.at

Smart Rail Logistics startet im Mai

Verlagerung Smart Rail Logistics, gemeinsames Joint Venture des Logistikdienstleisters LIT aus Brake (Unterweser) und der Güterbahn Captrain Deutschland aus Berlin, wird am 31.05.2018 den Betrieb aufnehmen. Dann sollen wöchentlich 100 LKW-Ladungen für VW zwischen Dresden und Emden auf die Schiene verlagert werden – wöchentlich sind dies drei Ganzzüge.

Im Pool kommen 220 Wechselbüchsen zum Einsatz, das GVZ Dresden

fungiert dabei als Drehscheibe für 13 Lieferanten, die ihren Sitz vorrangig in Tschechien und Polen haben. Smart Rail Logistics übernimmt das gesamte Korridormanagement door-to-door aus einer Hand, also auch die Lkw-Vor- und Nachläufe.

In Emden kommt bei den Verkehren das Horizontal-Umschlagsystem Container Mover der Innova Train aus der Schweiz zur Anwendung. **RB 22.5.18 (ri)**

www.lit.de



Foto: LTE

Der Premierenzug Tangshan – Antwerpen im Rangierbahnhof Kijfhoek (NL)

Erster „Seidenstraßenzug“ nach Antwerpen

China Der erste ausschließlich für Antwerpen bestimmte Seidenstraßenzug ist nach 16 Tagen Fahrt am 12.05.2018 im Hafen Antwerpen eingetroffen. Der Güterzug hatte den chinesischen Hafen Tangshan am 26.04.2018 verlassen. Die direkte Eisenbahnverbindung zwischen China und Antwerpen ist Teil der transnationalen chinesischen „Belt and Road Initiative“ (BRI), mit der China die Handelswege der Seidenstraße von Asien nach Europa wiederbeleben will.

Der Dienst ist eine Initiative von Tangshan City und Tangshan Port in Zusammenarbeit mit der staatlichen chinesischen Reederei Cosco Shipping Lines und der chinesischen Eisenbahn CRCT. Empfänger ist Cosco Shipping Belgium, die für die Weiterleitung an die Endkunden sorgt. Der Zug ist mit insgesamt 34 Containern beladen, die Industriemine-

ralien für den Einsatz in verschiedenen Industrie- und Produktionsbereichen wie Papier, Keramik, Zahnpaste und Kosmetik enthalten. In östlicher Richtung werden in Gent containerisierte Volvo-PKW geladen und nach Xiang in China transportiert. Die lokale chinesische Regierung plant, zukünftig ein bis zwei Direktzüge pro Monat nach Antwerpen einzusetzen.

Durchführendes Bahnunternehmen westlich der Grenzstation Malaszewice ist die LTE Group im Auftrag des Operators RTSB. In Belgien wird auf die Lineas Group als Subunternehmer zurückgegriffen. LTE hat somit für die RTSB Shuttles von verschiedenen Destinationen in China nach Tilburg, Duisburg, Antwerpen und Gent gefahren – weitere Destinationen in China und Europa sollen folgen. **RB 22.5.18 (ri)**

Laude plant Großeinkauf von Containerwagen

Beschaffung Das polnische Kombiverkehrsunternehmen Laude Smart Intermodal hat eine Ausschreibung zum Kauf von 280 40-Fuß-Container-Flachwagen geschaltet. Zu den Hintergründen und den Einsatzgebieten wollte sich das Unternehmen auf Anfrage von *Rail Business* nicht äußern.

Der Ankündigung zufolge soll es sich um fabrikneue Fahrzeuge der Bauart Sgmmns handeln. Die vierachsigen Waggons sollen für 1435 mm Normalspur und eine Achslast von maximal 22,5 Tonnen ausgelegt sein. Der Kostenvoranschlag für den Kauf liegt bei 18,2 Mio. EUR. Die Angebotsfrist läuft bis 15. Juni. **RB 22.5.18 (nov-ost/ri)**

www.laude.pl

Eisenbahngesellschaft Potsdam testet Smartron

Siemens Nachdem Railadventure den Smartron-Prototypen im Auftrag von Siemens etwa einen Monat ausführlich erprobt hat, testet seit 14.05.2018 mit der Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) nun der erste potentielle Kunde zwei Wochen lang die Lokomotive.

Der abgespeckte Vectron für Deutschland soll ca. 2,5 Mio. EUR kosten. **RB 22.5.18 (ri)**

www.siemens.com

UTL fährt Aushubzüge von Plochingen nach Rottweil

Albvorlandtunnel Seit März 2018 verkehren fünf- bis sechsmal pro Woche Aushubzüge ab Plochingen mit Material aus dem Albvorlandtunnel. Auftraggeber ist das u.a. in den Bereichen Erdarbeiten und Entsorgung tätige Unternehmen Fischer Weilheim, die Traktion übernimmt deren Beteiligung UTL Umwelt- und Transportlogistik planmäßig mit einer Voith Maxima bis Rottweil und danach mit der Ortslok weiter nach Deißlingen-Lauffen. Dorthin befördert UTL bereits seit Oktober 2014 Aushubzüge Dritter mit Übernahme in Rottweil. **RB 22.5.18 (ri)**

www.utl-gmbh.de

„Am Ende entscheiden die Kapazitäten“

Ralf-Charley Schultze, UIRR-Präsident, zu Hindernissen, Innovationen und Entwicklungspotenzialen des Kombinierten Verkehrs in Europa

Herr Schultze, der Einzelwagenverkehr nimmt europaweit ab. Profitiert der Kombinierte Verkehr davon?

Wenn, dann nur indirekt. Die Kunden entscheiden sich für die beste Lösung, die Wahl wird nach Kriterien der Wirtschaftlichkeit getroffen. Der Kombinierte Verkehr ist der Motor für die Entwicklung im Eisenbahnsektor. Die Sendungsanzahl der KV-Operateure der UIRR ist 2017 um 5,48% gewachsen, und dies trotz Rastatt und der vielen Einschränkungen über das Jahr. Das hat primär nichts mit der Abnahme des Einzelwagenverkehrs zu tun.



Ralf-Charley Schultze

Foto: A. Louvet

korridore entwickeln sich weiter, es wird an einer verbesserten Koordination im grenzüberschreitenden Verkehr gearbeitet, die Rahmenbedingungen im Europäischen Eisenbahnraum werden besser. Man kann zuversichtlich sein, insbesondere bei dem derzeitigen wirtschaftlichen Umfeld.

Die Pünktlichkeit der Züge, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, lässt zu wünschen übrig. Mit welchen Mitteln ließe sich das ändern?

Eine höhere Qualität der Trassen für den Schienengüterverkehr und überarbeitete Regeln der Verkehrssteuerung (Anpassung der Prioritäten) sowie eine vernünftige Steuerung über KPIs, also Zielvorgaben wären schon hilfreich.

Das österreichische Bundesland Tirol und die italienische Provinz Südtirol halten die Belastung durch Transit-LKW für nicht mehr tragbar. Was ist Ihrer Ansicht nach das Mittel der Wahl, um den Straßengüterverkehr im Alpentransit in nennenswerten Größenordnungen auf die Schiene zu bringen?

Man kann hier sicherlich von der Schweiz und von dem Gotthard lernen.

Der Brennerbasistunnel ist ein Teil der Lösung. Die Zulaufstrecken im Norden und im Süden der Alpen sind aber mindestens genauso wichtig. Es geht um die richtigen Prioritäten bei den großen Infrastrukturprojekten, um den Ausbau von Kapazitäten auf der Schiene und wiederum um die richtigen, adäquaten Trassen.

Wie sieht es aus mit Innovationen im Kombinierten Verkehr?

Es gibt eine ganze Bandbreite von interessanten Ideen im Bereich des Umschlags (von vertikal bis horizontal), aber auch bei den Ladeeinheiten und den Bahnwagen: Beide werden immer häufiger modular entwickelt. Entscheidend ist die Kompatibilität der Ladeeinheit mit dem Wagen und die Kompatibilität des Wagens mit dem Profil. Ohne diese Kompatibilität wird kein Zug fahren. Eine gezielte Standardisierung wird hier weiterhelfen. Des Weiteren sind auch die multifunktionalen Logistikterminals im Kommen, auf denen gemischte Züge – konventionell und kombiniert – abgefertigt werden können: Auch diese sind innovativ und die Bündelungen versprechen Effizienz- und Produktivitätssteigerungen.

Herr Schultze, danke für das Gespräch.

RB 22.5.18 (ici)

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:

Werner Balsen (Büro Benelux, wal), werner.balsen@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm), christoph.mueller@dvvmedia.com
Karl Arne Richter (ri), karlarne.richter@dvvmedia.com

Anzeigen

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

Anzeigenverkauf: Sarah Wendt
+49 40 23714-302 | sarah.wendt@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Cornelia Bär
+49 40 23714-120 | Cornelia.Baer@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 10 vom 1. Januar 2018.

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, ver-

längert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Schadensanspruch. 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 581,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 812,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 845,- inkl. Porto

Layout: Simone Henneken

Druck: Albersdruck GmbH & Co. KG, Düsseldorf

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.

