



Foto: Rail Business

Freigelände wird voll. Bereits fünf Tage vor der Eröffnung der InnoTrans 2024 ist auf dem Freigelände der Messe Berlin viel Aktivität zu erleben. Die zahlreichen Exponate müssen in der richtigen Reihenfolge auf das Gelände gebracht werden. RB 23.9.24 (cm)

In dieser Ausgabe:

- Welche quantifizierten Ziele die Deutsche Bahn im „S3“-Sanierungsprogramm ausruft Seite 2
- Was die Verbände VDV und NEE jeweils als Anforderungen an ein neues Trassenpreissystem erachten Seite 3
- Von welchem Unternehmen die DB InfraGo einen Dienstleistungsbereich für Schienepflege übernimmt Seite 5
- Warum die LNVG für das Expresskrenz Niedersachsen-Bremen neue Verträge benötigt Seite 22
- Wie ein Softwarehaus die Auslastung der Lokomotiven im Güterverkehr verbessern will Seite 23

Tzitzikostas für Verkehr

EU-Kommission Apostolos Tzitzikostas (46), Europäische Volkspartei (EVP), ist von Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen (EVP) als neuer EU-Verkehrskommissar vorgeschlagen worden. Der griechische Regionalpolitiker ist seit 2014 Gouverneur der Region Zentralmakedonien. Seit 2015 ist Tzitzikostas zudem Mitglied des Europäischen Ausschusses der Regionen, eines beratenden EU-Gremiums der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften. Von 2020 bis 2022 war er dessen Präsident.



Foto: EU/Ausschuss der Regionen

A. Tzitzikostas

Laut seines „Mission Letters“ zählen zu seinen schienenbezogenen Aufgaben: Vervollständigung der transeuropäischen Transportkorridore, Plan für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz, Vorschlag für eine „Single Digital Booking and Ticketing Regulation“ (nicht mehr multimodal!), Vorantreiben der Digitalisierung (u. a. ERTMS), Sicherstellung militärischer Mobilität, ebenso eine Hyperloop-Strategie. Das EU-Parlament muss die Kandidaten noch bestätigen. RB23.9.24(jgf)

BNetzA verpflichtet InfraGo zu genügend Stellwerkspersonal bis Dezember 2025

Infrastruktur Die Bundesnetzagentur (BNetzA) will bei der DB InfraGo „eine durchgängige Einhaltung der im Infrastrukturregister der DB InfraGo AG veröffentlichten Streckenöffnungszeiten in den einzelnen Regionen“ sicherstellen. Das teilt die Behörde mit. Dafür hat sie am 16.09.2024 einen Beschluss (BK10-23-0255_Z) erlassen, der die InfraGo verpflichtet, ausreichend einsatzbereites Stellwerkspersonal in den sieben Regionen vorzuhalten. Ziel ist, bis Fahrplanwechsel im Dezember 2025 eine „100-prozentige Deckung des leistungswirksamen Personalbedarfs“ zu erreichen.

Verbindliche Meilensteine mit Zwangsgeldandrohung

Der Beschluss verpflichtet die DB InfraGo dazu, die BNetzA fortlaufend über die sogenannte leistungswirksame Personalbedarfsdeckungsquote (L-PBDQ) beim Stellwerkspersonal zu informieren. Festgelegt sind auch Meilensteine auf dem Zeitpfad bis 2025, die in jeder Region erreicht werden müssen.

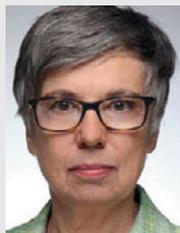
Sollten Meilensteine verfehlt werden, wird der DB InfraGo pro Region ein Zwangsgeld angedroht, das vom Grad der Abweichung vom Zielwert abhängt. Pro Region liegt es, gestaffelt in 2500-EUR-Schritten, zwischen 40 000 und 65 000 EUR.

Eine – vorläufige – Prognose der DB InfraGo von Juli 2024, die *Rail Business* vorliegt, deutet darauf hin, dass die L-PBDQ bis Dezember 2025 netzweit von aktuell 96,6% auf 98,2% steigen wird. Das 100%-Ziel pro Region soll demnach aber nur in Region Nord (102,6%) erfüllt werden, in den anderen soll die L-PBDQ Ende 2025 zwischen 94,1% (Süd) und 99,6% (Südwest) liegen.

Details im Wortlautbeschluss

Details zu Zwangsgeldern und Meilensteinen wird der Wortlautbeschluss enthalten, der bis Redaktionsschluss am 20.09.2024 noch nicht vorlag. Unter dem Link unten finden Abonnentinnen und Abonnenten nach Erscheinen detaillierte Darstellungen. RB 23.9.24 (jgf)

tinyurl.com/bnetza-stw-detail



Der Kommentar

Dagmar Rees zur Frage, wie gut 14 Mrd. EUR am besten zu verwenden sind

Die Stunde der Wahrheit

Der September hat es in sich für die Deutsche Bahn. Der Verkehrsminister will mehr Einsicht, Kontrolle, Verantwortlichkeit und eine Strategie. Der Verkauf von DB Schenker legt offen, wie schlecht es dem Konzern ohne die Cash Cow geht. Das Sanierungsprogramm S3 klingt nett - allein es fehlt der Glaube. Besonders, weil immer noch nicht ernsthaft die Frage angegangen wird, was genau saniert werden soll: Das System Bahn, in dem die DB mit DB InfraGo gemeinwohlorientiert der Lieferant des entscheidenden Betriebsmittels ist - oder das „Unternehmen“ DB, das in den Markt Bereichen Fern-, Nah- und Güterverkehr privatwirtschaftlich agieren sollte. Wie der zu erwartende Geldsegen von gut 14 Mrd. EUR durch den Verkauf von DB Schenker verwendet wird, wird zeigen, welcher Weg eingeschlagen wird. Richtig wäre, das Geld in Investitionen in die Infrastruktur zu stecken - das würde das ganze System Bahn voranbringen und die Wirtschaftlichkeit für alle verbessern, also auch die Wirtschaftlichkeit des „Unternehmens“ Deutsche Bahn. RB 23.9.24

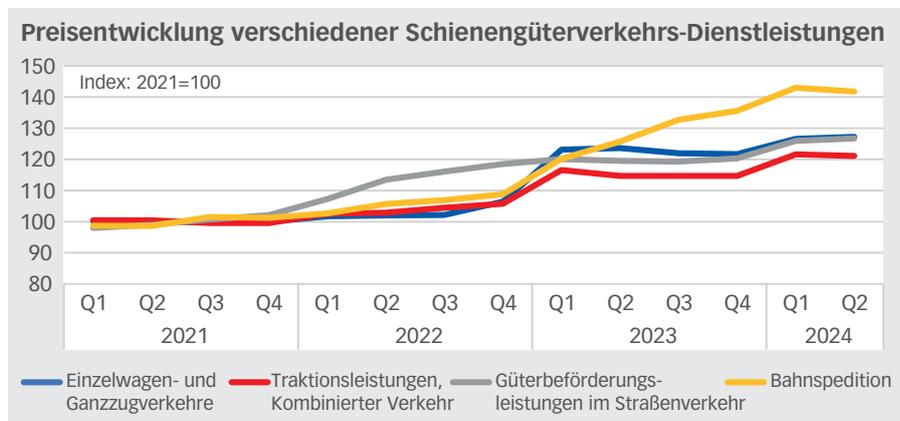
„S3“: DB nennt quantifizierbare Ziele

Sanierungsprogramm Der DB-Vorstand hat am 18.09.2024 dem Aufsichtsrat ein „Gesamtprogramm“ bis 2027 mit dem Namen „S3“ vorgestellt. Die offizielle Mitteilung der DB (s. auch *Rail Business* vom 19.09.2024) nennt in drei Dimensionen quantifizierbare Ziele, u.a.:

- **Infrastruktur:** Generalsanierung von 1500 Strecken-km, Reduktion der „Lost Units“ (Aufbau von mehr als 90 s Verspätung zwischen zwei Messpunkten auf einem Streckenabschnitt) um 20%, Austausch von 200 alten, störanfälligen

Stellwerken; rund 200 Kleine und Mittlere Maßnahmen; Modernisierung von 100 Bahnhöfen pro Jahr

- **Betrieb:** Pünktlichkeit von 75 bis 80 % im Fernverkehr; Ausstattung der „Mehrheit der Züge“ mit einer Software zur Echtzeit-Zustandsüberwachung
- **Wirtschaftliche Lage:** Operatives Ergebnis (Ebit) von 2 Mrd. EUR; Steigerung der Tilgungsdeckung (operativer Cash Flow zu adjustierten Nettofinanzschulden) auf 12%; Senkung der Personalaufwandsquote von jetzt 52 % auf 50%. RB 23.9.24 (jgf)



Höheres Preisniveau für Bahn-Leistungen bleibt. Wie aus dem Erzeugerpreisindex für Dienstleistungen von Destatis hervorgeht, hat das zweite Quartal 2024 das gegenüber 2023 nochmal leicht gestiegene Kostenniveau für Güterverkehrskunden auf der Schiene bestätigt. Während die Preise für „Einzelwagen- und Ganzzugverkehre“ sowie Traktionsleistungen, Kombiniertes Verkehr“ gegenüber dem Vorjahresquartal moderat anstiegen, ziehen die für „Bahnspedition“ weiter deutlich an. Gegenüber dem ersten Quartal blieben die Preise über alle Leistungen - wie innerhalb eines Jahres üblich - relativ stabil. Die Preisentwicklung der Straße zum Indexjahr 2021 hat sich der der Schiene angeglichen. RB 23.9.24 (jgf)

Ines Fröhlich verlässt sächsisches Ministerium

Personalie Mobilitäts-Staatssekretärin Ines Fröhlich wird im Oktober 2024 das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) verlassen. Sie hatte das Amt seit 2019, also für eine Legislaturperiode, inne und geht, bevor eine neue Landesregierung steht.



Foto: SMWA

Ines Fröhlich

Es warten „neue berufliche Herausforderungen“, die sie aber „noch nicht kommunizieren“ könne. RB 23.9.24 (jgf)

BNetzA: Weiter unzureichende Bauinfos

DB InfraGo Die DB InfraGo verfehlt die von der Bundesnetzagentur (BNetzA) gesetzten Zielmarken für Fristentreue bei der Kommunikation zu unterjährigen Baustellen weiterhin. Die BNetzA hat mit Beschluss vom 13.09.2024 (Gz.: BK10-24-0173_Z) deshalb zwei Zwangsgelder über jeweils 300 000 EUR gegen die InfraGo verhängt. Die Zwangsgelder wurden im Mai 2024 (Gz.: BK10-24-0003_V) für den Fall angedroht, dass die InfraGo nach dem 01.06.2024 weiter pro Monat weniger als 95% der sogenannten Zusammenstellungen vertrieblicher Folgen (ZvF) den Eisenbahnverkehrsunter-

men fristgerecht übermittelt. Die Marke galt jeweils für A (starke)- und B (geringere Auswirkungen)-Baumaßnahmen.

Nun hat die BNetzA der InfraGo eine weitere Frist gesetzt und Zwangsgelder bei nicht-fristgerechten ZvF ab 01.01.2025 angedroht. Die Zwangsgelder sollen vom Grad der Fristentreue abhängen und zwischen 100 000 EUR (weniger als 95% Fristentreue) und 500 000 EUR (weniger als 55%) liegen.

Schon im Mai 2024 wurde ein Zwangsgeld von 225 000 EUR verhängt, weil die InfraGo die Zielmarke für die vorherige Frist ab 01.09.2023 riss. RB 23.9.24 (jgf)

Verbände legen Konzepte für ein neues Trassenpreissystem vor

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)	
„Nachjustierung“	„Neukonzeption“
<ul style="list-style-type: none"> ■ Vollkostenprinzip ■ fairere Verteilung der Kosten auf die Verkehrsarten, auch unter Berücksichtigung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit -> Entfallen der SPNV-Trassenpreisbremse ■ für alle Verkehrsarten: Begrenzung der Preissteigerungen auf ein objektiv und transparent feststellbares Maß, z.B. Pauschale oder Index; auch mehrjährige Festschreibung zu prüfen ■ Eigenkapitalverzinsung auf Mindestmaß begrenzt ■ Festlegung eines Revisionszeitraumes (3, 5 oder 10 Jahre) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grenzkostenprinzip ■ Ausdifferenzierung nach Markttragfähigkeiten entfällt -> Entfallen der SPNV-Trassenpreisbremse und der Frage nach der Eigenkapitalverzinsung ■ InfraGo bekommt Anspruch auf Ausgleich der Deckungslücke -> aktuelles Anreizsystem zur Effizienzsteigerung der Infrastruktur nutzbar ■ NE-Bahnen behalten Flexibilität in Entgeltfragen ■ kürzerer Revisionszeitraum -> mögliche Marktverwerfungen zwischen Bundes- und NE-Infrastruktur erkennen (Details im Text)

Zusammenstellung: Rail Business

Kosten Schienenverbände haben ihre Vorschläge für ein neues Trassenpreissystem (siehe Tabelle) vorgelegt. Damit dürfte nun die konkrete Auseinandersetzung mit dem Bundesverkehrsministerium (BMDV) zur Überarbeitung des flächendeckend als revisionsbedürftig erachteten aktuellen Trassenpreissystems starten. Neben Konzeption wird es um Finanzierbarkeit und Umsetzung gehen.

Droht Konkurrenz mit NE-Infra?

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) weist insbesondere beim Modell „Neukonzeption“ darauf hin, dass mögliche Verwerfungen im Markt zu beobachten seien. Es würde deutlich geringere Entgelte auf dem Bundesnetz bedeuten. Dadurch kann „Standortkonkurrenz“/Verlagerung auf Kosten der NE-Infrastrukturen entstehen, die weiter unternehmerisch über die Entgelte entscheiden sollen und eventuell, etwa wegen ihrer Finanzierungsmöglichkeiten, keine Grenzkosten-Trassenpreise anbieten können. Marktänderungen sind auch dahingehend denkbar, dass durch das geringere

Preisniveau gemeinwirtschaftliche (SPNV-)Leistungen in die Eigenwirtschaftlichkeit überführbar sind. Weiter muss die Weiterentwicklung der Regeln für die Kapazitätszuweisung adressiert werden, da Anreize für Mehrverkehre entstehen und Trassenkonkurrenz zunehmen kann.

„Die Güterbahnen“

- Festschreibung der Trassenpreise durch ein Trassenpreisgesetz für jeweils fünf Jahre
- BNetzA soll nicht nur genehmigen, sondern Trassenpreisgesetz mit InfraGo ausarbeiten
- Bei Preiskalkulation für InfraGo nicht nur Trassenpreiseinnahmen, sondern alle staatlichen Mittelflüsse bündeln und gesetzlich fixieren
- Ersatz des Gewinnanspruches der InfraGo durch transparenten „Effizienzzuschlag“ pro Trassenkilometer, den die InfraGo u.a. für Erfolgsprämien für Personal nutzen kann

„Die Güterbahnen“ erachten es vor einer Novellierung (Vorschlag s. Tabelle) als notwendig, kurzfristig im Haushalt 2025 die Trassenpreisförderung wieder auf 350 Mio. EUR anzuheben und mittelfristig (2026) den Teil zum Gewinnanspruch der DB InfraGo aus dem Eisenbahnregulierungsgesetz zu streichen. **RB 23.9.24 (jgf)**

Kempf hört beim VDV auf

Verband Ulla Kempf wird zum 31.10.2024 ihre Tätigkeit als Geschäftsführerin Eisenbahnverkehr beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beenden. Den Posten hatte sie am 01.06.2024 angetreten. Hintergrund sollen unterschiedliche Haltungen zu Fragen der Zusammenarbeit mit externen Partnern sein. Die Suche nach einem Nachfolger läuft laut VDV, bis dahin werden die Geschäfte im Bereich Eisenbahnverkehr von der aktuellen Geschäftsführung (Alexander Möller: SPNV; Oliver Wolf in Zusammenarbeit mit Martin Henke: Schienengüterverkehr; Martin Schmitz: Bahntechnik) kommissarisch übernommen. **RB 23.9.24 (jgf)**

Lindner will private Mittel im Infrastrukturfonds

Finanzierung Bundesfinanzminister Christian Lindner hat seine „ausdrückliche“ Unterstützung für die Einrichtung eines Infrastrukturfonds beteuert. Er wies allerdings darauf hin, dass in einem solchen Investitionsfonds „ein relativ präzise definierter Anteil öffentlicher Mittel“ genutzt werden sollte, „um so mehr privates Kapital für die Infrastruktur zu mobilisieren“, sagte er beim F. A. Z.-Mobilitätsgipfel in Berlin. Er warnte vor einem der „anderen Denkschule“ folgenden – also einem regelmäßig mit öffentlichen Geldern gefüllten – Fonds als Instrument zur Umgehung der Schuldenbremse. Angeschoben werden solle ein Infrastrukturfonds „unverzüglich“, sagte Lindner. **RB 23.9.24 (jgf/mb)**



BESUCHEN SIE UNS AUF DER **INNOTRANS 2024**
IN HALLE 4.2 | STAND 115

WISSEN, WAS BAHNEN BEWEGT

Attraktive
Messeangebote
+
Gewinnspiel mit
hochwertigen
Preisen

www.eurailpress.de/innotrans2024



Personalien

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB) hat die Verträge von Konzernvorständin Regionalverkehr **Evelyn Pala** und Konzernvorstand Personenfernverkehr **Michael Peterson** um jeweils fünf Jahre verlängert. Das ursprüngliche Vertragsende war Juni 2025, jetzt ist es Juni 2030.

Nico Schönfeld wird zum 01.10.2024 neuer Sales Director Central Europe und übernimmt damit die Vertriebsleitung für die Region Zentraleuropa mit Deutschland, der Schweiz und den Benelux-Ländern bei der Railpool GmbH. Er folgt damit auf **Volkmar Günther**, der sich auf seine übergeordnete Aufgabe als Head of Sales bei Railpool fokussiert. Schönfeld ist seit 2021 bei Railpool. Zuvor arbeitete er unter anderem für DB Cargo, TX Logistik und die RBH Logistics. Mit Wirkung zum 24.09.2024 wird außerdem **Magnus Klaar** Regional Director Scandinavia. Klaar sammelte seine Erfahrungen zum nordeuropäischen Markt unter anderem bei ABB Traction/ADtranz, SAB Wabco/Faiveley, Alstom und EuroMaint/CAF.

Uwe Becker, Hessischer Finanzstaatssekretär, wurde am 16.09.2024 vom Aufsichtsrat der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB) zu deren Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Damit übernimmt er die Nachfolge von **Martin Worms**, Staatssekretär a.D. Insgesamt besteht der Aufsichtsrat der HLB aus fünf Mitgliedern.

Steffen Saremba ist neu Direktor Projekte & Entwicklung bei der Pintsch GmbH. Bevor er 2021 zu Pintsch wechselte, war Saremba Director Sales, Bids & Projects und Member of Executive Board bei BBR – Baudis Bergmann Rösch Verkehrstechnik. **RB 23.9.24 (rf/wkzdr)**

SNCB: 89,5 Mio. Zugkm ist Plus an Jahresleistung

Korrektur Beim Artikel zu SNCB in *Rail Business* 38, Seite 4, wurde die zusätzliche Leistung von 89,5 Mio. Zugkm für einen falschen Zeitraum angegeben. Richtig ist 89,5 Mio. Zugkm/a. **RB 23.9.24 (dr)**

DB Schenker war ein Erfolg, doch nicht für das System Eisenbahn

Verkauf DB Schenker und die Deutsche Bahn (DB) als Systemverbund Bahn haben sich in den vergangenen Jahren stark auseinanderentwickelt. Während sich das Ebit (bereinigt) von DB Schenker bis heute beinahe vervierfachte, entwickelte sich der DB Konzern als Ganzes, ohne DB Schenker, negativ. Dies zeigt untenstehende Tabelle. Das Jahr 2014 für den Beginn der Tabelle wurde gewählt, weil hier erstmals DB Cargo auftauchte, der neue Name für DB Schenker Rail.

Die Entwicklung zeigt, dass DB Schenker sich immer weiter verbessern konnte, während der Konzern ohne DB Schenker spätestens seit 2019 ins Minus rutschte (siehe errechnetes Ebit in der Tabelle). Die Verbindungen von DB Schenker zum Sektor Eisenbahn waren zuletzt nur noch gering.

DB Schenker nutzte nach Angaben im Jahresabschluss 2023 insgesamt 34 400 regelmäßig eingesetzte Fahrzeuge (LKW) im Landverkehr und erzielte insgesamt 41% seines Umsatzes im Landverkehr, 45% im Luft- und Seeverkehr und 14% in der Kontraktlogistik. Landverkehr war dabei mit nur 13% Beitrag zum Ebit am unrentabelsten, während Luft und Seeverkehr 68% Anteil am Ebit hatten und Kontraktlogistik 19%. Allerdings gibt es hier durchaus große Schwankungen über die Jahre, je nachdem, wie sich die Marktsegmente entwickelten. 2023 waren die Frachtraten im Landverkehr stark unter Druck.

Wie weit das Denken bei DB Schenker von der Schiene entfernt war, zeigt sich auch bei Angaben zur Klimabilanz

im Abschluss 2023. Als Weg zur Verbesserung seiner CO₂-Bilanz sprach die DB für DB Schenker nicht von einer Verlagerung auf die Schiene, was für ein Unternehmen innerhalb der Deutschen Bahn nahe gelegen hätte, sondern nur von der Umrüstung auf Alternative Antriebe.

Mit Wirkung 2022 wurde der Geschäftsbereich Full Load Solutions (FLS) aus DB Schenker ausgegliedert (unter anderem mit der Transa Spedition) und DB Cargo zugeschlagen. Ziel der Umstrukturierung war, über eine engere Verzahnung mit Transa und den übrigen FLS-Geschäften die Bahntochter DB Cargo als Bahnlogistiker mit Door-zu-Door-Lösungen zu positionieren und damit unter anderem den Einzelwagenverkehr zu beleben (*Rail Business* 49/21).

2002 war DB Schenker von dem damaligen DB-Chef Helmut Mehdorn gekauft worden, mit der Vision, europaweit durchgehend integrierte Logistikketten aus einer Hand anzubieten. Das ist DB Schenker auch gelungen, sogar weltweit, doch ohne den Systemverbund Schiene voranzubringen. 2023 war DB Schenker ein Unternehmen, das 70% des Umsatzes der Transportsparten über Vorleistungen zugekauft hat, also verhältnismäßig „Asset-leicht“ ist. Die Schiene war kein ausdrücklicher Teil des Portfolios.

Mit dieser Ausrichtung erwirtschaftete DB Schenker 2023 insgesamt 42% des Außenumsatzes der DB AG, mit etwas weniger als einem Viertel der insgesamt Beschäftigten (DB Konzern als Ganzes: rund 300 000, davon DB Schenker: knapp 75 000) . **RB 23.9.24 (dr)**

DB Schenker und der DB Konzern

Ebit bereinigt, in Mio. EUR

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
DB Schenker	1.129	1.841	1.248	711	538	503	477	410	395	332
DB Cargo	-497	-665	-481	-728	-308	-190	-90	-81	-183	46
DB Fernverkehr	-43	-39	-1790	-1681	485	417	381	173	164	212
DB Regio	-22	-31	-417	-451	408	492	508	636	669	843
DB Netze (Fahrweg und Personenbahnhöfe)	-1.248	630	335	433	253	242	920	782	832	802
DB Konzern insgesamt*	-964	1.225	-1552	-2903	1837	2111	2152	1946	1759	2109
Ebit DB Konzern ohne DB Schenker	-2.093	-616	-2.800	-3.614	1.299	1.608	1.675	1.536	1.364	1.777

* hierzu gehören noch weitere Geschäftsbereiche, die nicht aufgeführt sind

Quelle: Abschlüsse Deutsche Bahn, Tabelle: Rail Business



Foto: ASC/DB InfraGo

Für die Inspektion von Brücken werden auch neue Verfahren getestet (s. Text rechts unten).

Eisenbahnbrücken betriebssicher – 4,5% nicht wirtschaftlich zu sanieren

Infrastruktur Die Deutsche Bahn hat auf *Rail-Business*-Nachfrage versichert, dass „die Brücken der DB ... sicher“ sind. Sie würden „regelmäßig und systematisch inspiziert und geprüft“.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) verweist auf Nachfrage darauf, dass die Betreiber dafür verantwortlich sind, den Betrieb sicher zu führen. Instandhaltungsmanagement und Sicherheitsmanagement der DB InfraGo müssen sicherstellen, dass keine Gefahren bestehen; das EBA prüft diese. Das konzerninterne Regelwerk legt bei Befunden zu treffende Maßnahmen fest, zu denen etwa sofortige Fehlerbeseitigung, Geschwindigkeitsreduktionen, Sperrungen oder verkürzte Untersuchungsintervalle zählen können.

Die DB äußerte sich zur Frage, wie genau Brückeninspektionen ablaufen, nicht. Auch die Frage, ob und wie viele Eisenbahnbrücken nach Inspektionen eventuell als nicht mehr betriebssicher

erachtet und für den Verkehr gesperrt wurden, blieb unbeantwortet.

Ausführlich informiert die DB über die wirtschaftliche Zustandskategorie (ZK) ihrer Brücken („Brückenkarte“ s. Link), wobei auch Brücken der schlechtesten ZK 4 betriebssicher sind. Laut Antwort auf eine parlamentarische Frage besaß 2023 die DB InfraGo 25 740 Eisenbahnbrücken. Davon waren 1160 (4,5%) in ZK 4, wo „eine wirtschaftliche Instandsetzung nicht mehr gegeben“, sondern Ersatz angezeigt ist. Ihr Anteil stieg zu den Vorjahren leicht.

Im „InfraGo-Zustandsbericht 2023“ nach Schulnoten erhalten von knapp 2600 dort bewerteten Brücken 501 die Note 5 („Die Anlage hätte bereits erneuert werden müssen“) und 19 die Note 6 („einschränkend“), bei denen – etwa durch kurzfristige Auffälligkeiten – „potenziell schwerwiegende Auswirkungen auf den Betrieb“ drohen. RB 23.9.24 (jgfl)

tinyurl.com/db-brueckenkarte

DB InfraGo übernimmt Teilgeschäft der Voest

Schienenschleifen Die DB InfraGo AG übernimmt zum 01.11.2024 den Teilgeschäftsbetrieb „Schienen- und Weichenschleifen“ der voestalpine Track Solutions Germany GmbH. Das Unternehmen ist ein europaweit tätiger Service-Dienstleister im Bereich der maschinellen Schienenschleif- und Frästechnik sowie der begleitenden Schienenmess- und -prüftechnik. RB 23.9.24 (cm)

DB InfraGo: Pilot für neues Brücken-Monitoring

Sensoren Die DB InfraGo testet aktuell in Pilotanwendungen neue Sensoren zur kontinuierlichen Brückenüberwachung als Ergänzung zum konventionellen Lasermessverfahren. Genutzt wird dabei das intelligente Sensorsystem der ASC AiSys ECO Serie, ein MEMS-basiertes Beschleunigungssensorsystem. Die Bereitstellung genauer, dynamischer Wegmessungen in Echtzeit erweitert das Überwachungsinstrumentarium, ohne dass feste Referenzpunkte benötigt werden.

Das konventionelle Lasermessverfahren bietet eine direkte, aber sehr aufwändige Methode zur Erfassung der statischen und dynamischen Durchbiegung. Dabei muss zunächst abgeschätzt werden, wann und wo gemessen werden soll.

Laut Peter Krempels, Teamleiter der Messeinheit der DB InfraGo, waren die Testreihen „zuletzt sehr erfolgreich, sodass wir nun über die nächsten Schritte entscheiden können.“ RB 23.9.24 (cm)



WIR SORGEN FÜR MOBILITÄT!

Wartung und Instandhaltung

Komponentenaufarbeitung



Modernisierung

Mobiler Service

RailMaint GmbH - Karl-Marx-Straße 39 - D-04509 Delitzsch T: +49 (0)34202 970 0 - E-Mail: info@railmaint.com

Neugierig? - Wir freuen uns auf den Kontakt mit Ihnen!

www.railmaint.com

Europäische Lokomotivlieferungen Monat August/September

Statistik Welche Loks wurden von Mitte August bis Mitte September hergestellt und ausgeliefert? Welche Bahnen (EVU) haben sie bestellt und von welchen Herstellern stammen sie? *Rail Business* veröffentlicht die in Koopera-

tion mit Railcolor-Ziemon erarbeitete Tabelle einmal im Monat.

Die blau hinterlegten Zeilen sind Ergänzungen zu bisher in *Rail Business* erschienenen Tabellen (zuletzt *Rail Business* 36/24), die anderen Zeilen

sind neu aufgenommene Vorgänge bzw. ganz neue Bestellungen. In der Spalte „Mode“ bedeutet: E = E-Antrieb, De/h = Dieselantrieb elektrisch/hydraulisch, B = Batterie und LM = Last-Mile-Modul.

RB 23.9.24 (cm)

Loklieferungen	Land	Mode	Produkt	Projekt	Einsatz in	Ereignis
AC Finance > Railcare	SE	D	CZ Loko Effishunter 1000	Deep modernization - 14 Loks bestellt	SE-NO	Lok 2-4 fertiggestellt
Alpha Trains	BE	E / E + D	Siemens Vectron AC/MS/Dual Mode	35 Loks bestellt	verschiedene Varianten	Option auf 35 weitere Loks
Alpha Trains	BE	E	Siemens Vectron MS		DE-AT-CH-IT-BE-NL	Vectron 43 für Alpha Trains - erste MS-Variante in 2024
Alpha Trains Iberia	ES	D	Stadler Euro4001 - 1668mm	10 Loks bestellt	ES-PT	Lok 1 fertiggestellt für Medway España
Beacon Rail (BRCE)	DE	E	Siemens Vectron MS	10 Loks bestellt	DE-AT-PL-NL-CZ-SK-HU-RO	Lok 1+2 fertiggestellt
BLS Cargo	CH	E	Siemens Vectron MS	25 Loks bestellt	DE-AT-CH-IT-BE-NL	Lok 8 fertiggestellt - mindestens 4 Loks abgenommen
Captrain Polska	PL	E	Alstom Traxx 3 MS	3 Loks bestellt	DE-AT-PL-LU-FR-BE	Lieferung in 2026 erwartet
ČD Cargo	CZ	E	Alstom Traxx 3 MS	60 Loks bestellt	DE-AT-PL-CZ-SK-HU	10 extra Loks bestellt - bis jetzt 16 Loks geliefert
ČD Cargo	CZ	E	Siemens Vectron MS	10 Loks bestellt	DE-AT-CZ-SK-HU-PL-BE-NL	Lok 8-10 fertiggestellt
CFR Călători	RO	E	Softronic EA deep modernization	Deep modernization - 19 Loks bestellt	RO	Lok 2 fertiggestellt
DB Cargo Deutschland	DE	E + D	Siemens Vectron Dual Mode Light	146 Loks bestellt	DE	Lok 16-19 fertiggestellt
DB Cargo Deutschland	DE	D	Toshiba HDB 800	50 Loks bestellt	DE	Lok 1+2 fertiggestellt
ELP - European Loc Pool	CH	E + D	Stadler Euro Dual	80 Loks bestellt	DE-AT / SE-NO	Lok 65 geliefert
ELP - European Loc Pool	CH	E + 2xD	Stadler Euro9000	40 Loks bestellt	DE-AT-CH-IT-BE-NL	Lok 20 geliefert
Fox Rail	HU	E	Siemens Vectron AC	1 Lok bestellt	DE-AT-CZ-SK-HU-RO	3. Vectron bestellt - 1 Option
HVLE - Havelländische Eisenbahn	DE	E + D	Stadler EuroDual	3 extra Loks bestellt	DE-AT	Lok 3 geliefert - jetzt 14 eigene Loks im Einsatz
Mercitalia Rail	IT	E / E+LMD	Alstom Traxx 3 DC / DC LM	10 / 10 Loks bestellt	IT	10. Lok mit LM geliefert, 6. Lok ohne LM geliefert
Nexrail	LU	D	IPE Locomotori 2000 E6		unbekannt	Lok 1 fertiggestellt
Nexrail	LU	D	Vossloh Rolling Stock DE18 Stage V	40 Loks bestellt	DE	Lok 27-33 fertiggestellt
Olavion	PL	E / E + D	Newag Dragon 2	4 / 4 Loks bestellt	PL	4 extra Loks bestellt mit Last Mile diesel / Lok 2 fertiggestellt
Railpool	DE	E	Alstom Traxx 3 AC LM		SE-NO	Lok 22 fertiggestellt
Railpool	DE	E	Alstom Traxx 3 DC	5 Loks bestellt	PL	Lok 1 ausgeliefert
Railpool	DE	E	Siemens Vectron MS	40 Loks bestellt (2023)	verschiedene Varianten (u.a. A10/A35/A54/B18)	Lok 14 fertiggestellt
Railpool Italia	IT	E + LMD	Alstom Traxx 3 DC LM		IT	Lok 1-2 ausgeliefert für Captrain Italia
RCP - Rail Capital Partners	PL	E + LMD	Pesa Gama Marathon		PL	Lok 48 fertiggestellt
RegioJet	CZ	E	Alstom Traxx 3 MS	13 Loks bestellt	DE-AT-PL-CZ-SK-HU	Lok 6 fertiggestellt
Sangritana / FAS	IT	E + LMD	Alstom Traxx 3 DC LM	2 Loks bestellt	IT	Ausgeliefert mit etwa 6-9 Monaten Verspätung
Trenitalia Tper > Dinazzano Po	IT	E + D	CZ Loko Dualshunter 2000	jetzt 4 Loks in Bestellung (2 extra)	IT	Neue Optionen für 4 weitere Loks
Vest Trans Rail	RO	E	Softronic Transmontana		RO-BG-HU	3. Lok für Vest Trans
ZSSK Cargo	SK	D	CZ Loko Effishunter 1000M	Deep modernization - 30 Loks bestellt	SK + andere Länder	10 extra Loks bestellt für Auslandseinsatz

InnoTrans 2024: Die Messe wächst wieder

Berlin Die diesjährige 14. InnoTrans ist wieder auf dem Pfad zu alter Größe. Von der „Corona-Delle“ im Jahr 2022 mit 2834 Ausstellern aus 56 Ländern, 137.394 Besuchern aus 131 Ländern und 128 Fahrzeugen hat sich die Messe erholt: Diesmal sind es laut Veranstalter „über“ 2900 Aussteller aus 59 Ländern mit „über“ 110 Fahrzeugen auf dem Freigelände sowie 220 „Weltpremieren“. 2018 waren es 3062 Aussteller aus 61 Ländern, 155 Fahrzeuge und 155 „Weltpremieren“.

Erneut wird es im Sommergarten das Bus-Display geben. Zehn Aussteller sind hier vor Ort, darunter junge Unternehmen wie Arthur Bus, etablierte Hersteller wie Ebusco und erstmals BYD, größter Autohersteller in China, sowie der ungarische Traditionshersteller Ikarus. Dank einer Karosserie aus Verbundwerkstoffen soll der elektrische Ebusco 3.0 mit einem Gewicht von unter 10 t bei einer Länge von 12 m der leichteste E-Bus seiner Klasse sein.



Foto: C. Müller

Auch in diesem Jahr ist das Freigelände ausgebucht – und der Magnet der InnoTrans.

Hochkarätige Eröffnung

Die Eröffnung der InnoTrans im Palais Berlin erfolgt durch Magda Kopczynska, Director General (DG Move), und Bundesverkehrsminister Volker Wissing. Anschließend folgt eine Podiums-

diskussion „From Hype to Reality – AI in the Mobility Sector“, u.a. mit Susanne Henckel, Richard Lutz, Henri Poupard-Lafarge und Michael Peter.

RB 23.9.24 (cm)



Gestalten Sie mit uns die Zukunft des europäischen Schienengüterverkehrs neu!



Reserviert für Ihre neue Lokomotive!

Full-Service-Leasing von EuroDual und Euro9000 Lokomotiven



www.europeanlocpool.com



Let's meet!
InnoTrans 2024

24. - 27. September • Berlin
Hall 2.2 • Stand 250

Neues, aber auch Bekanntes auf dem Freigelände



Fotos: Alstom

Alstom zeigt den Coradia Max für die LNVG und die neue lange Flexity-Bahn für die BVG.

Alstom bis Hitachi Wie immer ist das Freigelände der Magnet der InnoTrans. *Rail Business* wirft daher gleich zu Beginn einen Blick darauf, was dort zu erwarten ist. Insgesamt sollen es rund 110 Fahrzeuge sein – von Hochgeschwindigkeitszügen über Straßenbahnen und Fahrzeuge für den Gleisbau bis hin zu Zwei-Wege-Fahrzeugen.

Alstom zeigt den Regionalzug Coradia Max für die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG). Der Zug mit einer hohen Kapazität setzt sich aus doppel- und einstöckigen Wagen zusammen, wobei die Antriebstechnik in den einstöckigen Wagen eingebaut

ist. Zweites Exponat ist die neue Flexity-Straßenbahn für die BVG. Das achteilige Fahrzeug ist die bislang längste Straßenbahn Berlins und u.a. mit innovativen Sicherheitssystemen wie dem ODAS-System ausgestattet. Der Hochgeschwindigkeitszug Avelia Horizon (TGV M) dagegen ist nur auf dem Halbenstand zu finden.

CRRC ist laut der Messe Berlin mit dem Regionalzug Cinova vertreten, der besonders energieeffizient sein soll. Unter dem Namen „Cinova2.0“ hat CRRC bereits im Mai 2023 in Qingdao eine Weiterentwicklung des Intercity-Zuges Cinova vorgestellt.

CZ Loko ist mit der Rangierlok Dualshunter 2000 vertreten. Sie hat unter Oberleitung (wahlweise 3 kV DC oder 25 kV/50 Hz AC) eine Leistung von 2200 kW, der Caterpillar C32-Dieselmotor leistet 895 kW. Mercitalia Shunting&Terminal (MIST) hat bereits eine Maschine erhalten, die schon auf der Trako zu sehen war.

Hitachi Rail ist mit dem ETR 1000 (FS-Baureihe ETR 400 Frecciarossa) vor Ort. Es handelt sich um eine Weiterentwicklung des bisherigen ETR 1000. Der Zug ist für weitere Länderzulassungen unter anderem mit neuer Zugsicherungstechnik sowie für verschiedene Stromversorgungssysteme ausgestattet. RB23.9.24(c/m)



Foto: Q. Vosman

Der neue ETR1000 auf dem Testring des VUZ Velim



Foto: CZ Loko

Der Dualshunter von CZ Loko

Vom Rhein bis an die Neiße, von den Bergen bis zur See, befördern wir Ihre Güter mit den Loks der RBP

- Bahntransporte (fast) aller Art
- Flexibel, dynamisch, zuverlässig
- Alles aus einer Hand
- Renommiert Bewährt Pünktlich



Rheinische Bahnpersonal- und Verkehrsgesellschaft mbH

Am Brauhof 1
53721 Siegburg

Tel. +49 2241 976 578-1

www.rbp-bahn.de

traktion@rbp-bahn.de



Batterielokomotive und Neues für die Instandhaltung



Foto: Nexrail

Die IPE e6 NXRL hat einen reinen Batterieantrieb



Bild: Plasser & Theurer

Der InfraSpector Truck

Hyundai Rotem bis Plasser & Theurer Hyundai Rotem präsentiert eine neue Wasserstoff-Brennstoffzellen-Straßenbahn. Die Hydrogen Fuel Cell Tram zeichnet sich durch leisen Betrieb, hohe Energieeffizienz und schnelle Betankung aus, so die Koreaner.

IPE Locomotori 2000 zeigt die zusammen mit dem Leasingunternehmen Nexrail entwickelte dreiachsige Rangier-

lok IPE e6 NXRL (*Rail Business* 37/24). Sie hat einen reinen Batterieantrieb, die Leistung liegt bei 750 kW und die Batteriekapazität bei „bis zu“ 1 MWh.

Plasser & Theurer ist mit drei Fahrzeugen auf dem Freigelände. Der InfraSpector Truck bietet ein Mehr an Flexibilität, um Messarbeiten rasch und unkompliziert vor Ort abzuwickeln. Im Gleis dient der InfraSpector Truck als

Prüflabor, akkreditiert gemäß DIN ISO/IEC17025, und misst Gleisgeometrie, Schienenprofil längs und quer sowie Lichtraum- und Schotterprofil. Die Plasser CompactFlex 4x4 ist modular aufgebaut und eine vielseitige und kompakte Stopfmaschine für Streckengleise und Weichen. Sie gehört zu einer Serie von 41 Maschinen für Taiwan. RB 23.9.24 (cm)

Fortsetzung S. 10

InnoTrans 2024 | 24.09. – 27.09.2024
Hall 27, Stand 760



Sitzplatz-Reservierungssystem. *Innovativ, flexibel und effizient.*

EAOs Sitzplatz-Reservierungssystem der neusten Generation – für einen optimierten Passagierfluss.

- Frühzeitige Erkennung von Reservierungen dank leuchtstarken LED-Indikatoren
- Gesteigerte Passagierfluss-Effizienz
- Energie-, kosteneffiziente und kontrastreiche Display-Technologie
- Eine Displaylösung für flexible Einbausituationen
- Nahtlose Integration mittels vielseitigen kundenspezifischen Anpassungsmöglichkeiten



www.eao.com/srs

eao ■

Your Expert Partner for Human Machine Interfaces

Streckeninstandhaltung: Messen, Schleifen, Stopfen und mehr



Fotos: Plasser & Theurer

Die kompakte Stopfmaschine CompactFlex 4x4 für Strecke und Weichen (l.) sowie der CatenaryCrafter 15.4 E³ der ÖBB für Oberleitungsarbeiten

Plasser & Theurer bis Robel Auf der InnoTrans 2022 haben **Plasser & Theurer** mit den ÖBB den Großauftrag zur Lieferung von 56 Instandhaltungsfahrzeugen unterzeichnet. In diesem Jahr wird nun der CatenaryCrafter 15.4 E³ C/B/I (Catenary/Battery/Internal combustion engine), der speziell für Montagearbeiten von Oberleitungssystemen optimiert ist, ausgestellt.

RailTechnology hat ein neues und innovatives Verfahren der mobilen Schienenbearbeitung eingeführt: das Silent-Track-Hobelschleifen (ST). Dabei wird mit drei Hobelschleifklötzen pro Schiene gearbeitet, die jedes Schienenprofil auch bei eingedeckten Rillenschienen, Weichen und Kreuzungen herstellen können. Dabei müssen Achszähler, Erdungsverbindungen oder Schmiervorrichtungen nicht demontiert werden.

Robel ist gleich mit mehreren Exponaten im Freigelände vertreten. Eine InnoTrans-Weltneuheit stellt dabei der Rorunner E³ Hybrid-Gleiskraftwagen für München (MVG) dar. Der kombinierte Stromschienen- und Batteriebetrieb ermöglicht deutlich beschleunigtes und emissionsfreies Arbeiten an den U-Bahn-Strecken. Das selbstfahrende, elektrische Respect Messfahrzeug ist das erste Produkt für Schieneninspektion und Gleismessung aus der Kooperation der Gruppe: Messtechnologie von Vogel & Plötscher, Akku- und Fahrzeugtechnik von Robel, Datenauswertung von Robel Rail Automation. Die dreiteilige Romis (oder FIZ), die gemeinsam mit der DB ausgestellt wird, bietet viele Vorteile bei der Gleisinstandhaltung. Die Absicherung und Baustelleneinrichtung ist integriert, es ist kein Sicherungsposten mehr nötig. Aufgrund der geschlossenen Bauart der Romis ist das Nachbargleis uneingeschränkt nutzbar.

RB 23.9.24 (cm)

Fortsetzung S. 12



Foto: Robel

Messfahrzeug Respect für Schieneninspektion und Gleismessung



Foto: RailTechnology

Fahrzeug zum Silent-Track-Hobelschleifen



Foto: Robel

Rorunner E³ für Arbeiten im Münchner U-Bahnnetz



WIR BEGEISTERN AUF DER SCHIENE.

GRÜN. INNOVATIV. VORAUSS.

CAPTRAIN.DE



GESTALTEN IN VERNETZTEN DIMENSIONEN

InnoTrans 2024. Besuchen Sie uns in Halle 5.2

SPITZKE ist Wegbereiter schienengebundener Mobilität.

Mit unseren Kompetenzbereichen – Fahrweg, Technik, Ausrüstung/Elektrotechnik, Großprojekte/Ingenieurbau, Logistik und Fertigung – gestalten wir schon heute die Zukunft der Bahninfrastruktur. Vernetzt und konsequent entwickeln wir unsere Geschäftsfelder weiter, damit nachhaltige Mobilität dauerhaft verfügbar bleibt.

www.spitzke.com

Regionalzug, Hochgeschwindigkeitszug und „Tailor made“



Foto: Robel

Die Romis von Robel ermöglicht sicheres Arbeiten im Gleis.

Robel bis Talgo Bei Siemens Mobility wird der Hochgeschwindigkeitszug Velaro Egypt ein Hingucker sein. Mit dem Mireo Smart steht ein vorkonfiguriertes Fahrzeug bereit, das vergleichsweise schnell und günstig geliefert werden kann. Von dem zusammen mit Skoda für die Staatsbahn CD entwickelten Comfort-Jet werden vier Wagen zu sehen sein.

Stadler hat mit acht Fahrzeugen das mit Abstand umfangreichste Portfolio mitgebracht. Dabei ist der RS Zero natürlich die Überraschung: ein einteiliges Fahrzeug mit Wasserstoff- oder Batterie-Antrieb für den Einsatz auf Nebenstrecken. Mit dem Citylink für die Saarbahn

ist nun das erste Fahrzeug einer großen Tram-Train-Serie, initiiert vom Verband VDV, für sechs Betreiber in Deutschland



Foto: Stadler

Die VDV-TramTrain, von Stadler „Citylink“ genannt, in der Version für die Saarbahn.



Foto: W. Scheer



Foto: C. Müller

Siemens zeigt u.a. den Velaro für Ägypten sowie vier Comfortjet-Waggons, die zusammen mit Skoda gebaut werden.

BAHDIENTSTLEISTUNGEN

SEBASTIAN SCHLEMMER

EISENBAHN
AUS LEIDENSCHAFT
MIT SICHERHEIT!

Seminare

Simulatortraining

Consulting

Projektmanagement

+49 41 44 60 48 68-0 svd-stade.de



Der neue Kiss-Doppelstockzug für die ÖBB (l.) und die Class 99 für UK mit einem E- und Dieselantrieb (r.)



Fotos: Stadler



Der Servicejet für die ÖBB ist maßgeschneidert.

Foto: Stadler



Die Lok für den ICE L der DB, hier noch beim Hersteller Talgo

Foto: Talgo



ON TRACK TO POWER YOUR FUTURE

FULL POWER. HIGH EFFICIENCY. AT ANY TIME.



Meet us in Hall 2.2 – Booth 150



Neues für den Güterverkehr: Waggon und Rangierloks

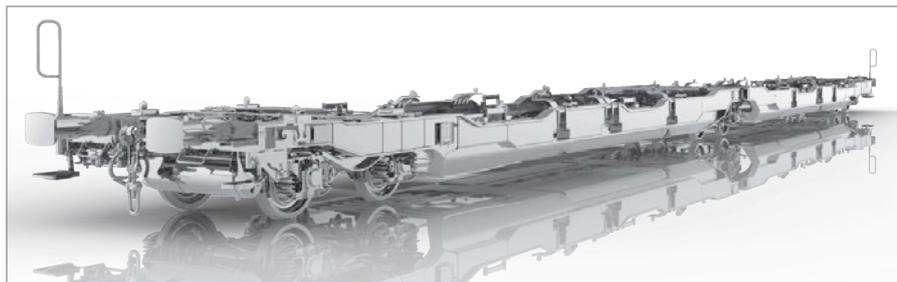


Bild: Tatravagonka

Der neue Tragwagen Sdggmrss ist auch für den Transport nicht kranbarer Trailer ausgelegt.



Foto: Vossloh

Die Modula BFC hat einen Wasserstoff-Hybridantrieb.

Tatravagonka bis Vossloh Tatravagonka ist mit dem Gelenktragwagen Sdggmrss zum Transport von Auflegern, Containern und Wechselaufbauten vertreten. Er hat zwei integrierte Körbe zum Be- und Entladen von nicht kranbaren Trailern.

Vossloh Rolling Stock ist mit einem Demonstrator der wasserstoffbetriebenen Hybrid-Lokomotive Modula BFC vertreten. Die Modula war auf der InnoTrans 2022 schon vorgestellt worden. Duisport Rail hat die Modula BFC bereits bestellt. Darüber hinaus wird die Modula EBB zu sehen sein, die seit April die Zulassung als Testlokomotive durchläuft. Die EBB verfügt über eine Leistung von 2500 kW unter DC-Fahrleitung, über 1500 kW unter 1,5 kV DC und über 500 kW beim Batterieantrieb. **RB 23.9.24 (cm)**



Foto: IFE

Übergänge vollautomatisch kuppeln.

Mit dem AutoCouple System präsentiert die **Hübner-Gruppe** ein Übergangssystem für Personenzüge, das ein vollautomatisiertes und effizienteres An- und Abkuppeln zur Optimierung der Betriebsabläufe bietet. Das System ermöglicht perspektivisch auch eine integrierte Strom- und Datenübertragung von Waggon zu Waggon.



Foto: Hübner

RB 23.9.24 (cm)

Schiebetritt verbessert. Leichter mit Rollstuhl, Kinderwagen oder großem Koffer einsteigen – dies ermöglicht der neue ZeroStepBoarding der Knorr-Bremse Gesellschaft **IFE**. Das Einstiegssystem besteht aus druckdichter E3D-e1-Tür und Schiebetritt, bei dem die branchenüblichen Bürsten durch einen begehbaren, rampenförmigen Abstreifer ersetzt wurden. Ein weiterentwickeltes Dichtsystem ist trotz der nun schrägen Rampe in der Lage, auch ohne unmittelbares Gegenstück ausreichend Druck für die benötigte Dichtfunktion, z.B. gegen die Druckwellen bei Zugbegegnungen oder Tunnelfahrten, aufzubauen. Daher kommt der ZeroStepBoarding ohne zusätzliche aktive Elemente wie klappbare Dichtwinkel, sich hebende Stufen oder aufblasbare Dichtungen aus. **RB 23.9.24 (cm)**



Foto: Linsinger

Fräszug Railmaster.

Der „Hochleistungsschienenfräszug“ Railmaster ist das neue Flaggschiff der **Linsinger Maschinenbau**. Neben dem klassischen Dieselaggregat kann auch ein Antrieb über die Oberleitung oder eine Brennstoffzelle gewählt werden, wobei zwei Energiesysteme redundant zum Einsatz kommen. Dabei können die Antriebsmodule je nach Leistungsbedarf zu- oder weggeschaltet werden. Durch den „konsequenten“ Verzicht auf Leistungshydraulik und den durchgängigen Einsatz elektrifizierter Komponenten konnte ein „Optimum“ an Wirkungsgrad erreicht werden. In Eigenfahrt erreicht die Maschine 120 km/h. Weiterhin kann der Schienenfräszug mit einem vorlaufenden und einem nachlaufenden Messsystem ausgestattet werden. Zudem kann der zeitraubende Werkzeugwechsel während der Fahrt im Inneren der Maschine vorgenommen werden – die Werkzeuge werden entsprechend geschwenkt. **RB 23.9.24 (cm)**

Aachner Rail Shuttle. Kurz vor der InnoTrans konnte bei der **LBBZ NRW** der Aachner Rail Shuttle (ARS) fertiggestellt werden, um ihn auf dem Freigelände auszustellen. Es ist eine Entwicklung unter Leitung des Instituts für Schienenfahrzeuge (IFS) der RWTH Aachen. Beteiligt sind ferner Knorr-Bremse, Schaeffler Technologies, das Engineering-Unternehmen Isatec, MV-Engineering und das ISEA (Institut für Leistungselektronik und Elektrische Antriebe) der RWTH Aachen. Es handelt sich um einen zweiachsigen, batteriebetriebenen, autonom fahrenden Schienenbus mit einer Länge von rund 13 m. Durch sein modernes Umfelderkennungs- und Fahrwegüberwachungssystem und das gegenüber herkömmlichen Schienenfahrzeugen deutlich bessere Bremsvermögen besitzt der ARS eine hohe aktive Sicherheit, gepaart mit Energieverzeereinheiten zur Gewährleistung der passiven Sicherheit. Alle technischen Versorgungssysteme sind modular aufgebaut und befinden sich im Chassis. Das Chassis ist selbstfahrend und perspektivisch als Containertragwagen einsetzbar.

RB 23.9.24 (cm)



Foto: RWTH Aachen/IFS

www.bbl-logistik-gruppe.de

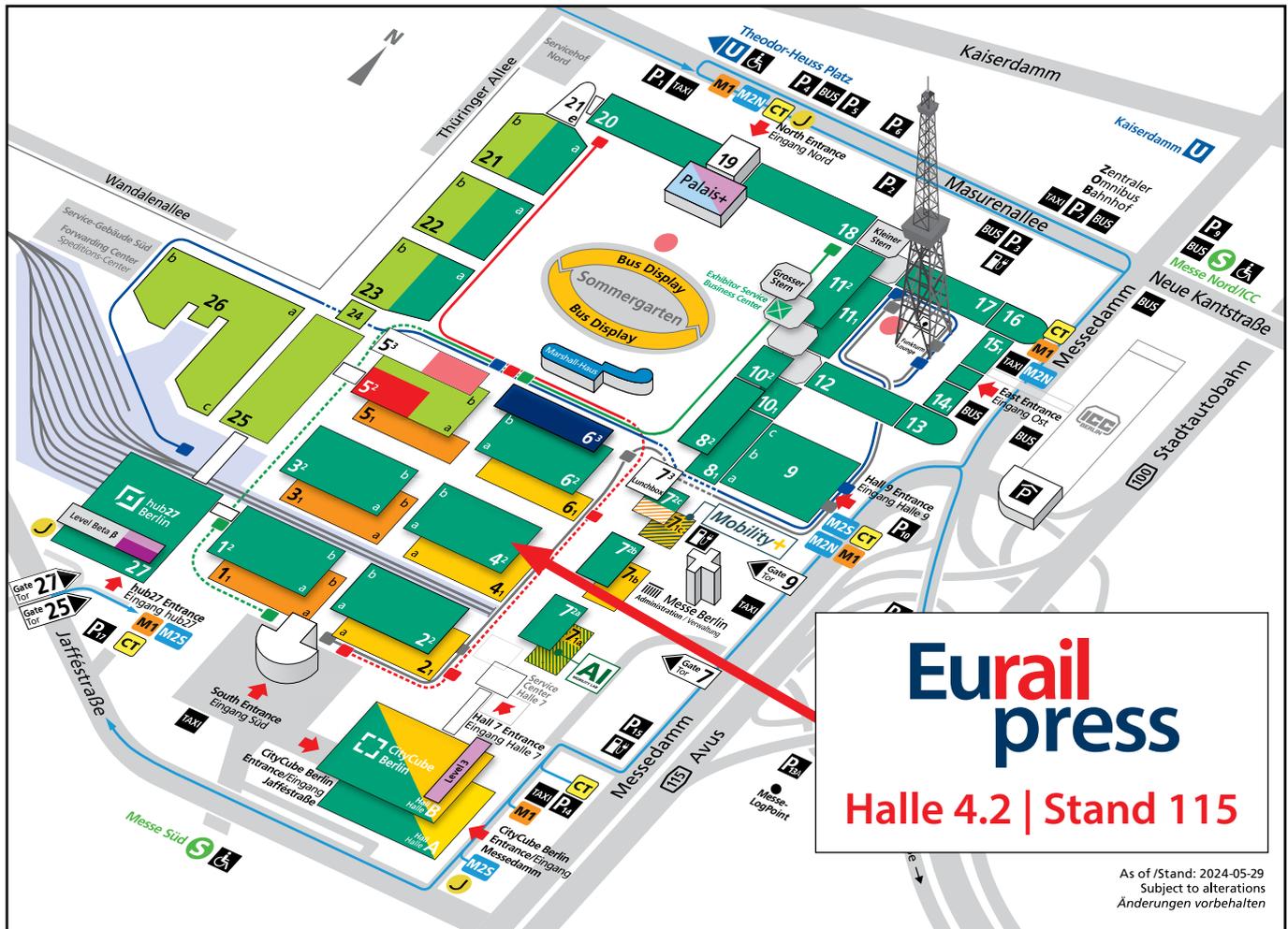
InnoTrans 2024
24. - 27. SEPTEMBER
BERLIN

Halle 5.2 / Stand 320

**Standvisite?
Sehr gern:**

Exhibition Grounds (Preliminary hall layout) Geländeplan (Vorläufige Hallenplanung)

InnoTrans 2024
24 – 27 September · Berlin



- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Railway Technology ■ Interiors incl. Travel Catering & Comfort Services ■ Railway Infrastructure ■ Tunnel Construction ■ Public Transport incl. ■ Mobility+ ■ AI Mobility Lab ■ Outdoor Display
Gleis- und Freigelände | <ul style="list-style-type: none"> ○ Bus Display ○ InnoTrans Campus ○ Opening Ceremony
Eröffnungsveranstaltung ○ InnoTrans Convention ○ Speakers' Corner ○ Business Lounge
(Marshall-Haus) ○ Press Center
Pressezentrum ● FoodCourt/Restaurant | <p>Shuttle Lines · Shuttlelinien</p> <ul style="list-style-type: none"> M1 Olympischer Platz P+R M2N BER – Expo North · Expo Nord M2S BER – Expo South · Expo Süd CT City Transfer <p>Fairground Shuttle · Geländeshuttle</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fast Shuttle ■ South Entrance – Hall 18
Eingang Süd – Halle 18 ■ South Entrance – Hall 20
Eingang Süd – Halle 20 ■ South Entrance – East Entrance
Eingang Süd – Eingang Ost ■ East Entrance – Outdoor Display
Eingang Ost – Gleis- und Freigelände J Jelbi hub shared mobility
Pickup & Drop-off for rental
two-wheeled vehicles
Mobilitätsflächen für
Miet-Zweiräder |
|--|--|---|

Neue Signale mit LED-Leuchtmitteln



Foto: Elsite

Das neue LED-Signal von Elsite

Leuchtmittel Der Trend geht zu Leuchtmitteln aus LED – auch bei Signalen. **Elsitel** hat ein LED-Bahnsignal entwickelt, das mit den meisten modernen und konventionellen Stellwerksystemen kompatibel ist. Aufgrund seiner sehr geringen harmonischen Verzerrung kann dieses LED-Signal die alten Glühlampen ersetzen. Es kann über einen weiten Spannungsbereich zwischen 110 V und 280 V mit konstantem Strom betrieben



Foto: Zelisko

Das neue kompakte LED-Signal von Zelisko

werden und erfordert daher nur minimale Anpassungen bei der Ersteinrichtung und Instandhaltung. Dank seiner seriellen Anschlussfunktion gewährleistet es einen ausfallsicheren Betrieb bei Doppelaspektsignalen. Mit seiner Cold-Bulb-Unterstützung informiert das Signal das Stellwerk, dass es betriebsbereit ist.

Zur InnoTrans ist bei der Knorr-Bremse Marke **Zelisko** die neue Generation von LED-Streckensignalen mit deutlich verschlanktem Design auf den Markt gekommen: Hatte das Vorgängermodell in der Tiefe noch 356 mm gemessen, sind es bei der neuen „Compact“-Generation nurmehr 205 mm – über 42% weniger. Der Hebel liegt in einem grundsätzlich neuen Aufbau der Elektronik: Da drei früher separate Platinen nun auf einer einzigen kompakten Steuerplatine untergebracht sind, fällt der Hauptgrund für die bisherige Tiefe weg.

Die Schnittstellen zum Stellwerk bleiben identisch. Die neue und erstmals IP65-zertifizierte Generation lässt sich folglich flexibel im Mix mit der Vorgängergeneration betreiben. Der Frontring ist anpassbar an unterschiedliche Befestigungsarten. **RB23.9.24(cm)**

Akku-Schraubmaschine

Gleisbau Die neue Akku-Schraubmaschine TW-18B/EcoImpact von **Cembre** ermöglicht dank eines voreinstellbaren und kontrollierten Drehmoments bis 250 Nm effektives und schnelles Arbeiten. Umlaufgetriebe und bürstenloser Motor erfordern im Vergleich zu Schlagschraubern kaum Wartungsarbeiten. Über den integrierten Tragegriff kann der Schrauber am Fahrwagen CS-EU-BK befestigt werden. Der Haltegriff ist auf Federlagern montiert, um die von der Maschine auf den Benutzer übertragenen Vibrationen zu reduzieren. Aufgrund seiner hohen Schutzart IP44M kann der Akku-Schrauber auch bei Regen eingesetzt werden. Die durchgeführten Arbeiten können ohne die Installation zusätzlicher Software dokumentiert werden. **RB 23.9.24 (cm)**

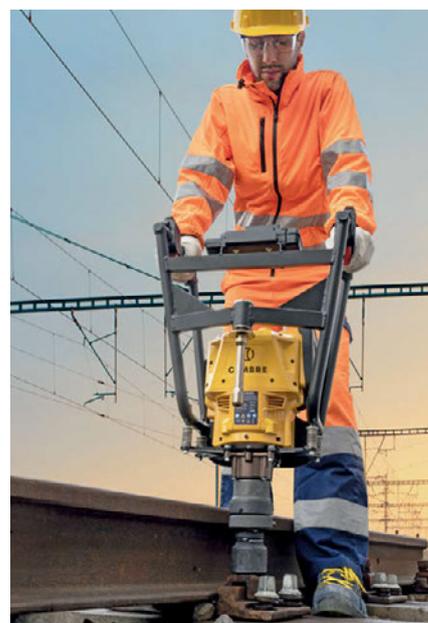


Foto: Cembre

Akku-Schrauber Cembre TW-18B/EcoImpact

RTB CARGO

**GRENZENLOS
FÜR SIE UNTERWEGS**

RTB-CARGO.COM INFO@RTB-CARGO.COM +49 (0) 241 53 80 73 10



KI im Fokus: AI Mobility Lab und AI Mobility Corner

Künstliche Intelligenz Die InnoTrans bietet jetzt mit dem AI Mobility Lab einen neuen spezialisierten Ausstellungsbereich an. Das AI Mobility Lab als Erweiterung des Segments Public Transport (Halle 7.1a) umfasst die Themen Künstliche Intelligenz (KI), Robotics, Datenschutz und Cybersecurity.

Über 30 Aussteller zeigen im AI Mobility Lab Möglichkeiten und Herausforderungen von KI, Cybersecurity, Datenschutz und Robotics in der Bahnbranche. Die Ausstellung begleiten Vorträge in der AI Mobility Corner in Halle 7.1a. Dort können an den Messtagen Vorträge live auf der Bühne verfolgt oder im Nachgang on Demand auf dem Service-Portal InnoTrans Plus angeschaut werden.

Um Interessierte passgenau mit Ausstellern zusammenzubringen, bietet die InnoTrans 2024 erstmals vier unterschiedliche Rundgänge mit dem Schwerpunkt KI. Sie finden täglich statt und ergänzen das Angebot an geführten World Innovation Tours zu Railway Technology, Public Transport/Interiors, Tunnel Construction/Infrastructure sowie Outdoor/Bus Display. Die Rundgänge „AI Tour“ starten täglich vom AI Mobility Lab.

AI Mobility Corner

Die AI Mobility Corner ist ein Hallenforum für maximal 60-minütige Vorträge und Diskussionsrunden, in dem Unternehmen ihre Produkte und Branchennews vorstellen und damit Informationen aus erster Hand bieten können. Der inhaltlichen Gestaltung sind dabei keine Grenzen gesetzt. **RB 23.9.24 (cm)**



Foto: Hyundai Rotem

Tram mit Brennstoffzelle. Ob sinnvoll oder nicht: **Hyundai Rotem** stellt auf der InnoTrans eine Straßenbahn mit einem Wasserstoff-Batterie-Antrieb vor. Sie wurde erstmals im Sommer 2023 auf der Raillog Korea vorgestellt (*Rail Business* 28/23). Das rund 35 m lange, fünfteilige Multigelenkfahrzeug mit vier Fahrwerken hat vier Brennstoffzellen mit einer Leistung von je 95 kW. Die ausgestellte Bahn ist 2,65 m breit und je

nach Kapazität der Wasserstofftanks 3,7 oder 4 m hoch. Das niedrigere „Basic model“ soll eine Reichweite von 150 km aufweisen, das höhere „Extended model“ eine von 200 km. Das Basic model hat sechs H₂-Tanks zu je 175 l bzw. 42,24 kg. Die Tankzeit soll bei 15 min liegen. Die Bahn erreicht 70 km/h und bietet insgesamt Platz für 305 Fahrgäste. **RB 23.9.24 (cm)**



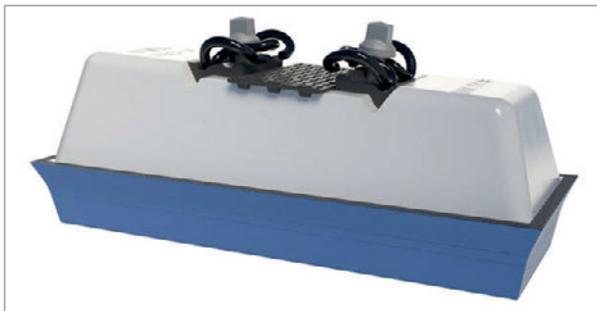
Foto: Zöllner

Magnethalterung. Die innovative Magnethalterung von **Zöllner Signal** ist eine Neuheit für induktive Sensoren. Der größte Vorteil der neuen Magnethalterung liegt in der extrem schnellen und einfachen Montage. Mit einer Installationsdauer von nur etwa 30 Sekunden wird der Aufenthalt im Gefahrenraum auf ein Minimum reduziert. Der Sensor F500 Sen, der mit der Magnethalterung eingesetzt wird, ist SIL4 zertifiziert. **RB 23.9.24 (cm)**

MFD Rail

Als Team von Intermodal-Spezialisten stellen wir dem Kombinierten Verkehr Europas jüngste und modernste Wagenflotte zur Verfügung und sind eines der am besten kapitalisierten und nachhaltigsten Scale-Ups der Branche. Wir haben uns verpflichtet, unseren Kunden ein Höchstmass an Unterstützung, technologischer Verfügbarkeit und Service zu bieten.

WWW/ mfdrail.ch T/ +41 41 531 24 24



Neue Schienenbefestigungen. Bei **edilon**(sedra) ist das Next Generation Schienenbefestigungssystem für schotterlose Gleise zu erleben. Es ist schlank im Design, einfach zu installieren sowie nachhaltig. Ob bewährtes Corkelast ERS (Embedded

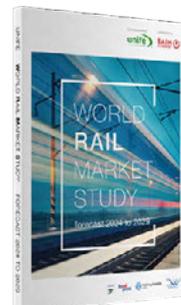
Foto: edilon/sedra

Rail System), ökologisches SDS (Sound Damping System), flexibles DFS (Direct Fastening System) oder schwingungsdämpfende Trackelast-Matten – die innovativen Systeme sind getestet, geprüft und zertifiziert nach den neuesten EN-Normen. Zu sehen sein wird auch die Neuentwicklung aus dem Segment Corkelast EBS (Embedded Block System). Ob Neubau oder Sanierung – montagefertige Blöcke lassen sich schnell und effektiv einbauen.

RB 23.9.24 (cm)

World Rail Market Study der Unife

Bain & Company/DVV Auf der diesjährigen InnoTrans wird die 10. Ausgabe der Unife World Rail Market Study vorgestellt. Sie gibt erneut einen umfassenden Überblick über den aktuellen Stand und die zu erwartende Entwicklung des gesamten und zugänglichen Weltbahnmarktes. Die Studie umfasst die Marktentwicklung in 66 Ländern, die zusammen mehr als 99% des weltweiten Schienenverkehrs ausmachen, gebündelt in sieben Regionen.



Die von Bain & Company erstellte Studie im Auftrag der Unife wird über die DVV Media Group, die auch die Fachzeitschriften *Rail Business*, *EI – Der Eisenbahningenieur* und *ETR – Eisenbahntechnische Rundschau* sowie *Signal + Draht* verlegt, vertrieben. Aussteller der InnoTrans erhalten sie zum Vorzugspreis.

Die Studie wird am Dienstag um 13.30 Uhr auf dem Unife-Stand Halle 27/Stand 630 von Michael Peter, CEO von Siemens Mobility und Vorsitzender der Unife; Enno Wiebe, Generaldirektor der Unife, und Massimo Sabel von Bain & Company vorgestellt. RB 23.9.24 (cm)

Foto: Lankhorst

Integrierte Schienenbefestigungen. Die KLP Hybrid Polymer Gleisschwelle Typ 104 von **Lankhorst Engineered Products** soll die weltweit erste Kunststoffschwelle mit integrierten, in die Schwelle eingegossenen Schienenbefestigungen sein. Auf der InnoTrans wird eine Demo mit den Befes-



mit den Befes-

Schwelle
tigungsclips Pandrol

Fastclip und W14/W30 sowie
einer Stromleitungsverbindung zu sehen

sein. Die neue Schwelle macht die Bearbeitung der

Bodenplatten vor Ort überflüssig und vereinfacht den

Einbau von Kunststoffschwellen. Die KLP Hybrid Polymer Gleis-

schwelle wird aus einem duktilen Polymer hergestellt und mit Stahlstäben

ummantelt. Während der Herstellung werden die Gleisbefestigungen in die geformte Schwellengeometrie eingearbeitet. Standardmäßig sind die KLP Hybridschwellen in drei Varianten hergestellt: Gleisschwellen der 100er Serie, Weichenschwellen der 200er Serie und Brückenschwellen der 400er Serie.

RB 23.9.24 (cm)

ALPHA α TRAINS

YOUR BUSINESS RIGHT ON TRACK

Visit us in Berlin!

24.-27. September 2024 / Berlin

Hall A
City Cube 505

Hospitality Forum und Catering (TCCS)

Service-Dienstleistungen Im Wettbewerb um Fahrgäste sind Service-Dienstleistungen sehr wichtig. Mit dem Hospitality Forum greift die InnoTrans das Thema Komfort, Unterhaltung und Versorgung erneut auf. Die von der International Rail Catering Group (IRCG) organisierte Veranstaltung zeigt die Wichtigkeit der zusätzlichen Services bei der Bahnfahrt für Fahrgäste auf.

Das Forum ergänzt den speziell gekennzeichneten Ausstellungsbereich Travel Catering & Comfort Services (TCCS) mit Trends und Neuheiten aus den Bereichen Fahrzeugausstattung, -innenausbau und Design in Halle 1.1 mit rund 20 Ausstellern. Das Angebot reicht von cleveren Kaffee- oder Verkaufsautomaten und nachhaltigem Catering im Reiseverkehr über Spülmaschinen für Bordküchen bis hin zu digitalen Abrechnungssystemen, Trolleys, Hygienelösungen und innovativen Oberflächenmaterialien für eine individuell angepasste Innenausstattung. Skoda zeigt in diesem Bereich aber auch beispielsweise das neue Innen-Layout der künftigen Nachtzugwagen für Italien.

Ergänzt wird der Ausstellungsbereich durch das Hospitality Forum, das die IRCG organisiert. Auf dem Forum am Mittwoch von 14 bis 16 Uhr im CityCube Berlin, Level 3 Raum M6, lautet das Thema: „Die Zukunft des Bahncaterings im Zusammenspiel mit technischen Innovationen der Schienenfahrzeughersteller“. Die Podiumsdiskussion will dabei auch folgende Fragen beantworten:

- Hat Catering und die Verpflegung an Bord von Zügen eine Zukunft?
- Wie nimmt das Thema Verpflegung von Reisenden Einfluss auf die Konzeption von Schienenfahrzeugen?
- Was sollten Cateringunternehmen in der Konzeption ihres Produktangebotes beachten? RB 23.9.24 (cm)

Ergänzende Mobilitätsangebote: Mobility+ für flexible Fortbewegung

ÖPNV On-Demand und Sharing-Angebote werden im öffentlichen Personennahverkehr immer wichtiger. Sie unterstützen den klassischen Linienverkehr von Bahn und Bus und schließen räumliche und zeitliche Versorgungslücken – egal, ob in urbanen Ballungszentren oder im dünn besiedelten ländlichen Raum.

Für die Vernetzung der individuellen Angebote sind smarte digitale Lösungen gefragt, die Daten bündeln und Prozesse vereinfachen. Im Ausstellungsbereich Mobility+ in Halle 7.1c stellen 34 Unternehmen und Verkehrsverbünde ihre ergänzenden Mobilitätsangebote vor, darunter einige Weltneuheiten. Das Angebot reicht

von On-Demand-Fahrssystemen über Mobility Apps und Plattformen für Ridepooling bis zu Lösungen zum Überwinden der Ersten bzw. Letzten Meile.

Autonomes Fahren ist ein entscheidender Baustein für den Ausbau des ÖPNV und die Umsetzung der Mobilitätswende. Wie weit die Technik dabei bereits fortgeschritten ist, zeigt die Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mit ihrem Shuttle-Fahrzeug Kira (KI-basierter Regelbetrieb autonomer On-Demand-Verkehre). Die elektrisch betriebenen Shuttles sind mit dem autonomen Fahrsystem Mobileye Drive ausgestattet, das Kamera-, Radar- und Lidar-Sensoren mit intelligenten Daten der Fahrumgebung verknüpft.

Mit der neuen Hardware-Lösung von Intelliticket wird die Anwesenheit

von Fahrgästen automatisch erkannt und deren Standort bis auf wenige Zentimeter genau analysiert. Dies ermöglicht eine automatische Abrechnung von Fahrkarten und personalisierte Serviceinformationen für Fahrgäste. Das System erfordert weder Netzabdeckung, Internet oder GPS noch eine manuelle Verbindung durch die Passagiere.

Vorträge bei der Mobility+ Corner

An allen vier Messetagen wird die



Das autonome Shuttle KIRA des RMV

Foto: RMV/DB Regio

Ausstellung durch Vorträge im Forum Mobility+ Corner ergänzt. Hier stellen Unternehmen ihre Produkte und Services im Bereich ergänzende Mobilität vor und beantworten die

Fragen des Publikums.

- „Was MaaS falsch und Citymapper richtig macht: Wie Citymapper das MaaS-Angebot neu definiert und dem ÖPNV zu echtem Aufschwung verhilft; Via Technologies (Dienstag 13:00 – 13:30 Uhr)
- „Verkehrswende im Kopf: PKW-Pendelnde poolen Fahrten für den ÖPNV“
- GoFlux&Karos Germany (Dienstag 15:15 – 15:45 Uhr)
- „From green loyalty programs to mobility insights with a single app: success stories from German cities“, Motion AG (Mittwoch 16:00 – 16:30 Uhr)
- „BWRider“ – the new all-in-one on-demand mobility platform for Baden-Württemberg“, Simdle Mobility (Donnerstag 10:00 – 10:30 Uhr).

RB 23.9.24 (cm)

BahnWege®

SEMINARE

www.bahnwege-seminare.de

InnoTrans 24. - 27.09.2024
in Berlin

Halle 25 / Stand 430
Halle 26 / Stand 975
Freigelände Süd:
Stand O/176

InnoTrans Convention: Vorträge und mehr

Kongress Über die Jahre hat sich die InnoTrans Convention als internationaler Treffpunkt für Entscheider aus Wirtschaft, Politik und Verkehr etabliert. Mit hochkarätigen Podiumsdiskussionen und Expertenrunden zu aktuellen und zukunftsrelevanten Mobilitätsthemen ist die InnoTrans Convention die Plattform für einen Austausch auf Augenhöhe. Hier wird auf internationaler Ebene erörtert, was uns in Zukunft bewegt. Dieses Jahr setzt sich die InnoTrans Convention wieder aus folgenden Bereichen zusammen:

- Dialog Forum
- International Design Forum
- International Tunnel Forum
- Public Transport Forum
- DB Innovation Forum und
- International Bus Forum

Den thematischen Schwerpunkt bildet das Dialog Forum unter der Federführung des Deutschen Verkehrsforums (DVF), des Verbandes der europäischen Schienenverkehrsindustrie (Unife), des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) sowie des Zentralverbandes Elektrotechnik- und Elektronikindustrie (ZVEI). Alle fünf Veranstaltungen finden im Palais Berlin statt.

- Digital Boost? Mehr Produktivität durch Digitalisierung im Schienengüterverkehr / VDB (Mittwoch 10-12 Uhr)
- Von der Idee bis zur Umsetzung: Was brauchen wir, um Innovationen im Schienenverkehr voranzubringen? / DVF (Mittwoch 14-16 Uhr)
- Effizienz- und Leistungssteigerung in Eisenbahnsystemen durch ERTMS / Unife (Donnerstag 10-12 Uhr)
- Zukunft der Mobilität: Wie Generative KI die Branche verändert / ZVEI (Donnerstag 14-16 Uhr)
- Dialog Forum – Talente im Fokus: Fachkräfte gewinnen, Potenziale entfalten, Schiene gestalten / VDB und VDV (Freitag 10-12 Uhr)

Das International Design Forum im CityCube, Ebene 3 M1-3, wird inhaltlich durch das Internationale Design Zentrum Berlin (IDZ) betreut.

- Attraktive Reiseerlebnisse gestalten: innovative Interiors für den ÖPNV von heute und morgen (Mittwoch 10-12 Uhr)

Das International Tunnel Forum im CityCube, Ebene 3 M8, begleitet das Mes-

segment Tunnel Construction und beinhaltet zwei international besetzte und kompakte Diskussionsforen. Veranstalter ist die Stuva e.V. (Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen).

- Nachhaltigkeit im Tunnelbau (Mittwoch 14-16 Uhr)
- Herausforderungen im Tunnelbau (Donnerstag 14-16 Uhr)

Im Public Transport Forum (Halle 27, Beta 8-9) dreht sich alles um die Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Realisiert wird das Forum von der ETC Solutions GmbH.

- Finanzierung – Vernetzung – Personal: Unverzichtbar für den Öffentlichen Verkehr der Zukunft (Donnerstag 10-13 Uhr)

Die Deutsche Bahn AG veranstaltet zum vierten Mal das 2016 lancierte DB Innovation Forum auf der InnoTrans (CityCube, Ebene 3 M1-3).

- Nächster Halt: Bahnerfolg – Digital, vernetzt, automatisiert und klimafreundlich. Wie führen wir die Bahn in eine erfolgreiche Zukunft? (Donnerstag 10-18 Uhr)

Das International Bus Forum des DVF findet zum dritten Mal statt (Halle 27, Beta 8-9).

- Fahrplan Zukunft ÖPNV: Strategie, Benchmark und Rollout (Donnerstag 14-16 Uhr)

Speakers´ Corner

Auch 2024 bietet die Speakers´ Corner eine besondere Themenvielfalt. Aussteller der InnoTrans erhalten exklusiv die Möglichkeit, sich abseits ihrer Standfläche in einem voll ausgestatteten Konferenzraum zu präsentieren. Bei dem einstündigen Slot ist die inhaltliche Gestaltung frei und liegt ganz in den Händen der Veranstalter. Mit diesem Format ist alles möglich – ob Vortrag oder interaktiv. Die Vorträge in der Speakers´ Corner sind dabei kostenfrei zugänglich. Diesmal sind drei Bereiche in der Halle 27, in Beta 1-2, 3-4 und 6-7, reserviert.

Erstes Railfluencer Festival

Um Networking und Kennenlernen geht es bei der Premiere des ersten internationalen Railfluencer Festivals. Am Freitag von 10-12 Uhr sind führende Unternehmen der Bahnindustrie wie auch Influencer aus aller Welt eingeladen. Kriterien für die Auswahl sind laut Messe Berlin die Relevanz der Inhalte, Reichweite und Engagement sowie die Qualität der Inhalte. Die Jury zeichnet die beste Arbeit von Railfluencern und Unternehmen aus der ganzen Welt in drei Kategorien aus: Best InnoTrans Video, Best Brand Video und Best Mobility Channel. RB 23.9.24 (cm)

Loks. Wagen. Züge. Alles FIT mit VIT.



- Planmäßige und außerplanmäßige Instandhaltung
- Modifizierung, Erneuerung
- Radsätze

 VIT

sales@sz-vit.si
www.sz-vit.si



SPNV-Reaktivierungen kommen langsam voran

Brandenburg Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) hat jetzt die ersten Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung der Strecken Neuruppin West – Neustadt (Dosse) (VzG 6946), Werneuchen – Wriezen (VzG 6528) und Fredersdorf (bei Berlin) – Rüdersdorf (bei Berlin) (VzG 6533) sowie der Stationen Kiekebusch (bei Cottbus) und Haida (Oberlausitz) beauftragt. Die Untersuchungen sollen voraussichtlich im 1. Halbjahr 2025 abgeschlossen sein. Erkenntnisse bereits vorliegender Untersuchungen und Vorstudien werden berücksichtigt, so der VBB.

Für weitere Strecken (und Stationen) will der VBB nach folgendem Zeitplan die Machbarkeitsstudien beauftragen:

Beginn 2025:

- Wustermark – Ketzin
- Rathenow – Rathenow Nord

Beginn 2025/2026:

- Müncheberg (Mark) – M.berg Stadt
- Schmachtenhagen – Fichtengrund (Oranienburg)

■ Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg
Beginn 2026:

- Luckau-Uckro – Lübben (Spreewald)
- Falkenberg (Elster) – Herzberg (Elster) Stadt.

Bei einem positiven Ergebnis soll dann jeweils eine Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgen. RB 23.9.24 (cm)

Vertrags-„Wirrwar“ wegen Verzögerungen durch Alstom



Foto: Wikimedia/Clic

Beim Expresskruz Niedersachsen/Bremen gibt es Startprobleme

Niedersachsen Im Juli hat der Aufgabenträger LNVG für die Linien RE 1 (Hannover – Bremen – Norddeich Mole) und RE 9 (Osnabrück – Bremen – Bremerhaven-Lehe) mit DB Regio einen einjährigen Übergangsvertrag für das Fahrplanjahr 2025 abgeschlossen (*Rail Business* vom 11.09.2024). Eigentlich hätte da schon der große Vertrag für das Expresskruz Bremen/Niedersachsen gelten sollen. Da Alstom nicht wie bei Vertragsabschluss zugesagt zum Dezember 2024 die neuen Züge Typ Coradia Max liefern wird, sah sich die LNVG zu diesem Schritt veranlasst. Der jetzt abgeschlossene Übergangsvertrag 2025 baut auf dem bisherigen Übergangsvertrag 2024 auf und be-

rücksichtigt die tatsächlichen Gegebenheiten viel besser (u.a. DB Regio erbringt den Verkehr mit eigenen Fahrzeugen und in einer eigenen Werkstatt) als eine Änderung des „großen Verkehrsvertrages“, so die LNVG zu *Rail Business*. Dieser hätte die neuen Fahrzeuge plus die Werkstattinfrastruktur vorausgesetzt. Das alles hätte bei der Änderung des Vertrages umfangreich geregelt und finanziell bewertet werden müssen. Somit war der Übergangsverkehrsvertrag die „effektivere Wahl“.

Für die Linie RE 8 (Hannover – Bremen – Bremerhaven) gilt ab Dezember 2024 bereits der neue Verkehrsvertrag mit den neuen, von der LNVG beigestellten Fahrzeugen. Da diese nun aber auch nicht zur Verfügung stehen, oblag es Alstom, hier Ersatzfahrzeuge zu organisieren. In Zusammenarbeit mit DB Regio stehen nun auf Kosten von Alstom ab Dezember 2024 insgesamt 20 Züge Typ Talent-2 (Baureihe 442) bereit.

Für den Zeitraum ab Dezember 2025 verlangt die LNVG von Alstom, für die Linie RE 1 zusätzliche Doppelstockzüge mit sieben Wagen als Ergänzung zu den derzeit dann zugesagten 20 Coradia Max in Einfachtraktion zu besorgen. Dies sei vertraglich vereinbart, so die LNVG. RB 23.9.24 (cm)



Fotos: RZD

Neuer nationaler HGV-Zug. Russland hat bei Ural'skie lokomotivy 43 Hochgeschwindigkeitszüge des neuen Typs „Belyj krecet/Weißer Gerfalke“ bestellt. Sie sind für die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Moskau – Tver´ – Velikij Novgorod – Sankt-Petersburg (VSM-1) vorgesehen. Konkret kauft die Leasinggesellschaft GTLK die Züge und stellt sie der Betreibergesellschaft VSM Dve Stolicy (VSM Two Capitals) zur Verfügung. Die Züge bieten vier Klassen an und haben Platz für 460 Passagiere. Die Auslieferung soll zwischen 2028 und 2030 erfolgen. Bereits im April 2024 hat die RZD mit Ural Locomotives einen Vertrag über die Entwicklung und Herstellung von zwei Prototypen eines HGV-Zuges unterzeichnet. Der Weiße Gerfalke soll 350 km/h im Fahrgastbetrieb erreichen. Noch 2019 war für dieses Geschäft Siemens im Gespräch. RB 23.9.24 (cm)

Lokvermietung weiter digitalisieren

Ressourcennutzung Die momentane Auslastung von Lokomotiven im Schienengüterverkehr (SGV) liegt bei weniger als 70%. Diese Zahl nennt das Software- und Beratungshaus Rail-Flow als Ausgangspunkt für die Entwicklung des Resource Sharing Broker (RSB). Das Projekt zielt darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit des SGV durch die Digitalisierung von Vermietungsprozessen signifikant zu verbessern. Die Erprobung startet jetzt in einem gemeinsamen Projekt mit dem Fraunhofer IML und der Baustoffe-Entsorgungs-Logistik (BeLog).

Der RSB ist eine digitale Plattform für die tage-, wochen- oder monatsweise Lokvermietung. Die Plattform umfasst neben der Vermittlung von Loks auch die Vertragserstellung, die digitale Protokollierung der Übergabe und die Berechnung der fälligen Kosten – alles an einem zentralen digitalen Ort.

Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) fördert die zweijährige Erprobung von RSB mit rund 1,86 Mio. EUR. Die Gelder stammen aus dem Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ (Z-SGV). .RB 23.9.24 (dr)

KSW: Erneut schwarze Null in 2023 erreicht

Regional Die KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH hat sich seit 2011 von einem rein regionalen Anbieter hin zu einem überregional tätigen Unternehmen entwickelt. „Über 40% des Umsatzes erzielen wir mittlerweile durch überregionale Streckenverkehre, die wir erst seit 2011 anbieten“, so Christian Betchen, Geschäftsführer der KSW. Der Umsatz stieg im gleichen Zeitraum von 2,9 Mio. EUR auf 7,1 Mio. EUR in 2023; laut KSW wurde dabei 2023 „erneut eine schwarze Null geschrieben“. Die KSW wurde 1883 gegründet und ist sowohl als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) tätig als auch als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Jährlich werden zwischen 1 und 2 Mio. EUR in den Unterhalt der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur investiert, davon stammen 10 bis 25% aus Eigenmitteln, der Rest aus Fördermitteln. Gemeinsam mit der Kombiverkehr KG betreibt die KSW außerdem das Container-Terminal Südwestfalen in Kreuztal, das einen Zugang zum Schienengüterverkehr für Kunden ohne eigenen Gleisanschluss bietet. Hier ist die KSW für Instandhaltung, Rangierbetrieb und Terminalmanagement zuständig.

Die KSW ist im Besitz des Kreises Siegen-Wittgenstein. Landrat Andreas Müller bezeichnete das Unternehmen als „entscheidenden Infrastrukturpartner für die Region“. .RB 23.9.24 (dr)



Foto: Duisport

Großer Bahnhof zur Eröffnung des DGT. Das Duisburg Gateway Terminal (DGT) ist seit 16.09.2024 in Betrieb. Die erste Baustufe ist beendet, nach Endausbau wird das DGT auf der ehemaligen Kohleinsel das größte Binnenterminal Europas sein, mit dann zwölf Ganzzuggleisen unter Kran und einer Umschlagkapazität von 850 000 TEU. .RB 23.9.24 (dr)

Schwierige Zeiten – Newcomer V-Híd Cargo gewinnt Marktanteile

Ungarn Bereits das Jahr 2023 war hektisch und schwierig für die Güterbahnen in Ungarn. Ohne die Subventionen für Infra-Gebühren und Einzelwagenverkehr (EWW) wären die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mehrheitlich tief in den roten Zahlen. Während der Verbraucherpreisindex um 17,6% stieg, wuchs der Gesamtumsatz im Schienengüterverkehr (SGV) nur um um 4%.

Doch kam der SGV 2023 noch mit einem blauen Auge davon, da es aufgrund der schlechten Lage im LKW-Sektor zumindest keinen Modal-Share-Verlust gab, wurde es 2024 finster: Die Wirtschaftslage blieb prekär, die Trassenpreisstützung fiel weg, ab September

trat sogar eine Gebührenerhöhung in Kraft. Verluste und eine negative Verkehrsverlagerung drohen.

Neu unter den Top-10 der EVU in Ungarn ist die V-Híd Cargo des Oligarchen Lőrinc Mészáros, der Ministerpräsident Orbán nahesteht – im ersten vollen Geschäftsjahr reichte es auf Anhieb für den dritten Platz nach der Gysev Cargo, deren Marktanteil sich auf 10% stabilisierte. PKP Cargo Int. HU rutschte so, trotz Wachstum, auf Platz 11, vor Retrack Hungaria und CD Cargo (Platz 12 bis 13).

Auf dem absteigenden Ast war umsatzmäßig nebst Train Hungary und kleineren EVU wie MVÁ auch Marktführer Rail Cargo Hungary. Die Rail Cargo

Group (RCG)-Tochter hält gerade noch 40% Marktanteil und musste trotz Förderungen den weitaus höchsten Einbruch in Kauf nehmen, besonders im Sektor Metallurgie wegen Schließung des Dunaferr-Werkes; das nur leicht rückläufige Betriebsergebnis ist unter solchen Umständen bemerkenswert.

DB Cargo HU konnte sein Umsatzergebnis trotz leicht rückläufiger Volumen durch bessere Wertschöpfung verbessern.

Derzeit verfügen 50 Gesellschaften über eine GV-Lizenz in Ungarn – mehrheitlich mit Eigen-, Sonder- und AZ-Verkehren. Rund ein Drittel sind klassische Güterbahnen. .RB 23.9.24 (in/dr)

Was bedeutet der Schenker-Verkauf für die DB?

Die Deutsche Bahn will ihr Logistikunternehmen Schenker AG an das dänische Logistikunternehmen DSV verkaufen. Über die finale Entscheidung will der DB-Aufsichtsrat laut Medienberichten am 02.10.2024 beschließen. In *Rail Business* beantworten Vertreterinnen und Vertreter der Schienenverbände die Frage: „Ist der Schenker-Verkauf die richtige Idee – und was wird er für die DB bedeuten?“

Ralf-Charley Schultze, Director General des europäischen KV-Verbandes UIRR:

„Konsolidierungen sowie vertikale Integrationen machen sich breit, überall auf der internationalen Bühne. Für die DB ist der Verkauf von Schenker ein Déjà-vu. Der intermodale Sektor hofft, dass der Erlös diesmal sinnvoll investiert wird, um die Qualität des Kerngeschäftes zu verbessern. Auf der Seite des Käufers sollte die Gelegenheit genutzt werden, die guten vorhandenen intermodalen Ansätze bei DSV kräftig auszubauen und das Netzwerk des KV im Sinne der Kunden deutlich zu stärken.“



Foto: UIRR

R.-C. Schultze

Malte Lawrenz, Vorsitzender des Verbandes der Güterwagenhalter in Deutschland (VPJ):

„Der Verkauf von DB Schenker kann ein guter Schritt für die Schiene sein – vorausgesetzt die 14 Milliarden Euro Erlös werden intelligent und zielgerichtet eingesetzt. Das Geld wäre gut angelegt als Grundstock für einen Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild, der überjährig Mittel für die Modernisierung des Netzes



Foto: DB AG / V. Emersleben

bereitstellt. Denn die Sanierung der Schieneninfrastruktur ist die vordringliche Aufgabe und Herausforderung der kommenden Jahre. Das Geld zur Schuldentilgung der DB AG zu verwenden, hieße eine große Chance verpassen. Im schlimmsten Fall versickern die Mittel unkontrolliert im Konzern.



Foto: VPI / Zielke

Malte Lawrenz

Wir sollten das Momentum besser für die notwendige Weiterentwicklung des Systems Schiene nutzen.“

Matthias Stoffregen, Geschäftsführer des Personenverkehrs-Wettbewerbersverbandes Mofair:

„DB Schenker hatte fast nichts mit dem Kerngeschäft der DB zu tun, das nach inzwischen einhelliger Auffassung

„Eisenbahn in Deutschland“ sein soll. In der Vergangenheit wurde durch die zahlreichen Auslandsengagements der DB zu viel ‚management attention‘ absorbiert. Daher ist der Verkauf nun der richtige Schritt. Allerdings warnen wir gemeinsam mit vielen anderen davor, den Verkaufserlös zur Tilgung der DB-Schulden zu verwenden. Das würde womöglich nur dazu führen, dass der Konzern auf neuerlichen



Foto: Mofair

M. Stoffregen

Druck des Eigentümers reagiert und (an dessen Stelle) künftig wieder neue Schulden aufnehmen könnte. Wir fordern weiter, die Summe als Grundstock für einen Schieneninfrastrukturfonds zu verwenden. Die Gelegenheit war noch nie so günstig.“

RB 23.9.24 (jgf)

Impressum



Verlag: DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Tel. +49 40 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleitung: Manuel Bosch

Chefredakteur Eurailpress: Georg Kern

Redaktion Rail Business:

Dagmar Rees (Chefredakteurin, dr) | dagmar.rees@dvvmedia.com
Julius G. Fiedler (Büro Berlin, jgf) | julius.fiedler@dvvmedia.com
Frank Hütten (Büro Brüssel, fh) | frank.huettten@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm) | christoph.mueller@dvvmedia.com

Anzeigen

Anzeigenleitung Eurailpress: Silke Härtel (verantwort.)

+49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com

Anzeigenverkauf: Ilkay Witthuhn

+49 40 23714-302 | ilkay.witthuhn@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Vera Hermanns

+49 40 23714-293 | vera.hermanns@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 16 vom 01.01.2024.

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

service@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 Arbeitskampf 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 668,00 zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business/Eurailpress-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 1.048,00 inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 1.069,00 inkl. Porto

Layout: DVV Media Group GmbH

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.



+++ ETCS +++ ATO/CBTC +++ FRMCS +++ CBM/PDM +++ KI +++

RAILIMPACTS

— Digitale Technologien im Bahnbetrieb —

Digitalisierung des Schienenverkehrs Automatisierung, die bewegt

Rail Impacts – der digitale Informationsdienst zum Thema Digitalisierung des Schienenverkehrs – bietet Ihnen stets aktuell und verlässlich einen Überblick über den Stand der relevanten Themen im zunehmend dynamischen Schienenverkehrsmarkt:



Jetzt
4 Wochen
testen!

- **ETCS:** Das künftige Leit- und Signalsystem für den Schienenverkehr steht vor dem flächendeckenden Rollout in ganz Europa
- **ATO:** Automatisierung des Bahnbetriebs bis hin zum vollautomatischen und fahrerlosen Betrieb
- **CBTC:** Automatisierter Bahnbetrieb vor allem in Nahverkehrsnetzen
- **FRMCS:** Künftiger europäischer Standard für Funk- und Datenkommunikation im Schienenverkehr
- **Marktumfeld:** Politische und industrielle Rahmenbedingungen
- **Technologien:** Überblick über aktuelle Produkte und Services zur Digitalisierung des Schienenverkehrs sowie Aktivitäten in Forschung und Wissenschaft



Jetzt 4 Wochen kostenlos testen:

www.eurailpress.de/rail-impacts-test

**Eurail
press**


DVV Media Group