



Foto: Flix SE

In dieser Ausgabe:

- Wie viel Trassenpreisförderung die Güterverkehrsbahnen im Fahrplanjahr 2024 erhalten haben **Seite 2**
- Was Berater Felix Berschin beim mittelfristigen Kapazitätsoptimierungskonzept (mKoK) 2028ff vermisst **Seite 3**
- Wo die Unternehmen Talbot und AlXrail eine neue Werkstatt errichten wollen **Seite 6**
- Für welche Anwendungen im Bereich Infrastruktur Unternehmen nun Freigaben der DB InfraGo erhielten **Seite 7**
- Welche Nachtzugverbindung dank einer Schweizer Förderung neu gestartet werden könnte **Seite 10**
- Welcher Hafen erstmals seit rund 15 Jahren wieder per Schiene erreichbar ist **Seite 11**

Flixtrain steigt groß in die Fahrzeugbeschaffung ein. Das private Fernverkehrsunternehmen hat am 27.05.2025 die Bestellung von bis zu 65 Zügen des Typs Talgo 230 (Höchstgeschwindigkeit 230 km/h) und bestimmte Wartungsleistungen im Gesamtwert von 2,4 Mrd. EUR bekannt gegeben. Ein erster verbindlicher Abruf erfolgt für 30 Züge im Wert von 1,06 Mrd. EUR. Als Lokomotiven sollen Siemens Vectron eingesetzt werden. Der Zug soll in europäischen Verbindungen zum Einsatz kommen, die Wagen sind zunächst für DE, AT, NL, DK und SE zugelassen. Wann der Betrieb starten wird, will Flix bald bekannt geben. **RB 2.6.25 (jgf)**

Hilft EuGH-Urteil bei Abwendung des Trassenpreis-Plus 2026?

Regulierung Die Analyse der Auswirkungen auf das deutsche Trassenpreissystem des Urteils des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) in der Rechtssache C-538/23 hat begonnen. In dem Urteil vom 22.05.2025 erregt vor allem ein Halbsatz unter Randnummer 88 zu den Vollkostenaufschlägen, die als Bestandteil der Trassenentgelte erhoben werden, Aufsehen. Zu ihnen heißt es: „... wobei diese nicht der Erzielung von Gewinnen dienen dürfen“. In der englischsprachigen Version noch klarer: „... and those mark-ups cannot be used to generate profits“. In Deutschland ist dem Infrastrukturbetreiber DB InfraGo aufgrund einer Regelung im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) erlaubt, als (Voll-) Kostenbasis für die Trassenpreisberechnung eine „kapitalmarktübliche Verzinsung“ des Eigenkapitals zu erzielen.

BNetzA hat Verfahren eröffnet

Ob das weiter zulässig ist, darüber muss die Bundesnetzagentur (BNetzA) Klarheit schaffen: Flixtrain hat sich nach

dem Urteil an sie gewandt und fordert sie auf, die Entscheidungen zum aktuellen mehrjährigen Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK 2024 bis 2028) sowie die Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) für 2026, die als zu deckende Kostengrundlage für die Trassenpreise dient, insoweit aufzuheben, als dort eine, aus Flixtrain-Sicht unzulässige, Eigenkapitalverzinsung zugunsten der DB InfraGo erfolgt. Die BNetzA hat dazu das Verfahren BK10-25-0172_E eröffnet. Die BNetzA könnte in ihre Entscheidung das EuGH-Urteil einbeziehen – wohl vorausgesetzt, dass sie es als hinreichend eindeutige neue unionsrechtliche Lage bewertet, um von den aktuellen Regelungen im ERegG abzuweichen. Ob das der Fall ist, ist offen.

Politische Lösung gesucht

Um insbesondere die für 2026 aufgrund der hohen, zu verzinsenden DB-Eigenkapitalmittel beantragten Trassenpreissteigerungen von rund 20% gegenüber 2025 abzuwenden, die laut Verband „Die Güterbahnen“ für den Güterverkehr

bei Beibehaltung der SPNV-Trassenpreisbremse zu Trassenpreissteigerungen von bis zu 36% führen könnten, werden auch kurzfristige politische Lösungen gesucht. Eine Einigung der zuständigen Bundesministerien, den Verzinsungsanspruch auf 2,2% zu reduzieren, scheiterte an einer Klage der DB InfraGo, der das VG Köln im Eilverfahren recht gab. Nun versuchen die „Güterbahnen“, den Bundestag zu einer Änderung des ERegG dahin gehend zu bewegen, dass für die aktuelle Regulierungsperiode 2024 bis 2028 im ERegG ein Verzinsungsanspruch von 0,0% festgeschrieben wird. Den aktuell beantragten Kostenrahmen von rund 7,8 Mrd. EUR würden dies um die rund 1 Mrd. EUR Verzinsungsrendite senken.

Sollten diese Wege nicht erfolgreich sein, bliebe den Bahnen auch der Klageweg (siehe auch S. 12). Sollte das AGK angegriffen werden, dürfte das auch Auswirkungen auf die Trassenpreissysteme 2025 oder – sofern es noch nicht als nicht bestandskräftig gilt – auch 2024 haben. **RB 2.6.25 (jgf)**



Der Kommentar

Julius G. Fiedler
zur großen Flixtrain-
Fahrzeugbeschaffung

Flix denkt D-Takt vor?

Milliarden Euro gibt ein privates Unternehmen nicht einfach so aus. Flixtrain und seine Investoren scheinen überzeugt zu sein, dass im Schienenpersonenfernverkehr in den nächsten Jahren Geld zu verdienen sein wird. Und das trotz schwieriger Rahmenbedingungen in Deutschland bei Trassenpreisen, Infrastrukturverfügbarkeit sowie Generalsanierungen. So scheint die Hoffnung in die geplanten Maßnahmen der Regierung groß; zudem gibt es eine stabile Nachfrage nach SPVF, auch bei DB Fernverkehr wuchs die Verkehrsleistung Anfang 2025 nach dem Rückgang von 2024 wieder. Und auch wenn genaue Flix-Expansionspläne noch nicht bekannt sind: Flix denkt international, gerade der grenzüberschreitende Verkehr ist ein Wachstumsfeld. Vielleicht setzt das Unternehmen aber auf Marktverschiebungen in Deutschland: DB Fernverkehr steht finanziell unter Druck, eine Wachstums- statt Profitabilitätsstrategie kann nicht lange gutgehen. Für den Deutschlandtakt sind schon verschiedene SPVF-Marktmodelle in Diskussion. Eine DZSF-Studie dazu wird für Mitte 2025 erwartet. **RB 2.6.25 (jgfl)**

Lange (BMV): RMV Vorbild für bundesweiten Tarif

D-Ticket Ulrich Lange (CSU), Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsministerium, hat bei der Feier zum 30-jährigen Bestehen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes Sympathie für „einen ganz großen Verbund in Deutschland“ nach dem Prinzip „ein Ticket, ein Fahrplan, ein Preis“ geäußert. Der RMV habe als „Großverbund“ einen „Vorbildcharakter“ für ganz Deutschland. Lange betonte die Voraussetzung, „uns über all die Ebenen von Bund, Ländern und Kommunen [zu] verständigen“. Die „Baustelle“, eine langfristige Finanzierung werde „Aufgabe schon sehr bald werden“. **RB 2.6.25 (jgfl)**

EBA veröffentlicht TraFöG-Beihilfen 2024

Förderung Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat nun die Empfänger der Beihilfen in der Trassenpreisförderung im Güterverkehr (TraFöG) in der Fahrplanperiode 2024 bekannt gegeben. Die veröffentlichten Daten umfassen einzelne Kundennummern, die eine Grenze von 500000 EUR Beihilfen überschritten haben. Schlüsse auf Unternehmensebene sind dabei nur begrenzt möglich, da Unternehmen mehrere Kundennummern haben können und solche, die unter 500000 EUR liegen, nicht ausgewiesen werden und dann bei der Unternehmenssumme nicht einfließen. Dennoch gibt die Liste einen näherungsweisen Überblick über die Marktverhältnisse im deutschen Schienengüterverkehr. *Rail Business* veröffentlicht deshalb eine Übersicht über diejenigen Unternehmen, die über ihre Kundennummern kumuliert über 1 Mio. EUR TraFöG-Beihilfen empfangen haben (s. Tabelle). 2024 standen für die TraFöG 229,3 Mio. EUR (–39% gegenüber 2023)

zur Verfügung, die Fördersatzte bewegten sich durchschnittlich bei rund 32%.

Die kundennummernscharfe Auswertung gibt eingeschränkt Einblicke in Verhältnisse innerhalb der Unternehmen:

- Bei DB Cargo enthielt die Kundennummer zum Einzelwagenverkehrs-Netzwerk mit knapp 30 Mio. EUR die meiste, die zu den Ganzzügen mit 28,3 Mio. EUR die zweitmeiste TraFöG. Der KV ist in mehrere Nummern aufgeteilt, KV Maritim bekam 4,3 Mio. EUR TraFöG.
- SBB Cargo Deutschland hat als größte Kundennummer den KV für Hupac mit 4,5 Mio. EUR TraFöG, für Ganzzüge national und international bekam sie rund 1,1 Mio. EUR TraFöG.
- Bei Metrans Rail entfiel die meiste TraFöG auf die D-CZ-D-Verkehre (3,6 Mio. EUR), dann folgen die Binnen- (2,3 Mio. EUR) und D-CZ-NL-Verkehre (0,9 Mio. EUR).

Die ganze Liste im Link. **RB 2.6.25 (jgfl)**
tinyurl.com/TraFoeG-2024

Beihilfen nach TraFöG in der Fahrplanperiode 2024 – Einzelbeihilfen nach Kundennummer kumuliert nach Unternehmen – Unternehmenssumme über 1 Mio. EUR

Unternehmen	Standort	Betrag in EUR
DB Cargo-Gruppe	Mainz (DE)	81.288.358,83
davon RBH	Gladbeck (DE)	7.702.059,70
davon MEG	Schkopau (DE)	606.157,76
TX Logistik AG	Troisdorf (DE)	8.303.207,06
SBB Cargo Deutschland	Duisburg (DE)	8.049.607,08
Metrans Rail - D	Leipzig (DE)	7.401.333,18
boxXpress.de GmbH	Hamburg (DE)	6.089.336,20
Vias	Frankfurt/Main (DE)	6.073.084,48
Crossrail Benelux	Borgerhout (BE)	6.023.176,56
ITL Eisenbahngesellschaft mbH	Dresden (DE)	5.908.925,87
LTE-Gruppe	Kassel (DE)/Rotterdam (NL)	5.048.657,61
Rail Cargo Carrier - Germany GmbH	Ingolstadt (DE)	4.926.270,58
ecco rail GmbH	Starnberg (DE)	4.631.999,39
HSL-Logistik - GmbH	Hamburg (DE)	4.220.015,79
RheinCargo Fernverkehr	Neuss (DE)	3.655.009,64
CD Cargo a.s.	Frankfurt/Main (DE)	3.183.520,34
Lineas NV	Brüssel (BE)	3.078.912,19
SETG - K-Rail für SETG	Freilassing (DE)	2.682.879,33
Dispo-Tf Rail GmbH	Berlin (DE)	2.338.326,66
Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH	Wien (AT)	2.321.408,37
Retrack Germany GmbH	Hamburg (DE)	2.283.714,77
Lokomotion Ges. f. Schienentr. mbH	München (DE)	2.071.985,71
MEV für Rail Cargo Logistics Germany GmbH	Frankfurt/Main (DE)	1.926.073,49
Captrain Deutschland CargoWest Gütersloh	Gütersloh (DE)	1.866.856,24
Rail Force One Germany GmbH	Duisburg (DE)	1.809.949,04
CFL cargo Deutschl. GmbH - Kunde cargoLux	Duisburg (DE)	1.801.375,30
Holzlogistik & Güterbahn GmbH HLG	Bebra (DE)	1.711.925,77
Locon Logistik & Consulting AG	Berlin (DE)	1.571.909,73
Havelländische Eisenbahn AG	Wustermark (DE)	1.548.561,56
Raildoo GmbH & Co. KG - Gv 1	Erfurt (DE)	1.503.625,22
PKP Cargo S.A.	Warschau (PL)	1.333.307,35
CTL Logistics GmbH	Berlin (DE)	1.292.065,61
KombiRail Europe B.V.	Rotterdam (NL)	1.245.249,32
FRACHTbahn Traktion GmbH	Wien (AT)	1.182.730,45
Netzwerkbahn Sachsen GmbH	Dresden (DE)	1.088.405,94

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Veröffentlichung der Beihilfen gemäß § 6 Abs. 5 der Förderrichtlinie af-TP für die Netzfahrplanperiode 2024

InfraGo plant kaum Maßnahmen zur Entzerrung auf dem Netz

Felix Berschin, Berater bei Movation Consult, analysiert für *Rail Business* das neue mittelfristige Konzept für optimierte Kapazitätsnutzung (mKoK) 2028ff. der DB InfraGo. Dies ist Teil 1 zum Personenver-

Unlängst hat DB InfraGo eine Überarbeitung der Systemtrassen – genannt auch Netznutzungskonzept oder mittelfristiges Konzept für optimierte Kapazitätsnutzung – unter dem Namen mKoK 2028ff. zur Anhörung freigegeben. Bis 31.05.2025 lief die Rückmeldungsfrist.



Felix Berschin

Foto: Movation Consult

sen von/nach Hannover bzw. Braunschweig über die chronisch überlastete Stadtbahn in Berlin. Hinter diesem Wunsch dürfte aber nicht das Bedürfnis des Marktes (Fahrgäste) stecken, da die Fahrzeit nach Berlin Hbf über die Stadtbahn 7 min länger ist, sondern vielmehr die bequemere Anbindung zum Betriebswerk Rummelsburg.

Nach wie vor in mKoK nicht enthalten sind die Sprintertrassen zwischen Berlin und Bonn, die schon bislang „einfach“ über den Nahverkehr drübergelegt wurden mit entsprechenden Fahrzeitverkürzungen im Nahverkehr, welche mangels Reserven dann regelmäßig zu weiteren Verspätungen führen. Die ebenfalls unlängst eingeführten weiteren Non-stop-Sprinter Berlin–Lehrte–Frankfurt haben zwar auch eine Trasse in Berlin gefunden, jedoch reicht diese nur bis Fulda und landet dort auf der „Flix-Trasse“ Berlin–Halle–Frankfurt/Main.

Für Flix eine fünfte HH-B-Trasse

Auf der Gewinnerseite dürfte Flixbahn stehen, die nun eine fünfte Trasse in zwei Stunden Berlin–Hamburg (mit kleiner Ehrenrunde ab Nauen über Wustermarke) sowie die Verlängerung „ihrer“ bislang in Heidelberg endenden Trasse wieder bis Stuttgart (zulasten der DB-IC-Trasse Norddeich–Stuttgart) als Erfolg verbuchen können. Bedenklich ist allerdings, dass diese zwei Trassen ebenfalls nun eine weitere „Deutschlandrundfahrt“ Hamburg–Berlin–Frankfurt–Stuttgart ergeben, was sich schon bei DB Fernverkehr als großes betrieb-

liches Problem erweist und mit der heutigen Performance von Flixbahn ebenfalls Schlimmstes befürchten lässt. Auch eher für die Wettbewerber – seit Längerem gibt es Anfragen von Regiojet hierzu – dürfte eine weitere zweistündliche Trassen Berlin–Prag sein, die allerdings in Berlin nur in den unattraktiven Bahnhof Lichtenberg führt.

Gemischtes Bild im Nahverkehr

Im Nahverkehr sind vor allem eine neue RE 80 Hannover–Paderborn, die die bisherige Langläufer S-Bahn S5 ersetzt und bis Bad Pyrmont zusätzlich ist, sowie der lange überfällige Stundentakt Stralsund–Angermünde und die Weiterführung aller Nahverkehrszüge in Lindau auf die Insel hervorzuheben. Dies geht aber Hand in Hand mit Herausnahme von Güterverkehrskapazitäten. Gestrichen wurde dagegen der einmal vorgesehene zweistündliche RE Mannheim–Osterburken, womit dann weiterhin allein die S-Bahn hier diese Langstrecke bedienen müsste. Ebenfalls als deutlichen Rückschritt in Baden-Württemberg dürfte die Aufgabe der Flügelung in Neu-Edingen Richtung Schwetzingen gelten.

Das mKoK 2028ff. wartet mit insgesamt 12 neuen Nahverkehrsstationen auf und auch mit weiteren Halten bei RE-Linien. Jedoch wurden in den meisten Fällen die Fahrzeiten nicht verlängert. Zwar mögen neue Außenbahnsteige/gleichzeitige Einfahrten im Einzelfall Fahrzeitreserven aktivieren, jedoch verfestigt sich auch das Bild dahin gehend, dass weitere Reserven eher aus dem Netz herausgenommen werden, anstatt ihm zuzuführen. **RB 2.6.25 (jgf)**
Teil 2 zum Güterverkehr nächste Woche

Teils neue Infrastruktur, teils noch nicht fertig

Gegenüber dem Vorgänger (*Rail Business* 23/24) sind nun vor allem die Infrastrukturmaßnahmen Tunnel Rastatt und Raum Basel auf der Dauerbaustelle Karlsruhe–Basel (Bau seit 1985), Altona Nord, der 200-km/h-Ausbau Riesa–Dresden und die zweigleisige Wendlinger Kurve enthalten. Entgegen früheren Ankündigungen fehlen aber immer noch die ETCS- und 200-km/h-Ausbauten Bitterfeld–Halle sowie Mannheim–Saarbrücken, der 160-km/h-Ausbau Roßlau–Wiesenburg oder die Blockverdichtung Stralsund–Züssow. Weiterhin sind verschiedene Regionalprojekte wie Prignitz-Express, Kiel–Lübeck oder Besekow–Frankfurt/Oder weit in die Zukunft verschoben.

Keine Konzepte für Hbf-Entlastung

DB InfraGo spricht deutlich an, dass Knoten wie Köln Hbf, Frankfurt/Main Hbf, Hamburg Hbf oder München Hbf entlastet werden müssten. Jedoch will DB Fernverkehr weiterhin an allen Hauptbahnhof-Halten festhalten, insbesondere auch an der hochproblematischen Wende in Köln Hbf mit den sehr verspätungsanfälligen Linien 42/43 (Hamburg–Köln–Mannheim–Stuttgart–München/Basel) im Gegenteil: Hier wird die in mKoK 2026 bereits enthaltene Vorbeifahrt der Linie 43 wieder rückgängig gemacht. So scheint sich DB InfraGo konzernintern nach wie vor nicht durchsetzen zu können. Aber auch verstärkte Ausweichrouten via Frankfurt/Main Süd oder München Ost statt der jeweiligen Hbf sucht man vergebens. Im Gegenteil: Gemäß „Marktwunsch“ von vermutlich DB Fernverkehr verkehren (wieder) alle Tras-



Das mKoK gibt Hinweise, wie viel Kapazität der SPNV – hier ein Arverio-BW-Zug – erhält.

Foto: Arverio / D. Dengler

IZEF betreibt Werkstatt in Haldensleben

Übernahme Die Werkstatt in Haldensleben hat einen neuen Nutzer: Statt der Strabag, die den Standort Ende 2023 aufgab, ist nun die im April 2024 gegründete IZEF-Instandhaltungszentrum für Eisenbahnfahrzeuge GmbH Mieter. Bereits seit April 2024 läuft die langfristige Anmietung vom Bundeseisenbahnvermögen (BEV), wie das Unternehmen auf Nachfrage sagte. Geschäftsführer und Gesellschafter zu je 50% sind Christian Engebrecht (37) und Otto Rentschler (53). Engebrecht ist auch Geschäftsführer der Altmark-Rail. Rentschler ist staatlich geprüfter Eisenbahnbetriebsleiter und Sachverständiger für Schienenfahrzeuge und hat in der Vergangenheit u. a. die Werkstatt Haldensleben wie auch die Werkstatt der OHE in Celle geführt. **RB 2.6.25 (cm)**

Firema mit Zahlungsproblemen

Fahrzeughersteller Die italienische Titagarh Firema s.p.a. mit Sitz in Caserta bei Neapel hat Zahlungsprobleme. Dies teilte die Gewerkschaft Uilm Campania mit. Das 1993 aus einem Zusammenschluss von acht Schienenfahrzeugherstellern entstandene Unternehmen stand 2010 unter Sonderverwaltung durch die italienische Konkursbehörde und ist seit 2015 Teil des indischen Fahrzeugherstellers Titagarh. Laut der Gewerkschaft habe das Unternehmen Aufträge im Wert von rund 1 Mrd. EUR, „der Mehrheitsaktionär garantiert jedoch nicht die wirtschaftlichen Ressourcen für die Realisierung dieser Aufträge“, so deren

Generalsekretär Crescenzo Auriemma gegenüber örtlichen Medien. Dies würde das gesamte Unternehmen gefährden.



Foto: Firema

Firema baut derzeit 38 Züge für die Region Latio und Nachtzugwagen mit Škoda für Trenitalia.

Dies bestätigte indirekt auch Didier Pfleger, CEO von Firema, gegenüber *Rail Business*. Er sei zu Ende Mai zurückgetreten, der Gesellschafter sucht neue Investoren und „steckt kein Geld mehr in das Unternehmen“. Unter diesen Umständen wolle er nicht weitermachen. **RB 2.6.25 (cm)**

Personalien

- Bei Alstom steht ein Wechsel in der Leitung an. Der derzeitige CEO **Henri Poupart-Lafarge** (56) hat jetzt dem Verwaltungsrat mitgeteilt, nicht mehr für eine vierte Amtszeit zur Verfügung zu stehen. Sein jetziger Vertrag läuft mit der Hauptversammlung, die den Jahresabschluss für das am 31.03.2027 endende Geschäftsjahr genehmigen wird, aus. Dies wird voraussichtlich gegen Ende Mai 2027 sein. Poupart-Lafarge leitet Alstom seit Februar 2016.
- Zum 01.06.2025 übernehmen bei Alstom zwei langjährige Führungskräfte neue Aufgaben. **Andrew DeLeone** wird Präsident der Region Europa als Nachfolger von **Gian Luca Erbacci**, der in den Ruhestand tritt. **Martin Vaujour** ist neuer Präsident der Region AMECA (Afrika, Naher Osten und Zentralasien) und wird Mitglied des Executive Committees von Alstom. Er folgt auf DeLeone, der seit 2021 die Region AMECA leitet.
- **Ivan Bednárík**, früher Vorstandsvorsitzender von CD Cargo (2014-2020) sowie Generaldirektor und Vorstandsvorsitzender von CD (2020-2022), ist seit 15.05.2025 Generaldirektor der Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). Er folgt auf **Alexander Sako**, der seit November 2023 die ŽSR leitete und mit folgenden Worten zurückgetreten ist: „Ich trete aus persönlichen Gründen von



Foto: ŽSR

I. Bednárík

meinem Amt zurück, da ich den politischen Druck auf meine Familie im Zusammenhang mit meinem öffentlich bekannten Vermögen als Eingriff in meine persönliche Integrität empfinde.“ Zudem hat Sako gegenüber der Politik deutlich und öffentlich massive Probleme der ŽSR angesprochen.



Foto: HGK

S. Bauer

- Der Aufsichtsrat der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK AG) hat am 26.05.2025 beschlossen, „alle erforderlichen Schritte für eine zeitnahe Bestellung von **Steffen Bauer** (46), CEO der HGK Shipping GmbH, zum künftigen CEO der HGK AG in die Wege zu leiten“. Er folgt auf **Dirk Michel**, der das Rentenalter erreicht hat. In der gleichen Sitzung gab **Susana dos Santos Herrmann** ihren Rücktritt als Vorsitzende des HGK-Aufsichtsrats bekannt. Der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Dirk Michel übernimmt kommissarisch die Leitung des Gremiums.
- Die Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) und ihre Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Ruhr-Lippe (RLG), Regionalverkehr Münsterland (RVM) und

Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE) bekommen zum 01.07.2025 eine neue Geschäftsführung: **Detlef Berndt** (61) und **Julian Hericks** (42). Sie lösen die seit Anfang 2024 tätige Interimsgeschäftsführung aus Berndt, Hericks sowie **David Oelkers** und **Steffen Schuldt** ab. Oelkers übernimmt im Juli die kaufmännische Leitung, Schuldt wird Bereichsleiter für den betrieblichen Bereich.

- **Stephan Simioni** (41) wird zum 01.08.2025 neuer Leiter Infrastruktur der Schweizer Zentralbahn (ZB). Er ist derzeit innerhalb des Bereichs Infrastruktur Leiter der Abteilung Steuerung und Entwicklung und Stellvertreter von **Gunthard Orglmeister**, dem er nachfolgt. Orglmeister wird die ZB nach elf Jahren Ende August 2025 verlassen. Simioni ist seit 2017 in verschiedenen Funktionen für die ZB tätig.
- **Nicola Lyons** ist neue Personalchefin der Getlink-Gruppe und damit Mitglied der Geschäftsleitung. Sie begann in London bei der Bouygues-Gruppe, bevor sie 2005 zur Fujitsu-Gruppe wechselte und 2009 zum Industrielogistiker Gefco, 2022 wurde sie dann Personalchefin Europa von Ceva Logistics (CMA-CGM-Gruppe). **RB 2.6.25 (in/wkz/cm)**



Foto: ZB

S. Simioni



Visit a train full of ideas.

And groundbreaking services for passengers and digital operations. For a sustainable future.



S-Bahn Hamburg at the UITP Summit Hall A1, Booth A1500
uitpsummit.org

Talbot/AIXrail: Neuer Werkstattstandort Stolberg



Auf dem Gelände in Stolberg erstellen beide Unternehmen jeweils Hallen mit drei Gleisen.

Fahrzeug-Instandhaltung In Stolberg bei Aachen entsteht eine komplett neue Werkstatt mit zwei Hallen. Bauherren sind Talbot Services und AIXrail – beide leiden unter Platzproblemen. Wie Dirk Reuters, geschäftsführender Gesellschafter von Talbot, im Gespräch mit *Rail Business* erläuterte, mussten schon aus Platzgründen Aufträge abgelehnt werden. Talbot sei bis Ende 2026 ausgelastet, hat aber nur Platz für maximal 134 m lange Züge – längere Einheiten müssten zerlegt werden. Und auf dem Gelände hätte alle geeigneten Halle inzwischen einen Gleisanschluss, so das Fazit von Reuters.

Zunächst wollte Talbot sich in unmittelbarer Nähe ausdehnen und von der DB Netz/DB InfraGo die Anlagen

des Bahnhofs Aachen Nord übernehmen. Letztlich wollte die DB aber dem Verkauf nur zusammen mit der 6,4 km langen Anschlussstrecke vom Bahnhof Aachen Rothe Erde durchführen – und Talbot wollte nicht Infrastrukturbetreiber werden.

Beteiligt an dem Projekt ist AIXrail. Das Unternehmen ist einmal als EVU u.a. im Baugeschäft tätig und hat sich bei Talbot mit einer Werkstatt eingemietet, wo Diesellokomotiven und Baumaschinen instandgehalten werden. Auch AIXrail leidet unter Platzmangel.

Gefunden haben die Unternehmen am westlichen Rand von Stolberg das nördlich der Gleise gelegene ehemalige Militärgelände Camp Astrid mit einer Fläche von 50 000 m² und dies gekauft.

Talbot erstellt auf dem 35 000 m² großen Gelände eine dreigleisige Halle mit einer Nutzlänge von 220 m für rund 35 Mio. EUR, AIXrail auf 15 000 m² für rund 10 Mio. EUR eine 75 m lange ebenfalls dreigleisige Halle. Für beide Unternehmen bietet das Gelände zudem gute Erweiterungsmöglichkeiten. Talbot bekommt eine Förderung über rund 40 % aus dem EU-Topf EFRE, verteilt über das Landesprogramm „Zirkuläre Produktion“, bei dem es um Kreislaufwirtschaft geht. Talbot will in Stolberg u. a. auch Züge modernisieren.

Baubeginn soll schon im 3. Quartal 2025 sein, der Betrieb bei Talbot soll Anfang 2028 starten. Beide Unternehmen wollen zusammen um 150 Arbeitsplätze schaffen.

RB 2.6.25 (cm)

Rangierlok: Umbau von Diesel auf E-Antrieb reduziert Verbrauch

Forschung Die Forschungsorganisation Sintef und die Norwegische Technische-wissenschaftliche Universität Trondheim (NTNU) haben die Umstellung einer Rangierlokomotive der Baureihe Skd 226 (Baujahr 1971-73) von Diesel- auf Elektroantrieb simuliert. Thema war der Energieverbrauch. Zunächst wurde ein typischer Rangiervorgang simuliert, bei dem ein Zug von

300 t beschleunigt und anschließend abgebremst wurde. Dabei wurde ein Energieäquivalent von 1,6 kWh verbraucht. Im elektrischen Betrieb konnten davon beim Bremsen 75 % zurückgewonnen werden.

Bei einem Praxistest einer sechsstündigen Schicht mit GPS-Tracker hat sich die Lok tatsächlich eine Stunde bewegt, der Motor lief die ganze Zeit über.

Der Energieverbrauch ist mit 28 kWh berechnet worden. Bei einem E-Antrieb hätten davon 11 kWh beim Bremsen zurückgewonnen werden können, so die Untersuchung. Da bei einer E-Lok die zum Heizen genutzte Abwärme des Dieselmotors entfällt, müsste eine Wärmepumpe installiert werden, deren Energieverbrauch aber nicht ins Gewicht fällt.

RB 2.6.25 (hz/cm)

Weitere Freigaben der DB InfraGo für Infrastruktur-Techniken



Foto: System7



Fotos: C. Müller

Die Stopfmaschine von System7 hat jetzt die Freigabe der DB erhalten. Die Polymer-Schwelle Typ 102 befindet sich noch im Test; das Besondere ist der Steg anstelle eines durchgehenden gleichen Querschnitts, unten ist die Schwelle mit Aussparungen für den Schottergrip.

iaf Münster Die DB InfraGo hat jetzt den Einsatz des Stopfverfahrens mit Automatik von System7 Rail nach zwei Jahren Entwicklung, Erprobung und technischer Prüfung freigegeben. Die Stopfmaschine misst erstmals, so die DB InfraGo, die Schotterverdichtung unter der Schwelle in Echtzeit – und stopft nur so lange, bis die optimale Dichte erreicht ist. So sinkt die Stopfzeit im Schnitt von 1,2 auf 0,7 sec. Hersteller, Nutzer und die DB InfraGo versprechen sich dadurch gleichmäßiger verdichteten Schotter, weniger Verschleiß und eine längere Gleislagehaltbarkeit. Eingesetzt wird die Maschine jetzt von Leonhard Weiss.



Foto: C. Müller

Messgerät Mephisto

Geismar hat für das neue Laserfixpunkt-messgerät „Mephisto 2“ jüngst die Freigabe zur Nutzung bei der DB InfraGo erhalten: Sie wurde am 15.05.2025 mit Gültigkeit ab dem 01.06.2025 erteilt. Das Gerät misst die Gleislage in

Bezug auf feste Markierungen oder Installationen, um die Nivellierung und das Richten des Gleises vor und nach der Stopfung zu kontrollieren. Weitere Messmöglichkeiten sind beispielsweise die Gleisabstände, die Lage der

Bahnsteigkanten zum Gleis oder das Lichttraumprofil. Die Messstrecke des Lasers liegt bei maximal 10 m. Die Akkukapazität reicht für rund 8h Aktivität. Das Messgerät besteht aus leichten, zerlegbaren Teilen und wiegt mitsamt dem Koffer um 22 kg.

Lankhorst hat im April für die Polymer-Schwelle die Zulassung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sowie die herstellerbezogene Produktqualifikation (HPQ) der DB InfraGo erhalten. Dies gilt für den Schwellentyp 201, der für Strecke und Weiche geeignet ist und in Längen bis zu 2600 mm (Strecke) bzw. 5200 mm (Weiche) geliefert wird. Dabei führt die DB InfraGo die Bohrungen in der Schwelle flexibel vor Ort durch – sie werden nicht im Herstellungsprozess vorgenommen. Der Schwellentyp 102, der rund 50% leichter als der Typ 201 ist, wird derzeit von der DB getestet.

RB 2.6.25 [cm]



Besuchen
Sie uns auf der
transport logistic
an Stand B3-302
und sichern Sie sich
ein erfrischendes
Getränk!




DVZ plus

Rail
BUSINESS

www.eurailpress.de/tl25

Keine Instandhaltung von einigen Diesellok-Baureihen

DB FZI Nachdem die DB-Fahrzeuginstandhaltung (DB FZI) im Oktober 2023 mitteilte, bestimmte E-Lok-Baureihen nicht mehr bearbeiten zu wollen (*Rail Business* 40/23), wurde dies jetzt für mehrere Diesellok-Baureihen angekündigt. Mit einer deutlich längeren Vorlaufzeit als damals soll die neue Regelung ab Anfang 2027 gelten. Betroffen sind die Baureihen 223 (Siemens ER20), 225, 232/233, 275 (Vossloh), 285, 298, 33x, 34x, 36x. Für die Komponenten-Aufarbeitung werde man nach diesem Datum fallweise die Möglichkeiten prüfen. RB 2.6.25 (cm)

Bocholt plant Stammgleis-Reaktivierung

Industriegebiet Die Stadt Bocholt will nun in Eigenregie das Anschlussgleis zum Industriegebiet Mussum wieder in Betrieb nehmen. Die DB InfraGo hatte sich überraschend von dem Vorhaben im März 2025 zurückgezogen. Hintergrund sei eine konkrete Nutzungsanfrage eines dort ansässigen Unternehmens, so die Stadt. Auch ein weiteres Unternehmen zeige sich offen für zukünftige Transporte. Die Spedition Fiege hatte im Februar einen Testzug gefahren. RB 2.6.25 (cm)

IZEF und Viking rail bieten ETCS-Einbau an

Werkstätten Die Unternehmen IZEF-Instandhaltungszentrum für Eisenbahnfahrzeuge, Haldensleben, und Viking Rail, Padborg, bieten für Betreiber kleiner Flotten die Nachrüstung der Fahrzeuge mit ETCS an. Grundlage sei eine neue Kooperation der privaten Werkstätten mit dem Hersteller Siemens, so Christian Engebrecht zu *Rail Business*. Viking Rail hat bereits seine eigenen, in Dänemark zugelassenen Dieselloks umgebaut sowie für DB Cargo deren dänische Loks der Reihe MZ. Engebrecht ist geschäftsführender Gesellschafter bei der IZEF, der Altmark-Rail und leitet bei Viking Rail als Gesellschafter deren Werkstatt. RB 2.6.25 (cm)

<https://izef.de>; <https://vikingrail.dk>

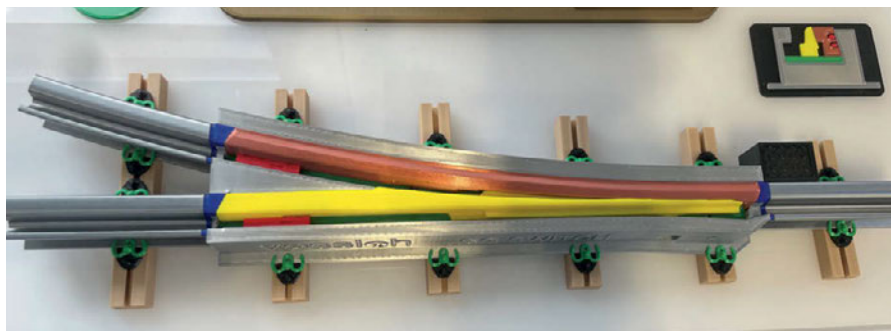


Foto: C. Müller

Tram-Weiche mit Tauschteilen. Um die Instandhaltung von Rillenschienen-Weichen zu vereinfachen, hat Vossloh den Tausch von Verschleißteilen eingeführt. Für die Backenschiene ist dies neu – zudem kann in die tauschbare Backenschiene die Heizung integriert werden: In zwei Längsbohrungen verlaufen die Heizstäbe. Die neue Weiche wird in Belgien erstmals in Charleroi eingebaut und nun dort im Verschleißverhalten über mehrere Jahre geprüft. Vossloh hat die Konstruktion dieser Monoblock-Weiche mit der tauschbaren Backenschiene zum Patent angemeldet. RB 2.6.25 (cm)

Bagger mit Brennstoffzelle.

Bereits seit 2020 hat AMT in Zusammenarbeit mit Atlas bislang 20 Bagger auf einen Batterieantrieb umgebaut. AMT baut dabei den neuen Antriebsstrang und integriert die vier großen Batterie-Stacks mit 4 x 90 kWh. Auf der iaF zeigte AMT nun den ersten Bagger mit einer Toyota Brennstoffzelle sowie zwei Batterie-Stacks (Lithium-Eisenphosphat) mit je 140 kWh. Der Tank fasst 9 kg Wasserstoff. Die Batterie-Stacks werden zum Laden getauscht, um den Einsatz des Baggers auch über mehrere Schichten zu ermöglichen – verbraucht werden pro Schicht um 260 kWh bzw. 35 kWh/h. RB 2.6.25 (cm)



Foto: C. Müller



Foto: C. Müller

Verladen taillierter Schwellen.

Für das schnelle Verladen taillierter Schwellen, wie des Typs B90, hat Sonnenberg aus Hainichen das Umschlaggerät 219 entwickelt und auf der iaF vorgestellt. Dabei lag das Augenmerk auf der Speditionsbranche – das eher leichte Gerät (440 kg) kann dank nur zweier erforderlicher Steuerkreise auch an Ladekrane von LKW angeschlossen werden. Die Schwellenbreite kann zwischen 280 mm und 400 mm liegen, die Traglast beträgt 2500 kg. Das Gerät hat einen starren

und einen beweglichen Rahmen. Die bewegliche Rahmenseite benötigt nicht mehr an Platz als von den Schwellen vorgegeben wird. RB 2.6.25 (cm)

BVerwG: Interimslösung für Fehmarnsund-Brücke ist zulässig

Feste Fehmarnbeltquerung Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 22.05.2025 acht Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 18.03.2024 für den Abschnitt (PFA) 6 der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) auf der Insel Fehmarn abgewiesen (Az. BVerwG 7 A 5.24 und BVerwG 7 A 6.24). Kläger sind die Stadt Fehmarn und der Wasserbeschaffungsverband Fehmarn sowie sechs im Bereich Sport, Freizeit und Tourismus tätige Unternehmen.

Die verfahrensgegenständliche Elektrifizierung der eingleisigen Strecke über die denkmalgeschützte Fehmarnsundbrücke ist nur eine Zwischenlösung. Nach den Plänen der beigeladenen DB InfraGo soll der Fehmarnsund später durch einen ca. 2,2 km langen Absenktunnel mit vier

Fahrstreifen für die Straße sowie zwei Gleisen für die Eisenbahn bei Erhaltung der Fehmarnsundbrücke für den langsame Verkehr (Fußgänger, Radfahrer) gequert werden. Das nach dem Staatsvertrag zunächst maßgebliche Planungsziel, spätestens bis zur Eröffnung der FFBQ – voraussichtlich 2029 – eine ausreichende Eisenbahnkapazität auf der eingleisigen Schienenstrecke sicherzustellen, wird laut Gericht mit der Interimslösung jedoch erreicht. Der Ausbau zu einer durchgehend zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke soll spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der FFBQ betriebsbereit sein. Das zweistufige Vorgehen entspricht demnach den Vereinbarungen im Staatsvertrag. Unter Beachtung der mit dem Vorhaben verfolgten verkehrlichen Ziele sowie der

staatsvertraglichen Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland kommt ein Zuwarten auf eine derzeit nicht hinreichend verfestigte Lösung durch eine andere Querung des Fehmarnsundes nicht in Betracht, stellt das Gericht klar.

Laut Gericht haben die Kläger keine „unzumutbare Beeinträchtigungen“ des Tourismusstandortes durch die Interimslösung dargelegt. Die Immissionsgrenzwerte werden eingehalten, das gelte auch für den Campingplatz. Und weiter ist die Trinkwasserversorgung auf Fehmarn durch das planfestgestellte Vorhaben nicht gefährdet – relevante bau- und betriebsbedingte Erschütterungen der Wassertanks wie die Störungen der Trinkwasserleitungen können nach den Planunterlagen „ausgeschlossen“ werden. RB 2.6.25 (cm)

Faserverbundstoffe im Fahrzeugbau: Neue Techniken kommen

SKZ-Tagung Die Nutzung von Faserverbundwerkstoffen im Schienenfahrzeugbau ist schon lange gängige Praxis – aber noch immer gibt es rund um den Themenkomplex Fragestellungen. Damit befasst sich die entsprechende Fachtagung des Kunststoffzentrums SKZ. Nicht unerwartet nahm der Brandschutz eine wichtige Rolle ein, aber auch neue Fügeverfahren wurden beschrieben.

Auf die Herausforderungen bei der Fahrzeug-Modernisierung, gerade beim Brandschutz, wies Frank Lüders der DB Systemtechnik hin. Die Systemtechnik hat nicht nur ein Brandlabor, sie stellt auch notwendige Brandschutznachweise und -konzepte auf. Bei Umbauten gebe es eigentlich immer eine Diskrepanz zwischen dem Material des Bestandszuges und aktuellen Vorschriften. Von besonderer Problematik seien die Schnittstellen von verschiedenen Verbundwerkstoffen – ein großes Thema sei dies bei der Aufarbeitung der Oberflächen. Die Schnittstellenprobleme würden insbesondere bei Folierungen auch bei „neuen“ Fahrzeugen mit Nachweisführung DIN EN 45545-2 im Bestand auftreten, was perspektivisch zu wenig Reserven für Folierungen und Erneuerung von Lackierungen führe. Die Brandschutzzei-



Das CFK-Fahrzeug Cetrovo 1.0 ist inzwischen in Betrieb – den Prototypen haben CG Rail aus Dresden und CRRC 2018 auf der InnoTrans vorgestellt.

genschaften der Materialien müssten so eingestellt werden, dass im Betriebseinsatz Instandhaltungsmaßnahmen oder Auflaminierungen möglich seien. Für Lüders sollte daher das Ziel bei der Überarbeitung der DIN EN 45545-2 sein, größeren Schwerpunkt auf Instandhaltung und Modernisierung zu legen.

Der richtige Einsatz von Verbundstoffen kann nicht nur Gewicht reduzieren, auch der CO₂-Fußabdruck wird kleiner. Dies zeigte Phil Knupe-Wolfgang von Saertex auf. Bei Crestafire Leo erfolgt eine Vakuuminfusion des Harzes im Produktionsprozess, was gegenüber Handlamina-ten Gewicht (durch weniger Harzeinsatz) und CO₂ einspart. Der Fasermassenanteil

stieg von rund 37% auf über 70%. Und bei der Verwendung von Sandwichplatten als Fußboden können durch die Verwendung eines „ultraleichten“ Schaumkerns gegenüber Aluminium- oder Holzkonstruktionen deutlich Gewicht und Instandhaltungskosten reduziert werden. Das erwähnte auch Martin Plettig von SMT Forst. So würde Sandwich in Laminatdicke ein etwa um 33% geringeres Gewicht pro Fläche aufweisen. Zudem sei die Integration von Sensorik, Heizung und Stromversorgung leicht realisierbar. Die Paneele wiegen zwischen 5 kg/m² bei einer Dicke von 10 mm bis zu 8 kg/m² bei 28 mm.

Dass Kunststoffe formschlüssig mit Metall verbunden werden können, habe das SKZ nachgewiesen, so Julian Hesselbach. Zur Erwärmung der Materialien hat sich Infrarot und/oder Induktion bewährt. Dabei erhöht die Einbindung von Hinterschnitten die Kopffzugfestigkeit deutlich. Zudem hat der Klimawechseltest PV1200 keinen eindeutigen Einfluss auf die Verbindungsqualität gezeigt. Das Projekt „TheDi – Thermisches Direktfügen“ wurde vom Fraunhofer Institut für Werkstoff- und Strahltechnik (IWS), Dresden, durchgeführt, gefördert vom Bundeswirtschaftsministerium. RB 2.6.25 (cm)

Kommunen lehnen trotz NKV > 1 Reaktivierung ab

Saarland Die Strecke 9321 Merzig – (Nieder-)Losheim (15 km) wird wohl nicht reaktiviert – obwohl die Bewertung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,63 beim Stundentakt und von 1,87 beim Halbstundentakt ergeben hat. Der Stadtrat Merzig, der Gemeinderat Losheim und der Kreistag Merzig-Wadern haben sich jeweils dagegen ausgesprochen. Die Stadt Merzig befürchtet unter anderem negative Folgen für die Entwicklung des ehemaligen Produktionsgeländes von Villeroy & Boch und mehr Staus an den (neuen) Bahnübergängen durch mehr Bahnverkehr. Zudem sieht die Stadtverwaltung die Kosten nicht geklärt. Außerdem befürchtet die Stadt zusätzlichen Lärm für die Anwohner durch den halbstündigen Takt und zusätzlichen Güterverkehr. Die Machbarkeitsstudie rechnet mit 49 Mio. EUR für die Reaktivierung, Merzig rechnet aber wegen der Kostensteigerungen mit dem Doppelten. RB 2.6.25 (cm)

Kommunen planen Haltepunkte an DB-Strecke

Niedersachsen Die Stadt Cuxhaven sowie die Gemeinde Wurster Nordseeküste planen je eine Reaktivierung einer Station: Altenwalde bzw. Spieka. Beide liegen an der Strecke 1310 Cuxhaven–Bremerhaven und sollen jeweils einen 175 m langen Bahnsteig bekommen. Die Planungsleistungen wurden jetzt ausgeschrieben. Der Aufgabenträger LNVG erwartet 300 bzw. 240 Reisende pro Tag. RB 2.6.25 (cm)

Dank Förderung: Neuer Nachtzug Basel–Schweden geplant

SBB/RDC Die SBB haben im Rahmen der Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs durch das CO₂-Gesetz ein Gesuch für die Vorbereitung eines neuen Nachtzugs von Basel SBB nach Kopenhagen/Malmö beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Ein Nachtzug Basel SBB–Kopenhagen–Malmö könnte bei geklärter Finanzierung „frühestens“ ab Frühjahr 2026 eingeführt werden, so die Bahn zu *Rail Business*. Das Rollmaterial soll vom jetzigen Nachtzug Zürich/Basel–Amsterdam kommen, den die ÖBB auf die neuen Nightjet-Wagen umstellen will. Die von RDC angemieteten Wagen können dann für den neuen Zug genutzt werden, ergänzen die SBB.

Artikel 37a des CO₂-Gesetzes der Schweiz sieht eine finanzielle Förderung grenzüberschreitender Bahnangebote vor, um die Treibhausgasemissionen im Luftverkehr zu vermindern. Für 2025 hat das Parlament 10 Mio. CHF zur Verfügung gestellt, ab 2027 will die Regierung (Bundesrat) auf die Förderung verzichten. Beiträge können in- oder ausländische Unternehmen erhalten, Konzepte für die Fördergelder 2025 sind laut BAV (Bundesamt für Verkehr) im ersten Quartal 2025 einzureichen, die Vereinbarungen sollen bis Mitte des Jahres unterzeichnet sein. Finanzierungsvereinbarungen für die Folgejahre werden nur mit Vorbehalt abgeschlossen. RB 2.6.25 (cm)

Restaurierung statt Aufarbeitung.

Die VIS Halberstadt hat derzeit einen ungewöhnlichen Auftrag: Das Deutsche Technikmuseum lässt den EB 169a der Berliner S-Bahn in den Zustand der 1950er Jahre restaurieren. Dabei wird die Kompetenz von Historikern genutzt. Der Beiwagen gehört zu einem Zug der Bauart „Bernau“, dem ersten in Serie hergestellten Zug für die elektrische S-Bahn. 1924/25 wurden 17 Züge bestehend aus zwei vierachsigen Triebwagen mit drei mittig angeordneten zweiachsigen Beiwagen beschafft. Die Beiwagen untereinander waren mit einer speziellen Kupplung verbunden, zum Triebwagen war es die übliche Schaku (Scharfenberg-Kupplung). RB 2.6.25 (cm)



Foto: C. Müller

8. EURAILPRESS-FORUM

ALTERNATIVE ANTRIEBE im SPNV

01. Juli 2025 | Hamburg

Empire Riverside Hotel

Jetzt anmelden unter:
www.eurailpress.de/antriebe2025

JETZT ANMELDEN

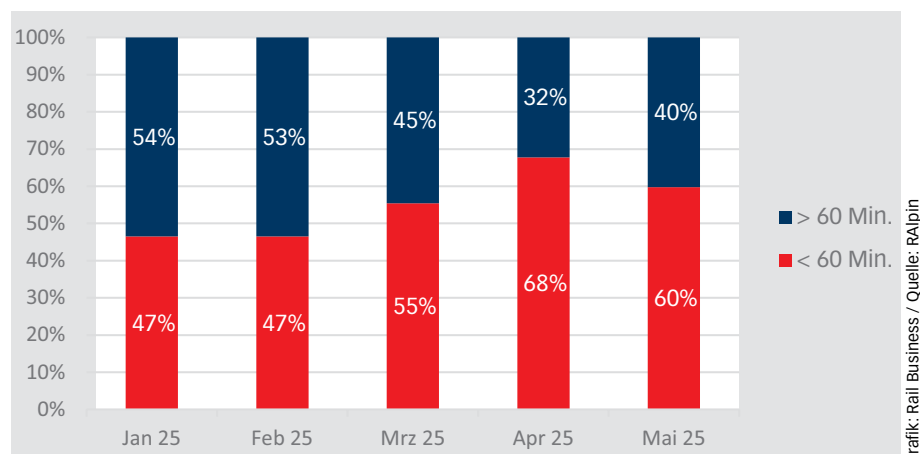
In Kooperation mit:

Der neue Hybrid

Veranstalter:

Medienpartner:

Das Ende der RoLa von RAlpin



Die Pünktlichkeit (Verspätung < oder > 60 min) der effektiv gefahrenen Züge bis 08.05.2025

Mangelnde Streckenverfügbarkeit Überraschend kündigte RAlpin am 05.05.2025 die Einstellung ihrer 414 km langen RoLa (Rollende Autobahn) zwischen Freiburg i. B. und Novara für Ende 2025 an. Das finanzielle Ergebnis für 2024 betrug –2,2 Mio. CHF und es fielen 10% der Züge aus. Im ersten Quartal 2025 führten kurzfristig angeordnete Baustellen und weitere unvorhersehbare Ereignisse zum Ausfall von 20% der Züge. Statt 1018 verkehrten nur noch 794 Züge. Die mit je einem Drittel beteiligten Aktionäre SBB, BLS und Hupac erachten es trotz Bundeshilfe als nicht zielführend, die RoLa bis zum vorgesehenen Ende im Dezember 2028 weiterzubetreiben.

RAlpin beförderte jährlich rund 80 000 LKW im begleiteten kombinierten alpinen Verkehr – das entspricht 7% der die Schweizer Alpen querenden LKW. Man erhofft sich, zumindest einen Teil davon auf den unbegleiteten KV verlagern zu können.

Noch 2020 war RAlpin zuversichtlich, die RoLa langfristig anbieten zu können. So präsentierte RAlpin auf der transport logistic 2020 (RailBusiness 35/20) das Modell eines zur Beschaffung vorgesehenen neu entwickelten Gliederzugs. 2022 bewilligte der Bund eine jährliche Finanzierung von 20 Mio. CHF bis Ende 2026. 2023 erfolgte dann eine Verlängerung bis Ende 2028. Dazu war eine Unterstützung von 106 Mio. CHF für die Jahre 2024 – 2028 vorgesehen.

Der Hauptgrund der anhaltend hohen Störungsanfälligkeit ist die Schieneninfrastruktur in Deutschland. Werden in der Schweiz und in Italien die größeren

Sperren mindestens 12 Monate im Voraus bekannt gegeben, so hat sich die Ankündigungsfrist seit November 2024 in Deutschland auf zwischen zwei Wochen bei Unterhaltsarbeiten und 3 bis 12 Monate für größere Arbeiten reduziert.

Da die LKW-Fahrer mitfahren, können die Züge nicht starten, wenn durch Streckensperrungen Wartezeiten von mehr als rund 90 Minuten vorhersehbar sind. Mindestens 80% der Züge sollten ihr Ziel mit weniger als 60 min Verspätung erreichen, derzeit sind es noch 54%.

Zukunft von Wagen und Terminals offen

RAlpin ist Eigentümer der 23 um 50 Jahre alten Begleitwagen. Was mit diesen zwischen 2012 und 2020 modernisierten Liegewagen geschehen soll, ist offen. Dies gilt auch für die 418 von Hupac angemieteten Niederflur-Tragwagen, die zumeist um die 40 Jahre alt sind.

Das Terminal in Freiburg gehört der DB InfraGo und wird über die DUSS an RAlpin vermietet. Was mit dem Terminal geschehen soll, ist offen. Mit seiner Nutzlängelänge für lediglich 530 m ist es zum Abstellen von Güterzügen wenig geeignet. Für eine Nutzlänge von 750 m wäre ein größerer Umbau erforderlich.

Der RAlpin-Terminal in Novara gehört der italienischen RFI. Die RFI plant, bis 2035 ab Arona nach Vignale (unmittelbar nördlich von Novara) eine gegen 40 km lange Neubaustrecke zu erstellen und könnte dazu das Areal für Güterzüge selbst benötigen. Für die Hupac wäre das Areal als Ergänzung ideal, grenzt es doch unmittelbar an ihren eigenen Terminal.

RB 2.6.25 (lüt)

DPB Rail und MEV mit neuen SiBe

Tschechien/Niederlande Jüngst haben zwei Güterbahnen neue Sicherheitsbescheinigungen (SiBe) erhalten bzw. sind kurz davor. So hat die MEV Nederland BV, Schwester der deutschen MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, die SiBe für die Niederlande erhalten. Damit kann MEV nun in den Ländern Deutschland, Österreich, Schweiz und Niederlande Bahnverkehr selbst durchführen.

Am 14.05.2025 erhielt die DPB Rail Infra Service Czech Republic s.r.o. die nationale Verkehrsgenehmigung für den Betrieb auf dem tschechischen Schienennetz. Der nächste Schritt ist die Beantragung der SiBe, welche mit dem Jahreswechsel erlangt werden soll. Vor allem im Zuge von langwierigen Streckensperrungen im deutschen Raum sieht sich die DPB dadurch in die Lage versetzt, unabhängig und flexibel agieren zu können. Und auch für Ungarn steht der eigenständige Netzzugang an. Hier hat die DPB Rail Infra Service Hungary Kft. die SiBe beantragt.

RB 2.6.25 (cm)

www.m-e-v.de

<https://mevnederland.nl>

<https://dpb.at>

Hafen Oostende wieder per Bahn erreichbar

Belgien Nach einer Pause von 15 Jahren fuhr am 15.05.2025 wieder ein Güterzug zum Seehafen Oostende. Die Wiederinbetriebnahme erfolgte dabei mit einem Automotive-Zug – die belgische Güterbahn Lineas beförderte den 600 m langen Zug mit 250 Automobilen. Der Zug kam aus Valenciennes (Frankreich), Ziel der Fracht war Großbritannien. Dies war zugleich der erste Automotive-Zug zum Hafen. Da die Gleise des Hafens seit etwa 15 Jahren nicht mehr benutzt worden waren, haben der belgische Infrastrukturbetreiber Infrabel und die Güterbahn Lineas in einem anderthalb Jahre dauernden Projekt zusammengearbeitet, um sie wieder betriebsfähig zu machen. Zudem wurden Signalanlagen installiert. Der Hafenanschluss ist offen für andere Betreiber und Frachtgutarten.

RB 2.6.25 (qv/cm)

Aktuelle Gerichtsentscheidungen zum Eisenbahnrecht

Zusammengestellt von Prof. Dr. Urs Kramer, Universität Passau und Fachredakteur der Zeitschrift *Bahn-Report*

Klagemöglichkeit gegen Trassenpreise

Bislang herrschte keine Klarheit darüber, ob einzelne Netzzugangsberechtigte (ZB) gegen die zuvor von der Bundesnetzagentur (BNetzA) genehmigten Entgelte für Trassen und Stationsnutzungen auch noch im Nachhinein vorgehen können oder ob sie auf eine Beteiligung und nötigenfalls Klage im vorangegangenen Verfahren zur Genehmigung der Entgelte durch die BNetzA verwiesen sind. Zu diesem Zeitpunkt des mehrstufigen Verfahrens dürfte ihnen die eigene Betroffenheit aber oft noch gar nicht klar sein.

Die Klägerinnen des hiesigen Verfahrens sind im Schienengüterverkehr tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen und für ihren Geschäftsbetrieb zwingend auf die Nutzung der Schienenwege der heutigen DB InfraGo AG angewiesen. In dem vor der BNetzA geführten Verwaltungsverfahren zur Festlegung der Entgelte, bei dem auf der ersten Stufe das sogenannte „Ausgangsniveau der Gesamtkosten“ (AGK) bestimmt wird, beantragten die späteren Klägerinnen ihre Hinzuziehung, woraufhin sie an dem Verfahren beteiligt wurden. Gegen den Beschluss der Beschlusskammer der BNetzA unter anderem über das „AGK“ erhoben sie Klage. Das Verwal-



Urs Kramer

tungsgericht (VG) Köln (Urteil vom 20.03.2023 – Az.: 18 K 5421/22) wies diese jedoch als unzulässig ab, da die Klägerinnen nicht klagebefugt seien. Sie könnten nämlich nicht – wie erforderlich – geltend machen, durch die Festlegung des „AGK“ bereits in dieser Phase des Verfahrens in ihren Rechten

verletzt zu sein. Erst mit der Entgeltgenehmigung drohe unmittelbar eine solche Verletzung. Denn erst die Entgeltgenehmigung greife auf Grund ihrer „privatrechtsgestaltenden Wirkung“ konkret in die Vertragsfreiheit der ZB als Vertragsparteien ein, indem sie an die Stelle eines frei vereinbarten Entgeltes ein hoheitlich festgesetztes Entgelt setze, das der Betreiber zwingend einhalten müsse. Der Beschluss der BNetzA zum „AGK“ berühre demgegenüber mangels Vorgabe konkreter Einzelpreise noch nicht die privatrechtlichen Rechtsverhältnisse zwischen der DB InfraGo AG und ihren Vertragspartnern.

Seit der letzten Novelle des Eisenbahnregulierungsrechts gibt es gegen das Urteil des VG nur noch das Rechtsmittel der Revision und nicht mehr zunächst die Berufung. Das VG Köln ließ die Revision gegen sein Urteil wegen grundsätzlicher Bedeutung der Frage nach der Klagebefugnis Dritter für Anfechtungsklagen ge-

gen Beschlüsse zur Festlegung des „AGK“ zu. Das daraufhin von den Klägerinnen angerufene Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat nach einer Mitteilung der Prozessbeteiligten nunmehr letztlich in Übereinstimmung mit dem VG entschieden, dass ZB sich noch nicht schon auf dieser „Stufe“ des Verfahrens gleichsam „vorbeugend“ gegen die aus ihrer Sicht zu hohen Trassenpreise gerichtlich wehren können (Urteil vom 06.11.2024 – Az.: 6 C 2.23). Wenn sie dabei die den Entgelten zugrunde liegende Festlegung des „AGK“ für falsch halten, müssen und können sie die AGK-Festlegung durch die BNetzA nicht gesondert angreifen. Vielmehr ist es ausreichend und aus Sicht des BVerwG allein ausreichend, die AGK-Festlegung inzident im Rahmen einer Klage gegen die Trassenpreisgenehmigung auf den gerichtlichen Prüfstand zu stellen. Aus der Sicht des BVerwG bietet dieses Vorgehen für die Betroffenen den Vorteil, dass sie erst im Rahmen einer „Trassenpreisklage“ – also zu einem Zeitpunkt, zu dem sie wissen, ob und in welchem Umfang sie die Trassenpreise angreifen wollen – entscheiden müssen, ob sie auch gegen das zu Beginn von der BNetzA festgelegte „AGK“ vorgehen wollen. Das BVerwG hat ergänzend betont, dass nach einer solchen erfolgreichen Klage die BNetzA zu einer entsprechenden Korrektur der Trassenpreisgenehmigung auch zugunsten aller anderen ZB angehalten sei, um ein nicht diskriminierendes Trassenpreisgefüge für alle zu gewährleisten. Das bedeutet dann aber praktisch, dass sich die ZB auch auf ein „Musterverfahren“ einigen und damit ihr Risiko bzw. die Verfahrenskosten minimieren können.

RB 2.6.25 (UK/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.huetten@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. 17 vom 01.01.2025.

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 688,00 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 1.088,00 inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 1.109,00 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.



Rail Business Nutzerlizenzen:
Teilen Sie Ihr Wissen!
Jederzeit und an jedem Ort

Zusätzliche Leser
zu Ihrem
bestehenden Abo –
sichern Sie sich
attraktive Rabatte!

Jetzt Nutzerlizenzen **2 Monate kostenlos**
und ohne Verpflichtung testen!

Digitale Fachmedien:

Wissensvorsprung per E-Paper
für alle Mitarbeiter.

www.eurailpress.de/digitale-lizenzen

Rail
BUSINESS