



Foto: thr

DB bringt Hilfsgüter für Ukraine auf den Weg. Die Deutsche Bahn hat am 24.03.2022, genau vier Wochen nach Beginn des russischen Überfalls auf die Ukraine, im Berliner Westhafen symbolisch einen Zug der DB-Schienenbrücke mit Hilfsgütern für die Ukraine auf den Weg gebracht. Einen beträchtlichen Teil der Ladung hatte Aldi-Nord zur Verfügung gestellt. Nach den Worten von DB-Cargo-Chefin Sigrid Nikutta könnten Container mit Hilfsgütern inzwischen alle zwei Tage mit dem „Silesian Shuttle“ Richtung Schlesien auf den Weg gebracht werden. Der genaue Weg wird aus Sicherheitsgründen geheimgehalten. Das Bild zeigt Berlins Regierende Bürgermeisterin Franziska Giffey, DB-Cargo-Chefin Sigrid Nikutta, Bundesverkehrsminister Volker Wissing, den ukrainischen Botschafter Andrij Melnyk und Gastgeber Klaus Lichtfuß von der Behala (von links).

RB 28.3.22 (thr)

Bahnexperten bilden Task Force zur Unterstützung der Ukraine

Krieg in Europa Beamte und Experten des Eisenbahnsektors aus den USA und Europa haben die Gründung einer multinationalen „Task Force zur Unterstützung der ukrainischen Eisenbahnen“ angekündigt, die den ukrainischen Eisenbahnen technische und politische Unterstützung leisten wird.

Die Task Force will ein Forum für Regierungsorganisationen und Verkehrsverbände schaffen, um effektive Wege zur Unterstützung der ukrainischen Eisenbahn zu finden, die russischen Angriffen ausgesetzt ist. Insbesondere geht es darum, die Zahl der Züge zu erhöhen, die Flüchtlinge abholen.

Die Task Force setzt sich dafür ein, dass EU-Mitgliedstaaten allen Eisen-

bahnunternehmen Verträge für Evakuierungszüge anbieten.

Außerdem haben die Mitglieder der Gruppe bereits ein Grundsatzpapier mit fünf hypothetischen Zielen entworfen, darunter umfangreiche Sanktionen gegen die Russischen Eisenbahnen. Zu den Zielen gehört auch, Öl- und Gaslieferungen auf die Schiene umzulenken, um die derzeitigen russischen Exporte zu ersetzen, die Eisenbahninfrastruktur der Ukraine wiederherzustellen und Netznutzungsentgelte für Evakuierungszüge auszusetzen. Die Task Force besteht aus sechs Persönlichkeiten, geführt wird sie von Jolin Molitoris, der ehemalige Leiter der US Federal Railroad.

RB 28.3.22 (ici)
www.allrail.eu

In dieser Ausgabe:

- Was der Verband Erfa bei Infrastruktur, Technik und Wettbewerbsbedingungen fordert **Seite 3**
- **Thema:** Welche Dienstleister wo in Deutschland und Österreich Instandhaltungsarbeiten ausführen **Seiten 5-20**
- Warum die DB Netz eine Strecke im Hunsrück instandhalten und den Zugang gewähren muss **Seite 21**
- Wie das Land Schleswig-Holstein den Regionalverkehr mit Dänemark verbessern will **Seite 22**
- Wie der Hafen Antwerpen seinem Ziel, den Modal Split der Schiene zu verdoppeln, näher kommt **Seite 23**

Getlink will Wettbewerb mit eigenen Zügen starten

Kanaltunnel Die Gruppe Getlink, die den Kanaltunnel betreibt, erwägt, selbst Hochgeschwindigkeitszüge zu kaufen. Sie würde diese dann an Eisenbahnunternehmen vermieten, die zwischen Kontinentaleuropa und Großbritannien verkehren wollen, und damit in Konkurrenz zu Eurostar treten. Das sagte der Vorsitzende von Getlink, Jacques Gounon, am 18.03.2022.

Getlink würde einen Vermieter von rollendem Material beauftragen, Siemens-Triebzüge für 40 Mio. EUR pro Garnitur zu kaufen. Gounon sprach von zehn Einheiten, die vier- oder fünfmal am Tag durch den Tunnel fahren.

Ziel sei es, 2 bis 3 Mio. Reisende pro Jahr durch den Kanaltunnel zu befördern, ein Fünftel mehr im Vergleich zum Aufkommen vor der Corona-Pandemie.

Aussichtsreichster Kandidat für den Betrieb von Reisezügen durch den Kanaltunnel ist die spanische Staatsbahn Renfe.

Nach Ansicht Gounons könnten die Züge bis 2026 in Betrieb genommen werden. Bedingung sei, dass Getlink positive Zahlen schreibe. Er hofft, dass dies 2022 der Fall sein wird.

RB 28.3.22 (ici)



Der Kommentar

Timon Heinrici zum 9-für-90-Ticket aus Anlass gestiegener Energiepreise

Allgemeine Entlastung wäre der bessere Weg

Schwer zu glauben, aber wahr: Die Bundesregierung überrascht das Volk mit einem Tarifangebot im öffentlichen Nahverkehr, nachdem die Nutzung von Bussen und Bahnen für den Zeitraum von 90 Tagen zum Preis von 9 EUR pro Monat möglich wird.

Nicht wahr: Verlagerung der LKW-Transporte auf die Bahn verlagern, erhalten pro LKW-Sendungsäquivalent einen Zuschuss von 9 EUR pro 100 km Transportentfernung, befristet für drei Monate.

Vermutlich wahr: Die Nachfrage nach Transporten im Kombinierten Verkehr würde in die Höhe schnellen. Weil dann doch der Eine oder die Andere überlegen würde, ob die Sendung unbedingt so eilig, die Qualität tatsächlich so schlecht und die Abholung am Empfangsterminal wirklich so schwer zu organisieren ist, wie häufig argumentiert wird, wenn Argumente gegen den KV gesucht werden.

Zu erwarten wäre, dass der Schuss nach hinten losgeht. Weil das System auf den Hauptverkehrsrouten schon heute gut ausgelastet ist und eine schlagartige Aufkommensspitze die Qualität ruinieren würde. Und damit auch den Ruf des Kombinierten Verkehrs. Was nachhaltige Folgen haben würde: Denn Kunden wandern schnell ab, sie sind aber nur schwer wiederzugewinnen.

Ein Nachfrageansturm ohne vorherigen Kapazitätsausbau ist also kontraproduktiv. Qualität und Leistung müssen überzeugen.

Kontraproduktiv ist auch, den Energieverbrauch zu subventionieren. Das setzt falsche Signale und schadet den Verkehrsträgern, die energieünstig unterwegs sind. Insofern wäre einer allgemeinen Abgabensenkung der Vorzug zu geben.

RB 28.3.22

Schienen-Mittel „gezielt“ einsetzen – Kurz- und Mittelfristmaßnahmen prioritär

Haushalt Der Deutsche Bundestag hat am 22.03.2022 den Etatentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) diskutiert. Der Entwurf stehe haushalterisch „für einen Wechsel von ‚immer mehr‘ zu ‚immer effektiver‘“, sagte Minister Volker Wissing (FDP). Das BMDV prüfe sehr genau, welche Förderprogramme aufgestockt werden und welche nicht. Fördern und investieren will das BMDV „gezielt und in engem Austausch mit denjenigen, die damit arbeiten und davon profitieren sollen“, so Wissing.

Sein FDP-Parteikollege Frank Schäffler plädierte für eine bahnpolitische Prioritätensetzung auf das, „was

wir jetzt kurz- und mittelfristig erreichen können“. Dabei müsse „mehr Tempo kommen“. Die Deutsche Bahn solle Qualität produzieren und keine teuren Prestigeprojekte angehen.

Aus der Opposition kam Kritik: Thomas Bareiß (CDU) sagte, in Anbetracht von Inflation und Baukostensteigerungen etwa für den Deutschlandtakt seien die geplanten Investitionsmittel zu gering. Victor Perli (Linke) forderte mehr Geld für günstigere ÖPNV-Fahrkarten.

Der Haushaltsentwurf wird nun weiter beraten, das neue Haushaltsgesetz soll am 03.06.2022 verabschiedet werden.

RB 28.3.22 (jgf)



Bundesverkehrsminister Volker Wissing bei der Haushaltsdebatte vor dem Bundestag

Foto: J. G. Fiedler

EU setzt auf „big bang“ bei Kupplung

Technik Die EU-Kommission unterstützt die schlagartige Umrüstung von der herkömmlichen Haken-Schraubenauf die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Dies verlautet aus dem Überwachungsgremium des DAK-Projekts (Supervisory Board of the DAC project).

Die Umrüstungsstrategie wird bis Ende April 2022 festgelegt und dann mit allen Interessenträgern abgestimmt. Dazu gehören auch die Infrastrukturbetreiber.

Ein mögliches Vorgehen bei der Umrüstung besteht darin, bei anstehenden Werkstattaufenthalten von Wagen bereits den inneren Teil der Kupplung vorzurüsten und dann am Tag X nur

noch den jeweiligen Kupplungskopf zu montieren.

Die EU-Kommission hat unterdessen eine Studie in Auftrag gegeben, die mögliche Alternativen zur Unterstützung des Sektors bei der Finanzierung der Umrüstung untersucht.

Bereits feststehende Spezifikationen für die DAK werden bei der Revision der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) berücksichtigt. Sie fließen in die Regelwerke WAG sowie LOC/PASS ein. Der EU-Lenkkreis Interoperabilität RISC wird das Paket voraussichtlich im November 2022 annehmen.

RB 28.3.22 (ici)

Erfa fordert funktionierende Korridore, ETCS und Ende der Staatsbahn-Stützung

Verbände Damit der Schienengüterverkehr die zuge dachte Rolle bei der Erreichung der Klimaziele spielen kann, sind weitere Schritte bei der Ertüchtigung der Infrastruktur, der Einführung moderner Technik und der Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen erforderlich. Zu diesem Ergebnis kommt eine Untersuchung des Eisenbahnverbands Erfä aus Anlass des 20-jährigen Bestehens der Organisation.

Auf dem Gebiet Infrastruktur vor dringlich ist danach die konsequente Anwendung der Ausbaustandards, die in der Mitte Dezember 2021 vorgeschlagenen Neufassung der TEN-T-Verordnung aufgeführt sind. Weitere Anliegen sind gezielte Engpassbeseitigung, ein verbessertes Baustellenmanagement, ein effizienterer Korridorbetrieb, die Überwachung der Qualität sowie die digitale Steuerung der Abläufe auf dem Netz.

Im Bereich Technik erwarten die Eisenbahnen eine vollständige, einheitliche Einführung des europäischen Zugleit- und -sicherungssystems ERTMS/ETCS auf den Hauptkorridoren bis 2030. Komplexe Softwareänderungen und wiederholte Zertifizierungsverfahren dürfe es dabei nicht geben.

Ferner fordern die Wettbewerbsbahnen faire Wettbewerbsbedingungen. Sie ließen sich dadurch schaffen, dass gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen von eigenwirtschaftlichen Angeboten getrennt werden. Dazu darf es nach Überzeugung der Erfä weder direkte Subventionen noch eine Rekapitalisie-



Foto: G. Wagner / DB AG

Europa-Vectron der DB Cargo

rung von staatlichen Güterbahnen geben.

Die Wettbewerbsbahnen, zu denen die nach der Liberalisierung des Marktes entstandenen neuen Unternehmen, aber auch die außerhalb des Heimatmarkts agierenden Tochtergesellschaften der Staatsbahnen gehören, haben ihren Marktanteil von 17% 2007 auf 48% 2021 gesteigert. Die Erfä erwartet, dass sie in den kommenden Jahren die Staatsbahnen bei der Verkehrsleistung überrunden. „Damit spielen Wettbewerbsbahnen eine entscheidende Rolle bei der Verkehrsverlagerung und zur Erreichung des Green Deal“, glaubt die Verbandsführung.

RB 28.3.22 (ici)

www.erfarail.eu

Regierung kündigt Spritpreissenkung an

Entlastung Die Bundesregierung will die Energiesteuer auf Kraftstoff senken. Für Benzin sollen die Abgaben pro Liter um 0,30 EUR, für Diesel um 0,14 EUR auf das jeweilige EU-definierte Mindestmaß fallen. Die Maßnahme ist Teil eines Entlastungspaketes, mit dem die Ampel Folgen des Energiepreishochs für Wirtschaft und Privathaushalte abfedern will. Geplant ist auch, für Bürger ein ÖPNV-Ticket für 90 Tage für 9 EUR pro Monat anzubieten. Die Branche wurde von diesem Vorstoß offenbar völlig überrascht. Mit den Ländern bespricht Bundesverkehrsminister Volker Wissing die Idee wohl auf der Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 25.03.2022.

RB 28.3.22 (jgf)

Einfache Elektrifizierung bis zu 50% günstiger

Infrastruktur Der Bau von vereinfachten Oberleitungsanlagen auf langsamer befahrenen Strecken (*Rail Business 8/22*) könnte 50% günstiger sein als der heutige Standard. Statt komplex gegründeter, einzeln angefertigter Masten reichten etwa einbetonierte Doppel-T-Träger aus. Das sagte Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnen im VDV. VDV und Allianz pro Schiene fordern auch eine schnellere Planung sowie bei Elektrifizierung im Bedarfsplan einen Verzicht auf Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Bei Strecken mit Stundentakt bzw. 20 Zügen/Tag sei ein volkswirtschaftlicher Nutzen pauschal anzunehmen.

RB 28.3.22 (jgf)

Rail Bücher & Reports

**GEBÜNDELTES WISSEN –
ÜBERSICHTLICH UND AKTUELL**

Jetzt
bestellen!



www.eurailpress.de/fachbuecher-reports

**Eurail
press**

Personalien

■ **Thomas Quernheim** ist neuer globaler Geschäftsfeldleiter für das Kompetenzfeld Engineering & Homologation im Geschäfts-



Foto: TÜV Rheinland

T. Quernheim

bereich Mobilität bei TÜV Rheinland. Quernheim ist seit 2014 bei TÜV Rheinland tätig. Seit 2018 verantwortete er im Konzern in Westeuropa den Bereich

Bahntechnik.

■ **Michal Krapinec** (35), der ehemalige Leiter der Tochtergesellschaft CD-Telematika, wurde am 24.03.2022 zum neuen Vorstandsvorsitzenden und CEO der tschechischen Eisenbahn Ceske Drahy (CD) ernannt. Er tritt das Amt am 04.04.2022 an. Krapinec war schon zuvor für CD tätig und auch bei CD Cargo. Sein Vorgänger **Ivan Bednárik** war Mitte März zurückgetreten; interimistisch übernahm **Michal Kraus** die Leitung.

■ **Meike Niedbal**, Staatssekretärin für Mobilität in der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, wird dem Bundesrat nach einem Beschluss des Berliner Senats zur Benennung als Mitglied im Eisenbahninfrastrukturbeirat bei der Bundesnetzagentur vorgeschlagen. Sie soll damit auf **Regine Günther** folgen. Der Beirat besteht aus neun Mitgliedern des Deutschen Bundestags und neun Vertretern des Bundesrats.

■ **Dirk Rodermann** (45) ist seit Anfang des Jahres Ressource Manager bei der Hector Rail GmbH. Zuvor war Rodermann Sales Director beim Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH; davor Leiter Customer Service bei Faiveley Transport und Vetriebsingenieur bei Voith Turbo.

■ **Damien Pallant** wurde im März stellvertretender Generaldirektor Sicherheit bei SNCF Réseau. Er folgte auf **Jean-Claude Larrieu**, der im SNCF-



Foto: SNCF

D. Pallant

Konzern Direktor für Risiken, Audit, Sicherheit und Gefahrenabwehr wurde.

■ **Tayfun Kol** (30), Mitgründer der HBD Hanseatische Bahndienste GmbH, ist nicht mehr Geschäftsführer des Unternehmens. Gemeinsam mit **Kurtulus Bayergi** hatte Kol am 01.01.2019 das Unternehmen gegründet. Nun ist Bayergi alleiniger Geschäftsführer. Kol war zuvor als Geschäftsführer der Lüneburger Schienen Service GmbH tätig.

■ **Frank Albert** (38) ist neuer Geschäftsführer der Mainschleifenbahn-Infrastruktur-GmbH (MIG), zusammen mit **Alexander Schraml**, Vorstand der Kommunalunternehmen des Landkreises Würzburg. **Julian Englert** (27) ist als Geschäftsführer des Unternehmens ausgeschieden. Die MIG wurde im Mai 2021 gegründet für die Reaktivierung der Strecke Volkach-Astheim-Seligenstadt (Strecke 5203) gegründet. Gesellschafter sind die beiden Landkreise Kitzingen und Würzburg.

■ **Wolf-Henning Scheider**, Vorstandsvorsitzender der ZF Friedrichshafen AG, hat den Aufsichtsrat des Konzerns in der jüngsten Sitzung informiert, dass er seinen im Januar 2023 auslaufenden Vertrag nicht verlängern wolle. Mit Erreichen des 60. Lebensjahres habe er sich entschlossen, seine aktive Zeit zum Jahresende zu beenden, um sich anderen Herausforderungen zu widmen.



Foto: ZF

W. Scheider

■ **Benjamin Harder** wird ab dem 11.04.2022 neuer Leiter Vertrieb und Strategie bei der Siut GmbH in Berlin. Seit September 2016 ist er beim Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V. (VDB) als Leiter Marktentwicklung und Innovation tätig. Siut bietet dynamische Leitsysteme an, ab April 2022 wird ein Pilotprojekt bei der DB AG in Betrieb gehen.

■ **Daniela Vezieva** ist zum neuen Mitglied des Verwaltungsrats der Holding BDŽ (Bulgarische Bahn) ernannt worden. Vezieva arbeitete in leitenden und geschäftsführenden Positionen, ist an der Entwicklung von neuen Managementmodellen beteiligt und bringt mehrjährige Erfahrungen aus den Be-

reichen öffentliche Finanzen und Verwaltung mit.

■ **Peter Ulmer** (58) ist seit März Bereichsleiter Betrieb Stadtbahn und Bus bei der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB). Zuvor war Ulmer Regional Director Niederrhein/Ruhr bei der Transdev-Tochter NordWestBahn GmbH (NWB).

■ **Daniel Beutler** wurde Non-Executive Direktor im Vorstand der Bahnticketverkaufsplattform Rail Europe. Beutler war bis Dezember 2019 Präsident von Trainline; seitdem ist er als Berater tätig. Zuvor war Beutler unter anderem CEO DB France & Director Western Europe bei Deutsche Bahn France Voyages et Tourisme SAS. Rail Europe wurde Anfang März von den Investmentfonds Hivest sowie Bpifrance übernommen, zuvor gehörte das Unternehmen SNCF und SBB.

■ **Antje Satow** (42) erhielt Einzelprokura für die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH.

■ **René Haber-Hennig** (44) erhielt Einzelprokura für die Hanseatische Eisenbahn GmbH.

■ **Turgut Siyabov** (32) ist neuer Geschäftsführer der Seebach Gleissicherung & Bahndienste GmbH. Er folgt in dieser Position auf **Zehra Siyabov** (29).

■ **Christoph Kürschner** (44) ist seit Februar Chief Sales Officer (CSO) bei der Plasser Robel Services GmbH. Zuvor war Kürschner Business Unit Manager Germany bei Progress Rail Services.

■ **Michael Osterkamp** (52) hat Einzelprokura und **Petra Dietewig** (63) Gesamtprokura für die Progress Rail Inspection & Information Systems GmbH erhalten.

■ **Cenk Seringölge** (49) hat Gesamtprokura für die Rail Cargo Carrier - Germany GmbH erhalten. Seit April 2021 ist Seringölge Geschäftsführer der Rail Cargo Logistics - Germany GmbH.

■ **Claudia Polenz** (58) folgte als neue Geschäftsführerin der Günes Rail & Service GmbH auf **Ismail Günes** (33). Bis April 2020 firmierte das beim Amtsgericht Gelsenkirchen eingetragene Unternehmen als HIG Rail & Service GmbH.

RB 28.3.22 (rf/cm/wkz/dr/in/mf)



Zum Thema

Christoph Müller zur Wettbewerbssituation bei den Werkstätten

Regulierung ist nicht notwendig

Regulierung ist immer dann sinnvoll, wenn Mono- oder Duopole Märkte beherrschen. Im Sektor ist dies sicherlich bei der Infrastruktur so. Aber bei Werkstätten? Das mag 1994 direkt nach der Bahnreform zu einem Teil wohl einmal so gewesen sein – aber fast 30 Jahre später ist die Situation eine andere. Der Wettbewerb sowohl für die betriebsnahe als auch für die schwere Instandhaltung ist in Deutschland sehr agil, es gibt auch immer wieder Newcomer. **RB 28.3.22**

ECM-Zertifizierung vor der Umsetzung

Werkstätten Der 16.06.2022 ist für die Instandhaltungsverantwortlichen im Sektor von besonderer Bedeutung. Von diesem Zeitpunkt an verlangt die europäische Verordnung EU-VO 2019/779 von allen



Foto: C. Müller

ECM-Zertifizierung: Bald auch für die Instandhaltung von Reisezugwagen und Loks

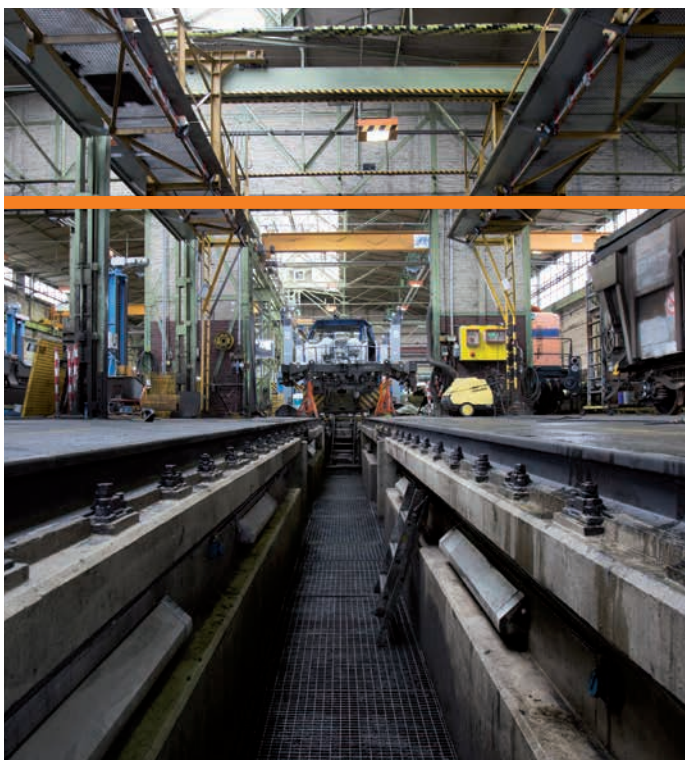
für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zuständigen Stellen (ECM – Entity in Charge of Maintenance) den Nachweis eines funktionierenden und zertifizierten Instandhaltungsmagementsystems. Bislang galt dies nur für Güterwagen (EU-VO 445/2011).

Das ECM-Verfahren ist dabei schon gelebte Wirklichkeit. Und genauso der Wettbewerb zwischen den ECM beziehungsweise Werkstätten. Sie gelten nach dem Regulierungsgesetz als Serviceein-

richtungen und unterliegen damit der Regulierung der Bundesnetzagentur. Dies stößt aber in der Branche zunehmend auf Kritik – bedeutet doch die Regulierung oft viel Bürokratie und Aufwand, wenn in der Werkstatt bei-

spielsweise technische Einrichtungen ersetzt oder eingeführt werden sollen.

Wie bunt der gelebte Wettbewerbsmarkt aktuell allein in Deutschland und Österreich ist, zeigen anschaulich die Karten von Rail Business in dieser Ausgabe. Dazu werden sehr unterschiedliche Werkstätten und deren Philosophie vorgestellt. Sie stammen aus völlig unterschiedlichen Bereichen mit auch völlig unterschiedlichen Eigentümerstrukturen. **RB 28.3.22 (cm)**



Eisenbahn Technik Zentrum Herne



Das Eisenbahn-Technik-Zentrum Herne (ETZ) bietet seinen Kunden Qualitätsarbeit auf der Höhe der Zeit. Hervorgegangen aus dem Werkstattbetrieb der 1913 gegründeten Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH und nach wie vor im Verbund mit den Logistikexperten firmiert unser Unternehmen seit 2010 als ETZ Betriebs GmbH (ETZ). Unsere nationalen und internationalen Kunden profitieren mithin von einer über 100-jährigen Erfahrung, einem eingespielten Arbeiterteam und einem ausge- reiften Equipment.

ZUG UM ZUG QUALITÄT UND SICHERHEIT
WARTUNG UND INSTANDHALTUNG VON SCHIENENFAHRZEUGEN

ETZ BETRIEBS GmbH (ETZ) • Am Westhafen 27 • 44653 Herne • T: +49 2325 788-366/-397 • www.e-t-z.eu

Neue Hebeböcke ermöglichen Revisionen an E-Triebwagen

RailMaint Im dritten Quartal 2021 hat der Instandhalter RailMaint in seinem größten Werk in Delitzsch eine neue Hebebockanlage in Betrieb genommen. Für rund 600 000 EUR wurden 24 Hebeböcke à 20 t angeschafft und der dazugehörige Gleisabschnitt saniert. Damit ist es nun möglich, auch sechsteilige Triebzüge komplett anzuheben. Die Anlage wurde erstmals genutzt für den Auftrag zur Revision von fünf Flirt 3 der DB Regio, die im SPNV-Netz Süwex eingesetzt werden. Dies war gleichzeitig auch der erste vollumfängliche Revisionsauftrag für RailMaint von E-Triebwagen – mit einem Durchlauf von 33 Tagen pro Einheit. Dabei wurde sich bewusst für 20-t-Hebeböcke entschieden, so Werkleiter Carsten Brandt zu *Rail Business*, da die Fahrzeuge auch mit Motordrehgestellen/Stromrichtern gehoben werden sollen. Bisher üblich – und in Delitzsch auch noch vorhanden – sind Hebeböcke für 16 t.

Bei den Revisionen der E-Triebwagen werden quasi alle Arbeiten vor Ort durchgeführt, da die notwendige Drehgestell- und Radsatzkompetenz im eigenen Haus vorhanden ist. Bisher erfolgten bei E-Triebwagen Teilarbeiten wie Unfallreparaturen, Komponenteninstandsetzung, Retrofit und Lackierarbeiten. Dabei nutzten auch schon diverse Fahrzeughersteller die Infrastrukturen und vorhandenen Kompetenzen. Die Revisionen von Dieseltrieb- und Reisezugwagen gehören schon seit Jahrzehnten zum Kerngeschäft des Standorts.

Ein weiterer Schwerpunkt des Werkes ist die Radsatzbearbeitung. Hier stehen allein drei Drehbänke bereit, zwei davon erst vor rund drei Jahren erworben. Zwei dieser Drehbänke dienen zur Bearbeitung des Radsatzprofils und eine Horizontaldrehbank zur Aufarbeitung von Radsatzwellen. Bei den Radsätzen können Durchmesser bis 1200 mm problemlos bearbeitet werden. Es werden hier



Foto: RailMaint

Dank der neuen 24-t-Hebeböcke lassen sich auch ET wie der Flirt 3 anheben.

alle Instandhaltungsstufen von IS 1 bis 3 ausgeführt. RailMaint versteht sein Werk in Delitzsch nach den Worten von Brandt auch als „Drehscheibe für Radsätze“. Es gibt große Lagerflächen und derzeit seien rund 2000 Radsätze von Kunden dort gelagert. Des Weiteren stehen permanent Radsätze zur Bearbeitung im Werk.

Hohe Fertigungstiefe

Besonderheiten des Werkes sind die Abteilungen Polsterei, Näherei

und Tischlerei mit Furnierpresse. Hier werden auch GFK-Instandsetzungen und A1-Verklebungen durchgeführt. Weiterhin ist eine Abteilung für die WC-Instandhaltung und die Blechbearbeitung vorhanden. Ein weiteres Alleinstellungsmerkmal, so Brandt, seien die mobilen Teams zur Reinigung der Frisch- und Grauwasserleitungen an Fahrzeugen. Hierbei sind die Mitarbeitenden der RailMaint europaweit im Einsatz. Grundsätzlich sind auch übergeordnete mobile Einsätze zur Güterwageninstandsetzung in ganz Europa umsetzbar.

Modernisiert wurde der Drehgestell-Prüfstand u.a. mit neuer Messtechnik. Auch der Messstand für Wagenkästen erhielt eine neue Messtechnik. Weitere Modernisierungen betreffen beispielsweise die Halle, so wurde u.a. der Klebereich auf 100 m verlängert.

In Delitzsch arbeiten aktuell rund 330 Personale, in der gesamten RailMaint Gruppe rund 1000. In Delitzsch wird dabei neben der betriebsnahen Instandhaltung für das Transdev-Unternehmen MRB in der Lackiererei sowie in der Radsatzbearbeitung im Drei-Schicht-System gearbeitet. Für die Ausbildung steht ein werkseigenes Ausbildungszentrum zur Verfügung.

RB 28.3.22 (cm)



Drehgestellprüfstand im Werk Delitzsch

Foto: C. Müller



Zertifiziert nach:
MSZ ISO 9001:2015
VPI, ECM Teil 4
DIN EN ISO 3834-2
DIN EN 15085-2

Mobiler Service zur Reparatur und Instandsetzung von Eisenbahngüterwagen

DEUTSCHLAND: 0 – 24 h
TOTAL WAGON MANAGEMENT DEUTSCHLAND GmbH
D-22297 Hamburg | Alsterdorfer Straße 247
Tel.: +49 170 523 4314 | Mail jurgen.bocking@twmh.hu
www.twmh.hu

UNGARN: 0 – 24 h
TOTAL WAGON MANAGEMENT KFT
H-4031 Debrecen, Nyomdász út 7
Tel.: +36 20 661 1895 +36 20 661 3606
Mail info@twmh.hu | www.twmh.hu

Waggonwerkstatt mit „angeschlossenem“ Abstellbahnhof

ULA Bebra Die Werkstatt der ULA Bebra Fahrzeuginstandsetzung bietet sich unter anderem durch ihre zentrale Lage in der Mitte von Deutschland, am Drehkreuz des Güterverkehrs in Bebra, für die operative Bearbeitung von Schadwagen an. Der Umladebahnhof Bebra, wo sich die Werkstatt der ULA Bebra befindet, ist optimal angebunden und bietet gute infrastrukturelle Voraussetzungen, auch für die Abwicklung im Rahmen des Schadwagenmanagements. So können z.B. auch Ganzzüge mit einer Länge von 700 m behandelt werden, so Alexander Wagner, Technischer Leiter der ULA Bebra Fahrzeuginstandsetzung. Der Bahnhof eignet sich dadurch in Kombination mit den Dienstleistungen der ULA auch besonders für Rückgaben aus Waggonmieten.

Für das Schadwagenmanagement wird aktuell eine neue Software eingeführt, mit deren Hilfe weitere Arbeitsschritte digitalisiert und Betriebsprozesse verschlankt werden sollen. Aktuell wird die speziell entwickelte Anwendung in der Testphase betrieben und bereits in verschiedenen Teilbereichen genutzt, sagte Niclas Wetterau, der im Schwesterunternehmen HLG u.a. für die IT verantwortlich ist.

Die ULA Bebra führt aktuell die betriebsnahe Instandhaltung an den Kaliwagen (Tanpps) von Wascosa durch, die an K+S vermietet sind. Mit weiteren Waggonvermietern und Kunden sei man im Austausch und arbeite derzeit an ent-



Foto: C. Müller

Der Tausch von Radsätzen wird regelmäßig und häufig durchgeführt – eine Radsatzbearbeitung hingegen wird nicht angeboten.

sprechenden Rahmenverträgen. Hier sei die Zusammenarbeit mit der Innofreight Solutions zu erwähnen, die aktuell 90 Waggons vom Typ Smart GigaWood an HLG vermietet hat.

Das Unternehmen wurde erfolgreich gemäß der neuen Durchführungsverordnung VPI 779/2019 zertifiziert und ist mit einer Zulassung nach DIN EN 15085-2 CL1 auch Schweißfachbetrieb.

In naher Zukunft sollen Wagenrevisionen G4.2 möglich sein, erläuterte Wagner. Um das langfristige Ziel der Revision G4.0 erreichen zu können, müssen jedoch infrastrukturelle und personelle Ressourcen geschaffen werden, sagte Wagner. Neu angeschafft wurde ein Prüfgerät für die Bremsenprüfung nach UIC.

Perspektivisch möchte die ULA ihr Angebot im Bereich der Lokinstandhaltung erweitern. So ist z.B. im Bereich der Instandhaltung der Bau einer Grube ge-

plant, die im Bedarfsfall auch im Rahmen einer Anmietung von Stellplätzen durch Dritte, genutzt werden kann.

Mobile Instandhaltung

Ein weiteres Standbein ist der mobile Service für Güterwagen vom Standort Bebra aus. Dieser wird auch Dritten angeboten. Hierfür steht ein Werkstattwagen zur Verfügung.

Die im Dezember 2019 gegründete und seit März 2020 am Markt aktive ULA Bebra beschäftigt derzeit 15 Mitarbeitende. Dabei sind Halle und große Teile des

Umladebahnhofs im Besitz der von Gerhard Pfaff geführten Gesellschaften. Neben der Sanierung des Umschlagplatzes für Holz und andere Güter gibt es aktuell Gespräche über die Errichtung eines Umschlagplatzes für den Dieselzusatzstoff AdBlue. Hierfür müsste ein rund 600 m langes Gleis reaktiviert werden. Darüber hinaus sind weitere Projekte zur Modernisierung des Standortes Bebra Umladebahnhof in der Planung, so Wagner und Wetterau.

Für die betriebsnahe Instandhaltung der Diesellokflotte der Schwester HLG hat die ULA Bebra zwei Lokschlosser. Darüber hinausgehende Reparaturen erfolgen in Zusammenarbeit mit der Werkstatt Uwe Adam in Eisenach. Dabei wächst die Lokflotte der HLG weiter – so wird nächstes Jahr eine weitere Stadler Eurodual dazu stoßen. **RB 28.3.22 (cm)**

Erreichbar. Fachkundig. Zertifiziert.

Plasser **ROBEL**
SERVICES

**SIE BLEIBEN PRODUKTIV,
WIR MACHEN DEN SERVICE.**

www.pr-services.com

Großer Werksneu- und -umbau für S-Bahn Hannover

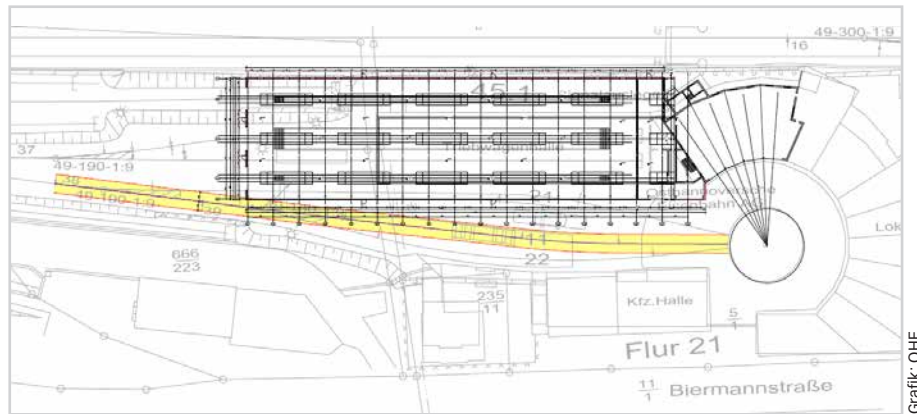
OHE Die zum Netinera-Konzern gehörende OHE unterhält drei Werkstandstandorte. Dabei erfährt der am Firmensitz in Celle ansässige Standort aktuell einen großen Umbau. Hier werden ab Mitte 2023 die Fahrzeuge der S-Bahn Hannover betriebsnah instand gehalten. Das Netz hat bzw. wird Transdev unter dem Kürzel SBH in zwei Stufen im Dezember 2021 (Vorlaufbetrieb) und zu Juni 2022 (Vollbetrieb) übernehmen. Die Instandhaltung hatte Transdev ausgeschrieben.

Als Bauherr lässt die OHE die von einem Generalplaner geplant Werkstatt erstellen. Kern ist die rund 80 m lange Halle mit drei elektrifizierten Gleisen, zwei davon bekommen eine schwenkbare Deckenstromschiene. Das mittlere Gleis wird aufgeständert, die anderen beiden Gleise bekommen Gruben. Eines dieser Gleise wird mit einer Waage als Messgleis aufgebaut. Ergänzend werden für Transdev vier Stände des Rundschuppens für die Lagerhaltung zur Verfügung gestellt. Die Sozialräume für die neue Werkstatt werden im Bestandsgebäude untergebracht, dafür wird der bisherige Bereich erweitert und komplett modernisiert. Die Investition liegt bei 15 Mio. EUR.

Der Standort der neuen Halle wird im Wesentlichen dem Standort der alten Triebwagenhalle von 1955 entsprechen, die im März 2022 abgerissen wurde. Der Baubeginn soll im Juli/August 2022 erfolgen, die Inbetriebnahme ist zum Jahreswechsel geplant. Vertragsbeginn für die Instandhaltung durch die OHE ist Juli 2023, ab Januar 2023 soll die neue Werkstatt aber schon zur Verfügung stehen, sagte Ralf Materzok, Leiter Werkstätten bei der OHE, im Gespräch mit *Rail Business*.

In Celle wird keine Unterflurdrehbank sowie keine Waschstraße erstellt. Hierfür steht weiterhin das DB-Werk in Hannover-Leinhausen zur Verfügung.

Die OHE wird für die Instandhaltung 20 Personen im Zweischichtbetrieb beschäftigen. Erste Personale für den neuen Bereich stammen aus anderen OHE-Werkstattbereichen wie der bisherigen Fahrzeuginstandhaltung für Erixx. Die OHE stellt aber schon jetzt neue Personale



Grafik: OHE

Die neue Rechteckhalle sowie der ausgebaut Teil des Ringlokschuppens für Transdev

le ein. Im Juli 2022 beginnt durch Stadler die Schulung. Die OHE wird für Transdev die ECM-Stufe 4 übernehmen.

In Ergänzung zur neuen Werkstatt wird der Netzeigentümer Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen (SInON) am südlichen Ende des Bahnhofs Celle Nord eine Vorstellgruppe mit Oberleitung für sechs Triebzüge errichten. Die gesamte Fahrleitung wird über die Oberleitung der DB Netz versorgt.

In der Werkstatt werden die 64 dreiteiligen Flirt 3XL sowie die 13 Bestandsfahrzeuge Baureihe 425.2 der 5. Bauserie betreut.

tere Investitionen sind geplant, so Ralf Materzok. Das Werk besitzt eine Radsatzdrehbank für Räder bis 1250 mm Durchmesser – diese soll 2022 ersetzt werden. Zudem sind noch eine Karusseldrehbank und eine Feuerringanlage für das Aufziehen von Radreifen vorhanden. Bezüglich der Radsatzbearbeitung gibt es mit Netinera einen Rahmenvertrag, der Fahrzeuge der EVU Erixx, DLB und Vlexx betrifft. Die Durchlaufzeiten für einen Radscheibentausch in Bleckede gibt Materzok mit acht Werktagen für vier Radsätze bis hin zu 15 Werktagen für zwölf Radsätze an. Bleckede hat dabei Radsatzwellen und auch Radsatzlager vorrätig.

Neu für Bleckede sind Revisionen von ZF-Getrieben der Triebwagen Typ Lint. Hier gibt es einen Rahmenvertrag mit Netinera und Voith. In Bleckede arbeiten derzeit 20 Personen. Der Jahresumsatz in Bleckede liegt bei über 1,5 Mio. EUR.

In Celle wird mit zehn Personen die Schwere Instandhaltung an Lokomotiven und Baumaschinen durchgeführt. Dafür stehen zwei Gleise mit Hubgeräten und weitere Gleise in dem Rundschuppen zur Verfügung.

Kunden sind hier u.a. die HVLE, die Vermietgesellschaft Northrail, aber auch die DB Netz. Auch die Baufahrzeuge des Netzeigentümers SInON werden in Celle unterhalten. Triebwagen werden in Celle nicht (mehr) bearbeitet.

Die Werkstätten der OHE können die ECM-Stufen 1 bis 4 wahrnehmen. Die Werkstätten sind laut Materzok seit vier Jahren ein „kerngesundes“ Unternehmen.

RB 28.3.22 (cm)



Foto: C. Müller

Die schwere Instandhaltung im Werk Celle

Schwere Instandhaltung

Das bislang größte Standbein der OHE-Werkstätten aus dem Verbund der Standorte Celle und Bleckede ist die schwere Instandhaltung. Dabei wurde das 1922 gegründete „EAW Bleckede“, das lange „auf der Kippe stand“, zum „industriellen Standort“ für die Radsatzbearbeitung in der Netinera-Gruppe ausgebaut. In den vergangenen drei Jahren wurden rund 300 000 EUR investiert – und wei-

VPI-EMG mit 500 Beziehern



Foto: C. Müller

Für die Instandhaltung von Güterwagen gibt die VPI den wegweisenden EMG heraus.

Instandhaltungs-Guide Die VPI Servicegesellschaft VERS hat mit der Voith Group jetzt 500 Bezieher des VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG). 15 Jahre nach Erstauflage haben sich die Empfehlungen für die Instandhaltung von Güterwagen „längst als europaweiter Standard etabliert“, so der Wagenhalterverband. Der modular aufgebaute Maintenance Guide dient Wagenhaltern beziehungsweise deren Entities in Charge of Maintenance (ECM) als Grundlage für ihr Instandhaltungsregelwerk. Die 500 Unternehmen kommen aus 26 Ländern, den VPI-EMG gibt es mittlerweile in 13 Sprachen. Er wurde erstmals 2007 als VPI Instandhaltungsleitfaden vorgelegt.

Der VPI-EMG umfasst aktuell elf Module – von „Radsätze“ über „Zerstörungsfreie Prüfung“ hin zu „Elektronischer Datenaustausch“. Die Empfehlungen werden stetig aktualisiert und um neue Module erweitert. In Zukunft sollen die Themenfelder Digitalisierung, Sensortechnik, Digitale Automatische Kupplung (DAK), aber auch Fragen der beruflichen Anforderungen und Qualifikation zur Instandsetzung von Güterwagen neu oder verstärkt Aufnahme in den VPI-EMG finden.

Über die Fachtechnische Begutachtungen (FtB) bescheinigt der VPI den Werkstätten, dass sie die Voraussetzungen zur Arbeit auf Basis des VPI-EMG erfüllen.

RB 28.3.22 (cm)

DB Systemtechnik jetzt ECM 1 und 2

Zertifizierung Kürzlich hat die DB Systemtechnik von der Quality Austria die Zertifizierung als ECM 1 und 2 erhalten. Damit steht einer Übernahme der Instandhaltungsentwicklungsfunktion (ECM 2) durch die DB Systemtechnik nichts mehr im Wege, so die Konzerntochter. Die Wahrnehmung der kompletten ECM-Funktion erfolgt dabei in Zusammenarbeit mit Partnern für die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion (ECM 3) und Instandhaltungserbringungsfunktion (ECM 4).

RB 28.3.22 (cm)

www.db-systemtechnik.de

Digitale Dokumentation der Instandhaltung

Semcon Talgo liefert an die Deutsche Bahn 23 neue Fernverkehrszüge ECx. Für die gesamte digitale Dokumentation der Instandhaltung liefert der Geschäftsbereich Product Information von Semcon die notwendige Software. Dabei wird Semcon neben praktischer Werkstatteinführung auch Fachwissen über optimierte Instandhaltung für Schienenfahrzeuge und zugehörnde Systeme einbringen. Das Projekt wird zunächst bis zu fünf Experten beschäftigen und sich über drei Jahre erstrecken.

RB 28.3.22 (cm)



Radsatzpressen



Federprüfpressen



Drehstellprüfstände (DIN 25043-7)

Drehstellanlagen

OFFICINE MECCANICHE

BBM
S.p.A.

Via Mottinello, 141
Rossano Veneto - VI - Italien
T. +39 0424 544400
info@bbm.it - www.bbm.it

Offizielle Vertretung für D.A.CH:

Wke consult GmbH

Hirschmatte 4
6208 Oberkirch - Schweiz
T. +41 76 36366 76 - M. +49 173 2187939
wke@wke-consult.com - www.wke-consult.com

Die Werkstattübersicht für Deutschland

Instandhaltung Erneut bietet *Rail Business* eine komplette Übersicht über das Instandhaltungswesen in Deutschland und erstmals in Österreich. Der besseren Übersicht wegen wurde die Rhein-Ruhr-Region herausgezoomt. Die Karten enthalten auch die Einrichtungen, in denen Fahrzeuge produziert werden. Die Dichte der Werkstättenstandorte hat erneut zugenommen und wird weiter zunehmen – dies zeigt, dass der Wettbewerb in diesem Marktsegment funktioniert.

Eine Gewähr für die Angaben und Positionierung übernimmt die Redaktion nicht – Korrekturen sind aber willkommen. RB 28.3.22 (cm)

1 Railpool Lokservice GmbH & Co. KG
(Standort Altenwerder)
Dradenauer Deichweg 2
21129 Hamburg



Werkstatt & mobiler Lokservice
Tel.: +49 40 380 70 213 33
E-Mail: rls-lokservice@railpool.eu
Internet: www.railpool-lokservice.eu

2 Baltic Port Services GmbH
Im Fährhafen 20
18546 Sassnitz/Neu Mukran
Tel: 038392 259110
Email: kontakt@bps-sassnitz.de
Internet: www.bps-sassnitz.de



3 Bentheimer Eisenbahn AG
48529 Nordhorn
Tel.: +49 05921 80330
Fax: +49 05921 8033 191
E-Mail: info@bentheimer-eisenbahn.de
Internet: www.bentheimer-eisenbahn.de



4 Schienenfahrzeugwerk Eberswalde GmbH
Eisenbahnstraße 37
16225 Eberswalde
Tel: 0 3334/8192500
Internet: www.sfw-eberswalde.de



5 Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
Schienenfahrzeugtechnik
Am Bahnhof Süd 3 / Haus 6
27432 Bremervörde
Tel.: +49 4761 9931-22
Fax: +49 4761 9931-28
E-Mail: bahn@evb-elbe-weser.de
Internet: www.evb-elbe-weser.de



6 Westfälische Lokomotiv-Fabrik Reuschling GmbH & Co. KG
Eickener Straße 45
45525 Hattingen
Tel.: +49 2324 5000-0
E-Mail: info@reuschling.de
www.reuschling.de



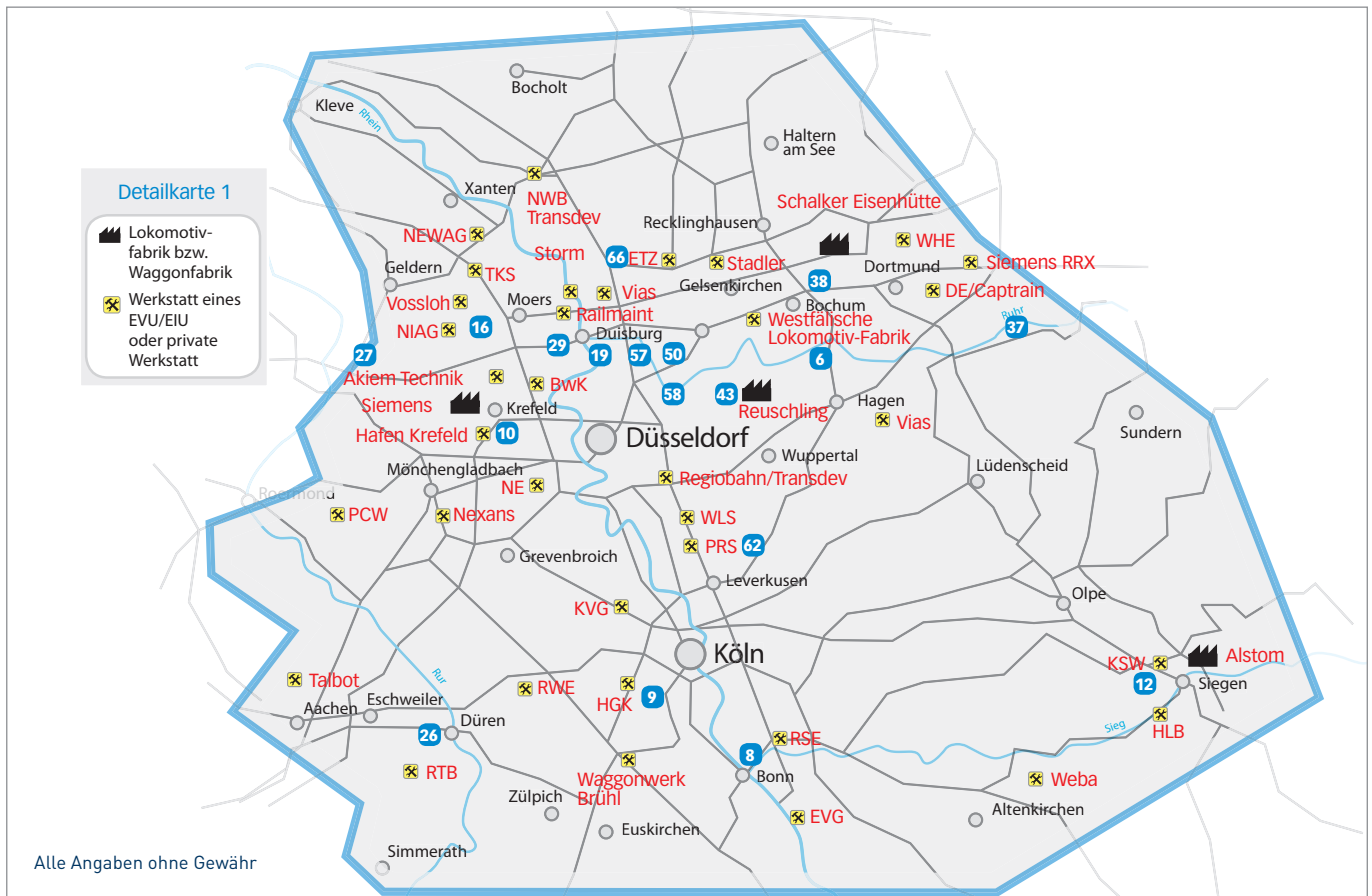
7 FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH
Weinbergstrasse 22
38889 Blankenburg/Harz
Tel.: +49 3944 363 - 123
Fax: +49 3944 363 - 400
E-Mail: info@fw-Blankenburg.de
Internet: www.FEW-Blankenburg.de





8 GINO AG
Elektrotechnische Fabrik
Friedrich-Wöhler-Str. 65
53117 Bonn
Tel.: +49 228-98986-0
E-Mail: service@gino.de
Internet: www.gino-ag.com



9 Häfen und Güterverkehr Köln AG
Geschäftsbereich
Infrastructure and Maintenance
Am Volkspark 20
50321 Brühl
Tel.: +49 221 390 24 00
Fax: +49 221 390 24 02
E-Mail: t-loktechnik@hgk.de
Internet: www.hgk.de



Eisenbahnwerkstätten Waggonbau- und Triebfahrzeugfabriken

-  Lokomotivfabrik bzw. Waggonfabrik
-  Werkstatt eines EVU/EU oder private Werkstatt



Alle Angaben ohne Gewähr

10
Hafen Krefeld
GmbH & Co. KG
Kreuzweg 64
47809 Krefeld
Tel.: +49 (0)2151 / 5273 – 41
Fax: +49 (0)2151 / 5273 – 43
E-Mail: bmeyer@rheinhafen-krefeld.de
Internet: www.rheinhafen-krefeld.de



11
Hamburg Port Authority
Railcar Services
Brandenburger Str. 19
20457 Hamburg
Tel.: +49 40 42847-4393
E-Mail: Hafenhahn-Werkstatt@hpa.hamburg.de
Internet: www.hamburg-port-authority.de



12
KSW Kreisbahn
Siegen- Wittgenstein GmbH
Eiserfelder Straße 16
57072 Siegen
Tel.: +49 271 338 39-40
E-Mail: info@ksw-siegen.de
Internet: www.ksw-siegen.de



13
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH
bei DOW Olefinverbund GmbH
Bau A106
06258 Schkopau
Werkstatt Leiter: Felix Graichen
Tel.: +49 (0) 3461 492861
Handy: 01733268224
E-Mail: fgraichen@meg-bahn.de
Internet: www.meg-bahn.de



14
WISAG Rail Services GmbH & Co. KG
Franz-Mehring-Str. 21
01968 Brieske
Tel.: +49 3573/66 55-0
E-Mail: philipp.juran@wisag.de



15
Ostmecklenburgische
Bahnwerk GmbH
Adolf-Friedrich-Str. 20
17235 Neustrelitz
Tel.: +49 (0) 3981 / 253740
Email: info@omb-neustrelitz.de
Internet: www.omb-neustrelitz.de



16
Niederrheinische
Verkehrsbetriebe AG NIAG
Klever Straße 42
47441 Moers
Tel.+49 2841-205 192
E-Mail: info-fahrzeugwerkstatt@niag-online.de
Internet: www.niag-online.de



Alle Angaben ohne Gewähr

17
Hansebahn Bremen GmbH
Werkstatt Bremen
Auf den Delben 35
28237 Bremen
Lokomotivstandhaltung:
Tel.: +49 421 648 2927
E-Mail: joerg.hoormann@captrain.de
Waggonstandhaltung:
Tel.: +49 421 648 3093
E-Mail: karl-heinz.gehlken@captrain.de
Internet: www.captrain.de



18
RailMaint GmbH
Zentrale + Werk Delitzsch
Karl-Marx-Straße 39
04509 Delitzsch
Tel.: +49 (0)34202 970 356
Email: andy.friedrich@railmaint.com
www.railmaint.com



19
RailMaint GmbH
Werk Duisburg
Wintgensstraße 91
47058 Duisburg
Tel.: +49 (0)631 3706 2206
Email: sven.goetzke@railmaint.com
www.railmaint.com



20
RailMaint GmbH
Werk Kaiserslautern
Pariser Straße 300
67663 Kaiserslautern
Tel.: +49 (0)631 3706 2206
Email: sven.goetzke@railmaint.com
www.railmaint.com



21
RailMaint GmbH
Werk Leipzig
Werkstättenstraße 4
04319 Leipzig
Tel.: +49 (0)341 6562 269
Email: florian.kirmse@railmaint.com
www.railmaint.com
+ Reparaturstützpunkt Wolfsburg



22
 RailMaint GmbH
 Werk Oberhausen/Bayern
 Sinninger Straße 11
 86697 Oberhausen/Bayern
 Tel.: + 49 (0) 8431 583 100
 Email: martin.artner@railmaint.com
 www.railmaint.com
 + Außenstelle Ingolstadt



23
 Plasser Robel Services GmbH
 Zentrale
 Friedrich-Eckart-Straße 35
 81929 München
 Tel.: +49 89 93008-0
 E-Mail: info@pr-services.com
 Internet: www.pr-services.com



24
 ULA Bebra Fahrzeuginstandsetzung
 GmbH & Co. KG
 Kasseler Straße 28a
 36179 Bebra
 Tel.: +49 6622 500 200
 E-Mail: info@ula-bebra.eu
 Internet: www.ula-bebra.eu



25
 Schienenfahrzeugbau
 Wittenberge GmbH
 Am Bahnhof 5
 19322 Wittenberge
 Tel.: +49 3877 56 123 251
 E-Mail: kontakt@sf-wittenberge.de
 Internet: www.sf-wittenberge.de



26
 RATH Bahntechnik
 Kölner Landstraße 271
 52351 Düren
 Tel.: +49 2421 2769 407
 E-Mail: bahntechnik@rath-gruppe.eu
 Internet: www.rath-gruppe.de



27
 Akiem Technik
 mgw Service GmbH & Co. KG
 Zentrale
 Potsdamer Straße 9
 34134 Kassel



Lokwerkstadt Krefeld
 Bahnstraße 48
 47799 Krefeld
 Tel.: +49 561 510577186
 E-Mail: planung@akiem-technik.com
 Internet: www.akiem.com

mobiler Lokservice europaweit,
 in Deutschland u.a.:
 Aachen
 Eisenach
 Hamburg
 Homburg
 Krefeld
 Lippstadt
 Nürnberg
 Pinnow
 Pirna
 Uelzen

28
 J.M. Voith SE & Co. KG
 Uferstraße 80
 24106 Kiel
 Tel.: +49 431 25959 444
 E-Mail: vtlt-service.kiel@voith.com
 Internet: www.voith.com



29
 KTG GmbH -
 Instandhaltung von Schienenfahrzeugen
 Am Unkelstein 46
 47059 Duisburg



Werkstatt & mobiler Lokservice
 E-Mail: service@ktg-railservice.de
 Internet: www.ktg-railservice.de

30
 BBL Technik GmbH
 Geschwister-Scholl-Straße 7
 39646 Oebisfelde
 Tel.: +49 39002 98 42 30
 E-Mail: info@bbl-technik.de
 www.bbl-logistik-gruppe.de



31
 VIS VERKEHRS
 INDUSTRIE SYSTEME GmbH
 Magdeburger Straße 29
 D-38820 Halberstadt
 Tel.: +49 3941 52 0
 Fax: +49 3941 52 399
 E-Mail: info@vis-hbs.de
 Internet: www.vis-hbs.de



Alle Angaben ohne Gewähr

32
Zeppelin Power Systems GmbH
Zeppelinstr. 2a
28832 Achim
Tel.: +49 4202 91460
E-Mail: zps.achim@zeppelin.com
Internet: www.zeppelin-powersystems.com



33
LOCMASTA
ETL Lokservice GmbH
Bahnstraße 51/2
2440 Gramatneusiedl
Österreich
Tel.: +43 664 886 888 09
Email: info@locmasta.com
Internet: www.locmasta.com



34
Osthannoversche Eisenbahnen AG
Dannenberger Bahnbogen 1
29525 Uelzen
Herr Uwe Schmidt
Tel.: 0581 971 55 0
E-Mail: uwe.schmidt@ohe-ag.de
Internet: www.ohe-ag.de



35
NEB Betriebsgesellschaft mbH
Mühlenbecker Damm 67 A
16348 Wandlitz OT Basdorf
Tel.: +49 30 39 60 11-11
E-Mail: home@NEB.de
Internet: www.NEB.de



36
Regiobahn Bitterfeld
Berlin GmbH
OT Bitterfeld, ChemiePark Areal C
Straße am Landgraben 5
06749 Bitterfeld-Wolfen
Tel.: +49 3493 305 68 00
E-Mail: werkstatt.rbb@captrain.de
Internet: www.captrain.de



37
Dortmunder Eisenbahn GmbH
Werkstatt Dortmund
Warmbreitbandstraße 2
44145 Dortmund
Tel.: +49 231 84 46 601
E-Mail: deb.vertrieb-fahrzeugtechnik@captrain.de
Internet: www.captrain.de



38
Dortmunder Eisenbahn GmbH
Werkstatt Bochum
Essener Str. 244
44793 Bochum
Tel.: +49 231 84 46 601
E-Mail: deb.vertrieb-fahrzeugtechnik@captrain.de
Internet: www.captrain.de



39
Captrain Deutschland
CargoWest GmbH
Lienener Straße 100
49525 Lengerich
Tel.: +49 5481 3891 90
E-Mail: werkstatt.twe@captrain.de
Internet: www.captrain.de



40
ITL Eisenbahngesellschaft mbH
Bahnbetriebswerk
Glashüttenstraße 4
01796 Pirna
Tel.: +49 3501 599 692 - 31 bis 35
E-Mail: instandhaltungsauftrag.itl@captrain.de
Internet: www.captrain.de



41
Osthannoversche Eisenbahnen AG
Biermannstr. 44
29221 Celle
Herr Otto Winkelmann
Tel.: 05141 276 314
E-Mail: otto.winkelmann@ohe-ag.de
Internet: www.ohe-ag.de



42
Osthannoversche Eisenbahnen AG
Am Bleckwerk 13
21354 Bleckede
Herr Volker Lütgens
Tel.: 0585 2951 82 0
E-Mail: volker.luetgens@ohe-ag.de
Internet: www.ohe-ag.de



43
LTH Waggonwerkstatt GmbH
Lichtlöcherberg 40a
06333 Hettstedt
Tel.: +49 2853 857 806 22
E-Mail: hettstedt@lth-gruppe.de
Internet: www.lth-gruppe.de



44
Die Länderbahn GmbH DLB
Bahnhofsplatz 1
94234 Viechtach
Tel.: +49 37600 777 222
E-Mail: werkstatt@laenderbahn.com
Internet: www.laenderbahn.com/werkstaetten



45
Die Länderbahn GmbH DLB
Birkenlohstraße 9
92421 Schwandorf
Tel.: +49 37600 777 222
E-Mail: werkstatt@laenderbahn.com
Internet: www.laenderbahn.com/werkstaetten



46
Die Länderbahn GmbH DLB
Waldbahnstraße 20
94227 Zwiesel
Tel.: +49 37600 777 222
E-Mail: werkstatt@laenderbahn.com
Internet: www.laenderbahn.com/werkstaetten



47
Die Länderbahn GmbH DLB
Ohmstraße 2
08496 Neumark
Tel.: +49 37600 777 222
E-Mail: werkstatt@laenderbahn.com
Internet: www.laenderbahn.com/werkstaetten



48
Die Länderbahn GmbH DLB
Bahnhofstraße 8
93462 Lam
Tel.: +49 37600 777 222
E-Mail: werkstatt@laenderbahn.com
Internet: www.laenderbahn.com/werkstaett



49
Stützpunkt Spelle
August Storm GmbH & Co. KG
August-Storm-Str. 6
48480 Spelle
Tel.: +49 5977 73-126
Fax: +49 597773-261
E-Mail: waehning@a-storm.com
Internet: www.a-storm.com



50
Stützpunkt Duisburg
August Storm GmbH & Co. KG
Am Nordhafen 36
47119 Duisburg
Tel.: +49 160 8982251
Fax: +49 5977 73-261
E-Mail: bus@a-storm.com
Internet: www.a-storm.com



51
Stützpunkt Berlin
August Storm GmbH & Co. KG
Wilhelmstraße 22
13593 Berlin
Tel.: +49 5977 73-126
Fax: +49 5977 73-261
E-Mail: waehning@a-storm.com
Internet: www.a-storm.com



52
Stützpunkt Nürnberg
August Storm GmbH & Co. KG
Untere Bachgasse 5a
91325 Adelsdorf
Tel.: +49 9195 92528-26
Fax: +49 5977 73-261
E-Mail: schmidbauer@a-storm.com
Internet: www.a-storm.com



53
Lokomotion
Gesellschaft für Schienentraction mbH
Karl Kraft-Straße 17
6330 Kufstein
Österreich
Tel.: +49 892020 32-430
E-Mail: werkstatt@lokomotion-rail.de
Internet: www.lokomotion-rail.de



54
STLB Werkstätte Terminal Graz Süd
Am Terminal 3
8402 Werndorf
Österreich
E-Mail: wagenwartung@stlb.at,
lokwartung@stlb.at
Internet: www.stlb.at
ECM Werkstatt



55
 STLB Werkstätte Weiz
 Bahnhofstraße 25
 8160 Weiz
 Österreich
 E-Mail: wagenwartung@stlb.at,
 lokwartung@stlb.at
 Internet: www.stlb.at
 ECM Werkstatt



56
 STLB Werkstätte Feldbach
 Standort Feldbach
 Peter-Rosegger-Straße 25
 8330 Feldbach
 Österreich
 E-Mail: wagenwartung@stlb.at,
 lokwartung@stlb.at
 Internet: www.stlb.at
 ECM Werkstatt



57
 RATH Bahntechnik
 Karl-Lehr-Straße 121
 47057 Duisburg
 Tel.: +49 2421 2769 407
 E-Mail: bahntechnik@rath-gruppe.eu
 Internet: www.rath-gruppe.de



58
 RATH Bahntechnik
 Eckeseyer Str. 110
 58095 Hagen
 Tel.: +49 2421 2769 407
 E-Mail: bahntechnik@rath-gruppe.eu
 Internet: www.rath-gruppe.de



59
 RATH Bahntechnik
 Stroofstr. 27
 65933 Frankfurt
 Tel.: +49 2421 2769 407
 E-Mail: bahntechnik@rath-gruppe.eu
 Internet: www.rath-gruppe.de



60
 RATH Bahntechnik
 Hammerweg 45A
 64720 Michelstadt
 Tel.: +49 2421 2769 407
 E-Mail: bahntechnik@rath-gruppe.eu
 Internet: www.rath-gruppe.de



61
 Plasser Robel Services GmbH
 Standort Freilassing
 Industriestraße 31
 83395 Freilassing
 Tel.: +49 8654 4068-0
 E-Mail: info@pr-services.com
 Internet: www.pr-services.com



62
 Plasser Robel Services GmbH
 Standort Opladen
 Quettinger Straße 250
 51381 Leverkusen-Opladen
 Tel.: +49 2171 394933-10
 E-Mail: info@pr-services.com
 Internet: www.pr-services.com



63
 Molinari Rail GmbH
 Am Waggonbau 11
 06844 Dessau-Roßlau
 Tel.: +49 340 25 37-0
 E-Mail: info@molinari-rail.com
 Internet: www.molinari-rail.com
 ECM II



64
 Molinari Rail GmbH
 Kärntner Ring 5-7
 Stock 7
 1010 Wien
 Österreich
 Tel.: +43 664 967 0890
 E-Mail: info@molinari-rail.com
 Internet: www.molinari-rail.com
 ECM II



65
 Molinari Rail GmbH
 Münchner Strasse 15
 6130 Schwaz
 Österreich
 Tel.: +43 5242 71400-12
 E-Mail: info@molinari-rail.com
 Internet: www.molinari-rail.com
 ECM II



66
 ETZ Betriebs GmbH
 Am Westhafen 27
 44653 Herne
 Tel.: +49 2325 788-366/-397
 E-Mail: info@e-t-z.eu
 Internet: www.e-t-z.eu



Download PDF

Die Karte finden Sie hier zum Download oder unter:
www.eurailpress.de/publikationen/rail-business.html

Ohne Umwege
zu Ihren Fachartikeln

35.000 Beiträge

laufende Aktualisierung

individuelle Suchoptionen

Volltextsuche

Sofort-Download

Abonnenten erhalten bis zu **50% Rabatt**

www.eurailpress.de/fachartikel

Portfolio-Erweiterung: Mehr als nur HU an Vectron-Loks



Fotos: C. Müller

Sanierung von Fugen an einem Talent-1-Dieseltriebwagen

OMB Das OMB in Neustrelitz hat wie geplant sein Portfolio um die Revision von modernen E-Loks – speziell Vectron von Siemens – erweitert. In KW 10 erfolgte der Abschluss der ersten Revision bei einer E- Vectron-Lok der OMB-Schwestergesellschaft EGP (Eisenbahngesellschaft Potsdam). Die Durchlaufzeit betrug rund 30 Tage. Dies war auch bedingt durch die Vergabe der Aufarbeitung der Drehgestelle an den Hersteller Siemens, sagte OMB-Geschäftsführer Tino Hahn zu *Rail Business*. Der Benchmark liegt aber bei 12 bis 15 Tagen, so Martin Dirsch, seit November 2021 Vertriebsleiter beim OMB. Er hat zuvor bei Siemens und den Vermietgesellschaften MRCE und Railpool gearbeitet. Ziel sei es, so Dirsch, pro Jahr zwischen zehn und 20 Vectron-Loks zur Revision zu bekommen. Man sei derzeit mit den unterschiedlichen Vermietgesellschaften im Gespräch. Von der „hauseigenen“ EGP wird die nächste E-Lok dagegen erst für Ende des Jahres erwartet.

Um die kurzen Durchlaufzeiten umzusetzen, seien aber mehrere Voraussetzungen zu erfüllen, so Hahn. So seien Investitionen notwendig, u.a. in einen Drehgestell-Prüfstand, in ein Gleis mit Oberleitung zur dynamischen Inbetrieb-

nahme, aber auch in die Ausbildung von Mitarbeitern. Zudem sei ein Rahmenvertrag mit dem Hersteller der Lokomotiv-Komponenten wichtig, der auch zusammen mit dem Kunden zustande kommen kann. Große Kunden würden laut Dirsch meist eh die Komponenten bereitstellen.

Aber der Fokus im dritten Jahr der Neuausrichtung liege nicht nur auf E-Loks, sondern der gesamten Bandbreite an modernen Maschinen. So gebe es Gespräche mit Stadler bezüglich der Eurodual, aber auch mit Vermietgesellschaften über Traxx-Loks. Auch Dieselloks stehen hier im Fokus. Dabei ist das OMB bereit, (wieder) als Unterauftragnehmer für Hersteller tätig zu werden.

Weiter ist die Unfallinstandsetzung ein wichtiges Standbein. Hier wurde jetzt mit DB Cargo erstmals ein Rahmenvertrag geschlossen, eine erste Unfallmaschine trifft demnächst ein. Auch hier ist das Werk mit den Leasinggesellschaften im Gespräch, um Rahmenverträge abzuschließen.

ETCS-Nachrüstung

Neu hingegen ist das Geschäftsfeld „ETCS-Nachrüstung von Altfahrzeugen“. Hier wurde und wird Planungs-

und Engineeringkapazität aufgebaut, so Dirsch. Das Thema betrifft zahlreiche EVU, aber auch für Museums-Lokomotiven ist es von Interesse.

„Gut eingeschlagen“ hat auch die Lackierabteilung. Sie ist Ende Mai ausgebucht, einzelne Aufträge mussten schon verschoben werden. Das liege auch am neu aufgestellten Vertrieb, sagte Hahn. Angeboten werden hier drei Qualitätsstufen, die sich in der Behandlung der Oberfläche unterscheiden. Von Stufe 1 zu 3 steigt der Aufwand für das Spachteln und Feinschleifen – je nach Kundenwunsch. Dabei ist die Lackqualität selbst immer gleich hoch.

Zum Thema höhere Fertigungstiefe nannte Dirsch auch die Fugensanierung wie die Arbeiten an den Fußböden in Triebwagen. Hier wurde mit neuen Personal mehr Kapazität geschaffen.

Reisezugwagen gehören schon lange zum Portfolio des Werkes, künftig werden es nach Hahns Worten auch Güterwagen sein. Das Werk ist jetzt nach der VPI-Richtlinie zertifiziert. Dabei geht es in Ergänzung zum Werk Eberswalde in erster Linie um die Nutzung der Unterflurdrehmaschine (UFD) für die Radsatzprofilierung. Die Radsatzbearbeitung ist in der Gruppe auch ein Thema für weitere Investitionen. Laut Hahn wird darüber nachgedacht, auch das Ab- und Aufpressen von Vollrädern anbieten zu können. Offen ist, ob diese Möglichkeit in Neustrelitz oder in Eberswalde geschaffen wird. Im Bereich Reisezugwagen nutzt nun per Rahmenvertrag Talbot Services die UFD für die Waggonen von Flix-Train.

Im Aufbau ist auch die Abteilung „Waggonmanagement-Servicezentrum“. Hier geht es auch um die mobile Instandhaltung von Güterwagen, die von der Enon-Gruppe bisher nur in Hamburg existiert.

Die größte Investition in diesem Jahr ist die Sanierung der drei Hallenkräne (zwei für je 8 t und ein Kombikran für maximal 32 t). Hierfür sind rund 340000 EUR vorgesehen. Die Umsätze lagen 2020 bei 12,8 Mio. EUR und 2021 bei 11,8 Mio. EUR. Für 2022 sind 13,1 Mio. EUR geplant. Dabei, so Hahn, steuert die OMB „nach den schwierigen letzten Jahren auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zu“.

RB 28.3.22 (cm)



Die Revisionen von Dieselloks sind ein wichtiges Standbein des OMB.

PCW mit neuer Zugbildungshalle



Foto: Siemens

Die neue Zugbildungsanlage des PCW Wegberg-Wildenrath

Siemens Mobility Seit Beginn des Jahres 2022 steht die umgebaute und erweiterte neue Zugbildungshalle 3 im Test- und Validationcenter Wegberg-Wildenrath (PCW) für die Wartungsstufe IS 600 von kompletten ICE-Zügen bereit. So können die Züge des Kunden Deutsche Bahn innerhalb einer engen Wartungsfrist bearbeitet werden. Die Zugbildungshalle 3 mit rund 13 600 m² Grundfläche bietet zwei Gleise mit einer Nutzlänge von 400 m und ist auf „absolute Effizienz der Instandhaltung ausgelegt worden“, so Siemens. Insgesamt 13 Gleisbrücken wurden im Gleis 84 eingebaut, damit der Zug beim Radsatztausch kaum noch rangiert werden muss. Sollte

ein Zug in der Winterzeit aus dem Gebäude herausragen, hilft eine aufblasbare Restflächenabdeckung, Wärmeenergie zu sparen. Es wurde zudem das Dachtragwerk ertüchtigt, um einen Kran und Dacharbeitsstände aufnehmen zu können. Es besteht außerdem die Möglichkeit, künftig ganze Drehgestelle zu tauschen.

Neben der kurzen Projektlaufzeit von gerade mal eineinhalb Jahren gelang es, Kunden bereits sechs Monate früher, seit Juli 2021, die ersten Wartungen in der zuvor umgebauten Bestandshalle anzubieten. Dabei musste der noch rund 400 m lange ICE geteilt werden, um den Auftrag ausführen zu können. **RB28.3.22(cm)**

Neue Bremskraft-Messlösung

SBB/Kistler Zusammen mit dem SBB-Instandhaltungscenter Ostschweiz (Rico) in Oberwinterthur hat Kistler eine neue Bremskraft-Messlösung für Züge entwickelt, um den gesamten Wartungsprozess zu optimieren. Alle Komponenten des Systems passen in einen Koffer; eine kundenindividuelle Softwarelösung sorgt für reibungslose Abläufe. Im Werk Rico werden die Züge der regionalen SBB-Tochter Turbo instand gehalten.

Bei der Wartung der Bremsen kommt das neue BFMS (Brake Force Measurement Solution) von Kistler zum Einsatz. Es besteht aus vier Bremskraftsensoren 9303A1B, dem modularen Datenerfassungssystem KiDAQ in Kompaktausführung und einem Notebook. Bei Bedarf besteht dabei die Möglichkeit, die Messapplikationssoftware drahtlos über die hauseigenen Tablets der Mitarbeitenden von Rico zu steuern.

Ein komplettes Drehgestell kann mit den vier Bremskraftsensoren in einem Prozessschritt ausgemessen werden. Pro Drehgestell sind mindestens drei Messungen durchzuführen, deren Durchschnittswert innerhalb der Vorgabe liegen muss. Alle Messreihen werden sowohl lokal als auch sicher in der Cloud gespeichert. Das modulare BFMS erlaubt das Vermessen unterschiedlich langer Züge. **RB 28.3.22 (cm)**

zedas[®]asset

Asset Management Software für Schienenfahrzeuge

- Prädiktive Instandhaltung durch kluges Datenmanagement
- Überblick über den aktuellen Zustand der Fahrzeugflotte
- ECM-konforme Dokumentation und Betriebsfreigabe

www.zedas.com



Scheuchzer-Auftrag für Retrofit nach schwerem Unfall



Foto: PRS

Die Stopfmaschine 08-16/90 „Beaver“ erlitt einen Unfall; sie wird durch Plasser Robel Services aber wieder instand gesetzt.

Plasser Robel Services Die Anfang 2022 neu gebildete Plasser Robel Services (PRS) hat jetzt als ersten großen Auftrag die Behebung eines Unfallschadens erhalten. Auftraggeber ist die Schweizer Scheuchzer SA.

Nach einem Unfallschaden erfolgt eine vollständige Überholung (Retrofit) der Plasser & Theurer-Stopfmaschine 08-16/90 „Beaver“ mit Baujahr 1989 samt Anhänger von Matisa durch PRS am Standort Freilassing. Montagebeginn ist im August 2022, die Werksabnahme ist für Februar 2023 geplant. Der Auftragsumfang umfasst nach

einem Rahmentausch neben der vollständigen Erneuerung von Elektrik, Pneumatik und Hydraulik unter anderem die Installation eines neuen Caterpillar Motors, Klimaanlage für beide Kabinen sowie Stopfaggregaten von Plasser & Theurer.

Dabei profitiert der Kunde von den erweiterten, markenübergreifenden Ressourcen des Service-Komplettanbieters: Freilassing stellt die Infrastruktur inklusive Zertifizierungen und Prüfverfahren. Plasser & Theurer sowie PRS Technik übernehmen die Konstruktion. Das Retrofit-Personal

kommt von PRS in Opladen sowie von Plasser & Theurer in Linz. Die Robel Business Unit Systeme & Fahrzeuge unterstützt in Einkauf, Arbeitsvorbereitung und Zulassung.

Service-Umfang bei PRS

Anfang 2022 schlossen sich die Deutsche Plasser mit ihren Standorten in München und Opladen mit der Robel Business Unit Service & Kundendienst in Freilassing zur größten Serviceorganisation in der Plasser & Theurer Unternehmensgruppe zusammen (*Rail Business* vom 03.01.2022).

Die Leistungen der Plasser Robel Services (PRS) GmbH mit über 250 Mitarbeitern reichen vom Ersatzteilservice über Wartung, Reparatur und Revision bis hin zum vollständigen Retrofit. Dazu kommen zwei Kompetenzzentren, in München für die Aufarbeitung von Stopfaggregaten und in Freilassing von Radsätzen und Drehgestellen. Für zusätzliche Verfügbarkeit wird ein neues Geschäftsfeld aufgebaut: Steht das eigene Fahrzeug nicht für Baustelleneinsätze zur Verfügung, liefert PRS kurzfristig Ersatz in Form einer Miet- oder Gebrauchsmaschine. **RB 28.3.22 (cm)**

www.pr-services.com

Loks. Wagen. Züge. Alles FIT.



- Planmäßige und außerplanmäßige Instandhaltung
- Modifizierung, Erneuerung
- Radsätze und Komponenten
- Mobiler Service
- Engineering und technische Beratung



SŽ – Vleka in tehnika, d.o.o.
Zaloška cesta 217
1000 Ljubljana, Slowenien
www.sz-vit.si
sales@sz-vit.si

Unabhängiger Fahrmotor-Spezialist

Aufarbeitung Das 1986 gegründete irische Unternehmen Associated Rewinds (Ireland) Limited ist unabhängiger Fahrmotor-Spezialist in Europa. Angeboten wird die Wiederaufbereitung und Instandhaltung von Wechselstrom- und Gleichstrom-Fahrmotoren sowie die Neuentwicklung von Wechsel- und Gleichstrom-Statoren und Gleichstrom-Ankern. Für die Fahrmotoren D43 TRL und D43 TRC, die u.a. in der Class 66 eingebaut sind, bietet Associated Rewinds unter dem Label UTEX (Unit Exchange) einen Austausch an: UTEX ist eine Kombination aus Lagerung und Reparatur.

Kunden sind viele große Leasingunternehmen und Betreiber Europas, darunter auch die Deutsche Bahn. **RB 28.3.22 (cm)**
<https://associatedrewinds.de>

Molinari: Im fünften Jahr erfolgreich ohne China-Beteiligung



Foto: Molinari

Aktuell ist die Molinari Rail GmbH gut ausgelastet, u.a. mit der Sanierung von Wagenkästen Berliner U-Bahnen Typ F.

Dessau Kurz vor dem fünfjährigen Bestehen des Kompetenzzentrums für Fertigung, Modernisierung und Instandhaltung der Molinari Rail Gruppe

in Dessau konnte das Unternehmen sein Portfolio erweitern. Anfang 2021 wurde der Bereich der Elektromontage ins Leben gerufen. Dank neu eingestellten

Personals und Ausrüstung verfügt der Standort Dessau seitdem auch über die Kompetenz, Schaltschränke, Kabelkanäle und Elektrobaugruppen für Schienenfahrzeuge komplett in Eigenregie zu fertigen – sowohl was den mechanischen Aufbau als auch die elektrische Verdrahtung betrifft. Ein Beispiel sind die Schaltschränke und Kabelkanäle für Nightjet-Liegewagen der ÖBB, die aktuell in Dessau gefertigt und darauf den ÖBB in Wien beigestellt werden. Das Re-Engineering-Projekt umfasst vorerst 22 Multifunktions-Liegewagen. Molinari Rail zeichnet sich verantwortlich für die gesamte Projektabwicklung von der Entwicklung über die Sanierung der Spenderfahrzeuge bis hin zur Fertigung, Montage und Zulassung der neuen Fahrzeugtypen nach dem 4. Eisenbahnpaket.

Aktuell hat das Unternehmen zahlreiche Aufträge, u.a.:

- Fertigung von Verkleidungs- und Anbauteilen für Schienenfräsmaschinen
- Fertigung von Komponenten für den Swisssloop-Pod (Hyperloop)
- Überarbeitung von Lagersitzen an Getriebegehäusen
- Sanierung von Wagenkästen für U-Bahnen Typ F der BVG
- Lackierung von Rohbau-Wagenkästen
- Fertigung von Abgasverrohrung und Ersatzteilen für die Molinari-APU für die Lokomotive von Indian Railways GE/Wabtec
- Wartung von Gleisbaumaschinen (Universalstopfmaschine Unimat 09-4x4/4S und Schotterpflug SSP 110-SW der DGU Deutsche Gleisbau-Union GmbH & Co. KG von Plasser & Theurer)

Im November 2016 ist die Molinari Rail Systems GmbH in Dessau-Roßlau mit 45 Mitarbeitenden gestartet – damals mit der CGRE (China German Rail Equipment Ltd) als Partner (*Rail Business* 45/16). Zum 01.01.2019 hat Molinari Rail sämtliche Anteile übernommen und den Betrieb auf Molinari Rail GmbH umfirmiert.

Seit dem 01.07.2021 leitet Josef Hadrigan den Betrieb. Alleiniger Geschäftsführer ist Michele Molinari, CEO der Molinari Rail Gruppe. Aktuell hat das Unternehmen um die 100 Mitarbeiter.

RB 28.3.22 (cm)

TECHNOLOGIE UND SERVICE
FÜR MOTOREN UND ANTRIEBE



STORM
We are Service!



- Instandhaltung aller Antriebsmotoren
- Motoren- und Ersatzteile
- Service für Einspritzpumpen
- Mechanische Bearbeitung und Fertigung

August Storm GmbH & Co. KG
Fon +49 5977 73-0 · info@a-storm.com
www.a-storm.com



Klein, fein, aber derzeit nur schwer per Bahn erreichbar

VEB In Gerolstein unterhält die VEB (Vulkan-Eifel-Bahn) eine Werkstatt, die Mitte Februar erstmals die ECM-Zertifizierung für die Stufen 1 bis 4 erhalten hat. Sie dient in erster Linie zur Instandhaltung des Fahrzeugparks der VEB, nimmt aber auch „je nach Bedarf und Möglichkeit“ Fremdaufträge an, so Jörg Perty, Geschäftsführer der VEB, im Gespräch mit *Rail Business*. Dabei mussten aber schon Anfragen abgelehnt werden, weil die Werkstatt seit der Flutkatastrophe vom Juli 2021 nicht mehr auf der Schiene erreichbar ist. Und Straßentransporte von Schienenfahrzeugen seien unwirtschaftlich und sehr aufwendig, so Perty. Die VEB kämpft dafür, ein- bis zweimal im Monat Überführungen über die Eifelquerbahn durchführen zu dürfen. Die DB Netz bleibt bisher auf dem Standpunkt, dass diese Strecke trotz des Freischnitts für vier Überführungsfahrten nicht mehr nutzbar ist.

Die Werkstatt hat sich u.a. eine besondere Kompetenz in der Aufarbeitung von historischen Schienenbussen der Bundesbahn erarbeitet – was am „Faibel“ von Perty für diese Fahrzeuge liegt. Von denen besitzt die VEB neun Motorwagen plus Bei- und Steuerwagen. Dieselbe Technik ist aber auch in den älteren TVT (Turmtriebwagen) BR 701/702 verwendet worden – und diese sind für Arbeiten an der Oberleitung nach wie vor im Markt gefragt. Neu ist dagegen die Aufarbeitung von Dieselmotoren, wie sie in den Loktypen V 100 West und V 200 eingebaut sind. Dies wird jetzt erstmals bei den



Fotos: C. Müller

Aufarbeitung von Motorkomponenten der V 200.1

zwei Motoren der kürzlich erworbenen V 200.1 durchgeführt, die sich in der Revision in Gerolstein befindet. Dabei wurden aber die Drehgestelle, Radsätze und Getriebe bei der OHE im EAW Bleckede bearbeitet. Die Kompetenz für die Motorarbeiten habe man sich extern über einen Fachmann eingekauft.

Für die Instandhaltung von Reisezugwagen – in erster Linie der Wagen der Schwestergesellschaft AKE – ist eine neue Halle mit zwei rund 60 m langen Gleisen geplant. Die Vorplanung dafür ist abgeschlossen, die Umsetzung in den nächsten zwei bis drei Jahren geplant.

Die VEB hat vom Land Rheinland-Pfalz Fluthilfe erhalten, die zur Beseitigung von Schäden an den Gebäuden und den Gleisanlagen genutzt wird. Insgesamt werden rund 3 Mio. EUR investiert.

2004/05 wurde das Areal zusammen mit der Stadt Gerolstein aus einer Insolvenzmasse erworben und mit Unterstützung der Stadt und des Landes Rheinland-Pfalz auch mit Denkmalschutzmitteln wieder aufgebaut und hergerichtet. Vor wenigen Jahren kam ein Verwaltungsneubau in Holzständerbauweise hinzu.

Mobiles Werkstattteam aufgebaut

Das Bahnunternehmen (EVU) VEB hat an Streckenloks und größeren Rangierlokomotiven vier V 60 West und zwei V 100 West. Neu hinzugekommen sind zwei V 200.1, eine ist in Aufarbeitung in Gerolstein und die zweite, jüngst vom DB-Museum erworben, soll zusammen mit dem OMB in Neustrelitz revidiert werden. Die VEB will noch weitere V 100 West erwerben – der Markt ist aber leer, so Perty.

Die VEB hatte bei der Flut das Glück, dass fünf der sechs betriebsfähigen Streckenloks außerhalb der Eifel tätig waren. Deren Instandhaltung erfolgt nun durch ein nach der Flut organisiertes mobiles Team beim Partner DGU Deutsche Gleisbau-Union in Koblenz in deren Werkstatt.

Die VEB und die Schwestergesellschaft AKE haben derzeit 53 Mitarbeiter, davon sieben in der Werkstatt Gerolstein. Perty würde gern dort drei bis fünf weitere Personale einstellen. Die Ausbildung der VEB und AKE erfolgt derzeit nur im kaufmännischen Bereich.

RB 28.3.22 (cm)
www.veb.de



Die Werkstatt in Gerolstein betreut u.a. auch die V 60 und die Schienenbusse der VEB.

5G mit doppelter Abdeckung

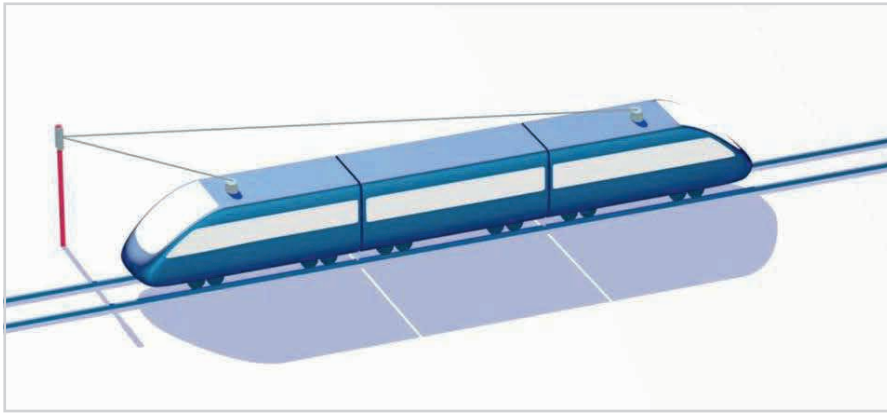


Bild: Evo-Rail

Mittels zweier Antennen auf dem Zug wird eine sichere Mobilfunk-Verbindung garantiert.

Mobilfunk Evo-Rail, eine Ausgründung der University Bristol und heute Teil der FirstGroup, hat eine neue End-to-End-Lösung entwickelt, um Züge mit dem Mobilfunkstandard 5G zu versorgen. Kernstück sind die neuen Funkeinheiten im Zug. Das System Rail-5G kann dabei entweder unter Nutzung vorhandener Infrastruktur wie Masten oder durch Errichtung von neuen Masten an der Strecke verwendet werden.

Jeder Zug ist mit zwei Funkeinheiten ausgestattet, jeweils an den Zugenden montiert. Beide Funkeinheiten sind in der Lage, zwei drahtlose Verbindungen zur Strecke aufzubauen, so dass maximal vier Verbindungen zu Funkmasten bestehen. Eines der wichtigsten Konstruktionsprinzipien von Rail-5G besteht darin, stets zwei oder drei Verbindungen zur Strecke aufrechtzuerhalten, um so die Abdeckung zu verbessern und die Bandbreite zu maximieren. Die beiden Funkeinheiten werden direkt an die bordseitige WiFi-Lösung angeschlossen, die Länge des Zuges ist dabei unerheblich.

Parallel hat Evo-Rail neue Funkmasten entwickelt. In diese vormontierten Verbundmasten ist die gesamte Technik integriert, sie können innerhalb weniger Stunden aufgestellt werden. Je nach Topographie stehen die Masten alle 400 bis 2000 m an der Strecke. Für die Versorgung der Masten ist ein Glasfaserkabel mit einer Leistung von 40 W notwendig.

Ein Probetrieb läuft schon länger auf der Isle of White. Vorbereitet wird ein zweiter größerer Pilotbetrieb auf der South-West-Railway auf 70 km zwischen Basingstoke und Earlsfie.

Rail-5G dient nicht nur der Versorgung der Fahrgäste, sondern auch der Datenübertragung der Betreiber. Eco-Rail strebt eine durchgängige Geschwindigkeit von über 1 Gbit/s an. Der sehr niedrige Energiebedarf der streckenseitigen Geräte von Rail-5G ermöglicht es laut Evo-Rail, diese auch über Solar- oder Windtechnologien zu versorgen. Ein Prototyp wurde bereits gebaut und wird derzeit unter verschiedenen Wetterbedingungen getestet. **RB 28.3.22 (cm)**

DB Netz muss Hunsrück-Strecke instand setzen

VG Koblenz Die DB Netz muss die 45 km lange Hunsrückbahn zwischen Stromberg und Büchenbeuren (Strecke 3021) instand setzen. Das Verwaltungsgericht (VG) Koblenz hat am 11.03.2022 einen Eilantrag der DB Netz gegen einen Bescheid des EBA abgelehnt (Az.: 1 L 35/22.KO). Wie das Gericht am 21.03.2022 veröffentlichte, sei der Infrastrukturbetreiber bereits seit einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2007 dazu grundsätzlich verpflichtet. Dazu kommt, dass im Februar 2020 das beigeladene Eisenbahnverkehrsunternehmen WRS Deutschland konkreten Bedarf an der Strecke ab Ende 2021 angemeldet hat (*Rail Business* 30/20 und 51/20 sowie 25/21) und machte geltend, dass während der fehlenden Betriebsbereitschaft der Strecke jährlich 1,5 Mio. EUR Umsatzeinbußen drohten. Das EBA hat unter Zwangsgeldandrohung die DB Netz aufgefordert, einen Zugverkehr zu ermöglichen. Dagegen hat die DB Netz erfolglos Widerspruch eingelegt und anschließend geklagt. Laut DB Netz seien die Arbeiten im Umfang von 50 Mio. EUR derart umfangreich, dass mit einem Abschluss erst im Sommer 2023 zu rechnen sei.

Netzzugangsrecht überwiegt

Das Netzzugangsrecht der WRS wie auch das öffentliche Interesse an der Vollziehung der Instandhaltungsanordnung habe Vorrang vor dem vor den rechtlich geschützten privaten Interessen der DB Netz. Daher lehnten sie den Eilantrag ab. Zudem könne derzeit nicht verlässlich beurteilt werden, ob das bundeseigene Eisenbahnunternehmen mit seiner Klage in der Hauptsache Erfolg haben werde. Das Gericht berücksichtige dabei auch, dass die Instandhaltungspflichten bereits seit 2007 bestehen. Weiter werde die DB Netz wegen der Durchführung der Maßnahme im Sofortvollzug nicht in ihrer wirtschaftlichen Existenz gefährdet sein. Weiter verwies das Gericht darauf, dass die DB Netz von ihrem Recht auf ein Verfahren zur Stilllegung der Strecke keinen Gebrauch gemacht habe.

Gegen diese Entscheidung ist beim Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz Beschwerde zugelassen. **RB 28.3.22 (cm)**

Erste Messanlage in Frankreich am RFC 2

Railwatch In der KW 11 hat Railwatch seine erste Pulsar-Messanlage in Frankreich installiert. Sie erfasst die Güterwagen auf dem Rail Freight Corridor (RFC) 2 zwischen Marseille und Nancy in nördlicher Fahrtrichtung. Erst jüngst wurden Stationen in Tschechien und den Niederlanden (2 Einheiten) in Betrieb genommen (*Rail Business* 6/22). **RB 28.3.22 (cm)**

Illertalbahn: Ausbau und Elektrifizierung

DB Netz Ausbau und Elektrifizierung der 49 km langen Illertalbahn Ulm–Memmingen (Strecke 5400) wird konkret: Die DB Netz hat die BIM-Planung ausgeschrieben. Dabei sollen die Abschnitte Gerlenhofen–Senden und Kellmünz–Pleiß ein zweites Gleis bekommen. Weiter sind Blockverdichtungen und DSTW (Digitale Stellwerke) vorgesehen. **RB28.3.22(cm)**

Brohltal: Schmalspurbahn statt Straßenbus

Baustelle 1961 findet auf der schmalspurigen Brohltalbahn wieder klassischer Nahverkehr statt – wenn auch nur für fünfzehn Wochen. Konkret werden vom 04.04.2022 bis zum 12.04.2022 und dann nach den Osterferien vom 25.04.2022 bis zum 20.05.2022 Schülerverkehre auf der Bahn zwischen Burgbrohl und Niederzissen abgewickelt. In Niederzissen wird dabei am Bahnhof ein provisorischer Haltepunkt eingerichtet. Montags bis donnerstags werden fünf und freitags sechs Zugpaare eingelegt. Es gelten die Verbundtarife VRM und VRS – zwischen den beiden Orten gilt dieser auch in dem touristischen Vulkan-Express an dessen Verkehrstagen.

Wegen einer umfassenden Straßenbaustelle müssen die Buslinien eine weiträumige Umleitung fahren, die 20 min mehr Fahrzeit benötigt. **RB 28.3.22 (cm)**
<https://vulkan-express.de>

Anhalter Bahn: Keine reduzierte Geschwindigkeit

Netzfahrplan 2023 Die geplante Geschwindigkeitsreduzierung von 200 km/h auf 160 km/h wegen der Außerbetriebnahme der LZB auf der „Anhalter Bahn“ (Berlin–Halle) wird für den Netzfahrplan 2023 im Rahmen der Baustelle Berlin-Lichterfelde–Niedergörsdorf zurückgenommen. Sie ist Teil des Netzfahrplan-Baustellenbündels „ETCS VDE 8.3 Südkreuz–Niedergörsdorf“. Daher können laut DB Netz die Anmeldungen zum Netzfahrplan 2023 für die betroffenen Züge mit maximal 200 km/h erfolgen. **RB 28.3.22 (cm)**

Skoda: BEMU-Panter noch in Arbeit

Berichtigung Der Batteriezug (BEMU) von Škoda Transportation (*Rail Business* 12/22) ist noch in Arbeit. Das Bild sei nur eine Visualisierung, schrieb der Hersteller auf Nachfrage. Es werde derzeit „an der Entwicklung gearbeitet“. Einen Zeitpunkt für die Vorstellung des Zuges wollte Škoda nicht nennen. **RB 28.3.22 (in/cm)**



Foto: Alstom

Kurzer ICNG für den Einsatz in den Niederlanden

NS: ICNG für Belgien bald zugelassen, für Deutschland Prototypen bestellt

Fernverkehr Für die Subtype ICNGB für den Betrieb in den Niederlanden und Belgien steht die Zulassung seitens der ERA (Europäische Eisenbahngentur) unmittelbar bevor. Der Zug ist eine Variante des Zuges ICNG (Intercity Nieuwe Generatie) der NS für den nationalen Verkehr. Für den belgischen Teil des Projekts fungierte Certifer als Designated Body (DeBo). Certifer ist zudem die sowohl für die niederländische Standardversion ICNG als auch für die ICNGB benannte Stelle (NoBo) im Rahmen der TSI-CCS (Technische Spezifikationen für Interoperabilität – Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung). Die

Unterlagen werden jetzt von der ERA geprüft. Die Zulassung für das niederländische Netz wird von der niederländischen Eisenbahnsicherheitsbehörde ILT erteilt. Hierbei ist Dekra Rail als DeBo zuständig.

Weiter hat die NS bei Alstom zwei Prototypen der neuen Subtype ICNGD für den Einsatz in Deutschland bestellt.

Die NS haben 49 fünfteilige und 20 achteilige Triebzüge für den nationalen Einsatz bestellt. Sie sind für 1,5 kV DC und 25 kV/50 Hz ausgelegt. Von der Variante ICNGB wurden 20 achteilige Einheiten bestellt, die auch für 3 kV DC ausgelegt sind. **RB 28.3.22 (qv/cm)**

SH: Regio-Triebwagen auch für DK-Verkehr

Na.SH Das Land Schleswig-Holstein will den Betrieb des künftigen Netzes Mitte-Südwest (SH-MSW) bis nach Dänemark ausweiten. Für das Netz, das aus zwei Teilnetzen besteht, wurde jetzt die Fahrzeugbeschaffung angestoßen (*Rail Business* vom 22.03.2022). Die Teilnetze setzen sich wie folgt zusammen:
Teilnetz Mitte:

- RE 7 Hamburg Hbf–Neumünster–Kiel / Flensburg (optional: –Tinglev)
- RE 70 Hamburg Hbf–Neumünster–Kiel
- Optional: RB 77 Neumünster–Kiel
- Teilnetz Südwest:
 - RB 61 Hamburg Hbf/Altona–Itzehoe (optional: –Heide)
 - RB 71 Hamburg Hbf–Wrist (optional: –Kellinghusen).

Dafür werden 40 teils doppelstöckige Triebzüge fest bestellt, 21 für das Teilnetz Mitte (mind. 325 Sitzplätze) und 19 für das Teilnetz Südwest (mind. 350 Sitzplätze). Dabei darf eine Doppeltraktion nur um 212 m lang sein. Optional können für Angebotsausweitungen oder für andere Netze, wie das Netz West, bis zu 55 Einheiten nachbestellt werden. „Spätestens“ im April 2024 soll der Zuschlag erfolgen. Der Einsatz erfolgt ab Dezember 2027, wenn die Verträge mit DB Regio und der Nordbahn auslaufen.

Nach diesem Verfahren „SH-MSW I“ folgt die Vergabe „SH-MSW II“, in der es um die Finanzierung und Vorhaltung der Züge geht. Im Verfahren „SH-MSW III“ wird dann der Betreiber gesucht. **RB 28.3.22 (cm)**

Antwerpen bekommt neue Verkehre

Hinterland Der Hafen von Antwerpen hat sich 2021 verpflichtet, den Modal Split der Schiene von rund 7% auf 15% bis 2030 zu verdoppeln. Zum April starten einige neue Verbindungen.

Birsterminal mit eigenem Shuttle nach Antwerpen

Die Birsterminal AG startet im April in Kooperation mit der Terminal Container Athus S.A. (TCA) eine Bahnverbindung zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und den Seehäfen Antwerpen und Zeebrügge. Der Shuttle mit dem Namen Tango Rail Line fährt einmal pro Woche vom Rheinhafen in Birsfelden nach Athus; von dort gibt es zwölf etablierte Anschlussverbindungen direkt an die Terminals in Antwerpen und Zeebrügge beziehungsweise von dort zurück. Birsterminal will den Kunden mit der neuen Bahnverbindung die Möglich-

keit bieten, jederzeit die der Situation am besten entsprechende Transportlösung (Binnenschiff oder Schiene) zu wählen, so CEO Martin Ticks. Ein kurzfristiger Wechsel zwischen der Tango Rail Line und dem Binnenschiff ist möglich. Das Rangieren erfolgt in Birsfelden durch Eisenbahndienstleister GmbH (EDG). Die Traktion wird laut Ticks gemeinsam durch Birsterminal und TCA in Eigenregie erbracht.

Contargo fährt von Frankfurt aus nach Antwerpen

Contargo bietet vom 04.04.2022 an einmal wöchentlich einen Rundlauf zwischen Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst und Antwerpen. Die Traktion für den Shuttle macht RTB Cargo. RTB Cargo traktioniert schon die Verbindung Frankfurt–Rotterdam, die von zwei auf drei Rundläufe erhöht wird. **RB 28.3.22 (dr)**



Foto: HSL

Drei „Schoko“-H3 für HSL. Die HSL Logistik GmbH hat am 21.03.2022 die ersten zwei neuen Hybridloks des Typs Alstom H3 in Empfang genommen – die dritte kommt Anfang April. Die neuen Rangier-Hybridlokomotiven werden im Rangierdienst an den Standorten Bremen Inlandshafen sowie Rostock Seehafen eingesetzt und ersetzen dort die bisherigen Lokomotiven der Baureihen V 60 West und V 90. Die H3 bedienen unter anderem das Großtanklager-Ölhafen Rostock GmbH, das Rostock Trimodal GmbH Terminal für KV-Verkehre und die Eisenbahnfähre der Stena Line. **RB 28.3.22 (dr)**

Webseite mit Verlagerungs-Infos

Marketing Die Initiative shift2030 startet ein Aktionsbündnis zum Energiesparen im Transportsektor. Der verladenden Industrie und Spediteuren werden dazu vom 28.03.22 an auf der Webseite www.time2shift.eu Möglichkeiten zur Verlagerung ihrer Transporte auf die Schiene vorgestellt. Diese wird von den Plattformanbietern Rail-Flow und Modi-

lity, dem Lokvermieter Railpool und der Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) gesponsert. Mehr Angebote sollen folgen. So könne man sich vorstellen, gemeinsam mit den IHK das Konzept des „Schiencoachs“ auszubauen. Auch sollen im Rahmen der Webseite Verlagerungsprojekte vorgestellt werden. **RB 28.3.22 (dr)**

www.time2shift.org

Unterwegsreparaturen und modulare Konzepte

Güterwagen Beim Siegburger Erfahrungsaustausch Güterwageninstandhaltung, organisiert von der Oltner Bahnverbands GmbH, sagte Karl-Heinz Fehr von VPI Vers, dass die Regelungslücke bezüglich ECM-Verantwortung und Unterwegsreparaturen im AVV schon von 2023 an geschlossen werde. Die Unklarheit besteht darin, dass seit Juni 2019 mit der ECM-Verordnung alle ECM verpflichtet sind, sämtliche Reparaturvorgänge am Fahrzeug selbst zu planen und zu überwachen. Dagegen sieht der AVV vor, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Schäden sogenannte „Unterwegsreparaturen“ beauftragen können, bei einer Schadenshöhe unter 850 EUR sogar ohne Zustimmung des Wagenhalters.

Karsten Petrich von DB Cargo verweist in seinem Vortrag auf Fragestellungen für Vertrieb und Betrieb, die sich ergeben, wenn neue Transportkonzepte modular aus einem standardisierten Wagen und ladegutspezifischer Ladungseinheit bestehen. Petrich führte am Beispiel des gemeinsamen Güterwagen-Konzepts m² von DB Cargo und VTG viele Umsetzungsfragen auf. So gelten beispielsweise die modularen Güterwagen für heutige Informatik-Anwendungen der Bahn immer als „beladen“, selbst wenn nur die Ladungseinheit und noch kein Transportgut verladen ist. **RB 28.3.22 (dr)**

LTG Cargo baut West-Verkehre aus

Intermodal LTG Cargo richtet eine intermodale Verbindung nach Duisburg ein. Der erste Zug fährt am 04.04.22 am Kaunas Intermodal Terminal (KIT) ab, das an die Normalspur angeschlossen ist. Der Zug nach Duisburg verkehrt dreimal wöchentlich in beide Richtungen. In Deutschland und Polen wickelt die LTG-Cargo-Tochter LTG Cargo Polska den Transport ab. Egle Šime, Geschäftsführerin von LTG Cargo, hatte Anfang Februar angekündigt, dass LTG Cargo 47 Mio. EUR in ihre Polen-Tochter investieren wird, unter anderem in vier Mehrsystem- und zwei Diesellokomotiven. Von KIT gibt es seit 2021 schon einen Intermodalzug nach Tilburg/Niederlande. **RB28.3.22(dr)**

Aktuelle Gerichtsentscheidungen zum Eisenbahnrecht

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

Streit um Anerkennung als Tf-Prüfer

Der Kläger erstrebt seine Anerkennung als Person für die Prüfung von Triebfahrzeugführern in den Teilbereichen „fahrzeugbezogene Fachkenntnisse“ sowie „infrastrukturbezogene Fachkenntnisse“ durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) anzuerkennen. Er ist amtlich bestätigter Eisenbahnbetriebsleiter für Eisenbahnverkehrsunternehmen und verfügt über einen Abschluss im Studiengang Mechatronik an einer staatlich anerkannten Fachhochschule. Dagegen kann er keine Berufspraxis als Triebfahrzeugführer (Tf) vorweisen und ist weder Inhaber eines Triebfahrzeugführerscheins noch eines VDV-Führerscheins. Als Prüfer ist er allerdings bei einer Prüforganisation tätig. Das EBA erkannte ihn zunächst für fünf Jahre „gemäß Triebfahrzeugführerscheinverordnung“ als Prüfer für die Durchführung von Teilprüfungen an. Die Verlängerung dieser Anerkennung lehnte das EBA allerdings – „mit Rückwirkung“ – für allen praktischen Teilbereiche ab, da der Prüfer nach europäischem Recht (konkret: Art. 8 des Beschlusses 2011/765/EU) für die Durchführung von praktischen Prüfungen Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis sein und innerhalb der letzten



Urs Kramer

Foto: privat

fünf Jahre mindestens vier Jahre Berufspraxis als Tf aufweisen müsse. Dagegen wandte der Kläger im daraufhin angestregten Prozess ein, die Auffassung des EBA sei unzutreffend. In § 15 der deutschen Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) seien die zu erfüllenden Voraussetzungen

abschließen und vom Unionsrecht zulässigerweise abweichend geregelt.

Das Verwaltungsgericht (VG) Köln (Urteil vom 16.12.2021 – Az.: 18 K 3771/20) gab der Klage statt und verpflichtete das EBA, den Kläger auch in den weiteren beantragten Teilbereichen als ihn als Person für die Prüfung von Triebfahrzeugführern anzuerkennen. Er erfülle alle geschriebenen Voraussetzungen nach § 7d Allgemeines Eisenbahngesetz und § 15 TfV. Zusätzliche ungeschriebene Voraussetzungen ergäben sich weder aus der hier nicht einschlägigen bzw. insoweit anwendbaren Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsordnung noch aus europäischem Recht. § 15 TfV sei vielmehr abschließend.

Zu dem weiteren Streitpunkt der Dauer der Verlängerung befand das VG, wenn § 15 TfV eine Anerkennung für „längstens“ fünf Jahre vorsehe, ziele das im Hinblick auf die grundrechtlich geschützte Berufsfreiheit des Prüfers im

absoluten Regelfall auf die volle Dauer von fünf Jahre. Jede Abweichung davon bedürfe einer besonderen Rechtfertigung.

Keine Haftung für einen planvoll handelnden „Selbstmörder“

Das Oberlandesgericht (OLG) Frankfurt/Main (Beschluss vom 24.06.2020 – Az.: 16 U 265/19; er wurde erst jetzt veröffentlicht) hat entschieden, dass die Erben eines planvoll handelnden „Selbstmörders“ auf den Gleisen der Krankenversicherung des durch den Vorfall traumatisierten und zwei Jahre arbeitsunfähigen Lokführers nicht für die entstandenen Schäden – hier in Höhe von 90 000 EUR – haften, da jedenfalls in diesem Fall trotz dem planvollen Vorgehen bei dem „Täter“ Verschuldensunfähigkeit (ein so genannter „Tunnelblick“ mit völliger Fixierung auf das Ziel, aus dem Leben zu scheiden) vorgelegen habe, was seine durch den Tod auf die Erben übergegangene Haftung ausschliesse.

Vergabeverfahren für Leihfahrradsystem in Hannover

Nach einem Beschluss des Oberlandesgerichts Celle (vom 24.11.2021 – Az.: 13 Verg 9/21) hätte die Großraum-Verkehr Hannover GmbH vor der Etablierung eines Leihfahrradsystems in Hannover ein Vergabeverfahren durchführen müssen. Daher ist der aktuelle Vertrag mit einem Anbieter unwirksam, und es muss eine Ausschreibung nachgeholt werden. Geklagt hatte ein Tochterunternehmen der DB AG, das selbst daran interessiert ist, ein solches Leihfahrradsystem in Hannover zu betreiben. RB 28.3.22 [uk]

Impressum



Der wöchentliche Branchenreport von Eurailpress und DVZ

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

Geschäftsführer: Martin Weber

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

Redaktion

Timon Heinrici (ci, verantwort.) | timon.heinrici@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
Dagmar Rees (dr) | dagmar.rees@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: Juliane Schell
+49 40 23714-368 | juliane.schell@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 14 vom 01.01.2022.

Vertrieb

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

Unternehmenslizenzen Digital/Print:
lizenzen@dvvmedia.com

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

Erscheinungsweise: Wöchentlich

Bezugsbedingungen

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

Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei 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 610,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 900,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 927,- 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!**



Jetzt anfordern
und attraktive
Rabatte sichern!

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

Digitale Fachmedien:
Schnell. Persönlich. Relevant.

www.eurailpress.de/digitale-lizenz

Rail
BUSINESS