

# bahn manager

DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN FÜR DEN SCHIENENSEKTOR

**MUSTER**

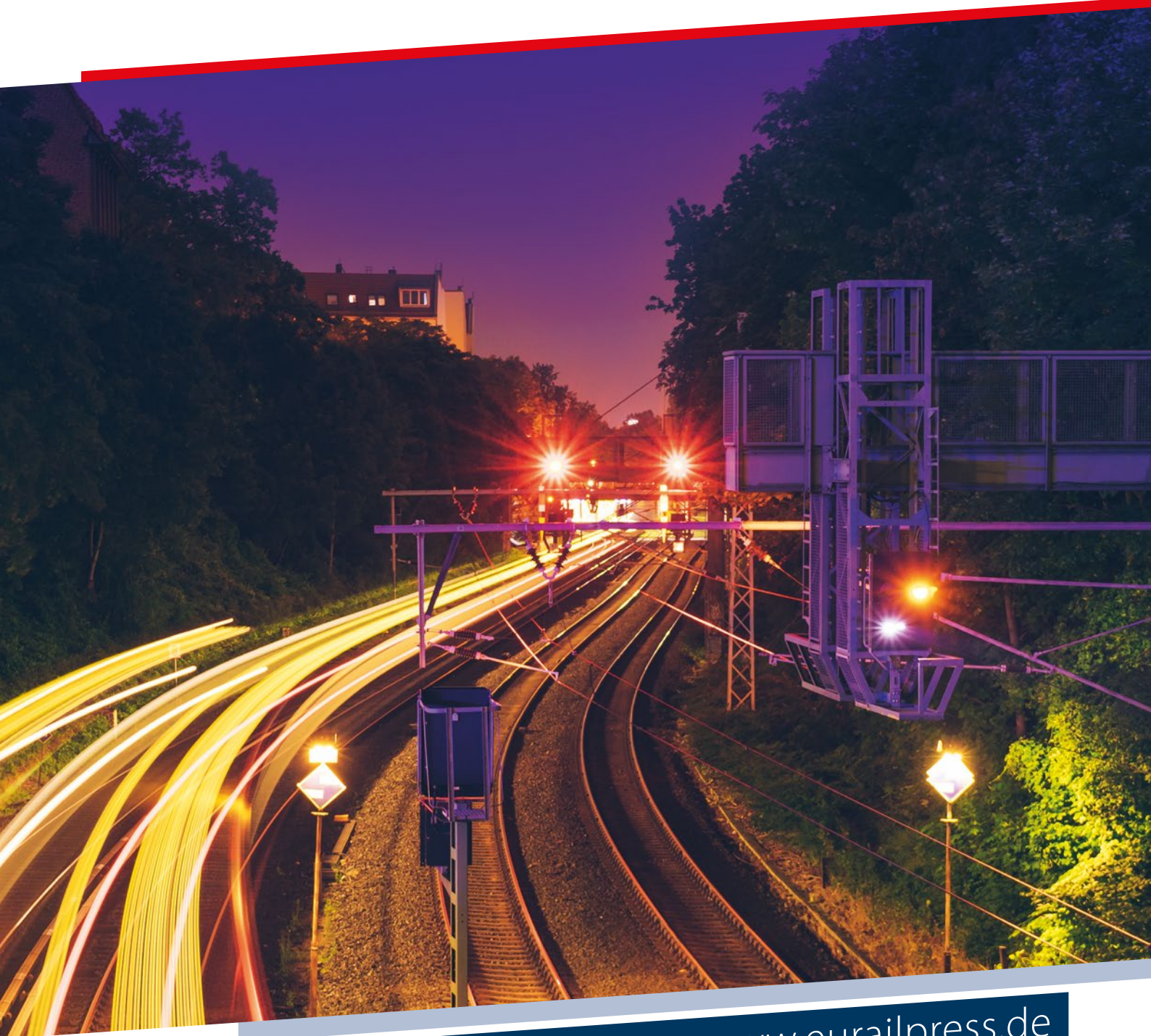
DIE MANAGER DES KONZERNS CHRISTIAN ANDI UND MARKUS FRITZ IM INTERVIEW:

**DAS PLANT HITACHI RAIL NACH**

**DEM KAUF VON THALES/GTS**

Fördermittel: Tipps für den erfolgreichen Antrag // Nachtzüge: Neue Konzepte von Luna Rail // InnoTrans 2024: Besuch beim Railway Influencer Festival // Trassenpreise: Hallo Brüssel, bitte helfen! // Schwerpunkte: Innovationen im Güterverkehr, Bahn-Immobilien

# QUALITY MEDIA FOR RAIL EXPERTS



[www.eurailpress.de](http://www.eurailpress.de)



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die InnoTrans ist schon wieder drei Monate her, doch das Mammut-Event beschäftigt uns auch in dieser Ausgabe noch. Mit Neugier vernahm ich, dass die Messe-Organisatoren erstmals ein „Railway Influencer Festival“ planen. Was ist das, und was suchen die Teilnehmer dort? Das habe ich mich gefragt und habe das Festival besucht. Erfahren Sie mehr über meine Eindrücke ab Seite 16. Den ersten Teil unserer InnoTrans-Berichterstattung finden Sie bereits in der vorhergehenden *bahn-manager*-Ausgabe.

Zwei große Interviews bieten wir Ihnen im vorliegenden Heft außerdem. Erstens mit Christian Andi und Markus Fritz von Hitachi Rail, die mehr über die Deutschlandpläne des Konzerns nach der Übernahme von Thales /GTS verraten. Spoiler: Das Unternehmen will hierzulande auch mit Hochgeschwindigkeitszügen punkten. Zweitens haben wir Isabel Cademartori interviewt, verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion. Was ist der Ampelkoalition während ihrer verkürzten Lebensdauer in der Bahnpolitik gelungen? Welche Reformen wären der SPD wichtig, wenn sie auch künftig mitregiert? Darüber sprachen wir mit der Abgeordneten, der übrigens gute Chancen eingeräumt werden, nach der Bundestagswahl wieder ins Parlament einzuziehen.

Dass diese Wahl vorzeitig stattfinden wird, nämlich bereits am 23. Februar 2025, hat im Bahnsektor einiges durcheinandergewirbelt. Offene Fragen bestehen vor allem hinsichtlich der Finanzierung zahlreicher Projekte. Klarheit wird es in vielen Punkten wohl erst nach der Wahl geben. So wird das neue Jahr starten, wie das alte endet: ziemlich aufregend – und mitunter ganz schön anstrengend. Nutzen Sie die Zeit zwischen den Jahren, um sich zu erholen und Kraft zu schöpfen. Ich denke, wir werden sie brauchen.

Frohe Festtage, und kommen Sie gut ins neue Jahr!

Ihr Georg Kern  
Chefredakteur

# MUSTER

## Bleiben Sie in der Spur!

Mit dem Newsletter von

# Eurail press

## Jetzt anmelden!

[www.eurailpress.de/  
anmeldung](http://www.eurailpress.de/anmeldung)



## Inhalt

- 03 Editorial
- 06 Meldungen
- 12 Impressum / Inserentenverzeichnis
- 14 **NACHTZÜGE**  
So will Luna Rail mit „Hotel Pods“ den Markt aufmischen.

### SCHWERPUNKT: INNOTRANS 2024

- 16 **NEUES EVENT**  
Eindrücke vom ersten Railway Influencer Festival der Leitmesse für Bahntechnik.
- 18 **PERSÖNLICHE HIGHLIGHTS**  
Eurailpress-Mitarbeiter schildern, was ihnen auf der Messe besonders gefiel.



### Titelmotiv

Das Foto zeigt (von links) die Hitachi-Rail-Manager Markus Fritz, Giuseppe Marino (CEO) und Christian Andi.

FOTO: HITACHI RAIL

Aufgrund der besseren Lesbarkeit wählen wir entweder die männliche oder weibliche Form von personenbezogenen Hauptwörtern. Dies impliziert keinesfalls eine Benachteiligung anderer Geschlechtsidentitäten.

- 20 **INTERVIEW**  
**“Die Geheimhaltungspflichten der DB-Aufsichtsräte sind ein Problem“**  
Die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion im Gespräch.
- 24 **FUSSBALL-WM 2030**  
Vor dem Turnier will Marokko sein Bahnsystem schick machen.

- 26 **CHINA I**  
Neue Konkurrenz für Europa durch das Projekt „One Road One Belt“.
- 28 **CHINA II**  
Wie CRRC der Aufstieg gelang – ein Ex-Siemens-Mobility-Manager berichtet.
- 32 **AUF EINEN SCHNACK MIT**  
**“Ob Praxis oder Lehre – ich fühle mich in beiden Welten sehr wohl“**  
Daria Menzel von CERSS verrät, warum sie noch immer gerne Vorlesungen hält.
- 34 **FÖRDERMITTEL**  
Tipps und Tricks: So führt der Antrag zum gewünschten Erfolg.
- 38 **STUDIE**  
Der Markt für Light Rail Vehicles wird in den kommenden fünf Jahren wachsen.
- 41 **OSTFALIA HOCHSCHULE**  
Neue Studiengänge ermöglichen das Studieren mit Partnerunternehmen.
- 46 **INTERVIEW**  
**“Wir wollen in Deutschland auch mit unseren Fahrzeugen punkten“**  
Christian Andi und Markus Fritz von Hitachi Rail über die Konzern-Pläne.

#### SCHWERPUNKT: IMMOBILIEN RUND UM DIE BAHN

- 50 **BEGEHRTE BRACHFLÄCHEN**  
Ein neues Kataster informiert über bereits erschlossene, aber nicht genutzte Grundstücke.
- 54 **STARTUP CHECK**  
Der diesjährige Sieger des Nachhaltigkeitspreises Ottobahn will urbanen Verkehr revolutionieren.

# MUSTER



## Daria Menzel

verrät „im Schnack“ mit *bahn manager*, warum kleine Unternehmen so wichtig für den Bahnsektor sind.

32

#### SCHWERPUNKT: INNOVATIVER GÜTERVERKEHR

- 56 **DIGITALES TESTFELD**  
Der Hafen Trier stellt sich mit neuer Verkehrssteuerung für die Zukunft auf.
- 58 **GÜTERTRANSPORT**  
Kombinierter Ladungsverkehr liegt im Trend – so organisieren ihn Deutschlands Nachbarstaaten.
- 62 **VON CARGOBEAMER BIS NIKRASA**  
Wie neue Lösungen beim Umschlag nicht-kranbarer Trailer helfen.
- 67 **KURZE DISTANZEN**  
Kleinguttransporte unter 100 Kilometern: In der Schweiz werden sie erfolgreich erbracht.
- 71 **ERLEBNISBERICHT**  
Wie steht es um die Bahn in den USA am Ende der Biden Präsidentschaft? Lina Berg bereiste das Land.
- 74 **WUSSTEN SIE SCHON?**  
Gemischte Bilanz: Vor 30 Jahren trat die große Bahnreform in Kraft.

## VTG bereitet iWagon-Einführung in Deutschland vor

Seit Juli 2024 erprobt der Hamburger Leasingspezialist für Güterwagen VTG seine neue iWagon-Technologie in Großbritannien – jetzt meldet das Unternehmen einen weiteren Kunden, der sich für die Lösung entschieden habe. British Aluminium werde seine Wagenflotte entsprechend ausrüsten, sagte VTG-CEO Alberto Nobis im Gespräch mit *bahn manager*. Der Rollout der Technologie in dem Land komme somit „sehr erfreulich und zügig“ voran.

### Hilfe gegen Abrieb an Radsätzen und Schienen

Nach Heidelberg Materials UK ist British Aluminium der zweite Kunde in Großbritannien, der sich für iWagon entschieden hat. Insgesamt seien in dem Land bisher etwa 40 Wagons aus dem Neubau mit der Technologie ausgerüstet worden, sagte Nobis. Zudem lägen etwa 300 Bestellungen für 2025 vor, und weitere 700 stünden kurz vor dem Abschluss.

Mit iWagon will VTG seinen Kunden nicht nur ermöglichen, die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu erhöhen und Instandhaltungskosten zu senken. Der Leasingspezialist bietet die Lösung außerdem an, um die Sicherheit im Schienengüterverkehr zu verbessern. Nach mehreren Vorfällen in Großbritannien hatte sich das Hamburger Unternehmen entschieden, die neue Lösung zunächst in diesem Land anzubieten und Praxiserfahrungen damit zu sammeln. Dort wurde die Technologie auch entwickelt und danach in Europa patentiert.

Dabei ist iWagon ganz wesentlich aus einer Zusammenarbeit mit Knorr Bremse hervorgegangen. Für die Lösung werden die Fahrzeuge an verschiedenen Stellen mit Technologie ausgerüstet, um eine ganze Reihe an Problemen zu



BILD:VTG

Alberto Nobis, CEO von VTG, will den Kunden künftig mehr Services anbieten.

beseitigen, die sich im Schienengüterverkehr regelmäßig stellen. So hilft iWagon, frühzeitig zu erkennen, wenn Räder oder Achsen blockieren. Das kann etwa dem Abrieb an den Radsätzen und Schienen vorbeugen.

### „DAK light“ für den Güterverkehr

Für die Lösung werden auch Drehgestelle mit entsprechender Technologie ausgerüstet. Die vor allem mittels Sensoren erhobenen Daten werden unter anderem an die VTG-Datenplattformen VTG Connect und i-Maintenance übertragen. Über ein Dashboard erfahren die Nutzer mehr über Temperaturzustände oder Oberwellenfrequenzen. Verbinden lässt sich die Lösung außerdem mit der

Plattform Traigo, in der VTG sein gesamtes Angebot digital gebündelt hat. Weil sich mit iWagon außerdem Bremsproben digital durchführen lassen, könne die Lösung auch als eine „DAK light“ verstanden werden, sagte Nobis. „Neben den vielen Vorteilen, die iWagon in Sachen prädiktiver Instandhaltung oder Sicherheit bietet, dient die Technologie auch als Zwischenlösung bis zur Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung.“

### iWagon passt gut zur neuen Strategie der VTG

Bei der VTG liefen nun auch intensiv die Vorbereitungen, um iWagon möglichst bald in anderen Ländern anzubieten. Wann das in Deutschland der Fall sein wird, dazu wollte Nobis noch keine genaueren Angaben machen. Nach den positiven Erfahrungen in Großbritannien sei jedoch klar, dass man einen Rollout in Deutschland und der EU prüfe.

Seit Oktober 2023 ist Nobis CEO von VTG. iWagon passt gut zur Strategie des Managers, der VTG zum integrierten Anbieter im Leasingmarkt für Güterwagen entwickeln will. Ziel sei es, neben der Vermietung der Wagen selbst auch mehr digitalisierte und kundenorientierte Services wie effizientere Wartungsarbeiten und Reparaturen anzubieten. „Wir arbeiten daran, unseren Kunden die gesamte, am individuellen Bedarf orientierte Wertschöpfungskette aus einer Hand anzubieten“, erläuterte Nobis.

Mit einem Bestand von 85.000 Güterwagen europaweit ist VTG nach eigenen Angaben Europas Marktführer. Das Unternehmen erwirtschaftete 2023 einen Umsatz von 1,45 Milliarden Euro und ein EBITDA von 512 Millionen Euro.

Georg Kern

## DB verschiebt wichtige ETCS-Projekte

Die Generalsanierung von insgesamt 41 Strecken in Deutschland wollte die Deutsche Bahn AG (DB) auch nutzen, um das Zugbeeinflussungssystem ETCS weiter auszubauen. Daraus wird vorerst allerdings nichts. Schon bei der Premiere, der Generalsanierung der Riedbahn, ist das Rollout ins Schlingern geraten – ETCS wird auf der Strecke voraussichtlich ein Jahr später als geplant in Betrieb gehen. Noch weiter geht eine Entscheidung, die jüngst InfraGO-Chef Philipp Nagl verkündete: Bei der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin, die 2025 ansteht, soll von vornherein auf den Einbau von ETCS verzichtet werden – und zwar auf einem rund 200 Kilome-

ter langen Mittelstück der insgesamt 270 Kilometer langen Strecke.

Die Knotenpunkte Hamburg-Büchen und Nauen-Berlin hingegen sollen wie geplant mit dem Zugbeeinflussungssystem ausgestattet werden. Auf Anfrage von *bahn manager*, wie sich dann die Ausstattung in diesen Abschnitten mit Zugbeeinflussungstechnik konkret darstelle, teilte die DB mit: „Es kommen je nach Abschnitt entweder PZB und LZB oder PZB und ETCS Level 2 mit Signalen zum Einsatz. Über das genaue Design der Übergangsbereiche – von ETCS auf LZB beziehungsweise von LZB auf ETCS – sind wir im Gespräch mit den Herstellern.“

Grund für den Verzicht auf ETCS-Technik sollen auch Finanzierungslücken sein, die sich aus dem vorzeitigen Bruch der Ampelkoalition in Berlin ergeben haben. *Tagesspiegel Background* berichtete sogar, DB-intern gebe es Pläne, die ETCS-Migrationsstrategie, die der Konzern im April dieses Jahres präsentiert hatte, drastisch zusammenzustreichen, sodass das Zugbeeinflussungssystem erst 2035 Standard werden könnte. „Das meiste Geld wird nun in die Generalsanierung der wichtigsten 41 Korridore gesteckt, bei der dringend nötigen Digitalisierung dagegen gnadenlos gespart“, zitiert das Medium einen „Insider“, der namentlich nicht genannt wird. gk

## Bahnbau: Verband warnt vor Fachkräfteengpass

Bahnbaubetriebe in Deutschland beschäftigen immer mehr Menschen. Das geht aus dem jüngsten Branchenreport des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie hervor. Demnach beschäftigten Betriebe mit Tätigkeitsschwerpunkt im Bau von Bahnverkehrsstrecken im Juni vergangenen Jahres rund 21.800 Mitarbeiter. Damit hat sich die Zahl gegenüber 1995 mehr als verdoppelt. Insgesamt hatten laut dem Report im Juni 2023 bundesweit 282 Betriebe des Bauhauptgewerbes ihren Tätigkeitsschwerpunkt im Bau von Bahnverkehrsstrecken. Im Gesamtjahr 2022 erwirtschafteten sie einen Umsatz von 4 Milliarden Euro.

Wegen steigender Investitionen des Bundes warnt der Verband allerdings auch vor einem Fachkräfteengpass bei Bahnbaubetrieben. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die älter als 55 Jahre sind, lag 2023 bei 24 Prozent (2008: 15 Prozent, 2013: 20 Prozent). Um das Problem zu lösen, sei es auch sinnvoll, an der hohen Abbrecherquote unter Auszubildenden zu arbeiten: Nahezu jeder Vierte schied 2022 vorzeitig aus. gk



**Mein Weg  
Mein Ticket  
Mein RMVgo**

Deine **App** für Fahrpläne und Tickets.  
**Jetzt installieren!**

## Neuer Test bestätigt lückenhaftes Mobilfunknetz



BILD: NET CHECK

„Auch wenn sich die Internetqualität im Schienenverkehr nicht in gleicher Geschwindigkeit weiterentwickelt wie im Freien, ist allerdings mit deutlichen Verbesserungen in naher Zukunft zu rechnen“, sagte Net-Check-CEO Detlef Zernick. Mit den laufenden Initiativen der Netzbetreiber – die Stichworte seien hier Gigabit-Train oder Schwarzer Schäferhund – erwarte er spürbare Fortschritte, „vorausgesetzt, bürokratische Hürden und regulatorische Vorgaben bremsen das nicht aus“.

Das Projekt Gigabit-Train hat das Ziel, bis 2026 eine durchgehende 5G-Versorgung zwischen Hamburg und Berlin zu schaffen. Mit dem Projekt Schwarzer Schäferhund wollen Telekom und Deutsche Bahn bis Ende 2026 das gesamte Streckennetz mit Mobilfunk versorgen.

Net Check wurde 1999 mit dem Ziel gegründet, die Qualität von Kommunikationsnetzen zu verbessern. Chip ist nach eigenen Angaben Deutschlands größtes Verbraucherportal. gk

Messtechniker von Net Check legten rund 2300 Kilometer in Fernzügen zurück.

Die Versorgung mit Mobilfunkempfang in Fernzügen bleibt ein kritisches Thema. Zu diesem Ergebnis kommen der Mobilfunkexperte Net Check und das Magazin Chip in ihrer jährlichen Studie über Mobilfunkempfang in Deutschland. Dabei wird auch die Netzversorgung in Fernzügen untersucht. Das Ergebnis dieses Teils der Studie: Eine hohe Zahl der Telefonate bietet auch weiterhin eine schlechte Sprachqualität. Zudem kommt es bei Fahrten im ICE zu vielen Fehlern bei Datentransfers.

Für die Studie legten Messtechniker von Net Check rund 2.300 Kilometer in Fernzügen der Deutschen Bahn zurück. Dabei lieferte die Deutsche Telekom weiterhin die beste Performance in Zügen, gefolgt von Vodafone. Beide Unternehmen erhielten die Note „gut“. O2 folgt auf dem dritten Platz mit einer befriedigenden Netzbewertung. Insbesondere bei Highspeed-Downloads und einer stabilen Verbindung konnte die Telekom punk-

ten, während Vodafone in Vergleich zum Netztest letztes Jahr solide Fortschritte bei Datendurchsatz und Stabilität zeigt. O2 hingegen zeigt in Zügen weiterhin Optimierungspotenzial, insbesondere in Szenarien mit hoher Auslastung.

**Sonderauswertung Fernzüge**

	1. Platz	2. Platz	3. Platz
	Telekom	Vodafone	O <sub>2</sub> O <sub>2</sub>
<b>Gesamtnote</b>	<b>1,7</b>	<b>1,9</b>	<b>2,6</b>
Internet (64 %)	1,7	2,0	2,8
Telefonie (36 %)	1,7	1,6	2,2

■ sehr gut (1–1,5)  
 ■ gut (1,6–2,5)  
 ■ befriedigend (2,6–3,5)  
 ■ ausreichend (3,6–4,5)  
  mangelhaft (ab 4,6)

Alle Wertungen nach dem Schulnotensystem

QUELLE: CHIP



## Personalien



**Alban Francois** ist der neue Chief Operating Officer des belgischen Güterverkehrsunternehmens Lineas. Er ist seit Oktober 2019 im Unternehmen und hatte zuletzt die Position des Network Directors inne. Alban Francois hat unter anderem bei Brussels Airlines gearbeitet – wie Lineas-CEO **Bernard Gustin**.



**Martin Burkert**, Vorsitzender der Gewerkschaft EVG, bleibt Vorsitzender der Allianz pro Schiene. Neu in der Funktion als Vize-Vorsitzende sind Professor **Birgit Milius**, Präsidentin des Verbands Deutscher Eisenbahningenieure (VDEI), und Professor **Klaus-Martin Melzer**, Vizepräsident für Forschung und Transfer an der TH Wildau. **Manfred Fuhg** (Siemens Mobility) bleibt stellvertretender Vorsitzender und Förderkreissprecher. Neu im Vorstand ist **Jens Klocksinn**, Mitglied im Bundesvorstand des Bunds für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND); er folgt **Richard Mergner** (ebenfalls BUND) als Vorstandsmitglied nach. Außerdem wurde **Caro-**

**line Lodemann**, politische Bundesgeschäftsführerin beim ADFC, neu in den Vorstand gewählt.



Zum 1. April 2025 übernimmt **Michael Schröder** die Aufgaben des operativen Vorstands bei der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG). Schröder folgt auf **Olaf Hornfeck**, der dem Unternehmen seit November 2020 vorsteht. Hornfeck, Vertriebsvorstand der Städtischen Werke AG, widmet sich künftig stärker den Aufgaben der Versorgungssparte.



Der Verband der Bahnindustrie in Österreich hat einen neuen Präsidenten.

**Christian Diewald** (47) ist Geschäftsführer von Stadler Rail Austria. Er folgt auf **Hannes Boyer**, Vice President Main Line Signalling bei Hitachi Rail (vormals CEO Thales), der nach drei Jahren sein Amt übergeben hat. Diewald ist diplomierter Wirtschaftsingenieur für Maschinenbau und hat eine langjährige Karriere in der internationalen Bahnindustrie vorzuweisen.

Experience the ultimate  
flexibility and reliability.  
**MUSTER**  
Take advantage of our  
ready-to-use and available  
intermodal fleet!



Discover all our wagons on  
[www.ermewa.com](http://www.ermewa.com)



**ermewa**

Let's (re)invent  
the railway together

## Großbritannien verstaatlicht Netz

Es ist das Ende eines politischen Erbes der ehemaligen Premierministerin Margaret Thatcher: Vor 40 Jahren wurde während ihrer Regierungszeit das britische Eisenbahnnetz privatisiert. Jetzt hat das Oberhaus dem Vorhaben zugestimmt, die Reform rückgängig zu machen: Das Eisenbahnnetz wird in staatlichen Besitz zurück überführt.

Dafür sollen allerdings keine Unternehmen verstaatlicht werden. Vielmehr will das Verkehrsministerium auslaufende Verträge mit den privaten Netzbetreibern nicht verlängern (mehr dazu: *bahn manager* 05/2024). Neuer Netzbetreiber wird die staatliche Gesellschaft Great British Rail (GBR), die extra für die Reform gegründet wurde.

Die Renationalisierung des Eisenbahnnetzes gilt als ein erster großer Erfolg für Premierminister Keir Starmer,

der sich hohem Druck ausgesetzt sieht: Kritiker, auch aus dem eigenen Lager, werfen ihm vor, im Wahlkampf viel versprochen, bisher aber wenig umgesetzt zu haben. Die Renationalisierung der Eisenbahn und die Gründung der GBR gehörte zu den zentralen Versprechen von Labour im Wahlkampf. Bis alle Netze in den Besitz der neuen Staatsbahn übergegangen sind, dürfte es aber noch einige Zeit dauern.

Die britische Eisenbahn steht in der Kritik, zu unpünktlich zu sein und dass zu viele Züge ausfallen. Zudem sind die Ticketpreise in den vergangenen Jahren erheblich gestiegen. Gewerkschaftsvertreter begrüßten die Verstaatlichung. Maryam Eslamdoust von der Eisenbahngewerkschaft TSSA sprach von einem „wegweisenden Moment“ in der Geschichte des Landes. gk

## Weniger Homeoffice

Strengere Regeln für Homeoffice: Auch am Bahnsektor geht diese Entwicklung nicht ganz vorbei. Bei einer nicht-repräsentativen Umfrage von *bahn manager* auf LinkedIn gaben 17 Prozent an, dass die Vorgaben in ihrem Unternehmen verschärft werden. Allerdings: Mit 75 Prozent kreuzte die große Mehrheit an, dass sich an den Regeln bisher nichts ändert. 8 Prozent sagten sogar, dass die Regeln gelockert werden. In den vergangenen Wochen hatte es immer wieder Debatten in Unternehmen um die Verschärfung von Homeoffice gegeben – beim Versandhändler Otto etwa, oder bei der Deutschen Bank. gk

## Ende einer Baustelle

Die Deutsche Bahn hat den Abschluss der Generalsanierung der Riedbahn gemeldet. Neben Gleisen, Weichen, Signalen, Schallschutzwänden und Fahrdraht seien auch die Oberleitungen und alle Bahnsteige fristgerecht fertiggestellt worden. Die Riedbahn könne somit nach fünfmonatiger Vollsperrung „wie geplant“ wieder in Betrieb gehen.

Die rund 70 Kilometer lange Verbindung zwischen Frankfurt und Mannheim ist eine der am meisten befahrenen Strecken in Deutschland. Generalsanierungen sind ein neuartiger Ansatz, um Strecken zu sanieren: Sie werden nicht wie bisher üblich „unter dem rollenden Rad“ ausgebessert, sondern voll gesperrt. Kritiker werfen der DB vor, sie hätte wichtige Arbeiten verschoben, um die gesetzte Frist zu halten. Sicher ist etwa, dass das Zugbeeinflussungssystem ETCS erst ein Jahr später als ursprünglich geplant auf der Strecke kommen soll. gk

## Geschäftsleute mögen die Bahn

Schlechtes WLAN, Lärm und mangelnde Privatsphäre: Das sind laut einer Umfrage des Buchungsportals Travelperk für Geschäftsleute die größten Nachteile bei Dienstreisen mit der Bahn. Dennoch meldet die Plattform deutlich mehr innerdeutsche Geschäftsreisebuchungen auf der Schiene: Deren Zahl sei im Vergleich zu 2019 um 30 Prozentpunkte gestiegen – absolute Buchungszahlen nannte Travelperk nicht. Das Auto bleibt laut der Plattform zwar das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel für innerdeutsche Dienstreisen. Die Bahn liege jedoch inzwischen deutlich vor dem Flugzeug. Laut der Umfrage ist einer der wichtigsten Gründe dafür, dass Unternehmen mehr Wert darauf legen, dass ihre Mitarbeiter klimaschonend reisen. Geschäftsleute sehen aber noch andere Vorteile der Bahn: So ist die Produktivität beim Arbeiten im Zug besonders hoch – trotz weiterhin bestehender Probleme beim Internet-Empfang. Die Ergebnisse der Travelperk-Untersuchung basieren auf eigenen Buchungsdaten von Travelperk sowie einer Umfrage der Plattform unter 1000 Geschäftsreisenden aus Deutschland. gk

## Güterverkehr: Historische Notlage Ende November



BILD: FEUERWEHR KERPEN

– parallel zur Sperrung Hamburg–Berlin wegen Bauarbeiten. Zugleich war die rechte Rheinstraße zwischen Niederlahnstein und Wiesbaden für zehn Stunden gesperrt, ebenfalls wegen Stellwerksstörungen. Als dann auch noch auf der Strecke Köln–Aachen in Höhe der Ortslage Kerpen-Dorsfeld ein Güterzug mit einem Bauzug kollidierte, war die Großlage endgültig da: Bis nach Italien seien deren Auswirkungen zu spüren gewesen, so Die Güterbahnen. Pläne für Ladung, Fahrzeugumläufe und Personal seien Makulatur gewesen.

Die Extremsituation war auch Thema einer Konferenz zum Kombinierten Verkehr kürzlich in Hamburg. Vertreter von Güterverkehrsunternehmen warfen der DB unter anderem vor, bei der Planung von Baustellen nicht genügend einbezogen zu werden. „Die InfraGO nimmt uns nicht ernst genug“, sagte Metrans-CEO Roger Mahler. DB-Konzernbevollmächtigte Ute Plambeck wies das zurück: „Wir nehmen Sie sehr ernst.“ Aber es sei nicht möglich, jedem Wunsch jedes Mal zu entsprechen. *cm/gk*

Drei Verletzte forderte ein Unfall auf der Strecke Köln–Aachen. Unter anderem dieses Unglück führte zu einer internationalen Ausnahmesituation im Güterverkehr.

Eine ganze Serie an Störungen hat Ende November zu schweren Behinderungen im europäischen Güterverkehr geführt. Unter anderem sei für 15 Stunden kein Transport von Waren mehr zwischen dem Hamburger Hafen sowie den Nordseehäfen in den Niederlanden und Belgien möglich gewesen – es sei das erste Mal seit 1945 gewesen, dass eine solche Situation eingetreten sei, teilten Die

Güterbahnen mit. Die Lage werfe „ein Schlaglicht auf den Handlungsbedarf der Politik bei der Schieneninfrastruktur“, so der Verband weiter.

Hintergrund der Großlage war das zeitliche Zusammentreffen mehrerer Probleme: So war es wegen eines Blitzeinschlags in einem Stellwerk zwei Tage lang zu einer Sperrung der Strecke Hamburg–Hannover gekommen

## Ein turbulentes Jahr neigt sich dem Ende entgegen.



*Wir wünschen Ihnen ein entspanntes Weihnachtsfest und einen energiereichen Start ins neue Jahr!*

*Ihr Vermarktungsteam*

# MUSTER

## DB Cargo soll bis 2026 zurück in die Gewinnzone

Nachdem sich Vorstand und Arbeitnehmervertretung von DB Cargo auf ein Sanierungskonzept geeinigt haben, soll das Unternehmen bis 2026 wieder die Gewinnzone erreichen. Das sagte DB-Cargo-Chefin Sigrid Nikutta in einem Interview mit der DVZ. Auch 2025 werde das Ergebnis schon „deutlich anders“ aussehen. Im Geschäftsjahr 2023 hatte das Unternehmen einen Verlust von 497 Millionen Euro erwirtschaftet.

Wer an den nun gesteckten wirtschaftlichen Zielen zweifle, habe „die alte DB Cargo im Kopf“, die auch dann gefahren sei, „wenn damit Verluste verbunden waren, weil damit auch eine Verlagerung von Verkehren erreicht

wurde“, so Sigrid Nikutta weiter. Die neue Devise des Unternehmens heiße: „Die Transporte müssen sich rechnen. Unser gesamtes System wird deutlich einfacher werden und damit effizienter.“

Das Sanierungskonzept sieht unter anderem die Gründung neuer Geschäftseinheiten für die Bereiche Stahl, Automotive sowie Liquids & Bulk vor. Verbunden war es ursprünglich mit dem Vorhaben, 2300 Arbeitsplätze abzubauen. Jüngst sagte Sigrid Nikutta der *Wirtschaftswache*, „dass wir bis 2029 von einem Verlust von 5000 Arbeitsplätzen ausgehen“. Dies solle durch natürliche Fluktuation passieren, etwa indem der DB-interne Arbeitsmarkt genutzt werde. gk



BILD: DEUTSCHE BAHN

Sigrid Nikutta, Vorstandsvorsitzende von DB Cargo.

INSERENTEN		
DVV Media Group GmbH, Hamburg, U2, 3, I 1, 23, 45, 53, U3, U4	Ernewa SA, Levallois-Perret..... 9	Astran Business Consulting GmbH, Kiel..... 66
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim a. Ts..... 7	Leube Betonteile GmbH & Co KG, Maishofen ..... 31	

### IMPRESSUM

## bahn manager

DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN FÜR DEN SCHIENENSEKTOR

**Verlag**  
 DVV Media Group GmbH  
 Postfach 101609, D-20010 Hamburg |  
 Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg  
 Tel.: +49 40 23714-100 | www.bahn-manager.de  
**Geschäftsführer:** Martin Weber  
**Verlagsleiter:** Manuel Bosch | manuel.bosch@dvvmedia.com

**Redaktion**  
**Chefredakteur Eurailpress:** Georg Kern (verantwortw.)  
**Redaktionsleitung bahn manager:** Miriam Riedel  
 Tel.: +49 40 23714-230 | miriam.riedel@dvvmedia.com

**Anzeigen**  
**Anzeigenleitung:** Silke Härtel  
 Tel.: +49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com  
**Anzeigenverkauf bahn manager:** Tim Feindt  
 Tel.: +49 40 23714-220 | tim.feindt@dvvmedia.com  
 Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 7 vom 01.01.2023.

**Vertrieb**  
**Leiter Marketing & Vertrieb:** Markus Kukuk  
 Tel.: +49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com  
**Unternehmenslizenzen Digital / Print:**  
 lizenzen@dvvmedia.com

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

**Erscheinungsweise** 6 x jährlich  
**ISSN** 2367-1998

**Bezugsgebühren | Charges**  
 Abonnement Inland jährlich 188,00 EUR  
 inkl. Porto zzgl. MwSt.  
 Abonnement Ausland jährlich 203,00 EUR  
 inkl. Porto mit UID/VAT, sonst zuzüglich MwSt.  
 Einzelheftpreis: 31,30 EUR zzgl. MwSt, inkl. Porto

**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.

**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.

**Grafik/Design** DVV Media Group GmbH, Hamburg

**Druck** Silber Druck oHG, Lohfelden



## Deutschland versinkt im Trassenpreis-Chaos

Ein Trassenpreissystem sollte den Eisenbahnverkehr fördern. Darum gibt es eine Regulierungsbehörde, die darüber wacht, dass Infrastrukturbetreiber ihre Kosten senken und die Produktivität steigern. Das soll die Nutzungsentgelte niedrig halten.

Wenn die Trassenpreise (wie jetzt im Dezember) rasant steigen, ist das Ziel aber klar verfehlt. Ursache der Fehlentwicklung sind zwei politische Entscheidungen: zum einen die Deckelung der Entgelte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), zum anderen die Umstellung der Eisenbahn-Infrastrukturfinanzierung von Baukostenzuschüssen auf Eigenkapitaleinsatz der Deutschen Bahn und Darlehen. So soll die Schuldenbremse virtuell eingehalten werden.

Die Koppelung der SPNV-Entgelte an die Steigerung der Regionalisierungsmittel bedeutet, dass Güterverkehr und Personenfernverkehr den Anteil des SPNV mittragen müssen. Das ist das eine. Das andere: Die Infrastrukturfinanzierung aus der Aufstockung des DB-Eigenkapitals begründet einen Verzinsungsanspruch des Staates, der die Trassenpreise in die Höhe treibt.

So richtig spürbar wird dies zum Jahreswechsel 2025 auf 2026. Gleichzeitig rächt sich die Schonung des SPNV in den vergangenen Jahren. DB InfraGO will dieser Schonung ein Ende bereiten; dem steht aber die Bundesnetzagentur im Wege. Dagegen klagt DB InfraGO. Falls die Klage scheitert, werden die Trassenpreise für den Personenfern- und Güterverkehr durch die Decke gehen. Der wirtschaftliche Effekt verstärkt sich noch durch eingeschränkte Verfügbarkeit des Netzes während der Generalsanierung.

Falls InfraGO nicht scheitert, gehen die SPNV-Trassenpreise durch die Decke. Das dürfte zu schmerzhaften Einschnitten



**Timon Heinrici**

ist Journalist für Verkehrspolitik, Verkehrsmarkt, Eisenbahnrecht und Infrastruktur

im Angebot führen. Zum Gesamtbild gehört auch, dass der Schienengüterverkehr in den Genuss einer Trassenpreisförderung kommen soll, wie sie bereits in den vergangenen Jahren gewährt wurde.

Mit SPNV-Trassenpreisbremse und Umstellung der Infrastrukturfinanzierung auf verzinsliches Eigenkapital bringen Bund und Länder finanziell ihre Schäfchen ins Trockene, während sie den eigenwirtschaftlichen Güter- und Personenfernverkehr im Regen stehen lassen. Alles zusammen genommen wird deutlich: Es braucht eine Reform des Trassenpreissystems. Eine Kostenexplosion wegen SPNV-Preisdeckelung und erzwungenem Eigenkapitaleinsatz der DB, verbunden mit einer Subvention des Güterverkehrs, die aber unzuverlässig ist, weil sie nach Kassenlage gezahlt wird – das ist jemandem außerhalb des Bahnsektors nicht erklärbar.

**„Bahnverkehr wird zum Opfer finanzpolitischer Kunstgriffe“**

Regeln für die Trassenpreisbildung hat die EU längst vorgegeben, aber wie so oft liegt die Ausgestaltung in den Händen der Mitgliedstaaten – und da liegt sie nicht immer gut. Die EU will eine finanzielle Überlastung des Schienenverkehrs vermeiden.

Bei einer Neugestaltung des Trassenpreissystems sollte ausgeschlossen werden, dass eigenwirtschaftlicher Personenfern- und Güterverkehr zum Opfer finanzpolitischer Kunstgriffe der Politik werden. Die Preisdifferenzierung sollte sich stärker am Kapazitätsverbrauch orientieren. Und schließlich braucht es Kalkulationssicherheit beispielsweise durch Orientierung an der Kaufkraftentwicklung. Die Hoffnung ruht nun darauf, dass die EU-Kommission den Mitgliedstaaten Nachhilfe bei der Interpretation der Richtlinie gibt. Dem Vernehmen nach befindet sich das Unterrichtsmaterial in Vorbereitung. Nun sollte es zügig ausgeliefert und zur Schulung eingesetzt werden.



38 bis 40 solcher „Hotel Pods“ sollen in einen klassischen Reisezugwagen passen. In der Sitzposition ist bequemes Arbeiten möglich, in der Liegeposition entsteht eine verlängerte Liegefläche als Bett. In einer Studie mit 200 Probanden bekam das Konzept gute Noten.

## Einzelkabinen für Tag- und Nachtverkehr: Luna Rail entwickelt neues Wagenkonzept

Von Julius G. Fiedler

Die auf nur mehrere Stunden am Tag begrenzte Einsatzzeit von Nachtzugwagen ist eine der wirtschaftlichen Herausforderungen für den Nachtzugverkehr. Das Berliner Startup Luna Rail arbeitet deshalb an einem Wagenkonzept, das tagsüber und nachts eingesetzt werden kann. Es sieht Einzelkabinen vor, die die Zahlungsbereitschaft erhöhen – und eine höhere Kapazität als bisherige Nachtzugwagen bieten. Jetzt muss sich zeigen, ob das Konzept auch praktisch umsetzbar ist.

Der Haupteingang der Räumlichkeiten, in dem Luna Rail vor gut einem Jahr den „operativen“ Betrieb aufgenommen hat, ist von innen blockiert. Rein kommt man in die Luna-Rail-Räume auf dem als Gewerbepark genutzten alten Berlin-Treptower Industrieareal ein paar Meter weiter über

den Werkstatteingang. „Operativ“ arbeiten heißt bei dem Startup nämlich tatsächlich hämmern, schrauben und sägen.

Und zwar an Holzmodellen der beiden Komfortklassen, die das Wagenkonzept von Luna Rail vorsieht: Der „zweiten Klasse“ entsprechen die sogenannten „Seat Pods“ (s. rechts). 60 bis 64 der Einzelkabinen, von denen jeweils zwei übereinander angeordnet sind, sollen in einen RIC-Reisezugwagen passen. In der Sitzposition kann ein Ecktisch etwa zum Arbeiten genutzt werden. Mit einem Schalter können Fahrgäste den Sitz zu einer komplett flachen Liegefläche herunterfahren.

In der „ersten Klasse“ gibt es 38 bis 40 „Hotel Pods“ pro Wagen (s. oben). Diese sind wagenhoch und haben eine ganze Sitzbank und einen Tisch im Sitzmodus. Für den Liegemodus wird die Bank nach unten gefahren, damit sie sich um ein sich unter dem (erhöhten) Gang befindliches Stück Polster zu einer Liegefläche verlängert. Die „Hotel Pods“ können auch als Doppel- oder Dreierabteil ausgeführt werden. Patente für beide „Pods“ sind beantragt.

„Von der Kapazität kommen wir im Nachtverkehr mit den ‚Hotel Pods‘ an die konventionellen Liegewagen mit Vierer-, mit den ‚Seat Pods‘ mit Sechser-Abteilen heran“, sagt Luna-Rail-Gründer und -Geschäftsführer Anton Dubrau. (Von den Mini Cabins im neuen ÖBB-Nightjet passen übrigens rechnerisch 40 in einen Wagen – so viele wie Luna-Rail-Hotel-Pods und deutlich weniger als Seat Pods.) Nur verglichen mit Großraumabteilen im Tagverkehr sind die Luna-Rail-Kapazitäten etwas geringer: ein IC-Großraumwagen hat 80 Sitzplätze.

### Optimierung der „Pods“ getestet

Dafür, so die wirtschaftliche Überlegung, bestehen durch die Privatsphäre im Einzel-„Pod“-Design in der jeweiligen Kategorie im Tag- wie im Nachtverkehr höhere Zahlungsbereitschaften, und das bei nachts höherer Kapazität.

Die Zahlungsbereitschaft zu erfassen und das Design der Kabinen zu optimieren war das bisherige Vorhaben von Luna Rail. Unter anderem mit einer Forschungsförderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (Zentrales Innovationsprogramm Mittelstand) wurde eine Durchführbarkeitsstudie zur Dimensionierung und der Akzeptanz der Kabinen mit rund 200 Probanden durchgeführt. Holzmodelle der „Pods“ gibt es inzwischen jeweils in der fünften Version. „Insgesamt war das Feedback zufriedenstellend. Wir sehen, dass besonders die Hotel und die unteren Seat Pods gut ankommen. Über alle Körpergrößen hinweg haben die Testerinnen und Tester sie im Bereich gut bis sehr gut bewertet. Bei den Seat Pods oben ist die Bewertung etwas stärker größenabhängig, weil die Pods durch die Wagendachschräge etwas kleiner sind. Die oberen Pods können auch nur ein kleineres Fenster bekommen“, so Dubrau. Bei der Erfassung wurde auch auf Details geachtet: Ein verschiebbarer „Fensterausschnitt“ etwa konnte bei den unteren Seat Pods messen, ob die unterschiedliche Fenster-situation je nach Lage im Wagen die Akzeptanz beeinflusst (Ergebnis: kaum, außer der fensterlose Balken ist direkt in der Mitte der Kabine).

### Nächste Phase: komplette Wagenausstattung

Finanziert ist das Startup mit insgesamt vier Mitarbeitenden, unter anderem Industriedesignern, neben der Förderung für die aktuelle Studie über eine nicht näher spezifizierte „Pre-Seed-Finanzierung“. Als nächsten Schritt stellt sich Dubrau ein Entwicklungsprojekt vor, bei dem der Schritt weg vom Holzmodell hin zum Einbau von Kabinen in einen alten Reisezugwagen erfolgt – und dann eine mögliche Gesamtausstattung eines Wagens. Dafür muss Luna Rail noch Geld

einsammeln, Dubrau rechnet je nach Dimensionierung des Projektes mit einem Euro-Bedarf von Hunderttausenden bis zu einem einstelligen Millionenbetrag. Den Fokus will er auf „Business Angels“ und Risikokapital mit Fokus auf Nachhaltigkeit und Mobilität legen. Aktuell, dessen ist sich Dubrau bewusst, hat das Projekt Risiken: „Das Entwicklungsprojekt mit einem Reisezugwagen ist enorm assetlastig. Auch noch zu lösen ist die zentrale Frage der Zulassung“.

Warum Dubrau dabei bleibt? „Das Wagenmaterial ist ein Engpass im Bereich Nachtzüge. Wenn es welches gibt, das zudem mit Tageinsätzen auch mehr Wirtschaftlichkeit verspricht, könnte das dem Nachtzug in die Fläche helfen.“ ==

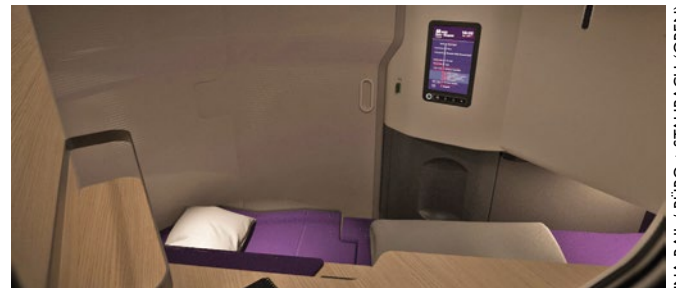


BILD: LUNA RAIL (UNTEN); LUNA RAIL / BÜRO + STAUBACH (OBEN)

Hier wurde getestet: Modelle der „Seat Pods“ von Luna Rail in der geplanten Anordnung im Wagen in Berlin (unten); Liegeposition im „Seat Pod“ (oben).



## SCHWERPUNKT INNOTRANS 2024

InnoTrans-Direktorin Kerstin Schulz (Mitte) überreicht beim Influencer-Festival Trophäen an Heather Lewis und Tobias Foltin. Die beiden Influencer hatten sich bei einem Wettbewerb des Events mit Videos durchgesetzt.

## Auf der Suche nach Inspiration: Zu Besuch beim ersten Railway Influencer Festival

Georg Kern

Premiere auf der diesjährigen InnoTrans: Erstmals war ein internationales Railway Influencer Festival Teil des Messeprogramms – laut den Organisatoren sogar das erste Event dieser Art weltweit. Warum richtet die InnoTrans ein solches Format aus? Womit beschäftigen sich die Influencer, die zum Festival kamen? Und was suchen die Vertreter renommierter Bahnunternehmen auf der Veranstaltung, die sich zur Teilnahme entschlossen haben? *bahn manager* hörte sich auf dem Festival um.

Das Marshall-Haus auf dem Messegelände ist ein altmodisch wirkender Bau, eröffnet 1950. Ganz im Gegensatz

dazu wirkt die Atmosphäre im Foyer des Gebäudes am Freitag, dem letzten Tag der InnoTrans: Eine Hollywood-Schaukel lädt zum Sitzen ein, eine begrünte Stellwand mit InnoTrans-Leuchtschrift zum Selfie-Schießen. Ein köstlicher Duft durchzieht das Foyer – das kommt von der Popcorn-Maschine, die von den Veranstaltern des Festivals aufgestellt wurde.

### Auf der Suche nach Inspiration

Betont lässig soll es zugehen bei ersten Railway Influencer Festival – ganz im Stile eines Startup-Unternehmens. Allerdings: Die Hollywood-Schaukel wird vorerst kaum genutzt, und auch Selfies vor der begrünten Wand schießen anfangs nur wenige. Wer zum Festival kommt, strebt zumeist direkt in den Veranstaltungssaal – die Neugier ist spürbar hoch bei den Besuchern. Am Ende sind es rund 100 Personen, die



# MUSTER

sich zu dem Treffen einfinden, darunter etwa 30 Influencer, wie die InnoTrans im Nachgang mitteilen wird.

Einer der ersten Besucher ist David Harder. Er sitzt an einem der hohen Tische auf einem Hocker. Der 21-Jährige kommt aus Lathen im Emsland und betreibt die Website magnetbahn.de, die sich vor allem mit dem Transrapid beschäftigt. Er gehe zwar davon aus, dass er unter den heute anwesenden Influencern der Einzige sei, der sich mit dem Thema befasst, sagt er. Zum Dazulernen sei eine solche Veranstaltung aber sicherlich bestens geeignet: „Vielleicht kann ich hier ja Kontakte zu anderen Influencern knüpfen und gute Tipps für starken Content einsammeln.“ Den verbreite er übrigens nicht nur über seine Website, sagt Harder. Auch Instagram und Tiktok spielen für ihn eine große Rolle – jeweils rund 6000 beziehungsweise 10.000 Fans folgen ihm auf diesen Kanälen.

## „Mal sehen, was dabei herauskommt“

Die Idee zu dem Festival sei ihr bereits vor zwei Jahre gekommen, sagt InnoTrans-Direktorin Kerstin Schulze während einer kleinen Ansprache. Auf LinkedIn habe sie einen damals interessanten Influencer entdeckt. „Und ich dachte mir, wie großartig es wäre, euch alle zusammenzubringen.“ Influencer seien eine Gruppe, die auf der InnoTrans bisher thematisch kaum eine Rolle gespielt habe, ergänzt sie später im Zwiegespräch. Es gehe ihr auch darum, Industrie und Influencer zusammenzubringen. „Mal sehen, was dabei herauskommt.“

Und die Unternehmen stehen der Idee offenbar abgeschlossen gegenüber. Anja Wersching etwa, zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit und Public Relations bei Windhoff Bahn und Anlagentechnik. Kooperationen mit Influencern habe es bisher noch nicht gegeben, sagt sie. „Ich kann mir das aber vorstellen, auch wenn ich noch nicht genau weiß, wie das aussehen könnte.“ Gekommen sei sie außerdem, um sich selbst gute Tipps bei den Influencern zu holen, insbesondere für Social Media. Die Plattformen seien extrem wichtig, „gerade um junges Publikum für unsere Arbeit zu begeistern“. Influencer seien daher möglicherweise auch ein guter Weg, um den Herausforderungen des Fachkräftemangels zu begegnen.

Erhebliche Online-Sichtbarkeit dürfte sich nicht zuletzt die InnoTrans selbst vom Festival erhoffen. Geschickt haben die Organisatoren das Event mit einem Wettbewerb verknüpft: Beiträge von Influencern werden in verschiedenen Kategorien gekürt, darunter „Bestes InnoTrans-Video“. Der Preis in dieser Kategorie geht an Tobias Foltin, der bereits nach der InnoTrans 2022 ein Video über die „Top Ten High-

lights an neuen Zügen“ auf der Messe produziert und in seinem YouTube-Kanal „Zug2013“ hochgeladen hatte. Mehr als 28.000 Abonnenten hat der Kanal des Berufsschullehrers.

Nach der Preisverleihung lädt die InnoTrans ihre Gäste noch zum Netzwerken ein. „DJ Cooper“ legt Musik auf, auch für einen Imbiss hat die Messe gesorgt – es gibt unter anderem Berliner Currywurst. Allzu viel Zeit lassen sich viele Teilnehmer jedoch auch dafür nicht. Denn die InnoTrans bietet den Influencern noch eine Führung über das Gelände an. Viele nehmen die Gelegenheit wahr. Auf dem Weg hinaus durchs Foyer ist dann auch noch Zeit für Schnappschüsse vor der grünen Stellwand. Ob auf Instagram oder Tiktok: Das Motiv ist später online ziemlich häufig zu sehen. ==



Networking war ein wichtiger Teil des ersten Railway Influencer Festivals...



...dabei tauschten die Teilnehmer auch Tipps und Tricks für gute Postings und höhere Reichweiten aus.



Das Freigelände der InnoTrans – für *bahn-manager*-Mitarbeiter Christoph Müller jedes Jahr das Highlight der gesamten Messe.

## InnoTrans 2024 – Das waren persönliche Highlights des Eurailpress-Teams

Von der Eurailpress-Redaktion

Spannende Themen, interessante Gespräche, ein unglaublicher Trubel: Auch für Journalisten ist das Mega-Event InnoTrans immer wieder ein besonderes Highlight. Was hat Kollegen aus unserem Team dieses Jahr besonders gefallen? Was hat sie besonders überrascht oder fasziniert? Wir haben die Kollegen gebeten, eines dieser Ereignisse jeweils kurz zu schildern und nach Möglichkeit zu bebildern. Hier kommen Highlights unseres Teams.

### Christoph Müller:

„Das Highlight der InnoTrans ist eigentlich jedes Jahr das Freigelände. Dies ist so einmalig in der Welt, es gibt keinen Ort, wo so viele Fahrzeuge live zu erleben sind und man parallel mit bekannten und weniger bekannten Fachleu-

ten deren Vor- und Nachteile diskutieren kann. Und mit dem Hub27 hat die Messe Berlin auch gleichzeitig „die“ Aussichtsterrasse für das Freigelände geschaffen. Fehlt nur noch, dass die Bar auch mal geöffnet hat. Aber das kann ja 2026 erfolgen.“

### Georg Kern:

„Eins meiner Highlights ereignete sich gleich am ersten Tag der InnoTrans: Ich war am Stand der DVV Media Group, in der auch *bahn manager* erscheint, plötzlich hörte ich eine Stimme: „Hallo, Herr Kern“. Ich drehte mich um und dachte: „Das Gesicht kennst Du doch.“ Stimmt, es war Rajeev Ravikumar, der auf der InnoTrans 2022 beim Career Boost mitgemacht hatte – ich moderierte das Event damals.

Vor zwei Jahren feierte es seine Premiere. Beim Career Boost haben Kandidaten 90 Sekunden Zeit, um sich live vor Publikum im freien Vortrag Unternehmensvertretern vorzustellen, die auf der Suche nach Fachkräften sind. Rajeev

# MUSTER

Ravikumar, damals noch Student an der RWTH Aachen, war einer der 15 mutigen Bewerber, die sich auf die Bühne wagten. Es sei ihm ein Bedürfnis, am Stand der DVV Media Group vorbeizuschauen und sich zu bedanken, sagte er. Durch die Teilnahme am Career Boost habe er eine Anstellung als Ingenieur bei Alstom in Hennigsdorf gefunden.

Mich hat das sehr berührt. Die Tatsache, dass ein junger Mann zwei Jahre nach seiner Teilnahme am Career Boost bei uns vorbeischaute und sich bedanken möchte, hat mir gezeigt, wieviel Positives dieses Format bewirken kann. Es ist schön, ein Teil dieser Geschichte zu sein! Auch dieses Jahr habe ich das Event moderiert – zwei Tage nach der Begegnung mit Rajeev Ravikumar. Diesmal waren 20 Bewerber dabei. Ich empfinde jedes Mal wieder tiefen Respekt vor den Kandidaten, die den Mumm haben, die Bühne zu betreten. Und ich wünsche allen so viel Erfolg wie Rajeev Ravikumar!“



BILD: EURAILPRESS/GEORG KERN

Rajeev Ravikumar und Georg Kern am DVV-Stand.

## Julius Fiedler:

„Ich fand sehr beeindruckend, auf dem Außengelände nicht nur in offenen, hellen und immer fahrgastfreundlicheren neuen Fern- und Regionalzügen sitzen zu können, sondern auch in einem Rettungszug, der ausgestellt war. Rettungszüge sind technisch enorm faszinierende Geräte. Dennoch hofft man, dass sie möglichst nicht als solche zum Einsatz kommen müssen, denn das würde bedeuten, dass Menschen im Zugbetrieb ernsthaft in Gefahr gekommen sind. Innen erinnert die Kabine für den Rettungstrupp mit Gurten, Sauerstoffflaschen et cetera dann auch unweigerlich an Filmszenen, in denen die Helden in einer Großlage zur Ret-

BILD: EURAILPRESS/PRIVAT



Julius Fiedler beim Probesitzen in einem Rettungszug.

tung eilen. Einblick in diese wichtigen, aber im Alltag nur selten sichtbaren Aspekte des Schienenverkehrs zu erhalten, zeichnet die Messe aus.“

## Ursula Hahn:

„Was mich 2024 besonders begeistert hat: Nicht nur als Besucher oder Vortragende, sondern auch als Aussteller waren zahlreiche Universitäten sowie Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen auf der InnoTrans vertreten. Alle Beteiligten genossen den regen Austausch über aktuelle Forschungsthemen, Weiterbildungen und die Lehre.

Die Vertreter der Wissenschaft zeigten auch ihre neuesten Forschungsarbeiten und Entwicklungen, so konnte beispielsweise im Freigelände der ARS – der Aachener Rail Shuttle – erstmals komplett gezeigt werden.“ =



BILD: EURAILPRESS/MANUEL BOSCH

Ursula Hahn mit Wissenschaftlern auf der InnoTrans.

## „Wir müssen über die Rechtsform der Deutschen Bahn sprechen“



### ISABEL CADEMARTORI

Seit September 2023 ist Isabel Cademartori verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion – sie löste damals in dieser Funktion Dorothee Martin ab. Isabel Cademartori wurde 1988 als Tochter einer Deutschen und eines Chilenen in Bad Saarow geboren. In Mannheim studierte sie später BWL und Wirtschaftspädagogik. Bei der Bundestagswahl 2021 eroberte sie für die SPD das Direktmandat im Wahlkreis Mannheim – und zog damit auch erstmals in den Bundestag ein. Sie zählt zum Seeheimer Kreis, einer SPD-Parlamentariergruppe, die sich wirtschaftspolitisch zu eher konservativen Positionen bekennt.

---

Georg Kern

---

Die Ampelkoalition in Berlin ist vorzeitig zerbrochen, für den 23. Februar 2025 sind Neuwahlen geplant. Was haben SPD, Grüne und FDP in der auslaufenden Legislaturperiode in der Bahnpolitik erreicht? Und was hat die SPD vor, sollte sie auch Teil der nächsten Bundesregierung werden? Im Interview mit *bahn manager* sagt die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion Isabel Cademartori unter anderem, warum sie eine vollständige Trennung von Netz und Betrieb ablehnt – allerdings für eine andere Rechtsform der Deutschen Bahn (DB) als die der Aktiengesellschaft eintritt. Eine solche Reform könne dabei helfen, dass die Bundestagsabgeordneten künftig besser als bisher über die wahre Lage bei der DB informiert würden, sagt sie.

***Frau Cademartori, wie lautet Ihre Bilanz nach drei Jahren Bahnpolitik der Ampelkoalition?***

**Isabel Cademartori:** Wir haben unter schwierigen Umständen eine wirkliche Kehrtwende eingeleitet. Wir haben die Investitionsmittel deutlich erhöht, beispielsweise den Finanzierungskreislauf Straße-finanziert-Straße durchbrochen – heute fließen große Teile der Lkw-Maut in die Schiene. Wir haben mit der Gründung der InfraGO einen Reformprozess innerhalb des DB-Konzerns begonnen. Und wir haben das Prinzip der Generalsanierung durchgesetzt, eine mutige Entscheidung, mit der die Regierung hoch ins Risiko gegangen ist – immerhin werden bei Generalsanierungen ja wichtige Verkehrsadern über Monate voll gesperrt. Mit der Riedbahn wurde bewiesen, dass dieses Konzept funktioniert.

***In Sachen Finanzierungskreislauf hat die Unionsfraktion im Bundestag allerdings bereits angekündigt, zur alten Systematik zurückkehren zu wollen. Das heißt: Die Einnahmen aus der Lkw-Maut sollen wieder vollständig in die Finanzierung der Straße fließen.***