PRIVATBAHN IMFOKUS

MÄRZ/APRIL 2021



BUB MEMMINGER & PARTNER

Eine einzigartige Symbiose aus Litigation-, Transaktionsund Beratungsexpertise auf höchstem juristischen Niveau

Dr. Stefan Buske

Rechtsanwalt | Bub Memminger & Partner

Promenadeplatz 9 | 80333 München

T+49 (0) 89 210 34 6 | F +49 (0) 89 210 34 822

s.buske@bubmemmingerpartner.de

www.bubmemmingerpartner.de

INHALT

Grußwort Kerstin Schreyer4
Hohe Hürden – Reaktivierung von Schienenstrecken6 – 9
Digitale Datendrehscheibe für bayerische Bahnen10 – 11
DEHN SE + Co. KG – Personen schützen und den Bahnbetrieb sichern12 – 13
NWS Bahnservice GmbH – Ihr Schlüssel zur Sicherheit – Zug um Zug14 – 15
ERC.D GmbH – Ihr Full-Service-Dienstleister16 – 17
EURAILPOOL GmbH – Ihr kompetenter Partner18 – 19
PSI – Erfolgreich die Digitalisierung meistern20 – 21
IGE – Vielseitig. Zuverlässig. Europäisch. Bayerisch22 – 23
Bayerische Kabelwerke AG – Fit für die Verkehrswende24 – 25
HAAsE GmbH – Qualifiziertes Bahnpersonal aus Regensburg26 – 27
SYKO – Wir versorgen Sie sicher!30 – 31
ALPEN-SYLT Nachtexpress – Im Schlaf ans Meer32 – 33
S.D.L. Süddeutsche Leasing AG – Off-Balance Payment Solutions34 – 35
ROBEL Bahnbaumaschinen GmbH – Weltweit nah am Kunden36 – 37
Husqvarna Deutschland GmbH – Mehr und Leistung und
Nachhaltigkeit38 – 39
Powerlines Group – Europäischer Systemanbieter in der 8ahnelektrifizierung
Dailleiertiileiei ulid40 - 41



Kerstin Schreyer Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

der Schienenverkehr ist in Bayern schon jetzt eine großartige Alternative zur Straße. Sowohl im Personenals auch im Güterverkehr. Unser Ziel bleibt aber, dass wir noch viel mehr Verkehr auf die Schiene bringen! Denn auch mit Blick auf den Umweltgedanken wird die Eisenbahn in Zukunft immer wichtiger werden.

Gleichzeitig können wir stolz darauf sein, was in den vergangenen Jahrzehnten an der Stelle schon erreicht wurde. Ein Beispiel ist hier der Ausbau und die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Bayern seit der Bahnreform.

2018 hatte sich die Bundesregierung vorgenommen, die Fahrgastzahlen im Bahnverkehr bis 2030 zu verdoppeln. Im bayerischen Regionalverkehr ist uns diese Verdopplung in den vergangenen 25 Jahren bereits annähernd gelungen: Denn seit der Freistaat 1996 die Verantwortung für den SPNV vom Bund übernommen

hat, ist die Nachfrage im Regionalverkehr um 73 Prozent gestiegen. Die Grundlage für diesen Erfolg war die Ausweitung des Angebots um gut 50 Prozent. Aber auch die Qualität des Angebots hat dazu beigetragen, dass mehr Menschen den SPNV nutzen.

Eine wesentliche Rolle spielt hier auch der Bayern-Takt. Dank dieses Taktfahrplans bestehen an den Knotenbahnhöfen aufeinander abgestimmte Anschlussmöglichkeiten in alle Richtungen. Heute fahren die Regionalzüge an den allermeisten der 1066 Stationen in Bayern mindestens im Stundentakt und das täglich von frühmorgens bis mindestens 23 Uhr. Jeden Werktag nutzen bis zu 1,4 Millionen Fahrgäste den klimaschonenden Nahverkehr der bayerischen Bahnen. Das ist ein toller Erfolg! Trotzdem dürfen wir darüber nachdenken, wie wir es schaffen, dass in Zukunft noch mehr Menschen mit dem Zug zu fahren.

Es ist daher sehr gut, dass der für die Bahn zuständige Bund in Zukunft deutlich mehr Geld in die Eisenbahninfrastruktur investieren will. Das ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung!

Auch im Zuge von Corona müssen wir Wege finden, um die Schiene weiter voranzubringen. Einerseits müssen wir es schaffen, dass die Fahrgäste das Vertrauen zurückgewinnen. Anderseits ist es wichtig, die verfügbaren Mittel so effizient wie möglich einzusetzen, um den Verkehr im ländlichen Raum attraktiv zu gestalten und gleichzeitig dem Wachstum in den bayerischen Metropolregionen gerecht zu werden. Entscheidend wird sein, den Schienenverkehr bestmöglich mit den anderen Verkehrsträgern zu vernetzen und jeweils die Stärken zu nutzen.

Wir werden den SPNV auch in Zukunft weiter ausbauen und uns dazu auch neue kreative Ideen anschauen. Dazu zählen beispielsweise ein durchgängiges elektronisches Ticket für den ÖPNV in ganz Bayern und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben.

Ich bin überzeugt: Wenn wir Mobilität breit und vernetzt denken, hohe Qualitätsstandards setzen und das Mobilitätsangebot gemeinsam weiterentwickeln, ist das ein vielversprechender Weg für einen weiterhin leistungsfähigen und nachhaltigen Schienenverkehr im Bahnland Bayern. Ich danke allen, die sich hier für die Mobilität der Zukunft engagieren!

Kerstin Schreyer
Staatsministerin für Wohnen. Bau und Verkehr





Im Jahr 2002 fuhr die Granitbahn zwischen Passau und Hauzenberg zum letzten Mal. Geht es nach dem Förderverein Lokalbahn, könnte bereits in zwei Jahren die 25 Kilometer lange Strecke reaktiviert werden. Allerdings sind da die Kriterien der Landesregierung ...

Reaktivierung von Schienenstrecken

Hohe Hürden

Bayern hat von 1980 bis 2019 rund 18 Prozent des Bahnnetzes verloren. Stillgelegte Strecken sind schwer wieder in Betrieb zu nehmen. Dennoch gibt es Bemühungen.

Nach Auskunft des EBA werden in Bayern derzeit 6033 Kilometer Bahnstrecken von bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. Die Infrastruktur Eisenbahnen nichtbundeseigener im Freistaat umfasst laut Angabe der obersten Verkehrsbehörde in Bayern, des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, rund 600 Kilometer öffentliche Eisenbahnstrecken, darunter auch die Zahnradbahnen auf den Wendelstein und die Zugspitze. Hinzu kommen die Eisenbahninfrastruktur in Binnenhäfen und Anlagen des Kombinierten Verkehrs sowie mehrere hundert nichtöffentliche

Gleisanschlüsse von Industrie- und Gewerbebetrieben. Von 1980 bis 2019 wurden in Bayern 1435 Kilometer öffentlicher Eisenbahnstrecken stillgelegt. Das sind rund 18 Prozent des gesamten öffentlichen Streckennetzes von 1980. Das geht aus einer Antwort der Bundesregierung, die sich auf Aussagen des Verkehrsministeriums (BMVI) stützte, Mitte Juli 2020 auf eine kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE im Bundestag hervor. Der Neubau seit 1980 betrug ganze 181 Kilometer, Auf die Frage, welche Wiederinbetriebnahmen in Bayern im aktuellen Bundesverkehrswegeplan und den nachfolgenden

Anpassungen vorgesehen sind, erfolgte die Antwort: keine. Es gab Gespräche zwischen BMVI, bayrischer Landesregierung und Kommunalpolitikern bezüglich der Strecke Dombühl–Nördlingen mit dem Ergebnis, die Möglichkeiten einer Finanzierung seien "weiter zu prüfen".

Einmal weg, immer weg?

Dynamit liegt bei der ganzen 40-jährigen Stilllegungsarie in einem Aspekt, der durch das Urteil des Bundesgerichtshofes vom 19. Juli 2020 jetzt auf die Tagesordnung gesetzt wurde - der Entwidmung von Bahnstrecken nach Paragraf 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) (siehe auch PriMa 2/2021, Seite 38f.), Die DB AG gibt an, dass bei den 137 Strecken, die sie stillgelegt hat, 41 offiziell entwidmet wurden. Bei zwölf Strecken weiß das staatseigene Unternehmen. dass sie nicht entwidmet wurden. Bei elf davon existieren noch die Gleise. eine Strecke wurde demontiert. Bei 83 weiteren Strecken albt es offensichtlich keine Klarheit, denn es fehlt seitens der DB AG die Aussage, ob sie entwidmet wurden oder nicht. Auf sehr vielen von diesen wurden Gleise und Bahndämme entfernt und damit vollendete Tatsachen geschaffen. Es wird sich noch zeigen müssen, ob dies alles juristisch einwandfrei verlaufen ist.

Stillstand? Nein

Gibt es im Bahnland Bayern also keine Bemühungen um die Reaktivierung von Strecken und die "Wiederansiedelung" des ökologischen Verkehrsmittels Eisenbahn? So ist es nicht. Die Ilztalbahn dampft als Freizeitbahn auf der stillgelegten Strecke zwischen Passau und Freyung. Seit Jahren kämpfen Ehrenamtliche um den Erhalt der Strecke und darum, zumindest für die Sommermonate als Verkehrsträger bestellt zu werden. Ebenso gibt es massive Bemühungen um die vollständige Reaktivierung der Mainschleifenbahn zwischen Seligenstadt bei Würzburg und Volkach oder die Hesselbergbahn zwischen Nördlingen und Gunzenhausen. Die Granitbahn, eine uralte Bahnstrecke zwischen Passau und Hauzenberg, liegt seit 2002 still. Ein Förderverein kämpft hier für die Reaktivierung. Und so ließen sich die Beispiele fortführen. Derzeit sind 28 Projekte im Gespräch. Davon werden 16 durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), drei durch Landkreise, zwei durch ÖPNV-Aufgabenträger und jeweils einer durch einen Regionalverbund, den Verband Pro-Bahn, einen Zweckverband, einen Förderverein und die Industrie vorangetrieben. Zwei weitere befinden sich in der öffentlichen Diskussion.

1000 Reisende pro Werktag

Alle Projekte haben es jedoch noch nicht in irgendeine staatliche Entscheidungsebene oder auf den Level von Reaktivierungsbemühungen der DB geschafft. Zumal die Hürden, sie seitens der bayrischen Staatsregierung für Reaktivierungen stillgelegter Eisenbahnstrecken durch Nicht-DB-Infrastrukturunternehmen aufgestellt wurden, nicht ohne sind.

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurden zum Beispiel vier Kriterien geschaffen:

- 1. Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergibt, dass eine Nachfrage von mehr als 1000 Reisenden pro Werktag zu erwarten ist (1000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke).
- 2. Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt, der einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.
- 3. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen.
- 4. Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen. Diese Kriterien in ihrer Gesamtheit positiv zu beantworten, ist derzeit das Problem vieler angedachter Reaktivierungen. So ist es kein Wunder, dass laut bayerischem Verkehrsministerium bislang lediglich vier Strecken für den SPNV wieder in Betrieb genommen wurden: Altenstadt -Neustadt (Waldnaab); Hörpolding - Traunreut; Senden - Weißenhorn; Selb-Plößberg – Aš.

Relationen sehen

Und doch steht Bayern im Verlgeich nicht schlecht dar: Im Bundesländer-

ranking nimmt das Flächenland Platz vier ein, wenn es um reaktivierte Strecken geht. Auch hat man seit 2000 nur acht Bahnhöfe stillgelegt, das ist einer weniger als in Nordrhein-Westfalen und weit entfernt von Sachsen-Anhalt, wo man im gleichen Zeitraum 95 stilllegte.

In den letzten Jahren ist zudem die Verkehrsleistung des ÖPNV stetig gestiegen, rund 10 Prozent der Bayern geben den öffentlichen Verkehr als Hauptverkehrsmittel an. Im Schienengüterverkehr spielt Bayern sogar ganz oben mit: Nach Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen verzeichnete es 2019 den drittgrößten Güterumschlag. Sowohl im SPNV als auch SGV ist also ein Aufwärtstrend nicht zu leugnen – den die Politik sicher noch befeuern könnte.



Freiwillige kämpfen seit Jahren darum, dass die Ilztalbahn zumindest im Sommer als Verkehrsträger bestellt wird.

Verkehrsleistung ÖPNV in Personenkilometer

2014

820

ÖV als Hauptverkehrsmittel

10%

Fahrgäste im Liniennahverkehr

2019

1334,2 Mio.

Güterumschlag Eisenbahn in Tonnen

2019

55.705.000

Bahnstrecke

>6633 km



BEG

Digitale Datendrehscheibe für bayerische Bahnen

BEG-Fahrgäste sollen ihren Anschlusswunsch künftig direkt in bereits bestehenden Fahrplan-Apps melden können. Damit will Bayern einen Vorstoß in Richtung der vernetzten Verkehrsträger der Zukunft unternehmen. Nach erfolgreicher Pilotphase soll das Projekt dann ab Mitte 2022 sukzessive auf den gesamten Regionalverkehr in Bayern ausgedehnt werden.

Ein von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und DB Regio Bayern angestoßenes Pilotprojekt soll ab Mitte des nächsten Jahres im Freistaat breit ausgerollt werden: Mit einer digitalen Datendrehscheibe samt technischer Schnittstelle zu bereits bestehenden Auskunftssystemen der bayerischen Bahnen will die BEG für Fahrgäste die Vormeldung von Anschlüssen vereinfachen – in ganz Bavern und darüber hinaus. Die BEG plant, finanziert und kontrolliert den bayerischen Regional- und S-Bahn-Verkehr im Auftrag des Freistaats. Die Entwicklung der Datenverarbeitungsplattform schreibt die BEG derzeit europaweit aus. Ziel ist, die komplexen Abläufe der Anschlussvormeldung soweit wie möglich zu automatisieren. Die Inbetriebnahme des neuen Systems ist für die zweite Jahreshälfte 2022 geplant. Hat ein Zug Verspätung, sollen Fahrgäste ihren Anschlusswunsch dann direkt selbst über ihr Smartphone melden können, und zwar über bereits bestehende Fahrplan-Apps, wie zum Bespiel die Bayern-Fahrplan-App. Die Software steuert im Hintergrund die komplexe Prozess- und Informationskette. Fahrgäste, die den Anschlusswunsch angemeldet haben, erhalten nach Klärung der Sachlage zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und DB Netz direkt Rückmeldung über dieselben Fahrplan-Apps: Eine Push-Nachricht informiert darüber, ob und wie lange der Anschlusszug warten kann - oder zeigt eine Alternative auf, falls nicht. Das System speist gleichzeitig die Information automatisch in das Reisendeninformationssystem (RIS) der Deutschen Bahn und DEFAS Bayern der BEG und damit in alle anderen daran angeschlossenen Auskunftssysteme ein. So werden auch andere Fahrgäste informiert, ob der Anschlusszug erreicht wird.

"Dass Fahrgäste ihren Anschlusswunsch selbst per Fahrplan-App anmelden können, ist, soweit wir wissen, europaweit einmalig", sagt Thomas Prechtl, Sprecher der Geschäftsführung der BEG. "Wir werden damit digitaler und schneller. Das erhöht den Komfort für die Fahrgäste und macht die Reisekette sicherer. Außerdem erhalten wir ein klareres Bild vom tatsächlichen Anschlussbedarf der Fahrgäste. Und das Personal in den Leitstellen kann Entscheidungen viel besser an den Wünschen der Fahrgäste ausrichten."

System mit Zukunftspotenzial

Die Anschlussvormeldung per App wurde erstmals im Jahr 2018 getestet, um die prinzipielle Machbarkeit zu prüfen. Die Projektpartner bei diesem erfolgreichen Pilotversuch waren die BEG, DB Regio Bayern, Agilis und die Südostbayernbahn. Seitdem hat ein Projektteam ein umfangreiches Umsetzungskonzept erarbeitet. Die nun ausgeschriebene Datenverarbeitungsplattform soll nach dem Wunsch der BEG nicht nur im bayerischen Regionalverkehr zum Einsatz kommen. Die anbietenden Unternehmen haben die Aufgabe, das System so aufzusetzen, dass es auch für Anschlüsse zu Regionalbussen und auch für andere Bundesländer zur Verfügung stehen kann.

Jede Minute zählt

Die Entscheidung darüber, ob ein Zug auf einen anderen verspäteten Zug warten kann, trifft weiterhin DB Netz in der Leitstelle. Dabei gilt es, einen Mittelweg zwischen Anschlusssicherung und Pünktlichkeit zu finden. Auch kann es sein, dass das Gleis im Bahnhof für einen nachfolgenden Zug freigegeben werden muss. Außerdem begrenzen eingleisige Streckenabschnitte die Wartezeit der Züge. Eine Garantie dafür, dass Anschlusszüge erreicht werden, gibt es also auch in Zukunft nicht. Das neue IT-System macht die Anmeldung und Bearbeitung des Anschlusswunsches aber zuverlässiger und schneller. "Jede Minute zählt", erklärt Prechtl. "Mehrere mündliche Abstimmungsgespräche, die heute noch für die Sicherung eines Anschlusses nötig sind, fallen mit unserem neuen System weg." Und auch ein weiteres Problem wird dann gelöst sein: Wenn kein Zugbegleiter in der Nähe ist, haben Fahrgäste heute gar keine Möglichkeit, ihren Anschlusswunsch zu melden.



DEHN SE + Co KG

Personen schützen und den Bahnbetrieb sichern

Seit 1910 bietet das Familienunternehmen nun schon in vierter Generation innovative Produkte und Lösungen sowie umfangreichen Service für den Überspannungs-, Blitz- und Arbeitsschutz auch für die Bahninfrastruktur. Bahnstrecken ziehen sich weit verzweigt über große Entfernungen. Bei Gewittern bieten sie aufgrund ihrer Ausdehnung und exponierten Lage eine ideale Angriffsfläche für den Blitz. Auch Gebäude, Anlagen und elektronische Einrichtungen der Bahn sind durch Blitzschlag und andere elektromagnetische Störquellen gefährdet. Diese verursachen Schäden an Leitungen, Stellbauteilen, Baugruppen oder Rechnersystemen. Sie führen häufig zu betrieblichen Störungen und einer zeitaufwendigen Fehlersuche. Das bedeutet Verspätungen im Bahnverkehr und hohe Folgekosten. Schutzkonzepte von DEHN dienen dem Schutz von Personen im Bahnumfeld und der Sicherung eines zuverlässigen Bahnbetriebes.

Die Erdung umfasst das gesamte System für alle baulichen Komponenten der Bahninfrastruktur. Denn die Sicherheit von Personen, eine hohe Verfügbarkeit der Systeme und somit die Sicherung eines zuverlässigen Bahnbetriebes sind nur mit einem durchgängigen Erdungskonzept möglich. Zusätzlich zu den Komponenten für die Gebäudeerdung stehen jetzt von DEHN Komponenten

für die Bahnerdung zur Verfügung. Für die innere, nicht sichtbare Verbindung Erdungsbrücken und für die äußere, sichtbare Verbindung Erdungsverbinder. Auch Produkte für die Großrohrerdung sind im Portfolio von DEHN zu finden. Alle Produkte zur Bahnerdung besitzen die technische Freigabe durch die DB Netz AG und können somit planungssicher verwendet werden. Neben



dem breiten Produktportfolio bietet DEHN zum Thema Bahnerdung umfassende Beratung sowie Schulung. Denn es gilt neben der Beachtung der vielen Abhängigkeiten und Vorschriften, wie beispielsweise der DIN EN 50122-1, bei jedem Bauvorhaben zudem auch die objektspezifischen Bedingungen und Forderungen des Bauherrn zu berücksichtigen. DEHN bietet Sicherheit aus einer Hand.

Kontakt:

DEHN SE + Co KG Hans-Dehn-Str. 1 92318 Neumarkt

Telefon: +49 (0) 9181 906-0 Fax: +49 (0) 9181 906-1100 info@dehn.de | www.dehn.de



Zuverlässigkeit kommt immer gut an.

Zuverlässige Systeme sind für die Infrastruktur der Bahn und nicht zuletzt für die Streckensicherheit wesentlich. Auch an in der Signaltechnik eingesetzte Geräte und Komponenten werden daher erhöhte Sicherheitsanforderungen gestellt. Soll doch die Infrastruktur von Bahnübergängen, Gleisanlagen, Stellwerken und Bahnhöfen sicher funktionieren. Produkte und Lösungen von DEHN, wie der neue BLITZDUCTORconnect, zum Blitz- und Überspannungsschutz für die LST und Telekommunikation, sichern dabei die Signal- und Da-

tenübertragung und sorgen so für hohe Verfügbarkeit der Systeme. Ein hohes Ableitvermögen und ein niedriger Schutzpegel machen diese Ableiter zu idealen Bausteinen für den sicheren Endgeräteschutz. Funktionen wie die neuen secR-Entriegelungstasten und die Push-in-Technik helfen, den Installationsaufwand zu minimieren. Statusanzeige und eine passende stationäre Fernmeldeeinheit melden Ausfälle bei Überlast sofort. Dies ermöglicht zudem eine vorbeugende Wartung - in Zeiten smarter Infrastruktur einfach ein Muss.



NWS Bahnservice GmbH

Ihr Schlüssel zur Sicherheit – Zug um Zug

Bahnsicherung ist für jeden Beteiligten im Gleisbereich von höchster Priorität. Die NWS Bahnservice GmbH ist als eines der führenden Unternehmen in Deutschland dafür da.

2013 wurde die NWS Bahnservice GmbH als Tochtergesellschaft der 1902 gegründeten Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft ausgegliedert. Damit stützt sich das Unternehmen auf 45 Jahre Erfahrung für Leistungen im Auftrag verschiedener Kunden im Bahn- und Gleisbaubereich.

Die Abwendung von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb ist maßgeblich abhängig von der Arbeit des eingesetzten Sicherungspersonals. Dessen umfassendes Aufgabengebiet reicht von der Durchführung aller erforderlichen Sicherungsmaßnahmen

über die Einweisung beteiligter Baufirmen bis hin zur Überwachung, dass die getroffenen Vorkehrungen strikt umgesetzt und eingehalten werden.

Als innovatives und qualitätsorientiertes Sicherungsunternehmen ergänzt die NWS Bahnservice GmbH ihre personellen Sicherungsleistungen durch effiziente und hochwertige technische Komponenten.





Die eingesetzte Leit- und Sicherheitstechnik entspricht den hohen Qualitätsanforderungen der Bahnbetreiber. Das beweist auch die hervorragende Lieferantenbeurteilung des größten deutschen Auftraggebers.

Neben automatischen Warnsystemen des Typs MINIMEL 95, Lf Signalisierungen, Sh-2-Scheiben und Erdungsgarnituren bietet das Nürnberger Unternehmen den Einsatz fester Absperrungen an.

Im Hinblick auf das revidierte Lastenheft der DB Netz AG, das einen erweiterten Sicherheitsbereich, höhere Vorbeifahrgeschwindigkeit bei optimaler Schallreduzierung und den möglichen Einsatz auch im Weichenbereich fordert, hat sich die Unternehmensleitung der in dritter Generation inhabergeführten Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft zur Eigenentwicklung entschlossen. Das Anfang 2021 zertifizierte System, Tenfix" ist bereits in Produktion. Es erfüllt nicht nur alle neuesten Standards. sondern bietet der NWS Bahnservice GmbH deutlich höhere Flexibilität, da sie von den stark nachgefragten, noch zulässigen Systemen, die am Markt verfügbar sind, unabhängig agieren kann.

Mit der DIN EN ISO 9001:2015 ist selbstverständlich auch die personelle Sicherheit der NWS Bahnservice GmbH zertifiziert.

Aus den Standorten Nürnberg, Bamberg/Hallstadt, Würzburg, Leipzig und Berlin mit etwa 200 eigenen ausgebildeten Sicherungsaufsichtskräften und Sicherungsposten und einem großen, leistungsstarken Fuhrpark ist das Angebot zur Sicherung von Arbeitskräften im Gleisbereich flächendeckend und kurzfristig in ganz Deutschland verfügbar.

Kontakt:

NWS Bahnservice GmbH Helene Kraus Betriebsleiterin, Prokuristin

Fraunhoferstraße 10 90409 Nürnberg

Telefon: +49 (0) 911 519 96 341 E-Mail: helene.kraus@nwsgmbh.de

www.nwsgmbh.de





ERC.D GmbH

Ihr Full-Service-Dienstleister

Die ERC.D GmbH führt als Eisenbahnverkehrsunternehmen schwerpunktmäßig Überführungs- und Probefahrten durch. Das Tochterunternehmen der ER. bahn-consulting GmbH bietet Ihnen auf Wunsch alle Leistungen an, die im Rahmen von Überführungs- und Probefahrten notwendig sind. Neben den genannten Leistungen übernehmen wir auf Anfrage auch Ihre Personen- oder Güterverkehrsleistungen.

Gemeinsam mit unseren leistungsstarken europäischen Partnern werden beispielsweise Transporte in Polen, Österreich, Tschechien und der Slowakei sowie Belgien und Dänemark abgewickelt. Unser Netzwerk ermöglicht es uns, Ihre Transporte europaweit flexibel durchzuführen.

Die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen wir mit unserem eigenen Fuhrpark. Allerdings haben wir auch die Möglichkeit, von unseren Partnern ad hoc Fahrzeuge an verschiedenen Standorten anzumieten. Dadurch haben wir einen zuverlässigen Zugriff auf Ressourcen und Assets.

Eine Vielzahl weiterer Bereiche rund um den Systemverbund Bahn werden durch die Muttergesellschaft, der ER. bahn-consulting GmbH abgedeckt.

Sie bietet Ihnen individuelle und flexible Dienstleistungen in den Bereichen Consulting und Training an. Ebenso stellt sie Ihnen Triebfahrzeugführer in Arbeitnehmerüberlassung zur Verfügung.

Erfahren Sie mehr unter: https://european-railway-company. com/er-bahn-consulting-gmbh/



Somit garantiert unser Unternehmensverbund im Sinne unserer Kunden eine optimale Aufstellung am Eisenbahnmarkt. Dies spiegelt sich auch in unserer aktuellen Kundenumfrage wider, in der wir in nahezu allen Bereichen eine hundertprozentige Zufriedenheit erzielen konnten.

Ebenso wichtig wie zufriedene Kunden sind zufriedene Mitarbeiter. Wir legen großen Wert auf ein partnerschaftliches Zusammenarbeiten mit einer offenen und wertschätzenden Kommunikation. Dabei bieten wir ein familienfreundliches Umfeld, flache Hierarchien und ein engagiertes, sympathisches Team.

Unsere Mitarbeiter zeichnen sich durch Teamgeist, außergewöhnliches Engagement und Leidenschaft für die Eisenbahn aus.

Kontakt:

ERC.D GmbH Ulmenstraße 52f 90443 Nürnberg

E-Mail: info@erc-gruppe.eu Telefon: +49 (0) 911 80 12 95 00 Fax: +49 (0) 911 80 12 95 99

www.european-railway-company.com/erc-d-gmbh/





EURAILPOOL GmbH

Ihr kompetenter Partner

Eurailpool ist ein deutsch-österreichisches Gemeinschaftsunternehmen mit Stammsitz in Ismaning bei München und wurde vor 20 Jahren aus der Untergrundsanierungssparte der Knape-Gruppe und der Swietelsky AG gegründet. Eurailpool entwickelte sich zum Spezialisten in der gleisgebundenen Untergrundsanierung von Eisenbahnstrecken sowie zum Marktführer in der MFS-Vermietung (Material-Förder- und Silo- Einheiten). Eurailpool beschäftigt circa 160 Mitarbeiter und ist europaweit tätig.

Innovative Maschinentechnik

Das Zeitalter der gleisgebundenen Untergrundsanierungsmaschinen begann bereits in den 1980er-Jahren durch die erste Planumsverbesserungsmaschine PM-200 der Knape-Gruppe. Ebenso wurde die erste Recycling-Untergrundsanierungsmaschine, die AHM-800, von Swietelsky entwickelt.

Die innovative Entwicklung von Neuheiten mit dem Mehrwert für den Kunden wurde durch die Eurailpool mit der Entwicklung der PM 200-2 R im Jahr 2002 fortgesetzt. Dies war die erste gleisgebundene Untergrundsanierungsmaschine, welche den vor-

handenen Schotter nach DBS 918061 aufarbeiten konnte.

Die derzeit modernste und größte Gleisbaumaschine, die PM 1000-URM, ist ebenfalls eine Entwicklung von Eurailpool. Diese Maschine kann das vorhandene Material bis zu 100 Prozent wiederverwenden. Ein Einbau einer Tragschicht (MVS) aus aufbereitetem Material ist möglich. Gleichzeitig kann der vorhandene Gleisschotter gemäß DBS 918061aufbereitet und wieder eingebaut werden. Bei sämtlichen Untergrundsanierungsmaschinen des Typs PM wird das Gleis nivelliert, gerichtet und gestopft und ist sofort mit 70 km/h befahrbar.



Lösungen für jede Anforderung

Eurailpool betreibt vier verschiedene Untergrundsanierungsmaschinen mit Fließbandtechnik. Somit ist es möglich, auf die Anforderungen der Kunden aus technischer wie auch aus wirtschaftlicher Sicht bestmöglich einzugehen und die passende Lösung anzubieten. Mit der gut eingespielten Mannschaft gewährleistet Eurailpool seit vielen Jahren eine hohe Standfestigkeit der Maschinen sowie eine hohe Qualität des fertigen Produkts.

Mehrwert durch Erfahrung

Die Kunden von Eurailpool profitieren von der internationalen Erfahrung in verschiedenen Großprojekten auf den europäischen Bahnstrecken. Durch die große Erfahrung der Mitarbeiter bietet Eurailpool nicht nur Standardlösungen, sondern sucht immer auch nach alternativen Möglichkeiten, um die beste Lösung für die Auftraggeber zu finden.

Vermietung von MFS/VLA/ULW

Mit über 140 MFS-Wagen der verschiedenen Wagentypen (MFS 120, MFS 100, MFS 40) bietet Eurailpool stets die passende Lösung perfekt abgestimmt auf die Bedürfnisse der Kunden an. Die MFS-Technik hat sich

seit Jahren für den Abtransport von Materialien auf dem Gleis durchgesetzt. Mit dieser Technik ist der Betrieb der heutigen Bettungsreinigungs- und PLV-Maschinen erst möglich geworden. Die Wagenpalette von Eurailpool reicht von den modernsten MFS-120- bis zu den kompakten MFS-40-Einheiten.

Mit den Verladeanlagen von Eurailpool ist die Beladung durch Bagger etc. im Baugleis problemlos möglich. Die vorhandenen Umladewagen ermöglichen die Entladung von Materialien aus den MFS-Wagen auf Bahnwagen oder auf Abbunkerplätze. Die Kunden von Eurailpool bekommen durch den flexiblen, breit aufgestellten Maschinenpark sowie durch die kompetenten und hoch spezialisierten Mitarbeiter immer die technisch und wirtschaftlich beste Lösung für ihre Anforderungen.

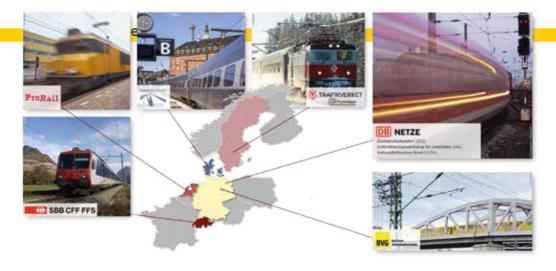
Kontakt:

Eurailpool GmbH Lise-Meitner-Straße 9 D-85737 Ismaning

Telefon: +49 (0) 89 90 93 97-20 Fax: +49 (0) 89 90 93 97-266 E-Mail: info@eurailpool.com

Weitere Informationen finden Sie unter www.eurailpoool.com





PSI Software AG – Geschäftsbereich PSI Energie EE

Erfolgreich die Digitalisierung meistern

Immer am Puls der Zeit, liefert PSI bereits heute die Lösungen für die Bahnnetze der Zukunft.

Die Prozesse der Energieversorgung elektrisch betriebener Bahnen sind umfassend. Die Überwachung und Steuerung des gesamten Energienetzes, das heißt von der Erzeugung über den Transport bis hin zur Verteilung an die Triebfahrzeuge, ist für eine hohe Versorgungssicherheit ein Muss. Ist die Energiezufuhr gestört, zieht dies weitreichende Folgen bis hin zu schwersten Unfällen nach sich. Die Leitstelle sorgt dafür, dass der Energiefluss zur rechten Zeit am rechten Ort ankommt und für Instandhaltungsarbeiten benötigte Abschaltungen den Bahnverkehr nicht oder nur geringfügig, das heißt in vertretbarem Ausmaß, beeinflussen. Den Überblick im großflächigen Netz zu behalten, die schnelle Reaktion im Akutfall und Dokumentation aller Vorgänge sind das Rückgrat der

Energieversorgung und Aufgabe des Leitstellenpersonals, das hierfür das entsprechende Werkzeug benötigt.

Der Aschaffenburger Standort der PSI Software AG ist seit 1999 bis heute durchgängig Lieferant des PSIcontrol-Netzleitsystems der Deutschen Bahn. Die erste Beauftragung umfasste ausschließlich die Zentralschaltstellen in Berlin und Karlsruhe. Heute gibt es DB-weit ein gemeinsames, an sieben Standorten verteiltes Leitsvstem für den Fahrstrom und Unterwerksvertriebe mit bahnspezifischen Funktionen und Schaltprogrammen. Das Field-Force-Management-System PSIcommand nutzt die Deutsche Bahn zur Störungsidentifikation und -weiterleitung an ein Instandhaltungssystem (SAP), es ist nahtlos in das Leitsy-

20



stem integriert. Ein speziell an die Anforderungen der Dispatcher einer Bahnstrom-Leitstelle angepasstes Trainer&Schüler-System rundet unser DB-Auftrags-Portfolio ab.

Auch international ist PSIcontrol im Bahnsektor gefragt. Bei Trafikverket (Schwedische Bahn) und ProRail (Niederländische Bahn) wurden erstmals auch Funktionen zur Tunnelüberwachung und zum Notfallmanagement realisiert. Das PSI-Leitsystem der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ist mehrsprachia – online umschaltbar - realisiert. Die Banedanmark (Dänische Bahn) verwendet zur Umsetzung des sogenannten Elektrifizierungsprogramms ebenfalls Software-Lösungen der PSI.

Künstliche Intelligenz in der Bahnstromversorgung?

Unsere Kunden profitieren bereits heute – einige sogar seit mehreren Jahren – von Methoden und Verfahren der Künstlichen Intelligenz. Mithilfe von maschinellem Lernen und neuronalen Netzen werden Netzlasten und Einspeisung regenerativer Energien prognostiziert. Die daraus erhältlichen Prognosen dienen den vorausschauenden Netzberechnungen als wichtige Eingangsdaten. So können die zukünftigen Herausforderungen an die Netzführung schon heute effizient und sicher gemeistert werden.

Die Stabilität der Lösungen ist durch die industriell erprobte PSI-Softwaretechnologie und durch das PSI-Framework gesichert. Insgesamt hat PSI über 50 verschiedene KI-Verfahren entwickelt, die dauerhaft betreut und produktiv eingesetzt werden.

Kontakt:

PSI Software AG Thomas Böhmer Boschweg 6 63741 Aschaffenburg

Telefon: +49 (0) 6021 / 366-0



Leitwarte der DB Energie GmbH in Karlsruhe



Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Die IGE. Vielseitig. Zuverlässig. Europäisch. Bayerisch.

Die Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr IGE führt auf Basis von 40-jähriger Erfahrung als transeuropäisch, national und regional agierendes Unternehmen Schienengütertransporte und Personen-Fernverkehre durch. Zum Portfolio gehören außerdem Spezialtransporte, Fahrzeugüberführungen, Schwertransporte, Baustellenverkehre, Charterverkehre, Nostalgieverkehre, Eisenbahn-Events und Spezial-Arrangements.

Individuelle Lösungen bei direktem Kundenkontakt auf effizienter Kostenschiene sorgen dafür, dass die IGE planmäßig oder ad hoc in vorgesehenen Zeitslots unterwegs ist. Erze, Steine, Erden, Mineralöl, Holz, aber auch Produkte der Nahrungsund Genussmittelindustrie, wie Zuckerrüben, Mais und Getreide, gehören zum derzeitigen Transportgeschäft, das stets erweitert wird.

Im Schienen-Personenverkehr etabliert sich die IGE seit 2020 als Partnerin von FLIX-TRAIN und realisiert erfolgreich Fernverkehrsverbindungen zwischen deutschen Metropolen. Mit Geschäftssitz im fränkischen Bahnhof Hersbruck r. d. P. ist die IGE auch ein Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen mit eigenem Gleisanschluss und Abstellmöglichkeiten für Schienenfahrzeuge (circa 1000 Meter



Gleislänge). In der Metropolregion Nürnberg als Partner der Bahnbranche aktiv und Bayern regional als Verlader und bei Anschlussbedienungen verbunden (unter anderem in Nürnberg, Ingolstadt, Neustadt (Donau), Vohburg, München, Augsburg, Regensburg, Passau, Deggendorf, Saal (Donau), Kelheim, Plattling, Neustift-Blindham und Aschaffenburg), bedient die IGE auch im Hafen Nürnberg das Güterverkehrszentrum am Main-Donau-Kanal mit Anschluss an den Binnenschiffsverkehr.

Die IGE bietet europaweite Auftragsabwicklungen bis hin zur Last Mile ins jeweilige Anschlussgleis an, klimaneutral und umweltschonend. Im grenzüberschreitenden Güterverkehr fördert die IGE die europä-

ische Idee sowohl mit Kooperationspartnern als auch mit europäischen Schwestergesellschaften, wie der Schweizer TR Trans Rail AG, sowie der Tschechischen IGE-Railtrans und in Richtung Balkan mit der eigenen Niederlassung in Sofia. Die IGE ist ein attraktiver Arbeitgeber in der Region für alle Bahnberufe.

Kontakt:

IGE GmbH & Co.KG Bahngelände 2 / II. Stock Bahnhof Hersbruck r.d. Pegnitz 91217 Hersbruck

Telefon: +49 (0) 9151 90 55 24 Fax: +49 (0) 9151 90 55 30 info@ige-bahn.de

www.ige-bahn.de facebook.com/igeBahn Youtube: IGE im Gespräch





Diebstahlwehrende Bahnerdungsleitung

Bayerische Kabelwerke AG

Fit für die Verkehrswende

Seit nun mehr als 135 Jahren produziert der Bayerische Kabelhersteller im Herzen von Mittelfranken innovative Kabellösungen.

Kabel für die Bahninfrastruktur müssen immer höhere Anforderungen in sich vereinen. Als einer der bedeutendsten Universalkabelhersteller in Deutschland ist die Bayerische Kabelwerke AG, kurz Bayka, Vorreiter bei der Funktionsintegration in Kabeln für Energie, Erdung, Telekommunikation sowie Leit- und Sicherungstechnik und für viele Bahnkunden seit Jahrzehnten Entwicklungspartner. Verdienter Lohn der Mühe: 7um wiederholten Mal ist die Bayka Rahmenvertragspartner vieler europäischer Bahnbetreiber. Auch die Deutsche Bahn AG setzt die langjährige erfolgreiche Zusammenarbeit zuletzt mit der Rahmenvertragsverlängerung 2020 fort.

Experten im Bahnbereich

Die Bayerischen Kabelwerke AG ha-

ben sich insbesondere mit Innovationen im Bereich Brandschutzkabel für unterirdische Infrastrukturen einen Namen gemacht. Die Signalkabel BayRail nonfire sind als Bauprodukt in der Euroklasse B2ca klassifiziert. Vorzeigeprojekte sind unter anderem die erste fahrerlose U-Bahn in Deutschland sowie ein Stadtplanungsprojekt, bei dem die Stadtbahn in kilometerlange Tunnel unter der Fußgängerzone verlegt wurde.

Digitalisierung und E-Mobility

Die E-Mobilität ist da. Früh hat die Bayka auf diese Herausforderung mit der Entwicklung von DC-Kabellösungen für die Schieneninfrastruktur im ÖPNV sowie DC-Ladeinfrastrukturen für Elektrobusse und Individualverkehr reagiert. Auch LWL-Kabel (Lichtwellenleiterkabel) zur Über-



tragung von optischen Signalen per Glasfaser werden für Bahnkunden produziert. Wer in der Digitalisierung voranschreiten will, muss das auf allen Ebenen tun. Die Ende 2020 gelaunchte, neue Bayka-Webseite besticht mit übersichtlicher Strukturierung der ÖPNV und Bahnprodukte sowie hoher Bedienerfreundlichkeit. Herauszuheben sind die authentischen Finblicke in das Unternehmen sowie zum Beispiel das Multisystem-Kabel-Tool für den regelkonformen Ersatz von Fernmeldekabeln (nach Dlk 1.01.161) der Deutschen Bahn AG werden durch Kabel nach TL 416.0530 ersetzt. Die ganze Vielfalt der papierisolierten Kabeltypen muss bei Streckenneubauten durch kunststoffisolierte Kabel ersetzt werden. Die Auswahlhilfe führt systematisch durch alle Kriterien zur effizientesten Produktkombination - inklusive Muffen-Sets, auch beim Frsatz einer Teilstrecke.

Diebstahlwehrende Kabellösungen Kabeldiebstahl ist und bleibt ein Dauerthema. Seit vielen Jahren bieten die Bayerischen Kabelwerke AG etablierte Lösungen für den vorbeugenden Diebstahlschutz bei Erdungsleitungen und Rückführungskabeln, die von der Deutschen Bahn AG zugelassen sind.

Die sichtbare Kennzeichnung der Kabel signalisiert potenziellen Dieben, dass das Kabel über integrierte diebstahlwehrende Eigenschaften verfügt. Für U-Bahnnetze werden insbesondere diebstahlwehrende Rückleitungskabel vermehrt nachgefragt. Schnitthemmende Kabelmantel und Geflechte oder Überwachungsadern im Außenmantel machen einen Diebstahl praktisch unmöglich.

Kontakt:

Bayerische Kabelwerke AG Otto-Schrimpff-Straße 2 91154 Roth

Telefon: +49 (0) 09171/806-111 Fax: +49 (0) 09171/806-222 E-Mail: kabel@bayka.de

www.bayka.de





HAAsE GmbH

Qualifiziertes Bahnpersonal aus Regensburg

Die HAASE GmbH ist ein inhabergeführtes Familienunternehmen mit Spezialisierung auf die Aus- und Weiterbildung sowie Vermittlung von Triebfahrzeugführer*innen im Personen- und Güterverkehr. Seit ihrer Gründung hat sie sich weit über die Grenzen der Heimatstadt Regensburg zum kompetenten Partner für die Bahnbranche entwickelt, bestehendes Eisenbahnpersonal weitergebildet und eine Vielzahl an Triebfahrzeugführer*innen geschult und erfolgreich vermittelt. Eigenständig und unabhängig kann sie optimal auf den großen Bedarf an Personal im Eisenbahnbetrieb reagieren.

Perfekte Ausbildungsmöglichkeiten

Etwa 450 Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es in Deutschland. Viele dieser Unternehmen suchen dringend nach gut ausgebildetem, kompetentem Personal. Vor allem Lokführer*innen sind sehr begehrt. Aber auch bestehendes Personal

muss regelmäßig geschult werden. Als zertifizierte Ausbildungs- und Prüfungsorganisation bietet die Haase GmbH Akademie in ihren modern ausgestatteten Schulungs- und Trainingsräumen im Zentrum Regensburgs ein umfassendes Trainingsprogramm für alle Personalbedarfe des



Bahnbetriebs an:

- Vollzeit-Ausbildung zum/r Triebfahrzeugführer*in (bis zu 12 Monate)
- Regelmäßige Fortbildungen für Eisenbahnbetriebspersonal (FIT/ RFU)
- Kundenindividuell konzipierte
 Trainings am Zusi-Bahnsimulator
- Train-the-Trainer-Fortbildungen für Ausbildende im Eisenbahnbereich
- Individuelle Seminare für Ausbildende und Führungskräfte
- Trainings für Mitarbeitende ohne bahnspezifische Berufserfahrung

Für die umfassende Ausbildung von Lokführer*innen setzt die Haase GmbH seit 2017 auf modernste Technik und nutzt das originalgetreue TRAXX-Fahrpult mit der professionellen Trainingssoftware Zusi 3 Professional. Damit bietet sie ihren Ausbildungsteilnehmer*innen sowie externen Mitarbeitenden anderer EVU die Möglichkeit, den Betriebsdienst und die sicherheitsrelevanten Verfahren unter realen Bedingungen zu trainieren.

Um den großen Bedarf an gut ausgebildetem Bahnpersonal zu decken, werden in Kooperation mit erfahrenen Organisationen auch im Ausland neue Kursteilnehmer*innen rekrutiert. In Verbindung mit einem berufsbezogenen Sprachkurs, der inhouse von eigenen Deutschlehrerinnen unterrichtet wird, werden die Teilnehmenden zu qualifizierten Triebfahrzeugführer*innen ausge-

bildet. Interessierte EVU können die Absolvent*innen anschließend via Arbeitnehmerüberlassung beschäftigen.

Personalengpässe vermeiden

Zusätzlich zur Akademie bietet die Haase GmbH Bahnservice Unterstützung bei Personalengpässen im Bahnbetrieb. Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Gestellung von Triebfahrzeugführer*innen im Güterverkehr und Personenverkehr, für Bauzugdienste sowie Rangier- und Lotsendienste.

Die Triebfahrzeugführer*innen sind deutschlandweit im Einsatz und decken eine breite Palette an Baureihen und Strecken ab.





Kontakt:

Sarah Haase Telefon: +49 (0) 941 / 70 57 07 75 E-Mail: info@haase-bahn.de

HAAsE GmbH Franz-von-Taxis-Ring 30 93049 Regensburg www.haase-bahn.de





Mit innovativen, vernetzten **Tür- und Zustiegssystemen**sorgen wir jetzt und in Zukunft

für ein **sicheres** und **komfortables Reiseerlebnis!**





Mit intelligenten Lösungen für eine moderne und zuverlässige Gleisinfrastruktur bringen wir den Ausbau und die Modernisierung des Schienenverkehrs in Deutschland voran!





SYKO Gesellschaft für Leistungselektronik mbH

Wir versorgen Sie sicher!

Elektroniksysteme benötigen eine vorgeschaltete Stromversorgung zur Speisung von Fahrerstandsanzeigen, Geschwindigkeitssensoren, Bremssystemen, Weichensteuerungen, Leittechnik, Antriebselektronik in Vollbahnen, Metros und Straßenbahnen. Hier liefert SYKO sicherheitsrelevante, kundenspezifische und standardisierte Komponenten der Leistungselektronik.

Das vor 50 Jahren gegründete Familienunternehmen wird von der ersten und zweiten Generation erfolgreich kaufmännisch und technologisch geführt. Ansässig in Mainhausen (bei Frankfurt am Main) arbeitet der Betrieb mit 90 Personen in der Forschung, Entwicklung, Modifikation, Produktion und Vertrieb am heimischen Markt und weltweit. 1972 lag der Schwerpunkt in der Modifikation kundenspezifischer Kleinleistungsmodule. Die wachsenden technologischen Anforderungen der Kunden lassen bis heute den Umsatz und aleichermaßen die Komplexität und Leistung der Einzelkomponenten kontinuierlich ansteigen. SYKO hat sich vom Standard-Massenmarkt entfernt, arbeitet im hohen Maße kundenspezifisch von Einzelstücken bis Serien von über 30.000 Stück. Der Bahnmarkt macht 60 Prozent des Jahresumsatzes aus, weitere

Bereiche sind der Defence- und Offshore-Markt.

Viele Patente und patentfähige Lösungen haben SYKO zu einem und vertrauensvollen aefraaten Partner als Komponentenlieferant im Systemgeschäft werden lassen. Ein hoher Investitionsanteil, die Erweiterung der Kompetenzbereiche sowie Steigerung der Produktvielfalt werden SYKO weiterhin expandieren lassen. Schaltregler in Buck- und Regenerator-Topologie, Wandler mit DC- und AC-Frontendstufen, potentialgetrennte DC- und AC-Ausgangsstufen mit Leistungen von wenigen Watt bis >10 kW Einzelleistung und leistungskaskadiert bis >40 kW, Spannungstopologien bis >5000 V und Stromtopologien bis >1200 A gehören zum Lieferprogramm. Die von SYKO entwickelten Kaskadierungstopologien eröffnen den kundenspezifischen Markt bei



uneingeschränkter Erfüllung der Kundenpflichtenhefte an Weit-Einund Ausgangsspannungsbereichen, an Mehrfachnetzen AC und DC, am 750 V DC-Fahrdraht, an UIC-Bordnetzen, an Ein- und Dreiphasen-PFC-Netzen mit Einphasenausfall. Für den Markt der Hilfsbetriebeumrichter (bis >35 kW) hat SYKO ab dem Fahrdraht ein funktional und leistungsmäßig voll redundantes Leistungskonzept zur Serienreife gebracht. Dank der Kompetenz der hardwareorientierten Technologie-Mannschaft und des ausgeprägten Systemdenkens ist SYKO stark und gefragt bei sicherheitsredundanten Systemen.





Kontakt:

SYKO Gesellschaft für Leistungselektronik mbH Jahnstraße 2 63533 Mainhausen

Frau Birgit Tunk Geschäftsführerin Telefon: +49 (0) 6182 9352-21 E-Mail: birgit.tunk@syko.de







ALPEN-SYLT Nachtexpress

Im Schlaf ans Meer.

Die RDC-Gruppe mit Sitz in Hamburg hat im vorigen Sommer erstmals einen internationalen deutschen Nachtzug erfolgreich auf die Schiene gebracht. Beflügelt von der positiven Resonanz, bringt ihr ALPEN-SYLT Nachtexpress auch 2021 Reisende stau- und stressfrei, klimafreundlich und komfortabel über Nacht an die norddeutsche Küste direkt bis nach Sylt (und zurück).

Es ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Reisende im Juli 2020 mit dem Angebot eines internationalen deutschen Nachtzugs überrascht. Nachdem die DB ihre Nachtzüge 2016 komplett eingestellt hat, wagt sich die RDC-Gruppe mit Sitz in Hamburg vorigen Sommer

FRANKFURT/M.

HAMBURG

HAMNOVER

GÖTTINGEN

HANNOVER

FRANKFURT/M.

DARMSTADT

HEIDELBERG

LUDWIGSBURG

RÖBLINGEN

HORB MARKEN

FROTTIVELL

TUTTUNGEN

SINGEN INGENINGEN

SINGEN INGENINGEN

RADOUFZELL AM ROOMNET

KONSTANZ

KONSTANZ

KONSTANZ

SALZBURG

SALZBURG

vor und bietet mit dem AI PFN-SYLT Nachtexpress eine direkte Nachtzugverbindung für die mehr als 1000 Kilometer lange Strecke von Salzburg in den Alpen bis an die Nordsee nach Svlt (und zurück) an. Stau- und stressfrei im privaten Nachtzugabteil ohne Zustieg fremder Dritte reisen zu können, stößt im Corona-Sommer 2020 auf große Resonanz – und ein breites Medienecho: Der Süddeutschen Zeitung ist die Nachricht vom ersten deutschen Nachtzug eine Meldung auf der Titelseite wert, der Bayerische Rundfunk berichtet in TV, Hörfunk und Social Media, Zeitungen wie die Münchner Abendzeitung, ZEIT, BILD, Kieler Nachrichten oder Sylter Rundschau schicken ihre Reporter, die in ganzseitigen Artikeln ihr Nachtzugerlebnis an Bord schildern, auch STERN und SPIEGEL berichten prominent. Entertainer Harald Schmidt spendiert eine komplette Videokolumne auf Spiegel-Online, um insbesondere Gästen der Salzburger Festspiele die neue Anreisemöglichkeit Nachtzug nahezubringen. Neben der begeisterten Nachtzugcommunity zählen zu den tausenden Fahrgästen, die im





ersten Jahr mitfahren, viele reisefreudige Senior*innen, Paare, Familien mit Kindern, Alleinreisende mit und ohne Hund, Radurlauber – und natürlich alle, die eine klimafreundliche Alternative zu Auto oder Flugzeug für Langstrecken in Europa suchen.

2021 werden nun auch Zielgruppen mit ausgeprägtem Komfortwunsch angesprochen: RDC hat die zuvor ausschließlich aus Couchette-Liegewagen bestehende Flotte zur neuen Saison um schicke Schlafwagen ergänzt, in denen optional auch Deluxe-Abteile mit En-Suite-Bad, Doppelbett und Gastroservice enthalten sind. Reisende im Liege- oder Schlafwagen brauchen unterwegs im Privatabteil keine Maske zu tragen und dürfen frei durchatmen. Preisbewusste können sich im öffentlichen Sitzwagen einen Platz buchen und so schon ab 29 Euro die gesamte Strecke mitfahren. Das gute Gewissen gibt's für alle gratis dazu – denn es gibt wohl kein besseres Verkehrsmittel für klimafreundliches Reisen quer durchs Land.

Start 2021 ist Pfingsten: Der ALPEN-SYLT Nachtexpress bricht am 20. Mai ab Sylt zur Premierenfahrt gen Süden auf und fährt am 21.5. ab Salzburg via Freilassing, Traunstein, Prien, Rosenheim, München, Augsburg und Nürnberg zurück. Eine zweite Route führt vom Bodensee via Ludwigsburg, Heidelberg und Frankfurt/ Main gen Norden. Bis in den Spätherbst gibt es bis zu vier Fahrten pro Woche. Fahrplan und Buchung auf www.nachtexpress.de.



S.D.L. Süddeutsche Leasing AG

Off-Balance Payment Solution

Die S.D.L. Süddeutsche Leasing AG ist eine mittelständische Leasinggesellschaft in Familienbesitz in Ulm-Elchingen. Neben der Erlaubnis für Factoring nach Paragraf 1 Absatz 1a, Satz 2, Nr. 9 verfügt die S.D.L. über die Erlaubnis für Finanzierungsleasing nach Paragraf 1 Absatz 1a, Satz 2, Nr.10.

Gegenstand der Gesellschaft ist die Vermietung von beweglichen Wirtschaftsgütern, schwerpunktmäßig Maschinen und Anlagen, ausschließlich an die gewerbliche Wirtschaft. Die Zielkunden der SDL sind vor allem mittelständische Konzerne, Railway-Anbieter und Kommunen. Für diese Kundenschicht wurden weltweit in sieben Ländern bereits mehr als rund 630 Finanzierungsprojekte erfolgreich von der Süddeut-

schen Leasing AG umgesetzt.

Eine internationale Finanzierungsform ist für unsere Railway-Kunden umso wichtiger, da einige Anbieter in verschiedenen Ländern ihre Transportleistungen anbieten und sich daher die Leasingobjekte im europäischen Ausland befinden.

Die stetige Weiterentwicklung der S.D.L. AG umschließt ihre neue Entwicklungsabteilung, die mit dem Projekt 'Pay per Use' an innovativen und digitalen Lösungen für den Railway-Kunden arbeitet. Demnächst bietet die S.D.L. Süddeutsche Leasing AG nutzungsbasierte Finanzierungsmöglichkeiten an. Die Zahlungen finden pro Kilometer und befördertem Fahrgast statt. Diese Finanzierungsart ist bilanzneutral abbildbar und wandelt CAPEX zu OPEX. Diese "OFF-Balance"-Zahlungsabwicklung wird zukünftig in der Railway-Finanzierung eine immer größere Rolle spielen, da die Pandemie ebenfalls

Spuren im Bilanzbild unserer Kunden hinterlassen hat.

Im Rahmen der Digitalisierung stehen im Jahr 2021 alle benötigten Daten für diese Abrechnungsmethode zur Verfügung.

Im Zuge des Nachhaltigkeitsgedankens sehen wir die nächsten Jahre eine stark gestiegene Investitionsbereitschaft unserer Railway-Kunden und freuen uns daher, weiterhin als starker und verlässlicher Partner zur Verfügung zu stehen.





ROBEL Bahnbaumaschinen GmbH

Weltweit nah am Kunden

Seit 1901 entwickelt, produziert und vertreibt Robel Maschinen für mehr Sicherheit und Wirtschaftlichkeit im Gleisbau. Am Standort in Freilassing, Oberbayern, erzeugen rund 600 Mitarbeiter schienengebundene Instandhaltungs-Systeme, handgeführte Gleisbaumaschinen und Servicedienstleistungen für den Bau und die Instandhaltung von Bahninfrastrukturanlagen weltweit.

Robel verfügt über ein internationales Netzwerk an Vertretungen und Servicestellen in mehr als 70 Ländern rund um den Globus sowie eigenen Vertriebs-Niederlassungen in Frankreich, China und den USA. Das Unternehmen versteht sich dabei immer als Systempartner vor Ort, sowohl für staatliche und private Netzbetreiber als auch für Bauunternehmen, der ein breites Spektrum an Komplettlösungen für die Arbeits- und Instandhaltungsbereiche im System Bahn anbietet.

Mit den drei Geschäftsbereichen Maschinen & Werkzeuge, Systeme & Fahrzeuge sowie Service & Kundendienst liefert Robel Maschinen und Dienstleistungen für sämtliche Instandhaltungstätigkeiten am Gleis. Je nach Arbeitsauftrag und örtlichen kommen hand-Gegebenheiten geführte Maschinen und Geräte, mehrteilige Schienenbearbeitungsoder Transportsysteme oder deren Kombination zum Finsatz. Was auch immer am Gleis benötigt wird - Bohren, Trennen, Spannen, Schrauben, Schleifen, Stopfen, Fräsen, Befördern oder Messen -, Robel hat die Technologie dafür. In Zusammenarbeit mit Kunden entstehen individuelle Lösungen wie zum Beispiel teilbeziehungsweise vollautomatisierte Abläufe für höhere Arbeitssicherheit und Prozessgeschwindigkeit oder alternative Antriebsvarianten für sensible Baustellenbereiche in Tunneln oder Ballungsräumen.

Darüber hinaus ist Robel nicht nur Hersteller, sondern ab dem Tag der Übergabe der Maschine auch Servicepartner für die Dauer der gesamten Produktlebenszeit. Die Leistungen umfassen sämtliche Servicebereiche von Wartung, Reparaturen und Fristuntersuchungen über Revisionen und Retrofit bis zu Ersatzteillieferungen und Schulungen. Ein eigenes Kompetenzzentrum für Radsätze und Drehgestelle im Werk in Freilassing übernimmt den europaweiten, markenunabhängigen Service rund um Rad und Antrieb.

Der hohe und durchgängige Qualitätsstandard aller Produkte und

Dienstleistungen ist essenzieller Bestandteil der Unternehmensphilosophie, deshalb sind die Prozesse nach EN IS 9001, EN ISO 14001, IRIS und EcoVadis zertifiziert. Ziel ist, fair mit Menschen, proaktiv mit betrieblichen Umweltauswirkungen und sparsam mit Rohstoffen und Energie umzugehen – von der Produktion der Maschinen in Bayern bis zu deren ökonomischem und ökologischem Einsatz auf den Gleisen in aller Welt.



Kontakt:



Manfred Rudholzer

Vertriebsleiter Maschinen & Werkzeuge ROBEL Bahnbaumaschinen GmbH Industriestraße 31, D-83395 Freilassing Telefon: +49 (0) 8654 609 456 E-Mail: manfred.rudholzer@robel.com www.robel.com



Michael Seeleithner

Vertriebsleiter Systeme & Fahrzeuge ROBEL Bahnbaumaschinen GmbH Industriestraße 31, D-83395 Freilassing Telefon: +49 (0) 8654 609 456 E-Mail: michael.seeleithner@robel.com www.robel.com



Husqvarna Deutschland GmbH

Mehr Leistung und Nachhaltigkeit in der professionellen Grünpflege mit der Husqvarna Profi-Akku-Serie und Fleet Services

Husqvarna ist eine Marke der Husqvarna Group. Seit 1689 am Markt, fertigt das Unternehmen heute hochwertige Garten- und Forstprodukte und führte bahnbrechende Innovationen wie den weltweit ersten kommerziellen Mähroboter, den Automower®, im Markt ein. Das schwedische Unternehmen bietet eine breite Palette leistungsstarker Outdoor-Power-Produkte für Parks, Wald und Garten und steht für Technologieführerschaft in branchenrelevanten Bereichen wie Kettensägen, Trimmer, Rider-Aufsitzmäher und Mähroboter.

Mit der Husqvarna Profi-Akku-Serie profitieren Anwender von Leistung und Komfort für jeden Einsatzbereich. Die akkubetriebenen Geräte arbeiten ohne Abgase und geräuscharm, sind leicht und auf Benutzerfreundlichkeit ausgelegt – auch bei langen Arbeitseinsätzen. Mit niedrigen Betriebskosten und einer langen Akkulaufzeit erzielen sie eine

hohe Produktivität sowie optimale Ergebnisse auf Augenhöhe mit den leistungsstärksten Benzinmaschinen. Der kraftvolle Elektromotor liefert eine beeindruckende Power mit vollem Drehmoment ab Start. Die aktive Kühlung verlängert die Lebensdauer der Akkuzellen bei hohen Temperaturen.

Ein sicheres aktives Einschalten, ge-



ringe Vibrationswerte, weniger Lärmbelastung und überzeugende Power erleichtern nicht nur die Arbeit, sondern machen die Profi-Akku-Geräte zur Grünpflege wie die Rasenmäher LB 548i und LC 551iV, den Laubbläser 530iBX oder die Motorsense 535iRXT. ideal für Einsätze in geräuschsensiblen Umgebungen und schonen gleichzeitig ihre Anwender beim täglichen Gebrauch. "Wir haben uns für die Akkutechnik von Husqvarna entschieden, um auch während des laufenden Schul- und Kindergartenbetriebs alle Arbeiten ohne Lärm ausführen zu können", berichten die Landschaftsgärtner der Stadt Wei-Renfels.

Die Investition in Akku-Geräte führt zu geringeren Betriebskosten, denn jede Akku-Ladung kostet nur einen Bruchteil des Kraftstoffpreises. Zudem ist der Wartungsbedarf der Akku-Geräte minimal. Das universelle Akku-System verschafft mehr Flexibilität bei der Nutzung von verschiedenen Geräten. Abgerundet wird die Husqvarna Profi-Akku-Serie durch leistungsstarke Akkus, verschiedene Ladegeräte, den Akku-Gürtel Flexi und rückentragbare Akkus.

Darüber hinaus bietet die Husqvarna Fleet-Services-Lösung ein smartes Flottenmanagement auf höchstem Niveau. Die einzelnen Geräte werden mit Maschinensensoren ausgestattet, die wichtige Gerätedaten sammeln und diese übermitteln, sobald eine Bluetooth-Verbindung mit der Fleet-Services-App hergestellt wird.

Die App lädt die Daten anschließend per Internetverbindung in die Cloud hoch, wo sie dann über das Fleet-Services-Webportal von jedem Ort aus abgerufen werden können. So haben professionelle und kommunale Grünpfleger die gesamte Geräteflotte bestens im Blick. Auswertungen und Mitteilungen erinnern zusätzlich an Serviceintervalle etc. Dank Sensoren ist immer Gewissheit, wo sich die Maschinen befinden, wie oft sie eingesetzt wurden und wann sie gewartet oder ausgetauscht werden müssen.



Kontakt:

Husqvarna Deutschland GmbH Hans-Lorenser-Straße 40 89079 Ulm

Telefon: +49 (0) 731/490-2500 E-Mail:

presse@husqvarnagroup.com

www.husqvarna.de



Powerlines Group

Europäischer Systemanbieter in der Bahnelektrifizierung

Die Powerlines Group mit ihren europäischen Tochterunternehmen bietet internationalen Kunden das komplette Leistungsspektrum von Consulting über Engineering bis hin zur Montage und Wartung von Infrastrukturanlagen.

Die SPL Powerlines Germany ist ein Unternehmen der Powerlines Group mit dem Hauptsitz im niederösterreichischen Weinviertel. Die Powerlines Group beschäftigt rund 1100 hochqualifizierte und erfahrene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Mittelund Nordeuropa.

Zuverlässiger Partner in der Bahnelektrifizierung

Die SPL Powerlines Germany, mit Hauptsitz in Forchheim, ist ein langjähriger und zuverlässiger Partner für die Bahnelektrifizierung im Nah- und Fernverkehr. Das Leistungsspektrum des Unternehmens umfasst dabei die Elektrifizierung von Straßenbahnen, U-Bahnen, O-Bussen, Nahverkehrsund Fernverkehrsstrecken sowie Hochgeschwindigkeitsstrecken. Als Systemanbieter deckt die SPL Powerlines Germany dabei das komplette Leistungsspektrum ab – von der Planung und dem Engineering über die Installation bis zur Wartung von elektrotechnischen Bahninfrastrukturanlagen.

Darüber hinaus ist die SPL Powerlines Germany seit 2019 auch in der Elektrifizierung von Autobahnen tä-



tig. Gemeinsam mit Siemens Mobility GmbH hat das Unternehmen die Elektrifizierung der eHighway Teststrecke FESH in Schleswig-Holstein umgesetzt und elektrifiziert aktuell eine Teststrecke in Baden-Württemberg. Die SPL Powerlines Germany verfolgt in all ihren Projekten einen Best-In-Class-Anspruch in Bezug auf Arbeitssicherheit, Qualität und Projektmanagement.

Europäischer Systemanbieter mit Fokus auf Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs

Als einer der europäischen Marktführer in der Elektrifizierung von Bahninfrastruktur und als ein zuverlässiger Anbieter in der Errichtung von Energieübertragungsinfrastruktur in

Österreich und Deutschland ist die Powerlines Group ein zuverlässiger Partner der namhaften europäischen Bahn- und Energie-Konzerne sowie der städtischen Verkehrsbetriebe im Nahverkehr.

Seit 2019 ist die Powerlines Group über ENGIE Solutions ein Unternehmen der französischen ENGIE Gruppe, eines weltweit führenden Anbieters von CO₂-armer Energie und Dienstleistungen. ENGIE will weltweit Vorreiter bei der CO₂-Reduktion und führender Gestalter der Energiewende sein.

Kontakt:

SPL Powerlines Germany GmbH Breitweidig 7 91301 Forchheim

Telefon: +49 (0) 9191 977-120 Fax: +49 (0) 9191 977-254 E-Mail: office.germany @powerlines-group.com

www.powerlines-group.com



IMPRESSUM

Privatbahn Magazin IM FOKUS ist die PR-Beilage des Privatbahn Magazins.

Verlag

Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG Salzwedeler Straße 5, D-29562 Suhlendorf Telefon: 05820 970177-0 Telefax: 05820 970177-20

www.privatbahn-magazin.de

Herausgeber

Prof. Dr. Uwe Höft Christian Wiechel-Kramüller (V.i.S.d.P.) Dr. Ansgar Burghof

Gesamtleitung:

Tobias Grocholl

Titelfoto: Oliver Lang - Deutsche Bahn AG

Layout: Julien Goldschmidt

Anzeigen

Tobias Grocholl (verantwortlich)
Telefon: 05820 970177-16
Fax: 05820 970177-20
E-Mail: anzeigen@bahn-media.com

Druck

Grafisches Centrum Cuno, 39240 Calbe

ISSN: 1868-4386

Urheberrechte:

Nachdruck, Reproduktionen oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Alle Verwertungsrechte stehen dem Verleger zu. Das Copyright 2021 für alle Beiträge liegt beim Verlag.

Haftung:

Für unverlangt eingeschickte Manuskripte und Abbildungen wird keine Gewähr übernommen. Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichungen kann trotz sorgfältiger Prüfung durch die Redaktion nicht übernommen werden, sofern nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt wurde.

BRANCHE BAHN

Für Einsteiger, Aufsteiger und Umsteiger

12. Ausgabe

Handbuch Zukunftsbranche Bahn 2020/2021

- alle Berufe der Bahnbranche
- Infos über Ausbildung und Studium
- Bewerbungshelfer Hesse/Schrader
- Kontakte und Ansprechpartner

Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG Salzwedeler Straße 5 D-29562 Suhlendorf Telefon: +49 (0)5820 970 177-0 Fax: +49 (0)5820 970 177-20 www.privatbahn-magazin.de

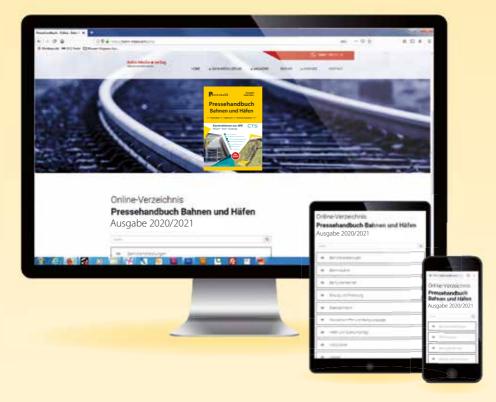
info@privatbahn-magazin.de



Pressehandbuch Bahnen und Häfen

+++ Kontakte +++ Adressen +++ Kommunikation +++

Jetzt auch als Online-Verzeichnis!



www.bahn-media.com/phb