

SSL EXPRES

30.10.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 30-10-2025 Summit EU vyzval ke snížení byrokracie i v dopravě

Aby se posílila konkurenceschopnost společností v EU, chtějí členské státy "naléhavě drasticky snížit" "administrativní, regulační a reportovací zátěž" pro podniky a administrativu. Hlavy států a předsedové vlád zemí EU se k tomu zavázali v závěrech svého summitu minulý čtvrtek v Bruselu. Je třeba snížit byrokracii na úrovni EU, členských států a regionů. Lídři vyzývají Evropskou komisi, aby urychleně předložila další "ambiciózní" návrhy na zjednodušení (tzv. souhrnné balíčky). Ty by se podle závěrů měly týkat mimo jiné oblastí "automobilový průmysl, vojenská mobilita, digitalizace, finanční služby, doprava, životní prostředí, energetika a potravinová bezpečnost". Explicitně je zmíněna také revize nařízení o chemických látkách a posílení farmaceutického průmyslu. Evropský parlament a Rada ministrů se vyzývají, aby do konce roku přijaly návrhy na zjednodušení směrnic týkajících se náležité péče v dodavatelském řetězci a podávání zpráv o udržitelnosti a aby "co nejdříve v příštím roce" přijaly ostatní stávající souhrnné návrhy, včetně návrhů pro malé společnosti se střední tržní kapitalizací. "Tam, kde je to vhodné", mají být legislativní návrhy také staženy.

Komise se vyzývá, aby se zamyslela nad tím, jak by bylo možné standardizovat a urychlit plánovací a schvalovací postupy v členských státech. Pro zajištění "levné a čisté" energie do Evropy je třeba naléhavě udělat více. To vyžaduje "ambiciózní elektrifikaci", pro kterou musí být použita všechna řešení, která jsou klimaticky neutrální nebo způsobují nízké emise uhlíku. Na úrovni EU a na vnitrostátní úrovni je třeba investovat do elektrických rozvodných sítí, skladovacích zařízení a přeshraničních vedení. Komise by měla co nejdříve předložit návrhy, jak snížit ceny energie a zvýšit výrobu energie z obnovitelných zdrojů. Evropský průmysl musí být podle závěrů obnoven, modernizován a dekarbonizován "technologicky neutrálním způsobem". Zvláštní pozornost by měla být věnována tradičním průmyslovým odvětvím, zejména automobilovému, lodnímu a leteckému sektoru. Zmíněn je také ocelářský, kovodělný, cementářský, chemický, sklářský a keramický a také papírenský průmysl.

"Společnosti v Evropě musí vědět, co mohou očekávat v příštích několika letech," řekl po příjezdu do Bruselu kancléř Friedrich Merz (CDU). "Nikdo z nás nezpochybňuje cíl ochrany klimatu. To však musí být spojeno s konkurenceschopností. Musíme prostě vidět, co se děje ve světě. V současné době jsme v defenzivě a musíme se odtamtud znovu dostat," řekl Merz. K tématu regulace limitů CO₂ vozového parku pro osobní a dodávkové automobily se však výslovně nevyjádřil. V závěrech summitu se uvádí, že vedoucí představitelé uvítali záměr Komise reformu předložit a vyzvali ji, aby své návrhy urychleně předložila. Svou roli v tom má hrát technologická neutralita a "evropské materiály". To je pravděpodobně známkou toho, že by se do mezních hodnot mělo započítávat i použití evropské, "zelené" oceli.

Pokud jde o diskusi o prozatímním cíli EU v oblasti ochrany klimatu do roku 2040 – Evropská komise navrhla snížení o 90 procent ve srovnání s rokem 1990 – závěry uvádějí, že je třeba vzít v úvahu "realistický přínos" pohlcování uhlíku, který mohou přinést například lesy nebo podzemní ukládání CO₂. Kromě toho musí EU přispívat k ochraně klimatu "ambiciózním", ale také "nákladově efektivním" způsobem. Zejména by mělo být určeno, jakým způsobem

mohou hrát roli "vysoce kvalitní" mezinárodní certifikáty ochrany klimatu. Kromě toho summit požaduje revizní doložku pro prozatímní cíl ochrany klimatu. Ministři životního prostředí EU se na tom mají dohodnout, pokud to bude možné, 4. listopadu. Pak by EU mohla vycestovat na příští konferenci OSN o změně klimatu v listopadu s cílem pro rok 2035, který by od ní byl odvozen. Hlavy států a předsedové vlád nejmenovali konkrétní cíl snížení emisí CO₂ do roku 2040. "Je důležité přistupovat ke klimatickým cílům se zdravým rozumem," řekl při příjezdu rakouský kancléř Christian Stocker. Otázka bezplatných certifikátů pro obchodování s emisemi CO₂ pro průmysl je také otázkou "konkurenceschopnosti Evropské unie a já budu pracovat na tom, aby zde bylo možné dohodnout prodloužení lhůty". Podle aktuálního rozhodnutí již nebudou nejpozději od roku 2034 žádné bezplatné certifikáty.

Pokud jde o obchodování s emisemi pro silniční dopravu a budovy (ETS 2), které je plánováno na rok 2027, hlavy států a předsedové vlád v závěrech summitu vyzvali Komisi, aby za tímto účelem revidovala prováděcí rámec a zohlednila "všechny relevantní aspekty". V závěrech není ani zmínka o odložení ETS 2 na "nejméně do roku 2030", k němuž některé členské státy vyzvaly v rámci příprav na summit. Komisař EU pro klima Wopke Hoekstra tento týden oznámil, že předloží legislativní návrhy, které mají zabránit prudkému nárůstu cen pohonných hmot na začátku ETS 2. Hovoří se například o tom, že v případě překročení určitých cenových limitů bude na trh uvedeno více certifikátů CO₂ a že do roku 2027 budou členským státům k dispozici dotace, kterými mohou podpořit například přechod na elektromobily nebo instalaci tepelných čerpadel.

SSL Express 30-10-2025 Zástupci vnitrozemské lodní dopravy (v Německu) jsou pobouřeni finanční mezerou (DVZ)

Od minulé středy, kdy vyšlo najevo, že financování mnoha stavebních projektů nebude zajištěno, jsou zástupci vnitrozemské lodní dopravy, vnitrozemských přístavů a stavebnictví zděšeni. Jedná se o výčet zhruba 120 projektů, mezi které patří výměna jezů a plavebních komor a silničních a železničních mostů. Podle interního dokumentu Spolkového ministerstva dopravy činí schodek mezi lety 2026 a 2029 2,8 miliardy eur. Místo požadovaných 10,1 miliardy eur zbylo na stavební projekty k dispozici pouze 7,3 miliardy eur, jak vyplývá z výpočtu iniciativy Waterway System Initiative (ISW). Kvůli nedostatečnému financování nemohla být zadávací řízení zahájena podle plánu, uvádí se v dokumentu, který má DVZ k dispozici. "Tento seznam překračuje naše nejhorší obavy," zdůrazňuje Jens Schwanen, člen skupiny mluvčích ISW a také výkonný ředitel Spolkového svazu německé vnitrozemské plavby (BDB). Vodní cesta byla dosud nejspolehlivějším způsobem dopravy, ale federální vláda tuto pozici bezohledně ohrožuje podfinancováním, které se nyní stalo veřejným.

"S ohledem na potřeby mobility budoucnosti má vodní cesta velký potenciál. Zároveň je zde značné zpoždění renovací, které je třeba vyřešit investicemi do výměny," řekl mluvčí.

Rozhodnutím koaličního výboru z 8. a 9. října 2025 bylo pro dopravní infrastrukturu stanoveno, že v centru pozornosti bude obnova a modernizace stárnoucích dopravních tras a že se bude také stavět vše, co je připraveno k výstavbě. Otázka, proč k tomu mohlo dojít i přes četná varování z oboru, zůstala dosud nezodpovězena. Nejsou to jen průmyslová sdružení, která vedou kampaň za vodní cestu, která kritizují hrozbu nedostatečného financování.

"Neustálé výkyvy investičních fondů, které nereflektují ani růst cen materiálů, jsou jedním z pro politicky opakovaně požadovaný rozvoj kapacit ve stavebnictví," uvedl Thomas Gross, člen

skupiny mluvčích ISW a zároveň předseda Spolkového odboru vodního inženýrství při Hlavním svazu německého stavebního průmyslu (HDB). Kritizuje také skutečnost, že vodní cesta je jediným druhem dopravy, který není zohledněn ve zvláštním fondu pro infrastrukturu a klimatickou neutralitu. Na pozadí ruské útočné války proti Ukrajině a s tím spojené potřeby vojenské mobility se federální vodní cesta stále více dostává do centra pozornosti, poznamenává Marcel Lohbeck, výkonný ředitel Spolkového svazu veřejných vnitrozemských přístavů (BÖB). Do očí bijící deficity v investicích do obnovy však nejsou vhodné pro posílení důvěry ve vodní cestu. Plány financování se setkaly také s kritikou dolnosaského ministra hospodářství a dopravy Granta Hendrika Tonneho (SPD). "Není možné, abychom museli znovu diskutovat o dírách v dopravním rozpočtu spolkového ministra dopravy," říká a vyzývá Schniedera, aby poskytl financování spolkových vodních cest podle potřeb.

"Dolní Sasko bude na konferenci ministrů dopravy vyvíjet tlak, aby ministr Schnieder provedl úpravy," oznámil Tonne. Vyzývá k rychlému sestavení balíčku ve výši 500 milionů ze zvláštního fondu pro infrastrukturu a klimatickou neutralitu. "Nejzchátralejší oblasti je třeba rychle opravit," řekl Tonne. Příští zasedání zemských ministrů dopravy se uskuteční tento týden ve středu a ve čtvrtek v bavorském Straubingu. Podle Tonneho mají spolkové vodní cesty pro Dolní Sasko zvláštní význam kvůli geografickým podmínkám této země. Dolní Sasko má spolu s řekami Vezerou, Emží, Labem, Mittellandským průplavem, Labským bočním kanálem a Pobřežním kanálem obzvláště hustou síť spolkových vodních cest o celkové délce přibližně 1 200 kilometrů. Ročně se přepraví přibližně 35 milionů tun zboží. Vodní cesty také významně přispívají k dosažení klimatických cílů, protože uvolňují výrazně méně CO₂ než na silnici. Poslanec CDU a dopravní politik Carl-Philipp Sassenrath také prosazuje odpovídající financování. "Musíme pokročit ve všech druzích dopravy," řekl. "Projekty vodních cest by proto měly být rovněž v převažujícím veřejném zájmu. Celkově jsou nezbytné nové způsoby snížení byrokracie, efektivnější plánovací a schvalovací procesy a přehodnocení struktury federální sítě vodních cest. Nyní je třeba zahájit také kritiku úkolu. To by mohlo zahrnovat například uvolnění jednotlivých úkolů Generálního ředitelství vodních cest a lodní dopravy," je přesvědčen Sassenrath. Varuje však před tím, aby byl současný odhad příspěvku vnímán jako důvod k odpočinku. Naopak, míra investic v základním rozpočtu musí být zvýšena a zvláštní fond musí být ještě více zaměřen do infrastruktury. Pokud jde o rozpočet, Sassenrath chválí poslední rozhodnutí rozpočtového výboru, která ukazují správným směrem. "Výrazně jsme navýšili prostředky na dotace na vzdělávání ve vnitrozemské plavbě a program výměny motorů. Tímto způsobem posilujeme stejnou měrou vzdělávání, inovace a ochranu klimatu a jsme jasně odhodláni věnovat budoucnost vodní cesty." Dodatečné finanční prostředky pro vodní cestu v hlavním rozpočtu by však měly být v konečném důsledku ještě udržitelnější. Je třeba zajistit, aby finanční prostředky mohly být v budoucnu využívány flexibilněji ve všech druzích dopravy. Z toho by pak měla těžit zejména vodní cesta.

P.S. Ti maj' ale starosti...U nás voda neteče, a tak máme pokoj

 **SSL Express 30-10-2025 Zaměřeno na balíčky: Od plánování tras až po doručování na bázi umělé inteligence (trošku delší, ale zajímavé)**

Procesní krok v maloobchodní logistice je stejně nákladný a zároveň stejně důležitý pro zákaznickou zkušenost jako poslední míle. Více než 50 procent celkových nákladů v distribuční logistice vzniká při dodávkách koncovým zákazníkům, pobočkám nebo B2B dodávkám ve velkoobchodě. Z hlediska služeb mají dodací lhůty, dodržování termínů a flexibilita významný

vliv na spokojenost zákazníků. V tomto ohledu i dokonale řízený dodavatelský řetězec v maloobchodě ztrácí svou hodnotu, pokud se nepodaří doručit nebo nejsou dodrženy sliby doručovacích služeb. Poslední míle proto není jen logistickou výzvou – je strategickým faktorem úspěchu v maloobchodní logistice. Společnosti již řadu let experimentují s technologiemi v oblasti dodávek, které mají za cíl optimalizovat trasy a plánování tras, rychlost dodávek a využití kapacity. GPS data, strojové učení, předpovídání poptávky – tato módní slova jsou známá. Tvrdá realita však ukazuje, že navzdory špičkovým technologickým nástrojům řidiči dodávek často uvíznou v dopravních zácpách, zvoní na zvonek u prázdných bytů nebo se vydávají objíždkami, protože plánování trasy je teoreticky dokonalé, ale v praxi reaguje příliš rigidně. A právě zde přichází na řadu využití umělé inteligence: AI slibuje, že bude v reálném čase reagovat na provoz, počasí, chování zákazníků a obsazenost. Učí se rozpoznávat vzorce, počítat pravděpodobnosti a průběžně zdokonalovat logiku přednesu. Finská doručovací služba Wolt působí ve více než 60 německých městech a funguje jako digitální doručovací platforma, která poskytuje přístup do restaurací, supermarketů a místních maloobchodníků prostřednictvím aplikace. Jejich nedávno zveřejněná zpráva o transparentnosti algoritmů ukazuje, že algoritmy Woltu vypočítávají, která dodávka je přiřazena kterému řidiči, ve zlomcích sekundy na základě vzdálenosti a předpovědi dostupnosti zákazníků a vývoje provozu. Wolt využívá nejen geodata, ale také neustále porovnává datové body z nejrozličnějších zdrojů, jako jsou dopravní podmínky, počasí, frekvence objednávek a individuální návyky zákazníků. Umělá inteligence tak dělá rozhodnutí, která byla dříve vyhrazena dispečerům – a to rychlostí, které žádný člověk nemůže dosáhnout. Wolt tak posouvá logiku doručování od statického plánování tras k neustále se učícímu, reaktivnímu systému.

Po celá desetiletí se speditéři a balíkové služby spoléhali na software, který optimalizuje zájezdy a trasy na poslední míli. Modely založené na umělé inteligenci, jako je ten od Woltu, se liší svou flexibilitou a schopností reagovat. Zatímco klasické systémy optimalizují trasu jednou denně a ta zůstává z velké části neměnná, algoritmy Woltu reagují kontinuálně. Každá nová objednávka, každý report z provozu a každé chování zákazníka je zahrnuto do další kalkulace. Místo jednoho plánu ráno vznikají během dne stovky mikroplánů. Kromě toho se tyto systémy umělé inteligence spoléhají na rozpoznávání vzorů. Učí se z chyb, zpoždění a individuálních návyků jednotlivých zákazníků. Tato dynamika je jasně odlišuje od statictějších nástrojů, které – s ohledem na prakticky nekonečná omezení plánování – primárně optimalizují trasy a dodací lhůty. Zatímco Wolt pracuje s vysoce flexibilními algoritmy, které reagují v reálném čase, mnoho společností zabývajících se distribuční logistikou se spoléhá především na osvědčené, statictější systémy plánování tras. Tyto systémy jsou primárně určeny pro efektivní zpracování velkých objemů zásilek ve standardizovaných procesech. To znamená ranní plán, který specifikuje zájezdy na základě objemu zásilky, geografické hustoty a empirických hodnot. Úpravy v průběhu dne se obvykle provádějí pouze ve výjimečných případech. Výhodou těchto systémů je jejich stabilita a škálovatelnost: Například v sektoru KEB mohou každý den přepravit miliony balíků prostřednictvím standardizovaných procesů. Nevýhoda: flexibilita jde stranou. Spontánní změny preferencí zákazníků nebo nepředvídatelné dopravní zácpy lze jen těžko dynamicky zohledňovat. Pro společnosti zabývajících se retailovou logistikou z toho plyne ponaučení: budoucnost pravděpodobně spočívá v hybridní logice. Velké objemy budou muset stále procházet stabilními systémy – ale tam, kde je důležitá přesnost a především flexibilita, mohou být řešení podporovaná umělou inteligencí rozhodující výhodou a rozhodujícím faktorem ve spokojenosti zákazníků. Především rostoucí očekávání koncových a firemních zákazníků ohledně krátkodobých změn v

čas a prostoru v preferencích dodávek – dodací lhůty, požadované časy, místa předání atd. – vedou k potřebě flexibilního plánování. V tomto ohledu existuje řada konkrétních aplikačních scénářů v maloobchodní logistice, jak lze umělou inteligenci využít k dynamické reakci na změny v poptávce, preferencích zákazníků a dopravních situacích. Potenciál je zřejmý zejména pro kamenné maloobchody s nabídkami doručení ve stejný den, pro lokální kurýrní systémy, regionální distribuční logistické společnosti ve velkoobchodě i retailu a pro balíkové služby s vysokým nebo rostoucím podílem B2C. Pokud příjemce pravděpodobně nepřijde domů dříve než pozdě večer, může být užitečné odložit doručení na další den. Pokud chce zákazník změnit místo recepcy v krátkém čase – v době, kdy již probíhá rozvozová prohlídka – lze dodávku dynamicky upravit. Podobné případy použití vznikají ve velkoobchodě se zákazníky z oblasti řemeslných výrobků a gastronomie, kteří zase musí přizpůsobit svůj denní rozvrh konkrétním situacím zákazníků, například krátkodobým novým objednávkám.

V USA se společnosti jako Amazon a Walmart spoléhají na své vlastní systémy založené na umělé inteligenci, které organizují nejen plánování tras, ale také celý dodavatelský řetězec – od prognózy zásob v distribučním centru až po doručení ke vchodovým dveřím nebo ledničce. Amazon jde ještě o krok dále a kombinuje sledování v reálném čase s předpověďmi řízenými umělou inteligencí: Algoritmus ví, kde bude položka s největší pravděpodobností potřeba, a to ještě předtím, než si zákazník objedná. V Evropě Picnic ukáže, jak lze umělou inteligenci a automatizaci úspěšně kombinovat také v sektoru maloobchodu s potravinami. Díky vysoce automatizovaným distribučním centrům a platformě poháněné umělou inteligencí pro střední míli Picnic nejen optimalizuje skladové procesy, ale také připojení na poslední míli. Zásobovací síť je neustále testována a vylepšována prostřednictvím tzv. Monte Carlo analýz – stochastických simulačních metod, ve kterých jsou na základě náhodných vzorků v rámci definovaných rozdělení pravděpodobnosti vypočítány tisíce možných scénářů. Cílem je činit spolehlivá rozhodnutí v podmínkách nejistoty, například v případě měnících se dopravních podmínek, kritických povětrnostních podmínek a nestálého chování zákazníků a poptávky. Picnic využívá analytiku Monte Carlo k realistickému výpočtu dodacích lhůt, simulaci plánování tras za proměnlivých podmínek, optimalizaci kapacity v distribučních centrech a na poslední míli a identifikaci rizik – zpoždění, přetížení – v rané fázi. Zejména při dodávkách s elektrickými vozidly v krátkých časových oknech jsou tyto simulace zásadní pro sladění kvality služeb a nákladové efektivity. Na druhou stranu v Asii super aplikace, jako je Grab nebo Meituan, ukazují, jak lze umělou inteligenci škálovat v souhře ride-hailingu (rezervace soukromých řidičů na základě aplikace), rozvozu jídla a elektronického obchodování. Tam se data z milionů jízd a objednávek používají k rozhodování o doručení a trase v reálném čase. Mnoho evropských maloobchodníků a služeb kurýrních služeb v některých případech zaostává. Důvody často spočívají v přísnější ochraně dat, roztržitých trzích a menším podstupování rizika při používání modelů založených na umělé inteligenci. Ale právě zde vzniká oblast učení: To, co bylo dlouho globální realitou, si může najít cestu do Evropy v pozměněné podobě – pokud máte odvahu a finanční prostředky investovat do datových infrastruktur, algoritmů a flexibilních organizací.

Umělá inteligence má bezpochyby potenciál snížit náklady na poslední míli díky dynamickému plánování tras, menšímu počtu neúspěšných pokusů a vyššímu využití kapacity. Současně se zvyšuje úroveň služeb souvisejících se zákazníkem díky přesnějším dodacím lhůtám, spontánním odklonům a větší transparentnosti v celém dodavatelském řetězci pro všechny zúčastněné strany. Je však třeba se vyvarovat dvou důležitých omylů. Za prvé, náklady na poslední míli budou v příštích několika letech nadále stoupat, místo aby klesaly. Umělá inteligence může pomoci mírně kompenzovat očekávaný nárůst nákladů na personál, vozidla

a energie. Nevede však k celkovému snížení nákladů a tím ani ke snížení cen dopravy pro obchodníky. Naopak, investice, které mají logistické společnosti provést do odolnosti, digitalizace a ekologické udržitelnosti, způsobí, že náklady na poslední míli ve střednědobém horizontu dále porostou. Za druhé, větší důraz na technologie a využívání umělé inteligence nesmí vést k zanedbávání lidského faktoru: vstřícnost, schopnost řešit problémy a situační opatření zůstávají nepostradatelné i při poskytování opatření na poslední míli podporovaném umělou inteligencí. Nejde tedy jen o vývoj a využívání technologií, které zlepšují zákaznický servis a nákladovou pozici, ale také o pracovní postupy a rámcové podmínky doručovatelů. Pokud do AI neinvestujete, ztratíte efektivitu, důvěru a konkurenceschopnost. Cesta k vynikajícím nákladům a službám je však více než náročná. Systémy umělé inteligence nejsou nástrojem plug-and-play, ale složitými infrastrukturami, které je třeba udržovat, integrovat a zásobovat vysoce kvalitními daty. Pokud pracujete se zastaralými systémy nebo izolovanými datovými ostrovy, nebudete moci využít svůj potenciál. Pokud chcete AI úspěšně využívat jako poskytovatele maloobchodní logistiky, musíte masivně investovat do vlastní databáze a být připraveni ji v případě potřeby sdílet s doručovacími partnery. "Odpadky dovnitř, smetí ven" nikde neplatí více než v případě doručování na poslední míli poháněné umělou inteligencí.

SSL Express 30-10-2025 DB Cargo: Nástupce Sigrid Nikuttové se zřejmě našel

Při hledání nového šéfa nákladní železnice Deutsche Bahn (DB) se zjevně našlo to, co se hledalo: Bývalý šéf ocelárny Thyssenkrupp Bernhard Osburg má nahradit Sigrid Nikuttovou, jejíž odchod byl oznámen minulý týden ve středu. Informovala o tom různá média, nejprve včetně zpravodajské platformy "Table.Media".

O změně ve vedení DB Cargo musí rozhodnout dozorčí rada DB. Mimořádná schůze výboru je plánována na 30. října. DB se k novému šéfovi nákladní železnice zatím nevyjádřila. Nikuttin koncept restrukturalizace churavějící DB Cargo selhal v externí zprávě jako nedostatečný. Krátce nato železnice zatáhla za šňůru. Osburg byl do srpna 2024 generálním ředitelem ocelářské divize společnosti Thyssenkrupp. Ze společnosti odešel kvůli sporu o reorganizaci skupiny. Nyní má Osburg zřejmě vrátit železniční nákladní dopravu zpět do starých kolejí. Pozorovatelé trhu již minulý týden oznámili DVZ, že se kormidla jako nový šéf DB Cargo ujme manažer ze zákaznické základny DB Cargo.

Podle specifikací Evropské komise musí být notoricky známá ztrátová divize nákladní dopravy společnosti DB do konce roku 2026 v černých číslech. Za tímto účelem představenstvo DB Cargo plánuje jmenovat do řídicího orgánu divize nákladní dopravy dalšího ředitele pro restrukturalizaci (CRO). Zda se to bude s Osburgem jako novým šéfem dodržovat, nebo zda bude tento projekt přece jen odložen, zatím nebylo nic oznámeno. S Osburgem jako novou osobou odpovědnou za nákladní dopravu by však byla dokončena restrukturalizace představenstva federálně vlastněné železniční skupiny kolem nové šéfky Evelyn Pally. Před několika dny byly také oznámeny plány na stále prázdná oddělení financí a regionální dopravy: Bývalá manažerka řetězce hobbymarketů Hornbach, Karin Dohm, je zvažována jako nová finanční ředitelka. Stala by se nástupkyní Levina Holleho, který společnost opustil na jaře a získal místo ve Spolkovém kancléřství. Nástupcem paní Pally v regionální dopravě pak má být údajně Harmen van Zijderveld. Dříve byl zodpovědný za železniční divizi v představenstvu železniční dceřiné společnosti DB Regio. Tyto personální údaje ale musí také ještě potvrdit dozorčí rada.

