

GRV - Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Postfach 10 14 03 • 45014 Essen • www.grv-ev.de • Rationale.Verkehrspolitik@Arcor.de

Auszug aus dem Inhalt

Verkehrspolitik der EU	3
Deutsche EU-Präsidentschaft 2007	
Gute Fortschritte bei der Interoperabilität	
Zweite Lesung des 3. Eisenbahnpakets	
Verkehrspolitik in Deutschland	7
Entscheidung zum Börsengang der Deutschen Bahn AG	
Gesetz zur schnelleren Infrastrukturplanung	
Eisenbahnen allgemein	11
Studie zum Thema Marktbeherrschung	
Bahnindustrie: Aufwärtstrend setzt sich fort	
Eisenbahn-Infrastruktur	14
Entscheidung zu Stuttgart 21 vertagt	
Bundesnetzagentur widerspricht Nutzungsbedingungen	
Schienenpersonenfernverkehr	18
Kürzere Reisezeiten ab Fahrplanwechsel	
In 15 Jahren 550 Millionen Fahrgäste im ICE	
Schienenpersonennahverkehr	19
Tiefensee wird stillgelegt	
S-Bahn Rhein-Neckar 2. Stufe	
Schienengüterverkehr	22
Liberalisierung des Schienengüterverkehrs	
Schifffahrt	24
Binnenschifffahrt stärkt Logistikstandort Deutschland	
Andere Verkehrsträger	25
Internationaler Verband UIRR warnt vor 60-Tonnen-Lkw	
Ausland	27
Schweizer Gesamtbilanz des Landverkehrs	
Rollende Landstraßen (RoLa)	
Nachhaltigkeit	28
Klimaweltgipfel in Nairobi ohne Ergebnis	
World Energy Outlook der IEA	
Schiene verbraucht wenig Fläche	
Verkehrsminister beschließen Aktionsprogramm gegen Schienenlärm	
Mobilität — Freizeit — Wandern	
Personalialia / Literatur	35
Impressum	35

Leitartikel

EU-Kommission legt Halbzeitbilanz des Weißbuches zur EU-Verkehrspolitik bis 2010 vor — Kein Kurswechsel —

Alfons Thoma

Dicker Strich durch die Rechnung von EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot

Mit der Halbzeitbilanz des Verkehrsweißbuches (2001 veröffentlichtes Weißbuch „Verkehrspolitik 2010 — Zeit für Entscheidungen“) wollte Verkehrskommissar Jacques Barrot den bisherigen Kurs wechseln und ein deutliches Zeichen für die Verkehrspolitik der kommenden Jahre setzen. Und zwar geht es um die Verlagerung von Gütertransporten auf die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel wie Schiene und Binnenschiff. In den Entwürfen für die Halbzeitbilanz war dieses Ziel der Verkehrspolitik gänzlich gestrichen worden. Stattdessen sollte die „co-modality“ zum Schlagwort einer neuen Verkehrspolitik werden. Hierunter soll eine optimale Nutzung jedes einzelnen Verkehrsträgers bei gleichzeitiger besserer Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern verstanden werden.

Da hat nun der EU-Umweltkommissar Stavros Dimas interveniert und dem Verkehrskommissar Barrot einen dicken Strich durch seine Rechnung gemacht. Dimas setzte sich vehement dafür ein, dass die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger weiter Gültigkeit besitzen soll.

Die Forderung von Dimas wurde von den europäischen Staats- und Regierungschefs unterstützt, die beim EU-Gipfel im Juni 2006 in Brüssel eine aktualisierte Fassung der „Sustainable Development Strategie“ verabschiedeten. In dieser Strategie ist ausdrücklich festgeschrieben, dass Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße ergriffen werden sollen.

Daher heißt es in der Halbzeitbilanz: „Eine europäische Politik für eine nachhaltige Mobilität muss auf einem

breiteren Instrumentarium aufbauen, um im Rahmen des Möglichen Verlagerungen auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu erreichen, vor allem bei Langstrecken, in Ballungsgebieten und in überlasteten Korridoren.“

So stehen nun die beiden Forderungen „Co-modality“ und „Verkehrsverlagerung“ gleichwertig in dieser Zwischenbilanz.

Mit dem Schlagwort „Co-modality“ wollte eigentlich Verkehrskommissar Barrot den großen Eisenbahngesellschaften signalisieren, sich nicht so sehr auf Brüssel zu verlassen, sondern sich mehr auf die eigenen Stärken zu besinnen.

Nun ist sicher zuzugeben, dass die EU Einiges für die Schiene tut. Sie gibt erhebliche Mittel für den Ausbau internationaler Korridore (TEN) und fördert den Ausbau der Interoperabilität (ETCS). Auf solchen Korridoren der Schiene könnte unter der Voraussetzung einer grenzüberschreitenden Koordinierung der Infrastruktur, die allen Eisenbahnunternehmen ungehindert offen stünde, ein neues funktionierendes europäisches Güterbahnsystem entstehen.

Nicht dagegen ist die EU bei der Angleichung der Rahmenbedingungen im Verkehr vorangekommen, zum Beispiel die schweren Belastungen der Umwelt — eine der wesentlichen Ursachen für die Erderwärmung durch die Abgase des Straßenverkehrs — hat der Bürger hinzunehmen. Oder bei den nicht unerheblichen Gütertransporten im Luftverkehr bleibt es bei der Befreiung des Luftverkehrs von der Kerosinsteuer, obwohl der Luftverkehr einer der stärksten Luftverschmutzer ist. Hier wird sich leider in absehbarer Zeit kaum etwas ändern.

Auch sollte meines Erachtens die EU die Initiative zur Abschaffung „unvernünftiger“ Auswüchse der Globalisierung ergreifen, denn es werden zu viele Güter niedriger Wertschöpfung über zu große Distanzen befördert. Dabei handelt es sich um Subventionen zu Lasten der Umwelt und des sozialen Zusammenlebens.

Der Umfang des Schienengüterverkehrs ist unter anderem davon abhängig, in welchem Zustand sich das Schienennetz befindet (Langsamfahrstellen und Kapazitätsengpässe). Der Einfluss der Bahn auf den Ausbau und die Unterhaltung des Netzes ist gering. Der Bund bestimmt den Ausbau des Netzes und nicht die Bahn. Die Straße erhält in der Regel, weil sie der größte Verkehrsträger ist, für den Straßenausbau und -unterhalt mehr Geld als die Schiene.

So ist DB-Chef Hartmut Mehdorn beim Netz im Wesentlichen von den Bundesinvestitionszuschüssen abhängig. Sein Einfluss auf den Ausbau und die Vorhaltung des Netzes wäre noch geringer, wenn die Politiker obsiegt hätten, die sich für eine strikte Trennung von Netz und Transport einsetzten.

Zur Zeit steht eine praktikable Lösung im Vordergrund, bei der das Netz beim Bund bleibt und nicht in den Börsengang einbezogen wird, die Bahn aber mit seiner Bewirtschaftung beauftragt wird. Wegen der vielen Privatisierungsmodelle und deren zum Teil ungewissen Auswirkungen, darf man sicher auch die Frage stellen, ob nicht alles so belassen werden soll, wie es heute ist; schließlich ist der Bund für das Netz verantwortlich. Also kein Börsengang.

Dem Ausbau der Bahn sollte, auch wenn ihr Anteil am Gesamtverkehr verhältnismäßig gering ist, der Vorrang eingeräumt werden, weil sie vom Öl nur sehr wenig abhängig ist. Alle alternativen Energien, die unsere Ressourcen schonen sollen, können in Strom umgewandelt werden, den die Bahn für die elektrische Zugförderung braucht. Die Straße ist dagegen weitestgehend vom Öl abhängig. Wie der Treibstoff der Kraftfahrzeuge für die fernere Zukunft aussehen wird, ist noch unklar, aber klar ist, dass das Erdöl immer teurer werden wird.

Dieser Zukunftsfähigkeit der Bahn sollten die Politiker mehr Beachtung schenken!

In eigener Sache

Zuerst: Die GRV dankt allen Spendern, die auch im Jahre 2006 das Erscheinen der GRV-Nachrichten erst möglich gemacht haben (etwa zwei Drittel der Kosten für Druck und Versand sind durch diese Spenden abgedeckt).

Die GRV ist als gemeinnützig anerkannt. Wir stellen unaufgefordert Spendenquittungen fürs Finanzamt aus; wenn Sie versehentlich keine bekommen haben, bitten wir Sie, sich mit uns in Verbindung zu setzen. Eine große Arbeitserleichterung wäre es für uns, wenn Sie bei Ihrer ersten Spende (oder wenn Sie umgezogen sind) uns parallel zur Überweisung unter Angabe des Buchungsdatums und des Betrags Ihre Adresse (bevorzugt per Fax 0234/5465180 oder E-Post Rationale.Verkehrspolitik@Arcor.de) mitteilen.

Um Kosten zu sparen, hält die GRV nur noch ein Girokonto und gibt das Konto bei der Postbank auf. Bitte überweisen Sie deswegen nur noch auf unser Konto Nummer 45 004 652 bei der Stadtsparkasse Düsseldorf, Bankleitzahl 300 501 10 (IBAN: DE47 3005 0110 0045 0046 52, BIC: DUSSEDDXXX).

Für interessierte gibt es die GRV-Nachrichten ab sofort auch in Dateiform (als pdf-Dokument); für die Aufnahme in unseren elektronischen Verteiler senden Sie bitte einfach eine formlose E-Post an Rationale.Verkehrspolitik@Arcor.de. Bitte geben Sie dabei auch an, ob Sie die elektronische Version zusätzlich oder anstatt einem gedruckten Exemplar erhalten möchten.

Der Vorstand der GRV wünscht allen Leserinnen und Lesern ein gesegnetes Weihnachtsfest und für das neue Jahr Glück und Gesundheit!

Verkehrspolitik der EU

Deutsche EU-Präsidentschaft 2007

Am 11. Oktober 2006 nahm Kommissionspräsident Jose Manuel Barroso an der Sitzung des Bundeskabinetts teil, um mit Bundeskanzlerin Angela Merkel und den Ministern den Fahrplan für die deutsche Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 zu diskutieren. Die beiden offiziellen Gipfel der Staats- und Regierungschefs finden beide in Brüssel am 08./09. März und am 21./22. Juni statt. Zum 50. Jahrestag der Römischen Verträge ist am 25. März in Berlin ein Sondergipfel geplant.

Die EU-Kommission hat Ende Oktober ihr Arbeitsprogramm für das Jahr 2007 vorgelegt mit insgesamt 21 strategischen Initiativen. Diese bilden in wesentlichen Teilen auch die Themen für die deutsche Ratspräsidentschaft im 1. Halbjahr 2007. Am 14. November hat Kommissionspräsident Jose Manuel Barroso das Arbeitsprogramm dem Europäischen Parlament in Straßburg vorgestellt. Im Energie- und Verkehrsbereich finden sich insbesondere folgende Aktivitäten:

- erstellen einer integrierten Energiepolitik, um sowohl die Versorgung sicherzustellen als auch Umweltziele zu erfüllen,
- Grünbuch zum Stadtverkehr,
- Aktionsplan für Güterlogistik und
- Kommunikation zu einem besonderen Schienengüterverkehrsnetz, die bereits fürs laufende Jahr angekündigt war.

Am 28. November äußerte sich Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee: „Transport und Logistik sind nach wie vor Standortfaktor Nummer eins. Der Güterverkehr in Europa wächst bis 2020 um 45 Prozent gegenüber dem Jahr 2000. Wenn wir diese Verkehrsströme einigermaßen störungsfrei bewältigen wollen, muss die europäische Politik handeln. Deshalb wird die Verbesserung der Effizienz des Verkehrssystems einer der Schwerpunkte der deutschen EU-Ratspräsidentschaft sein“.

Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft müsse sich daran messen lassen, ob sie effizient vernetzt sei und ihre Ressourcen optimal nutze. Dazu gehöre ein ungehinderter Güterverkehr in Europa. So gebe es aber gerade im europäischen Eisenbahnverkehr immer noch Barrieren, die regelrecht als Wachstumsbremse wirken. „Wir werden zum 01. Januar 2007 den Schienengüterverkehr in Europa offiziell liberalisieren. Noch immer müssen aber Lokomotiven an den Grenzen ausgetauscht werden, weil die Zertifikate für Triebwagen nicht anerkannt werden“, sagte der Minister. Außerdem fehle noch immer ein einheitlicher europäischer Lokführerschein. An den Grenzen würden Zugführer ausgewechselt, weil die Befähigungsnachweise nicht

gegenseitig anerkannt werden. „Die Beseitigung dieser Hemmnisse haben wir uns für die erste Jahreshälfte 2007 vorgenommen. Deutschland als Eisenbahnnation und Transitland wird davon erheblich profitieren. Schließlich leisten wir damit einen Beitrag zur Europäischen Integration“, so Tiefensee.

Die umweltpolitischen Schwerpunkte der deutschen EU-Ratspräsidentschaft stellte der Staatssekretär im Bundesumweltministerium, Matthias Machnig, am 29. November vor. Im Mittelpunkt werden die Themen Klima und Energie, nachhaltige Mobilität, sowie Biodiversität stehen. „Fortschritte bei diesen zentralen Herausforderungen erfordern ökologische Innovationen.“

Um ihre Vorreiterrolle in der internationalen Klimapolitik fortzuführen und damit neuen Schwung in die zähen Klimaverhandlungen zu bringen soll sich die EU auf dem Frühjahrsgipfel des Europäischen Rates im März 2007 dazu verpflichten, den Ausstoß von Treibhausgasen bis zum Jahr 2020 um 30 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu vermindern. Zugleich soll der Europäische Rat einen Energieaktionsplan beschließen, dessen Schwerpunkte eine Steigerung der Energieeffizienz und der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien sowie eine kohärente EU-Energieaußenpolitik stehen sollen. „Besonders die konsequente Umsetzung des großen Energie-Effizienzpotentials in der EU von mehr als 20 Prozent wird die Festlegung neuer EU-Klimaziele erleichtern“, sagte Machnig. Die deutsche Ratspräsidentschaft will auch durch die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel sowie durch politische Festlegungen, wie künftig die Kohlendioxid-Emissionen von Kraftfahrzeugen gemindert werden können, wesentliche Fortschritte für den Klimaschutz ermöglichen.

Da Deutschland im Jahr 2007 auch den Vorsitz bei G 8 hat, sollte nach Auffassung der GRV die Doppelpräsidentschaft dazu genutzt werden, Fortschritte bei der großen Herausforderung des Klimaschutzes nach Auslaufen des Kyoto-Protokolls 2012 zu erreichen. Hierzu gehören strenge Grenzwerte insbesondere für den Kohlendioxid-Ausstoß, um den weltweiten Temperaturanstieg zu begrenzen. Da der Verkehr mittlerweile rund ein Viertel des Kohlendioxids produziert, ist eine nachhaltige Verkehrspolitik unverzichtbar.

Siehe dazu auch folgenden Artikel und mehrere Beiträge unter Nachhaltigkeit.

Ab 01. Januar 2007 ist die deutsche Ratspräsidentschaft im Internet: www.eu2007.de.

Kommission entscheidet über nationale Zuteilungspläne beim Kohlendioxid-Emissionshandel ab 2008

Die Europäische Kommission hat am 29. November 2006 bekräftigt, dass sie alles Erforderliche tun wird, um zu gewährleisten, dass die EU und die Mitgliedstaaten ihre Ziele zur Begrenzung der Treibhausgasemissionen gemäß dem Kyoto-Protokoll verwirklichen. Im Rahmen des Emissionshandelssystems der EU (EU-ETS) hat die Kommission über 10 nationale Pläne für die Zuteilung von Kohlendioxid-Emissionszertifikaten an energieintensive Industrieanlagen 2008 bis 2012 entschieden und dabei die Gesamtmenge der Zertifikate gegenüber dem Emissionsvolumen von 2005 um 7 Prozent herabgesetzt.

Es handelt sich hierbei um die von Deutschland, Griechenland, Irland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, der Slowakei, Schweden und dem Vereinigten Königreich vorgelegten Pläne, auf die 42 Prozent der im ersten Handelszeitraum des Systems (2005 bis 2007) zuteilten Zertifikate entfallen. Das EU-ETS hat zum Ziel, dass die Treibhausgasemissionen mit möglichst geringem Kostenaufwand für die Wirtschaft verringert werden, um so der EU und ihren Mitgliedstaaten dabei zu helfen, ihren Emissionsbegrenzungsverpflichtungen gemäß dem Kyoto-Protokoll nachzukommen.

Stavros Dimas, für Umwelt zuständiges EU-Kommissionsmitglied, erklärte hierzu: „Die heutigen Entscheidungen zeigen mit aller Deutlichkeit, dass Europa das Kyoto-Ziel verwirklichen und das EU-ETS zum vollen Erfolg führen will. Bei der Prüfung der Pläne ist die Kommission systematisch so vorgegangen, dass Gleichbehandlung der Mitgliedstaaten gewährleistet ist und die erforderliche Knappheit auf dem europäischen Kohlendioxid-Markt entsteht. Dieselben Maßstäbe werden an die noch ausstehenden Pläne angelegt.“

In den nationalen Zuteilungsplänen wird für den betreffenden Mitgliedstaat festgelegt, wie hoch das Kohlendioxid-Gesamtvolumen ist, das die unter das EU-ETS fallenden Anlagen emittieren dürfen, und wie viele Kohlendioxid-Emissionszertifikate die einzelnen Anlagen erhalten. Die Kommission hat Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet gegen Österreich, die Tschechische Republik, Dänemark, Ungarn, Italien und Spanien, da diese Länder bisher noch keine nationalen Zuteilungspläne vorgelegt haben, Frist war der 30. Juni 2006.

Die von der Kommission genehmigte jährliche Zuteilung von Kohlendioxid-Zertifikaten beträgt für Deutschland 453,1 Millionen Tonnen. In einer ersten Reaktion erklärt Bundesumweltminister Sigmar Gabriel:

„Wir nehmen die Entscheidung der Kommission zur Kenntnis, auch wenn sie für uns wenig nachvollziehbar ist. Wir setzen darauf, dass die strittigen Fragen im weiteren Verfahren mit der Kommission einvernehmlich geklärt werden können.“

Wir haben in der vergangenen Woche den deutschen Zuteilungsplan für die zweite Phase des Emissionshandels gegenüber dem ersten Entwurf deutlich verschärft. Wir haben die Obergrenze für den erlaubten Kohlendioxid-Ausstoß von ursprünglich 482 Millionen Tonnen auf 465 Millionen Tonnen pro Jahr gesenkt. Es ist unverständlich, dass die Kommission das geänderte Mengengerüst mit der neuen Obergrenze für den deutschen Kohlendioxid-Ausstoß nicht berücksichtigt hat. Mit dieser Verschärfung ist sichergestellt, dass Deutschland sein Klimaschutzziel von minus 21 Prozent erreicht.“

Europäische Eisenbahnpolitik der GEB

Während der INNOTRANS fand im September in Berlin die Generalversammlung der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (GEB/CER) statt. Die GEB ist der Dachverband von 54 europäischen Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen mit Sitz in Brüssel unter der Leitung des Exekutivdirektors Johannes Ludewig.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee nahm an der Generalversammlung teil und wies auf das gemeinsame Ziel von Politik und Bahnen hin: Die Integration in Europa voranzubringen, ohne deswegen nationale Besonderheiten außer Acht zu lassen. „Der Entwicklung eines europäischen Eisenbahnraumes kommt eine entscheidende Bedeutung zu. Deutschland wird die laufenden Arbeiten am dritten Eisenbahnpaket im Rahmen der Ratspräsidentschaft fortsetzen und nach Möglichkeit abschließen“, sagte Tiefensee.

„Der Eisenbahnverkehr besitzt weiterhin einen hohen Stellenwert im System der Verkehrsträger. Insbesondere die erwarteten Zuwächse im Güterverkehr machen einen funktionierenden Eisenbahnmarkt unentbehrlich. Entgegen mancher Befürchtungen gibt es keinen Paradigmenwechsel in der Eisenbahnpolitik — weder in Europa, noch in Deutschland“, so Tiefensee.

In Verbindung mit der deutschen Ratspräsidentschaft und anderen Partnern organisiert die CER am 30. Januar 2007 in Brüssel den Kongress EurailFreight 2007, der die Themen Öffnung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes, Liberalisierung und Infrastruktur behandeln wird. Unter den Zusagen finden sich folgende Sprecher:

- Jacques Barrot, Vizepräsident der Europäischen Kommission,
- Wolfgang Tiefensee, Bundesminister für Verkehr,
- Marcel Verslype, Exekutivdirektor der Europäischen Eisenbahnagentur,

- Matthias Ruete, Generaldirektor der Europäischen Kommission, DG TREN,
- Andre Navarri, Präsident der UNIFE.

Weitere Informationen: www.cer.be.

Verkehrsminister diskutieren Halbzeitbilanz des Weißbuchs

Am 12. Oktober hielt der Rat der Verkehrsminister eine öffentliche Diskussion der Halbzeitbilanz des Weißbuchs (siehe Leitartikel) sowie der Güterverkehrslogistik. Die meisten Mitgliedsländer unterstützten das Konzept der Co-Modalität, wonach alle Verkehrsträger optimiert werden sollen.

Da mehrere Mitgliedsländer intelligente Benutzungsgebühren mit einer Internalisierung der externen Kosten verlangten, antwortete der Verkehrskommissar, Jacques Barrot, dass die Kommission gegenwärtig an den externen Kosten arbeite und im Jahr 2008 darauf zurückkäme.

Größere Lkw (Gigaliner mit 60 Tonnen) wurden auch angesprochen. Sie sollen im Aktionsplan Logistik der Kommission 2007 behandelt werden.

Die GRV ist enttäuscht, dass die Kommission erst im Jahr 2008 auf die Internalisierung der externen Kosten zurückkommen will. Nach Auffassung der GRV liegen ausreichend Studien vor (besonders UNITE für die Kommission und INFRAS/IWW für die UIC), um mit der Internalisierung zu beginnen. Dabei kann auch auf die positiven Erfahrungen der Schweiz mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zurückgegriffen werden.

TEN-Mittel konzentrieren

Im September haben die Koordinatoren ihre ersten Berichte vorgelegt. Wichtig für Deutschland sind die beiden Eisenbahnachsen von Korridor 1: Berlin – Verona/Mailand und 17: Paris – Stuttgart – Wien – Bratislava (Koordinatoren: Karel Van Miert und Peter Balazs) sowie das horizontale Projekt „Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS)“, betreut von Karel Vinck (ehemaliger Chef der Belgischen Staatsbahn SNCB).

Für die Durchführung der Vorhaben des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) halten die Koordinatoren folgende Grundsätze für besonders wichtig:

1. Einsatz der EU-Gelder für grenzüberschreitende Abschnitte, große Engpässe sowie für Vorhaben mit großem Mehrwert für die Gemeinschaft.
2. Berücksichtigung der Interoperabilität.
3. Fördersatz, der Anreiz bietet, grenzüberschreitende Abschnitte und die Beseitigung von Engpässen in

Angriff zu nehmen (Anmerkung: die Kommission strebt eine Förderquote von 20 bis 30 Prozent und für ERTMS bis zu 50 Prozent an, eine Entscheidung soll Anfang 2007 fallen).

4. Optimale Verteilung der Ressourcen.

Europäische Kommission präsentiert Aktionsplan Energieeffizienz

Als Antwort auf die Bitte der Staats- und Regierungschefs während des europäischen Frühjahrsrates hat die Kommission im Oktober 2006 ihren Energieeffizienzaktionsplan vorgelegt, der in den nächsten sechs Jahren umgesetzt werden soll.

Die Initiativen zur Verbesserung der Energieeffizienz umfassen unter anderem Gebäude, Verkehr und Energieerzeugung. Der Energiekommissar, Andris Piebalgs, wies auf die Bedeutung für den Klimawandel, den steigenden Verbrauch und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen von außerhalb der EU hin. „Wenn wir jetzt handeln, können die Kosten unseres Energieverbrauchs bis 2020 um 100 Milliarden Euro und der Kohlendioxid-Ausstoß um 780 Millionen Tonnen jährlich reduziert werden.“ Das Energieeinsparpotential liegt bei 20 Prozent.

Bundeswirtschaftsminister Glos bemerkte zum Aktionsplan der Kommission: „Die effiziente und sparsame Verwendung von Energie ist vor dem Hintergrund des weltweit steigenden Energiebedarfs, der Bedeutung des Klimaschutzes und angesichts begrenzter fossiler Energiequellen in der Tat eine Strategie, die in der Europäischen Gemeinschaft konsequent fortgesetzt werden muss. Ich begrüße es deshalb, dass die Europäische Kommission hier Zeichen setzt. Die Kommission greift etliche Vorschläge auf, die Deutschland in Brüssel unterbreitet hat. Dazu gehören wirksame Maßnahmen zur Verringerung der Standby-Verluste von Geräten, eine schnellere Anpassung der Energieverbrauchskennzeichnung und von Höchstverbrauchsregelungen an den wirtschaftlichen Stand der Technik und die Erschließung zusätzlicher Potenziale im Gebäudebereich.“

Die GRV unterstützt diesen Aktionsplan und erinnert daran, dass durch eine Verlagerung von Straßen- und Luftverkehr auf Verkehrsträger mit niedrigerem Energieverbrauch (Schiene und Wasser) der gesamte Energieverbrauch und Kohlendioxid-Ausstoß des Verkehrs verringert werden kann.

Weitere Information:

www.ec.europa.eu/action_plan_energy_efficiency

Gute Fortschritte bei der Interoperabilität

Die Europäische Kommission hat am 06. November 2006 ihren zweiten Bericht über die Fortschritte der Interoperabilität bei den europäischen Eisenbahnen angenommen. In dem Bericht werden die Entwicklung der Interoperabilität im Schienenverkehr und die Umsetzung der Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor in den verschiedenen Mitgliedstaaten untersucht. Die wichtigste Erkenntnis aus dem Bericht ist die Tatsache, dass die Interoperabilität — das nahtlose Verkehren von Zügen auf dem gesamten europäischen Schienennetz — sich entwickelt hat und nun sowohl auf dem Hochgeschwindigkeitsnetz als auch auf dem konventionellen Schienennetz Wirklichkeit geworden ist.

In dem Bericht der Kommission wird der derzeitige Stand der Umsetzung der Interoperabilitäts-Richtlinien beschrieben, deren Ziel die Schaffung eines offenen Schienenverkehrsmarktes ist. Der Bericht gibt auch einen Überblick über die auf einzelstaatlicher und europäischer Ebene zur Erfüllung der Richtlinienbestimmungen getroffenen Maßnahmen und die in deren Folge erzielten Fortschritte in der Interoperabilität. Schließlich werden in dem Bericht die künftigen Beziehungen zur Europäischen Eisenbahngesellschaft skizziert, die ihre Tätigkeit 2005 aufgenommen hat.

In dem Bericht kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Richtlinie über die Interoperabilität im Hochgeschwindigkeitsverkehr (96/48/EG) mittlerweile fest etabliert und vollständig umgesetzt ist. Es konnten umfangreiche Erfahrungen mit der Anwendung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) gesammelt werden. Mit der Richtlinie über die Interoperabilität des konventionellen Schienenverkehrs wird der Umfang des interoperablen Schienennetzes erweitert. Diese Richtlinie ist nunmehr in der Gemeinschaft umgesetzt, und die erste Gruppe von TSI ist 2006 in Kraft getreten.

Der Bericht ist abrufbar unter:

www.ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/imp_en.htm

Zweite Lesung des 3. Eisenbahnpakets

Dieses dritte Eisenbahnpaket war bereits im Juli vom Ministerrat genehmigt worden. Am 21. und 22. November 2006 diskutierte das Verkehrs- und Tourismuskomitee die von den Berichterstattern präsentierten Entwürfe der zweiten Lesung.

Der Berichterstatter der Richtlinie zur Liberalisierung des Personenverkehrs, Georg Jarzembowski, forderte seine Kollegen auf, den Druck auf den Rat beizubehalten, um die Marktöffnung für den internationalen Verkehr im Jahr 2008 und für den nationalen 2015 zu erreichen. Enrico Grillo-Pasquarelli, bekräftigte den

Standpunkt der Kommission, nur den Markt für den internationalen Personenverkehr im Jahr 2010 zu öffnen.

Die von Dirk Sterckx als Berichterstatter vorgeschlagenen Verbesserungen der Regulierung der Rechte und Pflichten von Passagieren wurden von den meisten Abgeordneten begrüßt, besonders die Einbeziehung von Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Gilles Savary präsentierte seine Verbesserungsvorschläge der Richtlinie für die Zertifizierung von Lokführern. Er möchte diese Richtlinie auf anderes, sicherheitsrelevantes Zugpersonal ausdehnen.

Verbesserung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs

„Wir wollen in Europa den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene erhöhen. Mit dem Projekt AlpFRail haben wir länderübergreifende Strategien für den Güterverkehr im Alpenraum entwickelt“, sagte die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesverkehrsminister, Karin Roth, auf der internationalen Abschlusskonferenz des von der Europäischen Union im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative INTERREG III B geförderten Projekts AlpFRail (Alpine Freight Railway) am 27. November 2006 in Berlin. Das Projekt wurde im Rahmen des Alpenraumprogrammes der EU mit 50 Prozent gefördert, war auf vier Jahre angelegt und umfasste Gesamtkosten von vier Millionen Euro.

„Dieses europäische Gemeinschaftsprojekt zeigt ganz praktisch, wie es gelingen kann, durch kluge Konzepte den Umstieg auf umweltverträgliche Verkehre und eine Reduzierung des Kohlendioxid-Ausstoßes zu erreichen“, so Roth.

Ein zukunftsweisendes Projekt ist der „Adriazug“. Er ist als Ganzzugkonzept für den Überseecontainerverkehr konzipiert und soll ab Anfang 2007 zwischen München – Salzburg – Villach – Triest und Koper verkehren. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Projekt im Rahmen seines „Bundesprogramms transnationale Zusammenarbeit“ finanziell gefördert. „Diese Förderung zahlt sich aus, da neben den Projektergebnissen auch die Stärkung der Europakompetenz von Gemeinden und Regionen die Folge ist. Dies trägt entscheidend zu einem erfolgreichen Integrationsprozess bei, mit dem es Europa gelingen kann, sich im globalen Wettbewerb an führender Stelle zu positionieren. Daher werden wir das Bundesprogramm auch in der Strukturfondsperiode 2007 bis 2013 fortsetzen“, sagte Roth.

Verkehrspolitik in Deutschland

Entscheidung zum Börsengang der Deutschen Bahn AG

Nach monatelangen kontroversen Diskussionen über den Börsengang der Deutschen Bahn AG mit mehreren Vertagungen, ist am 08. November mit dem gemeinsamen Antrag der Regierungskoalition an den Deutschen Bundestag die Entscheidung zugunsten einer Teilprivatisierung gefallen. Bei der Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG verbleibt die Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes, die Deutschen Bahn AG bewirtschaftet und betreibt das Netz. Ein diskriminierungsfreier Zugang zum Netz wird gewährleistet. Nach der namentlichen Abstimmung des Deutschen Bundestages am 24. November 2006 (390 Abgeordnete dafür, 155 dagegen und 8 Enthaltungen) soll der Bundesminister für Verkehr möglichst bis zum 31. März 2007 einen Referentenentwurf für ein Privatisierungsgesetz vorlegen.

In der Folge 76 der GRV-Nachrichten ist die Stellungnahme der GRV zum Börsengang abgedruckt. Die GRV trat für die Beibehaltung des integrierten Konzerns ein, unterstützt aber die nun getroffene Entscheidung. Die für Herbst 2006 angekündigten Vorschläge der GRV zur Weiterentwicklung des Trassenpreissystems sowie zur Zertifizierung und Privilegierung vernetzter System-Angebote werden erst nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens präsentiert.

Wegen der großen verkehrspolitischen Tragweite veröffentlicht die GRV den Antrag der Regierungskoalition sowie einige Stimmen zur Entscheidung über den Börsengang.

Wortlaut des Antrages der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zur Bahnreform

Der Deutsche Bundestag wolle beschließen:

Die Ziele der Bahnreform von 1994 sind bis heute unbestritten gültig: „Mehr Verkehr auf die Schiene“ und „Nachhaltige Entlastung des Bundeshaushalts“. Schlüsselinstrument der Bahnreform sollte Wettbewerb auf der Schiene sein. Der Bundestag und die Bundesregierung haben sich wiederholt zu diesen Zielen bekannt.

Der Bund hat nach Art. 87e GG zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, bei Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur wie auch der Verkehrsangebote auf dem Schienennetz Rechnung getragen wird. Die staatliche Infrastrukturverantwortung nimmt der Bund derzeit durch die Finanzierung der Netzinvestitionen in Höhe von bis zu 4 Milliarden Euro pro Haushaltsjahr wahr.

Sowohl die Ziele der Bahnreform als auch die Infrastrukturverantwortung des Bundes sind bei der anstehenden Entscheidung für die weiteren Schritte der Bahnreform zu berücksichtigen. Darüber hinaus spielen auch finanz- und haus-

haltungspolitische, volkswirtschaftliche, europarechtliche, beschäftigungspolitische und ordnungspolitische Gesichtspunkte im Entscheidungsprozess eine wichtige Rolle.

In Anbetracht dieser Zusammenhänge hat der Deutsche Bundestag mit Beschluss vom 17. Juni 2004 die Bundesregierung aufgefordert, mit Hilfe des Gutachtens „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ (PRIMON-Gutachten) eine Entscheidungshilfe für das Parlament zur Verfügung zu stellen. Das Gutachten, die Ergebnisse der Gutachtergespräche und die Anhörungen des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages haben wichtige Erkenntnisse für die anstehende Entscheidung erbracht.

Nach sorgfältiger Analyse und Abwägung ist der Deutsche Bundestag der Überzeugung, dass bei einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG die steuerfinanzierte Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes stehen muss. Die DB AG soll bis auf weiteres die integrierte Bewirtschaftung und Betriebsführung des Netzes wahrnehmen. In Kombination mit der bereits bestehenden Regulierungsbehörde, deren Aufgabenbereiche gegebenenfalls noch ausgeweitet werden müssen, wird der diskriminierungsfreie Wettbewerb gewährleistet.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

I. Die Bundesregierung soll ein Privatisierungsgesetz erarbeiten, das folgende Zielsetzungen erfüllt:

1. An der DB AG werden noch in dieser Legislaturperiode private Investoren beteiligt.
2. Die nach einer Teilprivatisierung der DB AG weiter bestehende Infrastrukturverantwortung des Bundes aus Art. 87e Abs. 4 GG muss umfassend gesichert werden. Hierzu sind in umfassenden vertraglichen Regelungen Qualitätsziele für die Infrastruktur vorzugeben und bei Vertragsverletzung mit Sanktionen zu versehen.
3. Private Investoren werden nicht an Infrastrukturunternehmen, die die Eisenbahninfrastruktur halten, beteiligt. Die Infrastrukturgesellschaften werden vor der Kapitalprivatisierung ins Eigentum des Bundes überführt. Juristische Risiken für die eigentümerrechtliche Position des Bundes müssen ausgeschlossen werden.
4. Die DB AG betreibt für einen vertraglich zu vereinbarenden Zeitraum diese Infrastruktur unter der Bedingung, dass sie die vertraglich bzw. gesetzlich neu geregelten Aufgaben zur Pflege des Netzes strikt einhält. Der Bund verpflichtet sich, rechtzeitig vor Auslaufen des Vertrages über eine Verlängerung zu entscheiden.
5. Die DB AG erhält die Möglichkeit, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren.
6. Zusätzliche Schulden und Risiken für den Bundeshaushalt werden ausgeschlossen.
7. Es wird sichergestellt, dass der konzerninterne Arbeitsmarkt der DB AG und das Beschäftigungsbündnis fortgeführt werden können.
8. Die EU-Kompatibilität hinsichtlich Wettbewerbs-, Vergabe- und Beihilferecht wird sichergestellt.
9. Durch die Endschaftsregelung ist die Reversibilität der Entscheidung sicherzustellen. Das gilt insbesondere für etwaige Entschädigungsleistungen an die DB AG. Verfahren und Kriterien für die Wertermittlung sind verbindlich zu regeln.
10. Zur Sicherung des diskriminierungsfreien Netzzugangs und eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene werden die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur entsprechend den vorliegenden Erfahrungen fortentwickelt.

II. Darüber hinaus sind folgende Gesichtspunkte zu beachten:

1. Das Privatisierungsgesetz wird durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Erfüllung des grundgesetzlichen Infrastrukturauftrages ergänzt.
2. Der von der DB AG erstellte Netzzustandsbericht ist unter Beteiligung externer Sachverständiger zu evaluieren. Er dient als Grundlage für die LuFV.
3. In der LuFV wird festgelegt, dass der Bund einen jährlichen Infrastrukturbeitrag für das Bestandsnetz in Höhe von bis zu 2,5 Milliarden Euro zu erbringen hat. Dafür hat die DB AG eine vertraglich definierte Infrastrukturqualität zu gewährleisten. Die Kontrolle der Einhaltung der Standards erfolgt durch den Bund.
4. Für Neubaumaßnahmen sind ein verlässliches und transparentes Monitoring sowie verbindliche Durchsetzungsmechanismen einzurichten.
5. Vor der Teilprivatisierung der DB AG ist die Kapitalmarktreife dem Deutschen Bundestag durch die Bundesregierung darzulegen.

III. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird gebeten, möglichst bis zum 31.03.2007 auf Basis dieser Eckpunkte einen ressortabgestimmten Referentenentwurf für ein Privatisierungsgesetz vorzulegen, der die vertragliche Konstruktion zwischen Bund und DB AG enthält.

Berlin, den

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion

Dr. Peter Struck und Fraktion

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat die Koalitions-Entscheidung zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG begrüßt. „Wir haben eine sehr gute Lösung gefunden. Damit ist die Modelldiskussion beendet. Im Vordergrund stehen jetzt die vereinbarten Grundzüge eines Börsenganges. Die Koalition hat ihre Handlungsfähigkeit bewiesen und den weiteren Fahrplan auf dem Weg zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG erstellt. Der Koalitionsausschuss hat das Ergebnis heute (09.11.2006) bestätigt und sich den Inhalten angeschlossen. Die Koalition unterstreicht damit ihren politischen Willen, die Teilprivatisierung der Bahn noch in dieser Legislaturperiode umzusetzen“, so Tiefensee.

„Der gemeinsame Antrag ist nach Verabschiedung durch den Bundestag das Gerüst zur Erarbeitung eines Gesetzentwurfes. Mein Haus wird möglichst bis zum 31. März 2007 einen Gesetzentwurf vorlegen, auf dessen Basis die Teilprivatisierung der Bahn beschlossen werden soll“, sagte der Minister. Die DB AG behält die Möglichkeit, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren. Zusätzliche Schulden und Risiken für den Bundeshaushalt und damit finanziellen Belastungen für den Steuerzahler sind ausgeschlossen. Der Wettbewerb auf der Schiene wird noch stärker gefördert. Die Weichen sind gestellt, die DB AG in ihrer positiven wirtschaftlichen Entwicklung weiter zu unterstützen“, so Tiefensee.

„Darüber hinaus sieht der Antrag eine Fortführung des Beschäftigungsbündnisses und des konzerneigenen Arbeitsmarktes vor.

Zur Sicherung des diskriminierungsfreien Netzzugangs und eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene werden die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur entsprechend den vorliegenden Erfahrungen fortentwickelt.“

Allianz pro Schiene

Mit großer Erleichterung hat die Allianz pro Schiene als zentrales Bündnis der Schienenbranche die Entscheidung zum Börsengang der DB AG aufgenommen. „Endlich ist eine Grundsatzentscheidung gefallen und der Prinzipienstreit der letzten Monate gelöst. Jetzt kann es endlich wieder darum gehen, die positive Entwicklung des Verkehrsträgers der letzten Jahre fortzuführen“, so Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Besonders positiv aus Sicht des Schienenbündnisses: In dem Antrag der Fraktionen für ein Privatisierungsgesetz werden die zentralen Ziele der Bahnreform noch einmal klar und richtig formuliert. Damit werden zugleich wesentliche, vom Schienenbündnis immer geforderte Eckpfeiler als Entscheidungsgrundlage festgelegt.

Beide zentralen Ziele der Bahnreform „mehr Verkehr auf Schiene zu bringen“ als auch die „nachhaltige Entlastung des Bundeshaushaltes“ sind in den letzten Jahren bereits auf einen guten Weg gebracht worden. Der intramodale Wettbewerb bleibt ein wichtiges Instrument.

Wichtig ist auch das klare Bekenntnis der Koalition zum Eigentum des Bundes an der Infrastruktur und zur damit verbundenen Finanzierungsverantwortung. Einen großen Fortschritt markiert dabei die Festlegung des Bundes auf eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Netz. Damit wird es in Zukunft eine planbare Investitionsgrundlage für das Netz geben. Viele Probleme, wie beispielsweise nicht abgerufene Mittel, können dadurch gelöst werden.

Fazit: „Großes Lob an die Koalition. Der Antrag der Fraktionen ist fundiert und durchdacht. Es hat sich bewährt, dass für ein so wichtiges Thema kein Schnellschuss abgeliefert wurde. Die nächste große Bewährungsprobe wird jetzt aber die detaillierte Ausarbeitung dieser wichtigen Eckpfeiler für das Privatisierungsgesetz sein“, so Dirk Flege.

Netzwerk Privatbahnen

Die privaten Gütereisenbahnen begrüßen die Entscheidung, dass der Bund das Eigentum am Schienennetz behalten wird, ausdrücklich. Damit ist nach Auffassung von Netzwerk Privatbahnen zunächst einmal die Gefahr gebannt, dass die gegenwärtige wettbewerbsfeindliche Situation auf der deutschen Schiene zementiert wird.

„Der Börsengang der DB AG mitsamt dem Netz hätte das Wachstum eines dynamischen, privaten Wirtschaftszweiges auf einen Schlag gestoppt und ihn mittelfristig erstickt“, meint der Vorsitzende des Netzwerks Privatbahnen, Hartmut Gasser. „Alle Beteiligten, insbesondere auch die verladende Wirtschaft, sind nun aufgerufen, an der Fortsetzung der Bahnreform mitzuwirken.“

Nach Auffassung von Netzwerk Privatbahnen sei aber nach wie vor unklar, wie einerseits das unmittelbare Eigentum an der Eisenbahninfrastruktur auf den Bund übergehen, aber die DB AG die Eisenbahninfrastruktur bilanzieren soll. Sollte diese Konstruktion dazu führen, dass die DB AG weiterhin die Alleinherrschaft über die Infrastruktur behält, könne das Ziel einer nutzerneutralen Infrastruktur nicht erreicht werden. Eine Teilprivatisierung der DB AG würde in diesem Fall die Marktchancen von Wettbewerbsbahnen dramatisch verschlechtern, denn Aufsichtsrat und Vorstand der teilprivatisierten DB AG sind aktienrechtlich verpflichtet, ausschließlich im Interesse des Unternehmens zu wirken. Das schließt die Duldung oder gar die Förderung von Wettbewerb aus. Um die Bilanzierungsfähigkeit der Infrastruktur bei der DB AG nicht zu vereiteln, müsse der Bund sich allerdings verkehrspolitischer Gestaltung weitestgehend enthalten. Damit verstieße der Bund gegen seine grundgesetzlich festgelegte Gewährleistungs-

verpflichtung und würde sich auf die Rolle des Zahlmeisters reduzieren.

Nach Ansicht von Hartmut Gasser kommt die deutsche Wirtschaft nur gut voran, wenn der Bahnsektor nachhaltig liberalisiert wird: „Der beste und preiswerteste Anbieter mit den intelligentesten Angeboten soll sich durchsetzen, nicht ein einzelnes Staatsunternehmen, das politisch, gesetzgeberisch und finanziell unterstützt wird. Die Tatsache, dass man erneut von einer Entschuldung der DB spricht, muss zu denken geben. Ein Verkauf von nur 24,9 Prozent erlöst den Bund nicht von den Risiken einer DB, die sich eher als Logistikkonzern denn als Eisenbahnanbieter versteht.“

Fahrgastverband PRO BAHN

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt den Kompromiss der Bundesregierung zum Börsengang der Deutschen Bahn AG. „Der Kompromiss ist eine echte Chance des Unternehmens Deutsche Bahn zur Weiterentwicklung,“ erklärt der Bundesvorsitzende des Fahrgastverbandes PRO BAHN, Karl-Peter Naumann. „Der Kompromiss wahrt allerdings auch das berechnete Interesse des Staates, Herr über das Schienennetz zu bleiben, das mit Milliardenbeträgen aus Steuermitteln unterhalten und ausgebaut wird. Wir hoffen, dass die heute verkündete Entscheidung, dass das Schienennetz weiterhin dem Staat gehören soll, keine faule Kompromissformel mit beliebig auslegbarem Inhalt ist.“

Nach dem heute verkündeten Kompromiss soll die Deutsche Bahn das Schienennetz auch weiterhin bewirtschaften. „Aus Verbrauchersicht wäre eine Lösung, die gegenüber Wettbewerbern absolut neutral ist, besser, aber die DB hat jetzt die Chance, zu beweisen, dass sie das Netz effizient und offen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen bewirtschaften kann. Es kommt bei der weiteren Ausgestaltung darauf an, sicherzustellen dass in den Regionen auch andere Unternehmen zur Verwaltung der Schienen eingesetzt werden können, wenn sie das besser als ein Großkonzern leisten können.“

Der Fahrgastverband PRO BAHN hatte bereits im Jahre 2000 anlässlich der „Zwischenbilanz der Bahnreform“ den Vorschlag unterbreitet, das Grundeigentum des Schienennetzes beim Bund zu lassen und der DB die Bewirtschaftung auf vertraglicher Basis zu übertragen.

BahnBeirat

Der BahnBeirat hat die positive Entscheidung zur Bahnprivatisierung seitens Regierung und Parlament begrüßt und sich für eine zügige Erledigung der erforderlichen Schritte ausgesprochen. Dazu zählen insbesondere das Privatisierungsgesetz und der Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Die materielle Privatisierung sei damit noch in dieser Legislaturperiode realistisch. Der BahnBeirat ist ein Gremium hochrangiger Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft, Medien und Gesellschaft, das den Vorstand der DB AG seit 2002 berät.

Der BahnBeirat stellt fest: Die sich nun abzeichnende Lösung entspricht zwar nicht der vom Beirat als optimal vorgeschlagenen Lösung, stellt jedoch bei geeigneter Ausgestaltung einen gangbaren Weg dar. Von dieser Lösung erwartet der BahnBeirat die für die gesamte Branche wichtige Stabilisierung. Sie gewährleiste der Bahn die Fortführung der Bilanzierung im bisherigen Umfang und mache damit eine zeitnahe Kapitalprivatisierung auf der Grundlage der positiven Entwicklung des Unternehmens in den vergangenen Jahren möglich.

Die Kapitalprivatisierung soll für die Infrastruktur ausgeschlossen werden: Das bleibt hinter den Gestaltungsmöglichkeiten nach dem Grundgesetz zurück. Die in der Lösung vorgesehenen Rückholoptionen des Bundes tragen zwar den politischen Bedenken im Hinblick auf Flexibilität in der Zukunft Rechnung. Aber in diesen Rückholoptionen sieht der BahnBeirat keine Erleichterung für einen Börsengang der Bahn.

Professor Horst Albach, Vorsitzender des Präsidiums des BahnBeirats und einer der Väter der Bahnreform, sagte: „Die Reform war immer auf die materielle Privatisierung der DB AG ausgerichtet. Sie ist ein Kernelement des Reformkonzepts. Dass die Politiker trotz zum Teil gegensätzlicher Grundpositionen nun doch eine Lösung gefunden haben, erfüllt mich mit Genugtuung. Die Lösung erlaubt es der Bahn, ihre Strategie als globales Mobilitäts- und Logistikunternehmen fortzusetzen. Sie fördert die Anstrengungen der Bahn, auch weiterhin effizient zu wirtschaften. Sie führt zu keiner weiteren Belastung des Haushalts. Sie dient darüber hinaus dem Ziel, durch wirksame Aufsicht und Regulierung noch mehr Wettbewerb auf dem Netz zu erzeugen.“

Dr. Dieter Klumpp, Geschäftsführer der Alstom LHB GmbH und Mitglied des Präsidiums des Verbandes der Deutschen Bahnindustrie ergänzte: „Ich stelle wieder politischen Entscheidungswillen fest. Die Wendung dieser Woche, Gemeinsamkeiten herauszustreichen, Lösungen zu finden und in die Umsetzung zu gehen, ist ausgesprochen positiv“.

Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat Ende Oktober den Investitionsrahmenplan für die Jahre 2006 bis 2010 vorgestellt. Der Verkehrsbereich ist der größte Investitionsbereich des Bundes. Mit jährlich rund elf Milliarden Euro umfassen die Verkehrsinvestitionen nach der geltenden Finanzplanung etwa 47 Prozent der investiven Ausgaben der Bundesregierung. „Damit legen wir erstmals einen Verkehrsträger übergreifenden Fünfjahresplan für Verkehrsinvestitionen des Bundes vor“, sagte Tiefensee in Berlin.

„Wir müssen uns wesentlich um Qualitätserhalt und Verbesserung des Bestandes kümmern. Damit stärken wir den volkswirtschaftlichen Wert unseres Verkehrsnetzes. Mit dem Investitionsplan stoppen wir den weiteren Substanzverfall des bestehenden Netzes und erreichen die Wende zur Qualitätsverbesserung. Das ist eine wichtige Voraussetzung für einen leistungsfähigen Wirtschaftsstandort. Bei den Infrastrukturinvestitionen haben wir daher beides im Blick: die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs und die Engpassbeseitigung im Personenverkehrsnetz“, so Tiefensee.

Investitionsschwerpunkte werden der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsnetze mit 25 Milliarden Euro (57 Prozent) von 2006 bis 2010 sein. Außerdem sollen laufende Vorhaben zügig fertig gestellt werden. Im Rahmen des Aus- und Neubaus sind 19 Milliarden Euro (43 Prozent) vorgesehen, die Weiterführung und Fertigstellung der in Bau befindlichen Vorhaben hat Vorrang vor Neubeginnen. Außerdem sollen Engpässe

von Verkehrsknoten und Strecken beseitigt werden. Bei der Schiene ist der Ausbau der Knoten Frankfurt (Main), Köln, Berlin, Halle/Leipzig, Magdeburg und Erfurt beabsichtigt. Bis 2010 will der Bund Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Gleisanschlüsse mit 275 Millionen Euro bezuschussen.

Bei der Straße sind 760 Kilometer neue Autobahnen, 970 Kilometer Erweiterungen von Autobahnen sowie 2000 Kilometer Bundesstraßen geplant.

490 Millionen Euro mehr für Verkehr

Für 2007 und die Folgejahre werden rund 490 Millionen Euro mehr als ursprünglich vorgesehen im Bundeshaushalt bereitgestellt. Das hat der Haushaltsausschuss im November entschieden. Die zusätzlichen Mittel für Investitionen in Straße (plus 165 Millionen Euro) und Schiene (plus 15 Millionen Euro) belaufen sich im Jahr 2007 auf 180 Millionen Euro. In den Folgejahren (2008 bis 2010) werden weitere 290 Millionen Euro bereitgestellt, davon für die Straße 255 Millionen Euro und für die Schiene 35 Millionen Euro. Im Programm Stadtbau West sind für das Jahr 2007 20 Millionen Euro zusätzlich vorgesehen.

Bundesverkehrsminister Tiefensee dankte den Abgeordneten des Deutschen Bundestages für die Bereitstellung der zusätzlichen Mittel: „Eine intakte Verkehrsinfrastruktur ist Teil einer attraktiven Wirtschaftspolitik. Sie spielt bei Investitionsentscheidungen von Wirtschaft und Industrie eine entscheidende Rolle. Die erweiterten Investitionen in Straße und Schiene machen Deutschland als Verkehrs- und Logistikstandort im globalen Wettbewerb noch attraktiver.“

Die GRV begrüßt zusätzliche Mittel für den Verkehr, allerdings entspricht das Verhältnis eins zu acht zwischen Schiene und Straße nicht den Erfordernissen eines nachhaltigen Verkehrs.

Gesetz zur schnelleren Infrastrukturplanung

Die Planungszeit für große Infrastrukturvorhaben wird in Zukunft durchschnittlich um zweieinhalb Jahre kürzer sein. Dies wird insbesondere durch Verfahrenserleichterungen und einen verkürzten Rechtsweg bei ausgewählten Verkehrsprojekten erreicht. Der Deutsche Bundestag hat Ende Oktober in zweiter und dritter Lesung dem Gesetzentwurf der Bundesregierung zur „Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben“ zugestimmt. Die neuen Regelungen sollen noch in diesem Jahr in Kraft treten.

Das Gesetzespaket löst das bisher überwiegend für Ostdeutschland geltende „Verkehrswegebeschleunigungsgesetz“ ab, das sich in Ostdeutschland bewährt

hat und nun bundesweit mit weiteren Verbesserungen Infrastrukturplanungen entscheidend erleichtern soll.

Der Bundesrat muss noch abschließend über das Gesetzesvorhaben abstimmen.

Die wichtigsten Regelungen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes:

- Für im Gesetz ausdrücklich benannte Verkehrsprojekte ist ausschließlich das Bundesverwaltungsgericht in erster und letzter Instanz zuständig. Dieser beschleunigte Rechtsweg gilt für Projekte zur Deutschen Einheit, Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen, Vorhaben mit internationalem Bezug (EU-Erweiterung) und Vorhaben, die gravierende Verkehrsengpässe beseitigen sollen.
- Auch für Naturschutz- und Umweltschutzvereinigungen gilt künftig eine Beteiligungsfrist. So müssen auch sie ihre Stellungnahmen innerhalb von zwei Wochen nach Ende der einmonatigen Auslegungsfrist vorbringen
- Die gesetzliche Pflicht zur Duldung von Vorarbeiten (vorübergehende Markierungen, Vermessungen etc.) wird für Grundstückseigentümer ausgeweitet.
- Es gilt eine einheitliche Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen (10 Jahre plus 5 Jahre Verlängerungsmöglichkeit auf Antrag).
- Raumordnungsverfahren werden künftig durch Landesrecht geregelt.
- Die Durchführung eines Erörterungstermins wird ins pflichtgemäße Ermessen der Behörde gestellt.
- Eine Benachrichtigung von Natur- und Umweltschutzvereinigungen über die Auslegung der Planunterlagen erfolgt über die ortsübliche Bekanntmachung, das heißt ein besonderes Anschreiben erfolgt nicht mehr.

Schienerverkehr wächst stärker als Straßenverkehr

Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr auf der Schiene wachsen inzwischen schneller als der Pkw- und Lkw-Verkehr. Dies geht aus der „Gleitenden Mittelfristprognose“ im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums hervor, die Ende Juli veröffentlicht worden ist.

Nach jahrzehntelangen Marktanteilsverlusten im Schienengüterverkehr und jahrelanger Stagnation im Schienenpersonenverkehr gibt es nun eine Trendwende hin zu den umweltverträglichen Bahnen. Lkw-Maut, steigende Spritpreise und ein verbessertes Angebot der Bahnen haben nach Einschätzung der Allianz pro Schiene diese Trendwende ausgelöst.

Beim Personenverkehr heißt es in der Mittelfristprognose: „Auch für 2006 (minus 0,5 Prozent) wird ... mit einem weiteren Rückgang des Pkw-Verkehrs gerechnet“ (S. 50). Im Eisenbahn-Fernverkehr werde es dage-

gen „erneut kräftige Zuwächse“ geben (S. 60) und im Eisenbahn-Nahverkehr werde die Leistung „nochmals um 2,5 Prozent zunehmen“ (S. 61). Danach befürchten die Prognoseexperten für die Eisenbahnen „erstmal Auswirkungen der Mittelkürzungen für Investitionen, aber auch der zu erwartenden Kürzungen der Regionalisierungsmittel“ (S. 61).

Die Wachstumsraten im Einzelnen (jeweils im Vergleich zum Vorjahr):

Personenverkehr	2005	2006	2007
Individualverkehr	- 1,5 %	- 0,5 %	+ 0,3 %
Eisenbahnverkehr	+ 3,3 %	+ 2,4 %	+ 1,1 %

Güterverkehr	2005	2006	2007
Straßengüterverkehr	+ 3,2 %	+ 4,8 %	+ 3,1 %
Schienengüterverkehr	+ 3,8 %	+ 7,7 %	+ 3,6 %

(Quelle: BVU, DLR, ISL: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Juli 2006).

Eisenbahnen allgemein

Parlamentsgruppe Schienenverkehr

„Es ist das erklärte Ziel der Politik, mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen. Viel ist dafür erreicht worden, es bleibt aber noch sehr viel zu tun. Die Parlamentsgruppe Schienenverkehr ist ein gewichtiges Instrument, eine hervorragend funktionierende Plattform für den Austausch fundierter Information zwischen Politik und allen Bereichen des Schienenverkehrs, die über die Tagesthemen hinausgehen.“, sagte Dr. Klaus W. Lippold MdB, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, bei einer Veranstaltung in Berlin. Anlass war die Konstituierende Sitzung der Parlamentsgruppe Schienenverkehr für die 16. Legislaturperiode, in der sich wieder mehr als 120 Parlamentarier mit Bahnfragen auseinandersetzen. „Wir freuen uns, wenn Sie uns durch Ihre Arbeit unterstützen, die Schiene in Deutschland gemeinsam voran zu bringen“, betonte Gastredner Dr. Hartmut Mehdorn, Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Bahn AG, in seiner Zusammenfassung der Erfolge des Unternehmens seit der Bahnreform und insbesondere der erzielten Verbesserungen der letzten Jahre. Die Situation des deutschen Schienenverkehrs sei vorbildlich in Europa, das werde auch von Brüssel so gesehen.

Im Oktober 2006 veranstaltete diese Parlamentsgruppe in Berlin eine Konferenz zur Liberalisierung des Schienengüterverkehrs (Bericht unter Schienengüterverkehr).

Studie zum Thema Marktbeherrschung

Die Deutsche Bahn AG hat keine marktbeherrschende Stellung mit negativen Folgen für den Wettbewerb. Zu diesem Ergebnis kommt eine Untersuchung des Wissenschaftlichen Instituts für Infrastruktur und Kommunikationsdienste (WIK), die Ende September veröffentlicht wurde. In den untersuchten Märkten (Geschäftskunden-, Personennah-, Massengut- und Einzelwagenladungsverkehr) sei die Möglichkeit groß, auf andere Verkehrsträger wie Lkw oder Flugzeug auszuweichen. Außerdem habe die Infrastrukturgesellschaft DB Netz AG gerade an einem Verkehrswachstum dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen ein starkes Interesse. Das WIK wird durch das Bundesministerium für Wirtschaft getragen. Mit seiner Arbeit unterstützt es regulatorische Entscheidungen und bereitet Entscheidungen in den Netzindustrien Post, Telekommunikation, Elektrizität, Gas und Eisenbahn vor.

Das Institut hat vor allem untersucht, ob aus der Stellung der Deutschen Bahn AG als Inhaber des Schienennetzes eine Marktbeherrschung erwächst. Dabei wurde auf die Methode des hypothetischen Monopolistentests zurückgegriffen. Dieser berücksichtigt jüngste theoretische Entwicklungen zur Marktbeherrschung, wie sie unter anderem die Europäische Kommission vertritt. Entscheidend für die Frage, wie viel Marktmacht sich mit der Kontrolle über das Eisenbahnnetz verbindet, ist, ob die Nachfrager bestimmte Verkehre aus ihrer Wahrnehmung heraus mit mehr als einem Verkehrsträger abwickeln können. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass eine generelle marktbeherrschende Stellung der Deutschen Bahn AG auf den Verkehrsmärkten nicht nachzuweisen ist.

WIK kommt in Bezug auf Marktbeherrschung im Infrastrukturbereich weiter zu dem Ergebnis, dass eine Anhebung der Trassenpreise der DB Netz AG keine Vorteile bringe, da die Verkehrsunternehmen hierauf mit relevanten Abbestellungen von Trassen reagieren werden. Vielmehr solle vorausschauend berücksichtigt werden, dass das Verkehrswachstum auf dem Eisenbahnnetz in den letzten Jahren auch von dritten Eisenbahnen getragen wurde und weiterhin nicht unerheblich von diesen Unternehmen bestimmt werden dürfte. Das zentrale Interesse der Netzgesellschaft muss künftig die möglichst hohe Auslastung der von ihr vorgehaltenen Infrastruktur sein. WIK: „Es erscheint daher unwahrscheinlich, dass die DB Netz AG versuchen wird, gerade diejenigen Unternehmen zu diskriminieren, die hier hilfreich sein werden — vor allem da diese inzwischen immerhin zwölf Prozent des Umsatzes der DB Netz AG erbringen.“

Die Studie ist im Internet abrufbar: www.db.de/presse.

InnoTrans 2006 stellt Weichen in die Zukunft

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat am 19. September in Berlin die Messe InnoTrans 2006 eröffnet. „Ein gut funktionierendes integriertes Verkehrssystem, in dem die Schiene eine tragende Rolle spielt, sichert Wachstum, Beschäftigung und nachhaltige Mobilität. Die Fortentwicklung der Schienenverkehrstechnik ist mitentscheidend für die Zukunft des Systems Schiene“, sagte Tiefensee.

Kernelemente einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik seien eine vorausschauende Infrastrukturplanung, die Modernisierung der Finanzierungsinstrumente, die Schaffung fairer intramodaler und intermodaler Wettbewerbsbedingungen sowie die Nutzung innovativer Entwicklungen, so der Bundesverkehrsminister.

Die InnoTrans feierte in diesem Jahr ihr zehnjähriges Jubiläum mit neuen Rekorden. Mit über 66 000 Fachbesuchern aus 109 Ländern, 1606 Ausstellern aus 41 Ländern und mehr als 100 000 Quadratmetern Ausstellungsfläche sowie zahlreichen Konferenzen hat sich die InnoTrans mittlerweile als größte Fachmesse der Schienenbranche weltweit etabliert. Bei den Besuchern gab es gegenüber 2004 eine Steigerung um 40 Prozent, von denen über 40 Prozent aus dem Ausland kamen, bei den Ausstellern waren es sogar 50 Prozent.

Die nächste InnoTrans findet vom 23. bis 26. September 2008 in Berlin statt. www.innotrans.de.

Bahnindustrie: Aufwärtstrend setzt sich fort

Im ersten Halbjahr 2006 sind die Umsätze der Bahnindustrie um rund 2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 4,0 Milliarden Euro zurückgegangen. Dabei ist der Inlandsumsatz mit 2 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahreszeitraum konstant geblieben, während die Unternehmen der Bahnindustrie einen leichten Rückgang des Auslandsvolumens von 2,1 Milliarden auf 2 Milliarden Euro verkraften mussten. Dennoch gewinnt das Exportgeschäft noch weiter an Bedeutung für die Bahnindustrie, so Friedrich Smaxwil, Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland anlässlich der Herbstpressekonferenz des VDB in Berlin.

Bei den Auftragseingängen konnte die Bahnindustrie im ersten Halbjahr 2006 den positiven Trend des zweiten Halbjahres 2005 fortsetzen. Diese sind von 3,5 auf 5,1 Milliarden Euro angestiegen. Diese Entwicklung zeigt sich sowohl im Inlandsgeschäft als auch im Auslandsgeschäft. „Trotzdem kann nicht von einer generellen Entwarnung seitens unserer Industrie gesprochen werden. Die neuesten Entwicklungen auf dem deutschen Markt — ganz besonders die Kürzung der Regi-

onalisierungsmittel — lassen befürchten, dass der positive Trend in Kürze ein Ende finden könnte“, so Smaxwil weiter.

VDB-Hauptgeschäftsführer Michael Clausecker forderte von der Politik, sich im Rahmen ihrer EU-Ratspräsidentschaft im kommenden Jahr nachhaltig dafür einzusetzen, dass die schon Anfang der 90er Jahre eingeleitete Liberalisierung im Eisenbahnwesen endlich in ganz Europa auch Realität wird. Denn schließlich sei das die maßgebliche Voraussetzung dafür, dass mehr Güter auf der Schiene transportiert werden und die Straßen nicht von noch mehr LKWs verstopft werden.

Weitere Informationen: www.bahnindustrie.info.

Deutsche Bahn auf der InnoTrans

Alle 13 technischen Bereiche und Dienstleister der Deutschen Bahn AG plus DB Training und DB Zeitarbeit waren Aussteller. Ziel war es, der Bahnindustrie und den Bestellern von Bahnleistungen die gesamte Bandbreite des Know-hows im Schienenverkehrsbe- reich zu demonstrieren. Zunehmend fragen Industrie und Bahnen dieses Know-how nach und beauftragen die Deutsche Bahn mit Projekten. Hier bot die InnoTrans die Plattform für den fachlichen Austausch.

Perfekte Partnerschaften prämierte die Deutsche Bahn mit dem DB-Lieferantenprädi- kat, das an sieben Preisträger auf der InnoTrans verliehen wurde. Rund 35 000 Firmen arbeiten für und mit der Deutsche Bahn. Mit einem jährlichen Einkaufsvolumen von bis zu zwölf Milliarden Euro sichert die Bahn direkt und indirekt bis zu 600 000 Arbeitsplätze. Mehr als 30 Prozent der Aufträge gehen an mittelständische Firmen.

Die Preisträger der Kategorien sind:

Bau	Echterhoff GmbH & Co KG, Westerkappeln
Fahrzeuersatzteile	GL Spezialverglasung GmbH, Halstenbeck
Informationssysteme	Systemtechnik GmbH, Sömmerda
Elektrotechnik, Telekommunikation, Leit- und Sicherungstechnik	Scheidt & Bachmann GmbH, Mönchengladbach und T-Mobile Deutschland GmbH, Bonn
Allgemeiner Einkauf, Maschinelle Anlagen	IT-Haus GmbH, Fören
Sonderpreis Fahrzeuge	Doppelstockwagen der Serie 2003 von Bombardier Transportation GmbH, Görlitz

Deutsche Bahn AG weiterhin erfolgreich

Die Deutsche Bahn AG hat im ersten Halbjahr 2006 ihren Erfolgskurs fortgesetzt. Das Unternehmen erzielte neue Bestmarken bei Verkehrsleistung, Umsatz und Ergebnis. Nie zuvor beförderte die Deutsche Bahn AG im vergleichbaren Zeitraum so viele Menschen. Gleichzeitig erreichte die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr einen neuen Höchststand. Deutliche Zuwächse im Schienenverkehr und in der internationalen Logistik sorgten maßgeblich für ein Umsatzplus von 19,1 Prozent auf 14,5 Milliarden Euro (Vergleichszeitraum 2005: 12,2 Milliarden Euro).

Auf vergleichbarer Basis, also ohne Einbeziehung des neu erworbenen US-Logistikers BAX Global, betrug die Umsatzsteigerung 8,1 Prozent. Das operative Ergebnis (EBIT; Earnings before Interest and Taxes) stieg im Halbjahresvergleich deutlich um 480 Millionen Euro auf 936 (erstes Halbjahr 2005: 456) Millionen Euro. Deutliche EBIT-Verbesserungen erzielte der Konzern in nahezu allen Geschäftsfeldern. Während der Fernverkehr bereits seit dem vergangenen Jahr wieder schwarze Zahlen schreibt, gelang jetzt auch dem Geschäftsfeld Railion eine positive Trendwende. Ausgesprochen positiv entwickelten sich wiederum Schenker und Regio.

In seiner Prognose für das laufende Geschäftsjahr erwartet das Unternehmen ein erhöhtes Ergebnis, das sich vor allem aus weiterem Umsatzwachstum in Verbindung mit positiven Effekten aus laufenden internen Programmen speist. Insgesamt wird der DB Konzern voraussichtlich einen Umsatz von über 28,5 Milliarden Euro (2005: 25,1 Milliarden Euro) sowie ein EBIT von 1,9 Milliarden Euro (2005: 1,35 Milliarden Euro) erzielen. Damit wird die bisher veröffentlichte Ergebnisprognose von maximal 1,6 Milliarden Euro EBIT um rund 300 Millionen Euro angehoben. Auf Basis dieser Entwicklung dürfte die Wertmanagement-Kennziffer ROCE (Return on Capital Employed) im laufenden Jahr weiter ansteigen (2005: 5,0 Prozent).

Im Schienenpersonenverkehr stieg die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr um 5,1 Prozent auf 36,2 Milliarden Personenkilometer. Somit konnte der Marktanteil in einem stagnierenden Personenverkehrsmarkt weiter ausgebaut werden. Diese Entwicklung ist unter anderem auf die zusätzlichen Fahrgäste durch die FIFA Fußball WM 2006 zurückzuführen sowie auf die Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecken Nürnberg – Ingolstadt – München bzw. Berlin – Leipzig. Die anhaltend hohe Nachfrage nach den verschiedenen Spezialpreis-Angeboten wirkte sich ebenfalls positiv aus. Das Geschäftsfeld Fernverkehr erzielte ein Plus von 5,4 Prozent; auch die Geschäftsfelder Regio und Stadtverkehr konnten auf der Schiene weiter zulegen.

Im Schienengüterverkehr steigerte das Geschäftsfeld Railion seine Verkehrsleistung um 11,3 Prozent auf 48,0 Milliarden Tonnenkilometer. Die Railion Deutschland AG behauptete sich mit einem Plus von 9,1 Prozent in der Verkehrsleistung oberhalb des Marktwachstums im deutschen Güterverkehrsmarkt. Insgesamt ist der Schienengüterverkehr in Deutschland zweistellig gewachsen.

Schenker inklusive BAX hat seine positive Entwicklung erfolgreich fortgesetzt. Das Geschäftsfeld partizipierte dabei mit einem Umsatzplus von 45,1 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2005 weiterhin deutlich am Wachstum der internationalen Logistikmärkte. Neben der starken operativen Entwicklung wurde die Umsatzsteigerung getragen durch die erstmalige Einbeziehung von BAX. Angesichts des starken Wachstums des global agierenden Geschäftsfelds Schenker ist der Umsatzanteil der Transport- und Logistikaktivitäten weiter gestiegen. Zugleich hat sich der Anteil der Aktivitäten außerhalb Deutschlands, gemessen an den Segmenterlösen, von 24 Prozent auf 32 Prozent erhöht. Im europäischen Landverkehr hat Schenker seine Marktposition gut behauptet und das Sendungsvolumen deutlich steigern können. Starke Zuwächse erreichte das Geschäftsfeld Schenker auch im Bereich der Luft- und Seefracht. Die Steigerungsraten lagen oberhalb des Marktdurchschnitts. Zudem konnten aus der Übernahme von BAX auf wichtigen Relationen bereits zusätzliche Wachstumspotenziale erschlossen werden.

Der Schwerpunkt der Investitionen befand sich weiterhin bei der Infrastruktur. Die Brutto-Investitionen lagen mit einem Plus von 19,7 Prozent auf 2,4 Milliarden Euro deutlich über dem Vergleichswert des ersten Halbjahres 2005. Unter Berücksichtigung der um 93 Millionen Euro höheren Investitionszuschüsse Dritter beliefen sich die Netto-Investitionen auf 1,5 Milliarden Euro (erstes Halbjahr 2005: 1,2 Milliarden Euro).

Die Deutsche Bahn AG hat ihre positive wirtschaftliche Entwicklung auch im Juli fortgesetzt. Umsatz, Ergebnis und Verkehrsleistung bewegen sich weiter deutlich über Vorjahresniveau. Der Umsatz in den ersten sieben Monaten 2006 betrug 16,9 Milliarden Euro. Das sind 18,6 Prozent bzw. 2,7 Milliarden Euro mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Das war ein organisches Wachstum von 7,7 Prozent bzw. 1,1 Milliarden Euro, der weitere Zuwachs resultierte aus den Akquisitionen der vergangenen zwölf Monate.

Die Verkehrsleistung lag 8,4 Prozent über dem Vorjahreszeitraum, auf vergleichbarer Basis — bereinigt um Akquisitionen — um 7,1 Prozent. Die Verkehrsleistung des Personenverkehrs stieg in einem insgesamt stagnierenden Mobilitätsmarkt um 4,5 Prozent. Bis Juli fuhren 1,1 Milliarden Personen mit der Deutschen Bahn, das sind 3,6 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Der Schienengüterverkehr fährt weiterhin mit zweistelligen

Wachstumsraten: Die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern stieg um 11,6 Prozent.

Deutsche Bahn hebt zum 01. Januar 2007 Preise an

Die Deutsche Bahn hebt zum 01. Januar 2007 die Preise für Einzelfahrkarten und Zeitkarten im Durchschnitt um 2,9 Prozent (zuzüglich der Mehrwertsteuer-Erhöhung, siehe unten) an. Sie reagiert damit auf die 2006 realisierten bundesweiten Angebotsverbesserungen und erhebliche Kostensteigerungen bei Strom, Öl und Diesel.

Ebenfalls zum 01. Januar greift die von Bundestag und Bundesrat beschlossene Anhebung der Mehrwertsteuer von 16 auf 19 Prozent bei Fahrkarten ab 51 Kilometern. Im Nahverkehr (bis 50 Kilometer) gilt weiterhin der ermäßigte Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent. Insgesamt steigen damit die Ticketpreise im Fernverkehr um durchschnittlich 5,6 Prozent.

Bei den BahnCards beschränkt sich die Verteuerung auf die Mehrwertsteueranhebung.

Mit der Anhebung der Preise im Nahverkehr bis 50 Kilometer für Einzelfahrscheine und Zeitkarten um durchschnittlich 2,9 Prozent liegt die Deutsche Bahn AG deutlich unter der mittleren Steigerungsrate der Verkehrsverbünde. So werden die großen Verbünde ihre Preise für 2007 um durchschnittlich 4,5 Prozent erhöhen (soweit diese Preiserhöhungen der Verbünde nicht gar schon auf den Sommer 2006 vorgezogen wurden).

(Welchen Einfluss die Deutsche Bahn AG mit ihren Töchtern DB Regio und DB Stadtverkehr — dazu gehört auch der Bahnbus — in den Verkehrsverbänden und -gemeinschaften auf die Preisgestaltung nehmen konnte beziehungsweise genommen hat, ist der GRV nicht bekannt.)

Bereits während der Halbjahrespressekonferenz im August hatte die Bahn darauf hingewiesen, dass die Kostenentwicklung an den Beschaffungsmärkten zu einer Anhebung der Fahrpreise führen kann. Ebenfalls hatte die Bahn bereits im Vorfeld erklärt, dass die Mehrwertsteuererhöhung auf die Preise angerechnet wird.

„Die Marktpreise für Strom, Öl und Diesel sind binnen eines Jahres um bis zu 40 Prozent gestiegen. Wir haben kräftig gegengesteuert, müssen aber die Preise erhöhen“, so Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Personenverkehr. 2006 sei auch das Jahr neuer, attraktiver Angebote. „Schnellere Fahrzeiten durch eine neue Infrastruktur, mehr Komfort durch moderne Züge: Mit unseren Preisen reagieren wir auch auf diese Angebotsverbesserungen“, so Rausch weiter. Allein im Fernver-

kehr investiert die Bahn von 2005 bis 2008 fast eine Milliarde Euro in neue oder modernisierte Züge.

Gleichzeitig sollen die Preise für die Ländertickets um bis zu zwei Euro und der Preis für das Schöne-Wochenende-Ticket um drei auf 33 Euro erhöht werden. Die genannten Preise gelten ebenfalls einschließlich der ab Januar 2007 gültigen MwSt.

Zu den Preiserhöhungen erklärte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee am 11. Oktober: „Ich erwarte, dass die Bahn die Preisanhebung besser und ausführlicher begründet. Die Kunden haben Anspruch darauf, die genauen Gründe für die Preiserhöhung zu erfahren. Erst dann kann sich die Öffentlichkeit eine Meinung zur Notwendigkeit und Angemessenheit der Preissteigerung bilden. Die Bahn muss alles tun, um einen Zusammenhang zwischen Teilprivatisierung und zusätzlicher Belastung der Kunden zu widerlegen. Gerade weil die Bahn in ihrer privaten Rechtsform als Aktiengesellschaft ein hohes Maß an unternehmerischer Eigenverantwortung trägt, ist größtmögliche Transparenz unverzichtbar. Die DB hat in der vergangenen Zeit erfreulicherweise ausgezeichnete Ergebnisse erreicht und gute Zuwächse bei den Fahrgastzahlen erzielt. Dies macht eine Begründung der Preisanhebung noch notwendiger. Es mag unternehmerische Gründe für diese Anhebung geben. Ich gehe davon aus, dass der Bahn-Chef auf der nächsten Verkehrsministerkonferenz ausführlich diese Gründe für die höheren Ticketpreise erläutern wird. Die Landesverkehrsminister, die die Preiserhöhungen im Regionalverkehr genehmigen müssen, sollten deshalb von Herrn Mehdorn ausführlich informiert werden.“

Eisenbahn-Infrastruktur

ETCS in der Schweiz im Einsatz

Die Verkehrsminister Deutschlands, Italiens, der Niederlande und der Schweiz haben im Frühjahr 2006 vereinbart, den Güterbahnkorridor Rotterdam – Genua bis 2012 mit ERTMS (European Rail Traffic Management System) auszustatten. Wesentliches Element ist ETCS (European Train Control System). Die Schweiz hat hier eine Vorreiterrolle übernommen, der folgende Beitrag informiert darüber.

Dieser Text ist auszugsweise dem Info Forum 03/06 von Pro Bahn Schweiz, Redaktion Brigitte Walser, entnommen, er wurde zuerst in «Traktion», der Zeitschrift der schweizerischen Lokführer-Gewerkschaft LPV-SEV, veröffentlicht.

Heute gibt es in Europa 16 verschiedene Zugsicherungssysteme, längerfristig soll es nur noch eines geben: das European Train Control System (ETCS). Seit

Juli 2006 sind SBB-Personenzüge auf der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist in den Randstunden mit ETCS unterwegs.

Bei diesem neuen Zugsicherungssystem fährt der Lokführer ausschließlich nach der Anzeige im Führerstand. Die Informationen werden ihm von der Strecke aus in die Lokomotive übermittelt. ETCS überwacht die örtliche Höchstgeschwindigkeit, die Höchstgeschwindigkeit des Zuges, die Fahrstrecke, die Eignung des Zuges für die Strecke und die Einhaltung besonderer Betriebsvorschriften.

Für einen Fahrzeugeinsatz Deutschland – Schweiz – Italien sind heute auf dem Triebfahrzeug sieben verschiedene Systeme erforderlich. Seit 2001 schreibt die EU ETCS als Zugsicherungsstandard für das Ausrüsten neuer Strecken vor. Bis Ende 2007 sollen deshalb in zehn Ländern über 20 Projekte umgesetzt und insgesamt 3000 Kilometer Bahnnetz damit ausgerüstet werden.

Da die derzeit in der Schweiz geltenden Systeme Signum und ZUB nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen, haben sich die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zum Ziel gesetzt, bis 2015 rund 95 Prozent des Streckennetzes durch ETCS Level 1 Limited Supervision zu ersetzen und auf den Neubaustrecken (rund 5 Prozent) ETCS Level 2 anzuwenden. Ab diesem Zeitpunkt wird für den Netzzugang Schweiz nur noch ETCS benötigt.

Im Alstom-Versuchslabor in Bern-Bümpliz ist das ETCS erstmals erprobt worden. Dann wurden 468 Fahrzeuge mit dem neuen System ausgerüstet. Und in den vergangenen 12 Monaten wurde ETCS Level 2 auf der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist ausgiebig getestet: Nach ersten Akzeptanztests im Mai 2005 folgten zwischen Juli und Dezember 600 Schattenfahrten, so genannte Shadow Runnings. Dabei fuhr der Lokführer überwacht durch das ZUB nach Außensignalen, während ETCS im Hintergrund mitlief und von einem Alstom-Mitarbeiter beobachtet wurde. Weiter wurden im Januar und Februar 2006 über 2000 fahrplannaher Fahrten auf der Strecke durchgeführt. Um mit ETCS fahren zu dürfen, müssen Lokführer eine Prüfung ablegen und die nötige Lizenz erlangen. An vier Standorten werden derzeit 2500 Lokführer darauf vorbereitet.

Bei ETCS Level 1 erfolgt die Informationsübertragung von der Strecke auf das Fahrzeug punktuell über ortsfeste Datenträger, die Eurobalisen und Euroloops. Die Informationen werden auf dem Führerstand angezeigt. Der Lokführer muss aber die noch vorhandenen Außensignale beachten. So gesehen handelt es sich um ein konventionelles punktförmiges Zugsicherungssystem, welches mit Komponenten des ETCS realisiert wird.

Bei ETCS Level 2 erfolgt die Übertragung der Fahrinformationen kontinuierlich von der Streckenzentrale via

Funksystem auf das Fahrzeug. Die Eurobalisen im Gleis dienen lediglich noch zur genauen Positionsbestimmung. Der Lokführer fährt nun vollständig nach der Anzeige im Führerstand. Dadurch sind hohe Geschwindigkeiten möglich.

Die bisherigen Investitionskosten für ETCS in der Schweiz belaufen sich auf 610 Millionen Schweizerfranken (rund 390 Millionen Euro). Davon entfallen 50 Millionen Franken auf die Pilotstrecke Zofingen – Sempach, 300 Millionen auf die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist, 130 Millionen auf den Lötschberg-Basistunnel und 130 Millionen auf das Ausrüsten von 610 Fahrzeugen. Die Einführung von ETCS wird vom Bund finanziert.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 werden die SBB auf der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist ganz auf ETCS umstellen. Bis zum Fahrplanwechsel 2007 soll die maximale Geschwindigkeit aber bei 160 Stundenkilometern bleiben. Erst im Dezember 2007 wird die Geschwindigkeit der Reisezüge auf der Neubaustrecke und der Ausbaustrecke Derendingen – Inkwil auf 200 Stundenkilometer erhöht. ETCS Level 2 soll ferner im Lötschberg-Basistunnel Mitte 2007 den Betrieb aufnehmen.

Entscheidung zu Stuttgart 21 vertagt

„Spitzentreffen vereinbart schnellen Fahrplan“ war die Pressemitteilung des Bundesverkehrsministeriums vom 16. Juni 2006 überschrieben. Darin wurde gesagt: Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, der Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg Günther H. Oettinger und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, haben heute in Berlin einen gemeinsamen Fahrplan für die Projekte Stuttgart 21 und die Strecke 17 (Stuttgart – Wendlingen – Ulm) vereinbart. Nach einem konstruktiven und kooperativen Gespräch vereinbarten Bund, Land und Bahn die Einsetzung von zwei Arbeitsgruppen zur Vorbereitung auf eine Entscheidung im Herbst.

Die Entscheidung sollte am 23. Oktober in Berlin fallen, doch die Pressemitteilung der Deutschen Bahn AG vom gleichen Tag titelte: „Fortschritt bei Verhandlungen über Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm“. Im Spitzengespräch im Bundesverkehrsministerium haben sich der Bundesverkehrsminister, Baden-Württembergs Ministerpräsident und der DB-Vorstandsvorsitzende darauf verständigt, dass Anfang nächsten Jahres über noch offene Finanzierungsfragen entschieden werden soll.

Die neue Schnellbahnverbindung ist ein wichtiger Abschnitt der prioritären europäischen West-Ost-Magistrale Paris – Strasbourg – Stuttgart – Wien – Bratislava und des deutschen Hochgeschwindigkeitsnetzes.

Der Ausbau des Bahnknotens Stuttgart einschließlich des neuen Durchgangsbahnhof und der Neubau der Strecke Richtung Ulm inklusive der Anbindung der neuen Messe und des Flughafens ist mit rund 2,8 Milliarden Euro veranschlagt. Die Weiterführung der 60 Kilometer langen Strecke über die Schwäbische Alb entlang der Bundesautobahn A 8 zwischen Wendlingen und Ulm ist mit 2 Milliarden Euro kalkuliert, das heißt die Gesamtinvestition ist mit 4,8 Milliarden Euro veranschlagt.

Die Strecke zwischen Stuttgart und Ulm wird für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern geplant. Mit der Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke wird die Fahrzeit zwischen beiden Städten halbiert, zukünftig benötigt der ICE nur noch 28 Minuten. Auch im Regionalverkehr ergeben sich deutliche Fahrzeitverkürzungen von bis zu 32 Minuten.

Auf den 24. Horber Schienen-Tagen moderierte der Vorsitzende der GRV am 24. November ein hitziges Streitgespräch zweier Landtagsabgeordneter zu Stuttgart 21. Winfried Scheuermann (CDU) befürwortete nachdrücklich das Gesamtprojekt und wies auch auf die große städtebauliche Chance Stuttgarts hin. Boris Palmer (Grüne, neuer Oberbürgermeister von Tübingen) hält wie Scheuermann die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm für nötig, kritisierte aber Stuttgart 21 heftig und befürwortete eine grundlegende Sanierung des bestehenden Kopfbahnhofes, wie sie von Engel/Jung vorgeschlagen wurde.

Nürnberg – Fürth wird viergleisig

Bereits im August wurde mit dem Ausbau der bestehenden zweigleisigen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth um zwei weitere Gleise begonnen. Die Maßnahme soll den Engpass im Knoten Nürnberg beseitigen, welcher sich durch die Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsverbindung Nürnberg – Ingolstadt – München weiter verschärfen wird.

Der Ausbau hat ein Gesamtvolumen von 170 Millionen Euro und soll voraussichtlich im Jahr 2010 fertig gestellt sein. Das Vorhaben ist auch für die Realisierung der S-Bahn Nürnberg – Fürth – Forchheim nötig.

Trassenpreissystem 2007

Der Bahn-Schieneninfrastrukturbetreiber DB Netz AG wird zum 10. Dezember 2006 das bestehende Trassenpreissystem anpassen.

Die Kunden der DB Netz AG — rund 320 Eisenbahnverkehrsunternehmen — wurden darüber informiert. Grund für die Modifikation des Trassenpreissystems sind marktübliche Anpassungen, aber auch geänderte gesetzliche Rahmenbedingungen, die von der DB Netz

AG umgesetzt werden müssen. Darüber hinaus wird das Ziel verfolgt, die Trassenpreisberechnung und -abrechnung zu vereinfachen sowie die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur weiter zu erhöhen.

Die bisherige Systematik des Trassenpreissystems wurde durch steuernde Elemente ergänzt. Neu eingeführt wird ein Anreizsystem zur Reduzierung von Störungsursachen und damit verbundenen Verspätungen: So werden in Zukunft die Verspätungsminuten je nach Verursacher saldiert und entsprechende Zahlungen an den jeweils anderen Vertragspartner fällig. Die Transporteure haben ab Dezember das Recht auf Entgeltminderung, wenn der tatsächliche Zustand der Infrastruktur nicht dem vertraglich vereinbarten Zustand entspricht und dadurch eine planmäßige Durchführung der Fahrten nicht möglich ist.

Mit den Änderungen geht auch eine durchschnittliche Preiserhöhung über alle Strecken und Nutzungsmöglichkeiten von 3,4 Prozent einher. Seit 2001 ergibt sich eine jährliche Steigerung der Trassenpreise von durchschnittlich 1,4 Prozent.

Bundesnetzagentur widerspricht Nutzungsbedingungen

Die Bundesnetzagentur widerspricht mit zwei Entscheidungen vom 20. November 2006 der Neufassung der Schienennetz- Benutzungsbedingungen (SNB) und der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) der DB Netz AG. Sie verpflichtet die DB Netz AG, die beanstandeten Klauseln vor dem 10. Dezember 2006 anzupassen, damit die rechtskonforme Neufassung am 10. April 2007, dem gesetzlich vorgesehenen Termin, in Kraft treten kann.

„Mit diesen Entscheidungen treiben wir die diskriminierungsfreie Öffnung des Schienennetzes für mehr Wettbewerb im Eisenbahnbereich weiter voran. Eine zügige Anpassung soll insbesondere Rechts- und Planungssicherheit für alle Netznutzer bringen und Beschwerden der Wettbewerber der DB AG durch klare und transparente Regeln Vorbeugen“, sagte der Präsident der Bundesnetzagentur, Matthias Kurth.

Den Entscheidungen war eine ausführliche Anhörung der Beteiligten vorangegangen.

Die Vorabprüfung der SNB ergab, dass zahlreiche Bestimmungen der beabsichtigten Neufassung der SNB nicht mit den rechtlichen Vorgaben vereinbar sind. In diesem Zusammenhang hat die Bundesnetzagentur insbesondere beanstandet, dass der Güterverkehr auf ausgesuchten Neubaustrecken insgesamt ausgeschlossen wird.

Hinsichtlich der Beschreibung der Netz-Infrastruktur der DB Netz AG konnte die Bundesnetzagentur in den

SNB erhebliche Fortschritte gegenüber dem Vorjahr erkennen. Sie ordnet aber weitere Konkretisierungen zur Förderung des Wettbewerbs an.

Dresdner Hauptbahnhof wieder eröffnet

Am 10. November wurde der Hauptbahnhof in Dresden nach fünfjähriger Sanierung offiziell wieder eröffnet. Jörg Hennerkes, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Wiedereröffnung: „Mit dem neuen Hauptbahnhof und den weiteren Schienenvorhaben sind die Region und die Stadt Dresden eingebunden in den leistungsfähigen Schienenverkehr in Deutschland und Europa. Der Dresdner Hauptbahnhof ist nicht nur einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte im Osten Deutschlands. Es ist ein Kulturdenkmal, das uns die bewegte Geschichte der Stadt eindrucksvoll erzählt.“

Der mehr als hundertjährige historische Bahnhofsbau wurde nach Plänen des Architekten Lord Norman Foster seit 2001 umgestaltet. „Das Bundesverkehrsministerium hat die Erneuerung und Modernisierung des Bahnhofs in der Elbestadt mit rund 100 Millionen Euro gefördert“, erklärte Hennerkes. Die Flutkatastrophe 2002 habe die laufenden Arbeiten sehr beeinträchtigt und das Gebäude abermals schwer beschädigt. Die Bundesregierung unterstütze daher auch die noch anstehende Erneuerung der Hochgleisstragwerke Süd mit rund 54 Millionen Euro.

Wer die Schiene fördern wolle, so Hennerkes weiter, müsse auch für kundengerechte und ansprechende Bahnhöfe sorgen. Seit 1997 habe der Bund insgesamt rund 200 Millionen Euro für Modernisierungs- und Sanierungsarbeiten in Personenbahnhöfen in Ostdeutschland zur Verfügung gestellt. Außerdem lagen die Investitionen in die sächsischen Schienenwege von 1994 bis 2005 bei rund 3,5 Milliarden Euro.

Um das bestehende Schienennetz zu erhalten und zu verbessern, stünden auch in Zukunft bundesweit jährlich rund 2,5 Milliarden Euro bereit.

Hamburg Dammtor und Oberstdorf sind Bahnhöfe des Jahres

Der Bahnhof Hamburg Dammtor als bester Großstadtbahnhof und der Bahnhof von Oberstdorf als bester Kleinstadtbahnhof sind die Bahnhöfe des Jahres 2006. Die Allianz pro Schiene prämierte zum dritten Mal die bundesweit besten Bahnhöfe aus Kundensicht.

„Deutschlands Spitzenbahnhöfe werden immer besser. Um Bahnhof des Jahres zu werden, reicht es längst nicht mehr, ein saniertes und schönes Gebäude zu haben. Die Kunden wollen sich rundherum wohl fühlen. Und das können sie in Hamburg Dammtor und Oberst-

dorf ohne Einschränkungen“, sagte Dirk Flege, Jury-Mitglied und Geschäftsführer der Allianz pro Schiene bei der Präsentation der Ergebnisse.

„Die Entscheidung für zwei der nominierten acht Bahnhöfe ist uns nicht leicht gefallen. Alle acht Kandidaten aus der Endrunde haben das Zeug zum Siegerbahnhof. Am Ende hatten Hamburg Dammtor und Oberstdorf jedoch verdient die Nase vorne. Sie sind unsere ‚Bahnhöfe der Herzen‘“, so Prof. Monika Gansforth, Vorstandsmitglied beim Verkehrsclub Deutschland. Karl-Peter Naumann, Vorsitzender des Fahrgastverbandes Pro Bahn kommentierte: „Heute sind die erfolgreichen Bahnhöfe Drehscheiben für den gesamten Öffentlichen Verkehr einer Stadt, von der U-Bahn bis zum Fernverkehr. Darüber hinaus wachsen sie aber auch in die Rolle von zentralen Service- und Dienstleistungszentren. Die beiden Siegerbahnhöfe erfüllen diese verschiedenen Funktionen besonders vorbildlich.“

Wie in den beiden Jahren zuvor, bei der Wahl von Hannover und Lübben (2004) und Mannheim und Weimar (2005), wurden die Siegerbahnhöfe auch diesmal auf der Grundlage einer repräsentativen Kundenbefragung ausgewählt. Das Markt- und Meinungsforschungsinstitut infas befragte im Frühjahr 2006 insgesamt 14.990 Kunden an 398 Bahnhöfen.

Aus der Gruppe der besten 40 Bahnhöfe nominierte die Jury dann acht Bahnhöfe nach einem Qualitätscheck vor Ort. Getestet wurden dabei 10 Kriterien wie Sauberkeit, Kundeninformation, die Integration in die Stadt oder die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.

Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 936 Millionen Euro für die Sanierung und Instandhaltung von Bahnhöfen in Deutschland ausgegeben. Davon entfielen auf den Bund 263 Millionen Euro (28 Prozent), Länder und Kommunen 230 Millionen Euro (25 Prozent) sowie die Deutsche Bahn AG 443 Millionen Euro (47 Prozent).

Mittelabruf durch DB

Die Deutsche Bahn AG hat im Oktober Medienberichten widersprochen, wonach das Unternehmen ihm zustehende Mittel aus dem Topf der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) nicht abrufe. Die für 2006 vorgesehenen Mittel vornehmlich aus Einnahmen der Lkw-Maut werden bis Ende dieses Jahres komplett verbaut sein, kündigte die DB an.

Erfahrungsgemäß ruft die Bahn gegen Ende des Jahres überproportional viele Bundesmittel ab. Dies liegt daran, dass in diesen Monaten am meisten gebaut wird und die Firmen ihre Rechnungen oftmals erst sehr spät im Jahr einreichen.

Schienenpersonen-fernverkehr

Kürzere Reisezeiten ab Fahrplanwechsel

Durch die Integration der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt – München in den bundesweiten ICE-Fahrplan verkürzen sich ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember die Fahrzeiten von und nach München um bis zu 30 Minuten. Damit steigert die Bahn ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Wettbewerbern Auto und Flugzeug.

München und Nürnberg sind auf der Schiene künftig nur noch 62 Minuten voneinander entfernt. Diese Bestzeit erzielt der ICE einmal pro Stunde ohne Zwischenhalt. Durch eine weitere stündliche ICE-Linie mit Halt in Ingolstadt entsteht zwischen München und Nürnberg sogar ein Halbstundentakt. Der neue ICE-Halt Ingolstadt erhält stündliche Direkt- oder Umsteigeverbindungen Richtung Berlin und Hamburg.

Wegen der starken Nachfrage bietet die Bahn künftig zwischen München und Köln schnelle ICE-Verbindungen im Stundentakt. Die Fahrzeit zwischen beiden Städten verkürzt sich um 30 Minuten und beträgt nur noch rund viereinhalb Stunden. Gleichzeitig ist die Bahn auch zwischen München und Frankfurt eine halbe Stunde schneller; Fahrzeit ab Dezember: drei Stunden und zehn Minuten. Zwischen Köln und Frankfurt besteht über die Schnellfahrstrecke ein ICE-Halbstundentakt.

Das derzeitige Angebot Hamburg – Berlin mit dem ICE im Stundentakt wird ab dem 10. Dezember über Leipzig bis nach München ausgeweitet. Damit verdoppelt die Bahn das Zugangebot zwischen der Bundeshauptstadt und München. Bahnreisen zwischen beiden Metropolen dauern ab Mitte Dezember nur noch 5 Stunden, 42 Minuten, und sind damit bis zu 35 Minuten kürzer als heute.

Zwischen Dresden und Nürnberg fährt die Bahn mehr Züge und wird um eine halbe Stunde schneller. Anstelle des alle vier Stunden verkehrenden InterCity fährt künftig im Zwei-Stunden-Takt der Franken-Sachsen-Express. Durch den Einsatz von Triebzügen mit Neigetechnik (Baureihe VT 612) verkürzt sich die Fahrzeit um eine halbe Stunde auf vier Stunden, 30 Minuten. Das neue Angebot über Chemnitz, Plauen, Hof und Bayreuth können die Bahnkunden künftig auch mit Fahrscheinen des Nahverkehrs nutzen.

Ein neuer ICE-Sprinter verkehrt morgens erstmals von Köln nach München. Die Fahrzeit verkürzt sich auf unter vier Stunden. Von Frankfurt Süd aus ist München

mit diesem Zug in zwei Stunden und 54 Minuten erreichbar.

Auf der Gäubahn verkehren ab 10. Dezember ausschließlich moderne ICE-Züge mit Neigetechnik (sieben Zugpaare) im Zweistundentakt zwischen Stuttgart und Zürich. Die siebenteiligen Züge mit Speisewagen bieten mit rund 360 Sitzen ein deutlich höheres Platzangebot und benötigen für die Fahrt knapp 2 ¾ Stunden. In Zürich besteht Anschluss nach Mailand.

InterConnex ab 10. Dezember schneller

Leipzig – Berlin in weniger als eineinhalb Stunden, unter der Woche drei Mal täglich und weiterhin ab 12 Euro: Das Angebot des InterConnex, wird zum 10. Dezember 2006 deutlich verbessert. „Mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember erreicht die Schnelligkeit unserer Züge fast ICE-Niveau — und das zu konkurrenzlos günstigen Preisen“, sagt Jan Bleis, der für die InterConnex-Züge zuständige Geschäftsführer.

Der InterConnex fährt in Berlin künftig durch den neuen Nord-Süd-Tunnel und ist dadurch sehr viel schneller am Ziel. Wochentags wird die Strecke Leipzig-Berlin nun drei Mal in jeder Richtung bedient. Samstags führt die Verbindung ab Leipzig über Berlin und Rostock erstmals bis nach Warnemünde. Am frühen Sonntagnachmittag geht es wieder zurück nach Süden.

Die günstigste Variante, eine Fahrkarte zu bekommen, ist eine Buchung über das Internet. Für jede Strecke stehen extragünstige Kontingente zur Verfügung. Von Leipzig nach Berlin kommt man damit beispielsweise schon ab 12 Euro, für Jedermann und ohne Bahncard. Die normale Fahrkarte für die Fahrt von der Messe- in die Hauptstadt kostet im Vorverkauf 16 Euro, Kurzent-schlossene zahlen nach dem Motto „Einsteigen und Losfahren“ 20 Euro direkt im Zug. Kinder bis 14 Jahren reisen in Begleitung ihrer Eltern oder Großeltern kostenlos, somit bietet der InterConnex auch für Familien mit Kindern wesentliche Vergünstigungen.

Unter www.interconnex.com gibt es alle Fahrpläne und direkte Buchungsmöglichkeiten.

In 15 Jahren 550 Millionen Fahrgäste im ICE

Seit 1991 haben rund 550 Millionen Fahrgäste den ICE genutzt. Allein 2005 waren fast 67 Millionen Menschen mit ihm unterwegs, 25 Millionen mehr als noch fünf Jahre zuvor. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Personenverkehr der DB: „Tag für Tag fahren heute mehr als 180 000 Reisende mit dem ICE. Er ist das Flaggship der Deutschen Bahn und eine der erfolgreichsten deutschen Marken überhaupt.“ Der Zug erreicht in Deutschland einen Bekanntheitsgrad von fast 100 Prozent.

Die 236 Hochgeschwindigkeitszüge verkehren in Deutschland, in den Niederlanden, in Belgien, in der Schweiz und in Österreich. Allein in Deutschland verbinden sie über 100 Städte miteinander. Der ICE erbringt damit knapp zwei Drittel der gesamten Verkehrsleistung im DB-Fernverkehr.

In Verbindung mit einer modernen Infrastruktur hat sich durch den Einsatz der ICE die Fahrzeit für die Kunden deutlich verkürzt. Zwischen Berlin und Hamburg benötigen die Züge heute noch rund 90 Minuten und sind damit fast 90 Minuten schneller als im Jahr 2004. Zwischen Frankfurt und Köln beträgt die Fahrzeit 72 Minuten, 64 Minuten weniger als noch im Jahr 2002. Zwischen Nürnberg und München verkehrt der ICE ab Dezember im Halbstundentakt, die Reisezeit beträgt 60 Minuten. Noch im Mai dieses Jahres war der Kunde über 40 Minuten länger unterwegs.

Rückblick: Erfolgsstory „15 Jahre ICE“

Der ICE-Einführung in Deutschland gingen zwei Jahrzehnte intensiver Planungen, Forschung und Erprobungen voraus. Der ICE ist ein Produkt des Systemverbands Bahn. Am Anfang stand das politische Bekenntnis im Verkehrsbericht 1970. Neben dem Aus- und Neubauprogramm für neue Strecken mussten die betrieblichen Anforderungen definiert und die Grenzen der Rad-/Schiene-Technik ausgelotet werden, bis in den 80er-Jahren die Entwicklung des Demonstrationsfahrzeugs InterCity Experimental vorangetrieben wurde und mit einer Rekordfahrt im November 1985 den ersten Höhepunkt setzte. Parallel hat die Bahn für den ICE-Betrieb völlig neue Serviceleistungen etabliert.

Technische Highlights des ICE waren Wegbereiter für das System Bahn, die sowohl den Regional- als auch den Güterverkehr leistungsfähiger gemacht und einen wirtschaftlicheren Betrieb ermöglicht haben. In der aktuellen Ausgabe der Zeitschrift „bahntech“, sagt Hartmut Mehdorn: „Viele Dinge, die für den ICE konzipiert wurden, prägen heute ganz selbstverständlich die moderne Eisenbahn.“ Sie bringen das Gesamtsystem Bahn voran. „Davon profitieren unmittelbar auch die Wettbewerber der Deutschen Bahn. Der ICE ist Technologietreiber für das System Bahn. Er stärkt insgesamt die Zukunft des Schienenverkehrs.“

Hinter dem Erfolg steckt harte Arbeit und die Entwicklung zahlreicher technischer und betrieblicher Innovationen, erläutert Joachim Mayer, Chef des Produktbereichs Fahrzeuge im DB-Ressort Systemverbund Bahn. Diese Entwicklungen sind inzwischen Standard auch für andere moderne Schienenfahrzeuge geworden: Von der Bremstechnik über Diagnosesysteme bis hin zu WC- und Klimaanlage sowie Komforteinrichtungen

Schienenpersonen-nahverkehr

Kürzung der Regionalisierungsmittel

Der Nahverkehr auf der Schiene erlebt seit 10 Jahren eine echte Renaissance — auch dank des Regionalisierungsgesetzes. Bisher überwies der Bund den Ländern pro Jahr rund 7 Milliarden Euro, damit diese ein attraktives Angebot auf der Schiene bereitstellen. Nach den beschlossenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel um 2,8 Milliarden Euro im Zeitraum 2006 bis 2010 steht künftig sehr viel weniger Geld für den Nahverkehr zur Verfügung (wir berichteten in den GRV-Nachrichten, Folge 76).

Eine neu aufgelegte Broschüre der Allianz pro Schiene („Stadt, Land, Schiene“) macht deutlich: es gibt ein Patentrezept für erfolgreichen Nahverkehr auf der Schiene. Zunächst Investitionen — vor allem in die Strecken und Fahrzeuge. Hinzu kommen attraktive Ticketpreise und Fahrpläne sowie Sauberkeit und Pünktlichkeit. All das kostet Geld und wurde in den letzten Jahren durch die Regionalisierungsmittel möglich gemacht. Jetzt gilt es, die bis 2010 fehlenden 2,8 Milliarden Euro auszugleichen. Ein möglicher Ausweg: Die Länder erhalten gleichzeitig vom Bund 21,8 Milliarden Euro aus der Mehrwertsteuererhöhung. Um ein attraktives Angebot aufrechterhalten zu können, müssten die Länder die fehlenden Nahverkehrsmittel durch einen kleinen Teil der Mehrwertsteuergelder ausgleichen.

Erfreulicherweise verzichtet der Freistaat Sachsen auf Kürzungen im Schienenpersonennahverkehr und schließt die Finanzierungslücke durch eigene Mittel und Umschichtungen im Haushalt. Auch in Rheinland-Pfalz haben sich das Land und seine beiden Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Nord und Süd auf einen Weg verständigt, die Kürzung der Regionalisierungsmittel weitgehend auszugleichen.

Die Neuauflage der Broschüre finden Sie als PDF-Dokument unter: www.allianz-pro-schiene.de in der Rubrik: „Positionen“

Die GRV fordert die anderen Bundesländer auf, den Beispielen Sachsens und Rheinland-Pfalz zu folgen.

Tiefensee wird stillgelegt

Als erstes Bundesland hat Brandenburg Ende September bekannt gegeben, welche sechs Strecken ab Dezember gänzlich stillgelegt werden, darunter auch die Verbindung nach Tiefensee. „Entgegen anders lautender Behauptungen von Verkehrsminister Tiefensee

zeigt sich nun, dass die Länder die Kürzung der Regionalisierungsmittel zum Anlass nehmen, den Nahverkehr zusammenzuziehen, und dies, obwohl sie massiv von der Mehrwertsteuererhöhung profitieren“, so Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene.

Insgesamt sind in Brandenburg zwar weniger Strecken betroffen als zwischenzeitlich diskutiert. Allerdings sind die sechs Streckenstilllegungen nur ein Teil des Katalogs an Grausamkeiten gegen den öffentlichen Nahverkehr. Weitere Maßnahmen sind beispielsweise die Einschränkung der Taktverkehre auf bestimmten Routen. Die Reduzierung der Taktverkehre trifft außerdem Verbindungen wie die Strecke Kyritz-Pritzwalk, die in den letzten Jahren dank eines großen Engagements der Prignitzer Eisenbahn deutliche Fahrgastzuwächse zu verzeichnen hatte. Gerade die Prignitzer Eisenbahn war ein positives Beispiel dafür, wie man auch im ländlichen Raum erfolgreich Nahverkehr organisieren kann. „Es ist traurig zu sehen, wie hier in einigen Gegenden die hoffnungsvolle Entwicklung des Nahverkehrs ausgebremst wird. Dabei gäbe es andere, sinnvolle Alternativen zu Streckenstilllegungen und Ausdünnung des Taktverkehrs“, so Dirk Flege.

Die Kritik des Schienenbündnisses: Gerade in Brandenburg werden häufig die Potenziale des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) nicht ausgeschöpft. So sind auf vielen Verbindungen Busse und Bahnen nicht aufeinander abgestimmt. Das führt zu unnötigem Parallelverkehr bei dem sich beide Verkehrsmittel gegenseitig Fahrgäste abnehmen. Außerdem fehlen P+R Parkplätze und die Reisezeiten sind wenig attraktiv. Viele Positivebeispiele aus anderen Bundesländern zeigen, wie man gerade mit dichteren Taktverkehren mehr Fahrgäste anzieht. „Ein abgestimmtes Konzept für den Nahverkehr fehlt in vielen Fällen in Brandenburg. Die Konsequenz ist eine Abwärtsspirale. Fehlende Fahrgäste werden hier als Begründung für Streckenstilllegungen genommen. Das Gegenteil sollte der Fall sein“, so Dirk Flege.

Eine Auflistung der sechs betroffenen Strecken finden Sie unter: www.allianz-pro-schiene.de.

Transparente Vergabe von Nahverkehrsleistungen

Bundesregierung und Bundesländer haben sich gegenüber der Europäischen Kommission zu einer transparenten Vergabe von Verkehrsverträgen im Schienenpersonennahverkehr verpflichtet. So müssen anstehende Auftragsvergaben künftig europaweit bekannt gemacht werden und alle Interessenten gleich behandelt werden. Damit konnte Veolia Verkehr (früher Connex) mit der Beschwerde bei der EU gegen die Direktvergabe durch einige Bundesländer an die Deutsche Bahn einen Erfolg erzielen.

Bisher hatten einzelne Bundesländer den überwiegenden Teil ihrer Nahverkehrsleistungen direkt an die Deutsche Bahn vergeben, so dass Wettbewerber ausgeschlossen waren. Auf Betreiben der damaligen Connex Verkehr GmbH hin hatte die Kommission 2003 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet und die Vergabepaxis als „offensichtlich europarechtswidrig“ bezeichnet.

Angesichts der Drohung der Kommission, Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof zu verklagen, falls weiterhin Aufträge direkt an die Deutsche Bahn vergeben werden, lenkten die Bundesländer ein. In einer gemeinsamen Erklärung verpflichteten sich die Landesverkehrsminister gegenüber der Kommission, zukünftig auf Direktvergaben zu verzichten und stattdessen transparente und diskriminierungsfreie Vergabeverfahren durchzuführen. Geplante Auftragsvergaben sind zukünftig europaweit bekannt zu machen und in dem anschließenden Vergabeverfahren alle Unternehmen gleich zu behandeln. Die Kommission teilte mit, dass sie auf Grundlage dieser Selbstverpflichtung das Vertragsverletzungsverfahren einstellen werde. Sie werde aber die Praxis der Auftragsvergabe in Deutschland weiterhin aufmerksam beobachten und das Verfahren jederzeit wieder eröffnen, sollten sich die Bundesländer nicht an ihre Verpflichtungserklärung halten.

S-Bahn Rhein-Neckar 2. Stufe

„Die S-Bahn Rhein-Neckar bildet das Rückgrat für den gesamten länderübergreifenden ÖPNV / SPNV in Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) und wir werden alle Anstrengungen unternehmen, das Projekt schnell und erfolgreich weiterzuführen“, so Werner Schreiner, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes vor der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) Ende Oktober. Dieser Zweckverband ist ein Zusammenschluss der drei Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz sowie von 24 Landkreisen und kreisfreien Städten. Im Juni 2004 wurde das Realisierungsprogramm Rhein-Neckar-Takt 2010 als verkehrspolitische Leitlinie beschlossen.

Es sieht für die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar fünf weitere Teilstrecken vor:

1. Kaiserslautern – Homburg,
2. Germersheim – Graben-Neudorf – Bruchsal,
3. Mannheim – Schwetzingen – Graben-Neudorf – Karlsruhe,
4. Eppingen – Sinsheim / Aglasterhausen – Meckesheim – Heidelberg – Mannheim – Ludwigshafen – Frankenthal – Worms – Mainz sowie
5. Biblis – Mannheim – Weinheim – Bensheim – Darmstadt.

Obwohl die Strecken Germersheim – Bruchsal und Worms – Mainz teilweise außerhalb des Verbundgebietes des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar liegen, wurden auch diese Abschnitte in das Projektmanagement des Verbundes integriert.

Zur Realisierung der Ausbauten wird eine finanzielle Beteiligung des Bundes, der Länder und der kommunalen Gebietskörperschaften erforderlich. „Die VRN GmbH hat die Gespräche über die Planung und Finanzierung aufgenommen und wird nach Vorliegen der detaillierten Kosten schrittweise — aber streckenbezogen — die Fördermittel beantragen“, so VRN-Geschäftsführer Werner Schreiner.

Der Ausbau der Strecke von Germersheim nach Bruchsal soll möglichst zeitnah im Anschluss an die Inbetriebnahme der S-Bahn-Erweiterung von Speyer nach Germersheim zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember, umgesetzt werden. Zielvorstellung ist hier die Inbetriebnahme Ende des Jahres 2009.

Das Gesamtnetz der S-Bahn Rhein-Neckar wird voraussichtlich Ende 2015 auf Grundlage einer Neuvergabe der Verkehrsleistung in Betrieb genommen werden.

Horber Schientage bei der S-Bahn Rhein-Neckar

Rund 60 Teilnehmer der Horber Schienen-Tage haben im Rahmen der Abschlussexkursion der bundesweiten Fachtagung am 26. November die S-Bahn Baustellen in Germersheim und die S-Bahn Werkstatt in Ludwigshafen besucht. Werner Schreiner, Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN), hat die Exkursion zusammen mit Gerhard Schnaitmann von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und Michael Heilmann vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland Pfalz Süd betreut.

Besonderes Interesse fanden Fragen der Finanzierung der 2. Baustufe wie auch der „enge“ Zeitplan der Realisierung der Strecken Germersheim – Bruchsal, Neckargemünd – Sinsheim – Eppingen und Meckesheim – Aglasterhausen bis zum Fahrplanwechsel 2009. Über die bei der S-Bahn eingesetzten Fahrzeuge, die Werkstattkonzeption, sowie die DB-Regio-Region Rhein-Neckar informierte Andreas Schilling, Geschäftsführer der DB-Regio-Region auf der Fahrt nach Ludwigshafen zur S-Bahn-Werkstatt.

Pendler sparen 45 Prozent beim Umstieg vom Auto auf die Bahn

Die Fahrt mit dem Zug zur Arbeit und nach Hause schont nicht nur die Umwelt und die Nerven. Sie spart auch bares Geld. Das belegen jüngste Berechnungen

des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC), bei denen auf bundesweit 64 verschiedenen Strecken die Kosten für das Pendeln mit dem PKW mit dem Preis einer Jahreskarte für den Regionalverkehr verglichen wurden. Das Ergebnis: Laut ADAC spart ein Pendler im Durchschnitt 45 Prozent, wenn er vom Auto auf die Bahn umsteigt. In Einzelfall sind es bis zu 5360 Euro jährlich.

Ulrich Homburg, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG: „Immer mehr Pendler spüren, dass Bahn fahren zuverlässig und preiswert ist. Außerdem kann die Zeit sinnvoll genutzt werden. So sind im ersten Halbjahr 2006 in unseren Regionalzügen 23 Millionen Menschen mehr gefahren als im Vorjahr — eine Steigerung von rund vier Prozent.“

Bei den Vergleichsrechnungen wurden für ausgewählte Relationen die Betriebskosten für einen VW Golf bestimmt, also der reine Sprit- und Ölverbrauch sowie die durchschnittlichen Reparaturkosten. Unberücksichtigt blieben dabei die Fixkosten (Anschaffung, Versicherung und Steuern).

Zwei Beispiele: Die Autofahrt zwischen Berlin und Wittenberge kostet beim Golf mit Benzinmotor pro Jahr 6980 Euro und 5459 Euro beim Diesel. Die Jahreskarte für den Regionalverkehr schlägt nur mit 1620 Euro zu Buche, damit beträgt die maximale Ersparnis 5360 Euro. Zwischen Nürnberg und Bamberg ist der Benziner für 3306 Euro und der Diesel für 2586 Euro unterwegs. Der Zugpendler zahlt nur 1840 Euro.

Laut einer repräsentativen Untersuchung, die das infas-Institut im Auftrag der Bahn durchführte, ärgern sich 86 Prozent der befragten Auto-Pendler über die hohen Benzinpreise. 51 Prozent der Interviewten nannten Staus und verstopfte Straßen. Befragt wurden insgesamt 2200 Berufstätige in Deutschland, die täglich zum Arbeitsplatz pendeln. Gefragt wurde nach den zwei wichtigsten Störfaktoren bei der Autofahrt zum Arbeitsplatz.

Konzept zur Realisierung des Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Der Bund, das Land Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bahn AG haben sich auf ein Konzept für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) geeinigt. „Der RRX wird als innovatives Premiumprodukt verkehren, das mit Schnelligkeit und Komfort zu Nahverkehrspreisen neue Kunden für die Bahn gewinnen wird“, sagte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee anlässlich der Vorstellung des Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express am 17. November 2006.

Der RRX wird qualitativ zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (ICE und IC/EC) und dem Schienen-

personennahverkehr (RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn) angesiedelt sein. Es sollen spurtstarke Triebwagen eingesetzt werden, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h verkehren. Sie werden eine hohe Sitzplatzverfügbarkeit auch in der Hauptverkehrszeit und eine gehobene Innenausstattung bieten. Die Stationen erhalten eine entsprechend hochwertige Ausstattung.

Für den RRX wurde ein Bedienungskonzept mit sechs Linien entwickelt, die jeweils im Stundentakt verkehren. Auf der RRX-Strecke zwischen Dortmund und Köln Messe/Deutz werden vier Linien zu einem 15-Minuten-Takt gebündelt. Zusätzlich wird ein Halbstundentakt zwischen Oberhausen und Düsseldorf eingerichtet, so dass zwischen Duisburg und Düsseldorf sechs RRX-Linien pro Stunde fahren.

Die einzelnen RRX-Linien sollen Endpunkte in Münster, Minden, Flughafen Köln-Bonn, Koblenz und Aachen haben. Damit werden umsteigefreie Verbindungen von fast allen Landesteilen zur Rhein-Ruhr-Achse geschaffen. Dafür wird zwischen Köln und Dortmund die Netzinfrastruktur für rund 1,3 Milliarden Euro ausgebaut. Hinzu kommen 56 Millionen Euro für den Stationsausbau.

Der Bund, Nordrhein-Westfalen und die DB AG setzen sich für eine möglichst zügige Realisierung des Vorhabens ein. „Der RRX ist fester Bestandteil des neuen Investitionsrahmenplans. Um die weitere Planung schnellstmöglich zu erstellen, werden die drei Beteiligten kurzfristig eine Planungsvereinbarung abschließen. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, dass der RRX so schnell wie möglich realisiert wird“, so Tiefensee.

Schienengüterverkehr

Liberalisierung des Schienengüterverkehrs

Mit der Unterzeichnung eines „Memorandum of Understanding“ haben am 14. November in Brüssel die European Rail Freight Association (ERFA), die European Rail Freight Customers Platform (ERFCP), die International Union of Private Wagons (UIP) und das European Freight and Logistics Leaders Forum (F&L) eine enge Zusammenarbeit vereinbart. Die Gemeinschaft Europäischer Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) begrüßte diese Bündelung der Kräfte, da mit der vollständigen Marktöffnung des europäischen Schienengüterverkehrs 2007 große Herausforderungen warten.

Auf einer Konferenz in Wien am 09. und 10. November zog Gustav Poschalko, Chef von Rail Cargo Austria (RCA) eine ernüchternde Bilanz der bisherigen Liberalisierung. Danach ist in Österreich bisher keine Verlagerung vom Lkw zur Schiene erfolgt, der Wettbewerb finde zwischen RCA und den neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen statt. Poschalko verwies auf den gemeinwirtschaftlichen Auftrag von RCA mit dem Einzelwagenverkehr und die unfaire Wettbewerbssituation zum Lkw, der nur auf Autobahnen und Schnellstraßen Maut bezahlt, die Bahnen dagegen im gesamten Netz.

Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs — Fortschritte, Hemmnisse und Perspektiven

Dieses Thema hat der Parlamentarische Abend am 25. Oktober in Berlin diskutiert. Der Vorsitzende der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag und Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung Dr. Klaus W. Lippold MdB, konnte rund 200 Teilnehmer begrüßen.

Helmut Schmitt von Sydow, Hauptberater der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission gab einen Überblick der aktuellen Brüsseler Eisenbahntemen. Das zweite Eisenbahnpaket tritt am 01. Januar 2007 in Kraft, beim dritten ist die Frage der Einbeziehung des nationalen Personenverkehrs noch umstritten. Seit 2004 gewinnt die Schiene Marktanteile zurück, die Marktöffnung hat die Sicherheit der Bahn nicht beeinträchtigt, der größere Binnenmarkt kommt den Systemstärken der Bahn entgegen, damit sieht Sydow eine gute Zukunft der Bahnen.

Hans M. Schabert, Vorsitzender des Bereichsvorstands Siemens AG Transportation Systems, wies darauf hin, dass der Güterverkehr stärker wächst als der Personenverkehr. Vorhandene Barrieren in der Union führen zu ineffizienten Bahnsystemen. Mehrsystemlokomotiven sind vorhanden, das Sicherungssystem ETCS muss konsequent gefördert und ausgebaut werden. Schabert forderte vereinfachte europäische Zulassungsverfahren für das rollende Material und die Förderung der umweltverträglichen Verkehrsträger.

Betriebliche Hemmnisse und internationale Wachstumsstrategien wurden von Dr. Klaus Kremper, Vorstandsvorsitzender Railion Deutschland AG und Henrik Würdemann, Mitglied der Geschäftsführung Veolia Cargo Deutschland GmbH vorgestellt. Der Anteil der gesamten Schiene am Modal Split betrug 2005 16,8 Prozent, im ersten Halbjahr 2006 sind die Tonnenkilometer um 10,5 Prozent gestiegen, verglichen mit nur 5 Prozent beim Lkw und einem Rückgang beim Binnenschiff. Railion steht in hartem Wettbewerb mit

anderen Güterbahnen, die 2005 14,3 Prozent der Tonnenkilometer erbrachten, hat sich aber mit drastischen Produktivitätssteigerungen gut aufgestellt. Die mittlere Transportweite bei Railion betrug in den ersten acht Monaten 2006 325 Kilometer, gegenüber 308 Kilometer im Vorjahreszeitraum. Der internationale Verkehr Railions ist von 1993 bis 2004 um 74 Prozent gestiegen und hat 58 Prozent der Tonnenkilometer erreicht. Kremper sprach sich gegen den 60-Tonnen-Lkw aus und forderte bessere verkehrspolitische Rahmenbedingungen.

Logistikstandort Deutschland stärken

Bei der Eröffnung des Unternehmertages des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes im Oktober in Hamburg sagte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee: „Transport und Logistik haben eine hohe Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Laut Prognosen soll bis zum Jahr 2009 die Transportintensität in Deutschland um zwölf Prozent steigen. In dem Maße, wie die Bedeutung von Transport und Logistik steigt, steigt auch das Erfordernis, den Güterverkehr effizienter zu organisieren. Um international wettbewerbsfähig zu bleiben, ist es für unsere Wirtschaft entscheidend, dass sie mit ihren Märkten über kostengünstige, zuverlässige, effiziente und sichere Transportmöglichkeiten verfügt. Wir wollen ein starker Standort bleiben. Deswegen richten wir mit unserem Projekt ‚Masterplan Güterverkehr und Logistik‘ den Blick auf unser gesamtes Verkehrssystem und den Anforderungen an die Verkehrspolitik der Zukunft gerecht werden. Die Maßgabe lautet: Stärkere Bedarfsorientierung, mehr Wirtschaftlichkeit und vor allem einen Zuwachs an Effizienz“.

Neues Bahnterminal stärkt den Containerverkehr in Hamburg

„Um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken, kommt es mit Blick auf das äußerst dynamische Wachstum im Containerverkehr zukünftig mehr denn je darauf an, Hafengenpässe abzubauen. Die Bundesregierung hat deshalb das neue Bahnterminal für den Burchardkai mit 3,4 Millionen Euro gefördert. Neben der Bereitstellung einer anforderungsgerechten Hafeninfrastruktur seien leistungsstarke Hinterlandanbindungen von entscheidender Bedeutung,“ erklärte die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth anlässlich der Einweihung eines neuen Bahnterminals am Burchardkai des Hamburger Hafens.

Das neue Bahnterminal der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) besitzt acht Gleise mit je mehr als

700 Meter Länge, damit können nun Ganzzüge gebildet werden. Es ist die erste Stufe einer Erweiterung, welche die Umschlagskapazität in den kommenden Jahren von ursprünglich 297 000 Ladeeinheiten pro Jahr auf bis zu 703 500 Ladeeinheiten pro Jahr steigern wird. In den drei Containerterminals der HHLA konnte der Bahnumschlag im ersten Halbjahr 2006 um 20 Prozent gesteigert werden.

Aufschwung im Schienengüterverkehr hält an

Nach stetig steigenden Transportleistungen in den vergangenen Jahren verzeichnet das erste Halbjahr 2006 mit 9,5 Prozent mehr Tonnenkilometern erneut ein deutliches Wachstum gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

„Die vom Statistischen Bundesamt (destatis) veröffentlichten Zahlen belegen, dass trotz immer noch erschwelter Wettbewerbsbedingungen mit anderen Verkehrsträgern die Schiene in allen Bereichen Marktanteile zurückgewinnt“, sagte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene.

Für das zweite Halbjahr 2006 geht das Schienenbündnis von weiter steigenden Wachstumsraten aus. „Im laufenden Jahr wird der Schienengüterverkehr zum fünften Mal in Folge seinen Marktanteil steigern. Das zeigt, die Förderung des umweltfreundlichsten und sichersten Transportmittels Eisenbahn trägt Früchte“, so Flege weiter. Wie in den Jahren zuvor lag das tatsächliche Wachstum im Schienengüterverkehr erneut deutlich über den Prognosen.

Am Rande der Bahnmesse InnoTrans diskutierte eine internationale Konferenz der Allianz pro Schiene über weitere Verbesserungen der Umweltwirkungen im Eisenbahnverkehr. Dabei wurde deutlich, dass verstärkte Anstrengungen beim Lärmschutz des Schienengüterverkehrs nötig sind, da sich das Thema Lärm bei der betroffenen Bevölkerung als wichtiger Hemmschuh beim Ausbau von Schienengüterverkehr zeigt. Technische Lösungen stehen mit den Verbundstoffbremssohlen (K- und LL-Sohlen) zur Verfügung. Die Umrüstung aller vorhandenen Wagen würde eine Lärmreduzierung von bis zu 10 Dezibel ermöglichen (Halbierung), erfordert jedoch eine Förderung durch den Bund.

„Den Lärm direkt an der Quelle zu bekämpfen ist sinnvoller als teure und aufwändige Lärmschutzwände, die nur lokale Wirkung zeigen. Der Bund sollte deshalb in seinen Beratungen für den Haushalt 2007 die Flüsterbremse in sein Lärmsanierungsprogramm aufnehmen. Eine effiziente Lärmreduzierung erhöht die Akzeptanz des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers insgesamt“, so Dirk Flege.

26 DB-Güterloks erhalten ETCS

Die DB AG hat Ende Oktober dem Industriekonsortium Siemens/Alstom den Auftrag erteilt, 26 Lokomotiven der Baureihe 189 mit dem europäischen Leit- und Sicherungssystem ETCS (European Train Control System) sowie dem holländischen Zugsicherungssystem ATB auszustatten. Die so ausgerüsteten Fahrzeuge sollen dann in den Niederlanden zugelassen werden. Damit kann Railion Ende kommenden Jahres den grenzüberschreitenden Verkehr ohne Lokwechsel zwischen dem Hafen Rotterdam und der Industrieregion in Nordrhein-Westfalen durchführen. Der Vertrag mit der Industrie enthält darüber hinaus eine Option für die Ausrüstung weiterer 18 Lokomotiven.

Der Ausbau der so genannten Betuwe-Route zwischen Holland und Deutschland ist Teil des geplanten internationalen Güterverkehrskorridors von Rotterdam bis Genua. Technisch erhält die 160 Kilometer lange Strecke auf rund 110 Kilometern den neuen europäischen Sicherheitsstandard ETCS. Die Betuwe-Linie gehört damit neben den Neubaustrecken in der Schweiz zu den ersten ETCS-Anwenderstrecken im grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Der Zeitplan für die technische Anpassung und Zulassung der Lokomotive in Holland sowie der Serienausstattung der Fahrzeuge ist recht ehrgeizig. Werner Geier, der technische Systemverantwortliche für die Baureihe 189 im Ressort Systemverbund Bahn erläutert den Prozess: „Bereits in diesem Jahr haben wir mit den Messfahrten für die Zulassung der Lok in Holland unter 1500 Volt Gleichstrom und 25 000 Volt Wechselspannung/50 Hertz begonnen, die wir realistisch im kommenden Frühjahr abschließen. Danach werden zwei Loks mit der Hardware für ETCS und ATB ausgestattet. Die intensive ETCS-Erprobung auf der Betuwe-Linie steht vom Frühjahr an auf dem Plan. Mit der dann im Herbst vorliegenden Zulassung für die Software kann die Industrie die Serienausstattung abschließen.“

Siehe auch Beitrag unter Infrastruktur.

Schifffahrt

Binnenschifffahrt stärkt Logistikstandort Deutschland

„Deutschland verfügt über das längste Wasserstraßennetz in Europa. In keinem anderen Land gibt es mehr öffentliche und private Binnenhäfen. In diesem Bereich sind rund 400.000 Menschen beschäftigt. Binnenschifffahrt und Binnenhäfen sind damit ein unverzichtbarer Baustein der Logistikwirtschaft in Deutschland.“ Das

sagte im Oktober Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee anlässlich des Internationalen Binnenschiffahrtstages in Würzburg. Kein anderer Verkehrsträger sei so sicher, verbrauche beim Transport so wenig Energie und sei so umweltfreundlich wie das Binnenschiff. So könne ein großes Rheincontainerschiff rund 500 TEU transportieren („TEU“ bedeutet „Twenty-foot-Equivalent-Unit“ und entspricht einem 20-Fuß-Container mit den Maßen 6,1 mal 2,4 mal 2,6 Meter). Dies entspreche der Ladungsmenge von 6 Güterzügen.

Tiefensee wies darauf hin, dass die Hinterlandanbindung der Seehäfen über das Netz der Binnenwasserstraßen immer stärker in den Vordergrund rücke, da Bahn und Lkw erhebliche Probleme bei der Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens haben, die Binnenwasserstraßen jedoch noch über erhebliche Kapazitätsreserven verfügen. Schwerpunkte der Investitionsplanung seien deshalb der weitere Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes, insbesondere der Dortmund-Ems-Kanal sowie der Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover – Magdeburg – Berlin.

Die Binnenschifffahrt habe für die Bundesregierung einen hohen Stellenwert. Deshalb erwarte sie auch einen wichtigen Beitrag der Branche zum Masterplan „Güterverkehr und Logistik“. Diese Initiative des Bundesverkehrsministeriums solle die Effizienz des Gesamtverkehrssystems für den Güterverkehr steigern und damit eine bessere Nutzung der Verkehrswege ermöglichen.

Moderner Seeverkehr braucht einheitliche Standards

„Die Bundesregierung fördert den Seeverkehr und setzt sich für die Herstellung gleichwertiger Wettbewerbsbedingungen ein. Es geht um sichtbare eigene Stärken mit eigenständigen Profilen der Wettbewerber“, sagte der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Jörg Hennerkes, im September in Lübeck auf der 69. Sitzung des Seeverkehrsbeirats, der das Bundesverkehrsministerium in allen Seeverkehrsangelegenheiten berät.

Internationale Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite müssten deshalb weiter abgebaut werden und dies unter Ausnutzung aller nationaler Handlungsspielräume. Wichtig seien für die Schifffahrt in einer globalisierten Wirtschaft internationale einheitliche und verbindliche Standards, um im Wettbewerb konkurrenzfähig zu sein. „Die europäischen Regelungen sollten sich an diesen Anforderungen orientieren. Das Ziel besteht darin, die Qualität der europäischen Schifffahrt im internationalen Rahmen weiter voranzubringen“, so Hennerkes.

Das gelte unter anderem für das „Dritte Paket legislativer Maßnahmen zur Förderung der Seeverkehrssicher-

heit in der Europäischen Union“ (Erika III) genauso wie für Dossiers des maritimen Umweltschutzes insgesamt. Schließlich seien Seeschiffe umweltfreundliche und energiesparende Verkehrsmittel.

Andere Verkehrsträger

Bundesrat stimmt Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen zu

Die Entscheidung des Bundesrates am 13. Oktober 2006 ermöglicht es, einzelne Abschnitte von drei Bundesstraßen zusätzlich zu bemaunten. Bereits bei Einführung der Lkw-Maut wurde die Möglichkeit von Ausweichverkehren auf das nachgeordnete Straßennetz diskutiert. Die Verordnung, die zum 01. Januar 2007 in Kraft treten wird, schafft die gesetzlichen Voraussetzungen für die Einführung einer Lkw-Maut auf folgenden Bundesstraßenabschnitten:

- Bundesstraße B 75 zwischen der Bundesautobahn A 253 und der Bundesautobahn A 7 (Hamburg),
- Bundesstraße B 4 nördlich der Bundesautobahn A 23 bis Bad Bramstedt (Schleswig-Holstein und Hamburg),
- Bundesstraße B 9 zwischen der Staatsgrenze Deutschland/Frankreich und der Anschlussstelle Kandel-Süd der Bundesautobahn A 65 (Rheinland-Pfalz).

Nach Auffassung der GRV sollten alle Bundesstraßen in die Lkw-Maut einbezogen werden, damit würde das Problem des Ausweichverkehrs gelöst und eine Gleichbehandlung mit den Güterzügen erreicht, die auf dem gesamten Bahnnetz Benutzungsgebühren zahlen.

Bußgelder werden erhöht

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat sich am 22. November 2006 in Berlin mit den Landesverkehrsministern darüber verständigt, das Sanktionsniveau für Verkehrsverstöße zu überarbeiten. „Wir werden die Bußgelder für Verstöße wie Alkohol- und Drogenfahrten deutlich erhöhen. Die schweren, oft tödlichen Unfälle verursachen Raser, Drängler und häufig auch Drogenkonsumenten. Dagegen müssen wir hart vorgehen. Nur wenn es im Portemonnaie wirklich weh tut, werden Verkehrsrowdys ihr Verhalten ändern“, sagte Tiefensee. Im vergangenen Jahr seien auf deutschen Straßen 5300 Menschen gestorben, mehr als 80 000 seien schwer verletzt worden.

Der Bußgeldkatalog war zuletzt im Jahr 1990 grundlegend angepasst worden. Seither haben sie ihre Abschreckungswirkung zum Teil eingebüßt. Vor allem

Verwarnungsgelder werden zunehmend bewusst in Kauf genommen. „Es geht nicht darum, den Bürgern in die Tasche zu greifen. Die Verkehrsminister sind sich einig, die Bußgelder vor allem da zu erhöhen, wo die Hauptursachen für Verkehrsunfälle liegen. Deswegen bleiben die Strafen zum Beispiel für Fußgänger, die unachtsam über den Radweg laufen, unverändert. Bei den besonders gefährlichen Delikten aber werden wir die Bußgeldobergrenzen anheben“, so Tiefensee.

So solle die Bußgeldobergrenze für allgemeine Verkehrsverstöße

zukünftig von 1000 Euro auf 2000 Euro angehoben werden. „Bei den besonders gefährlichen Delikten werden wir die Bußgeldobergrenzen verdoppeln: Wer als Rowdy vorsätzlich rast oder drängelt, soll künftig bis zu 2000 Euro zahlen. Wer nach maßlosem Alkohol- oder Drogenkonsum am Steuer erwischt wird, muss sich auf bis zu 3000 Euro einstellen. Ich bin davon überzeugt, dass dies im Interesse der überwiegenden Mehrheit der vernünftigen Autofahrer ist.“

Internationaler Verband UIRR warnt vor 60-Tonnen-Lkw

Der Brüsseler Verband UIRR (Union Internationale Rail Route) hat sich im September mit folgender Stellungnahme zu Wort gemeldet:

Eine derzeit geführte Kampagne für den Einsatz von Straßenlastzügen einer autorisierten Länge von 25,50 Metern und einem Gewicht bis zu 60 Tonnen — bekannt unter dem Schlagwort ‚Gigaliner‘ scheint besonders in Deutschland immer größeren Anklang zu finden. Die Befürworter bedienen sich des Arguments, dass mit solchen Fahrzeugen gleiches Verkehrsvolumen mit vermindertem LKW-Aufkommen realisiert werden könne.

Die UIRR und ihre Mitgliedsgesellschaft Kombiverkehr sind der Meinung, dass diese simple Formel die Folgen einer Liberalisierung der Parameter ‚Maße und Gewichte‘ unvollständig und verfälscht darstellt und haben daher die auf diesem Gebiet spezialisierte Beratungsfirma TIM Consult mit einer Studie über die voraussichtlichen Folgen dieser Liberalisierung auf den Kombinierten Verkehr (KV) beauftragt.

Innerhalb der Studie wurden 776 Verkehrsströme auf 28 Verbindungen durch Deutschland in den verschiedenen Marktkomponenten — national/international, See- und Landverkehr — untersucht und es hat sich herausgestellt, dass unter dieser Perspektive mindestens 55 Prozent des KV auf die Straße zurückverlagert würden, mit einem Anstieg der Straßenfahrten um 24 Prozent. Sowohl die nicht in der Studie berücksichtigten jedoch zweifellos schwerwiegenden Konsequenzen für Sicherheit und Umwelt, als auch die Bumerangwirkung

auf den Transitverkehr durch Deutschland im Falle einer Durchsetzung des GIGALINER-Konzepts in anderen Nachbarländern, sollten dringend durch die entsprechenden Verantwortlichen bzw. Instanzen untersucht werden.

Die UIRR und Kombiverkehr rufen daher die Behörden auf, die gültige Richtlinie 96/53 beizubehalten – sie garantiert den verschiedenen Verkehrsträgern einen relativ chancengleichen Zugang zum Markt.

Andernfalls:

- würden sie ihre Förderpolitik im Bereich der Intermodalität völlig in Frage stellen,
- würden bedeutsame Investitionen auf verschiedenen Ebenen, vom Verladebereich bis hin zum Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich noch lange nicht amortisiert haben, vorzeitig entwertet,
- würden sie sich ungerechtfertigter Weise störend auf einen Güterverkehrsmarkt, der Stabilität für seine Planung benötigt, auswirken.

Gerade zu Zeiten, in denen der unbegleitete KV wieder zu Wachstumsraten von bis zu 15 Prozent zurückfindet, wäre eine gegenteilige Entscheidung besonders unverständlich.

Europäische Luftverkehrswirtschaft soll weltweit konkurrenzfähig bleiben

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat Mitte November in Berlin die Jahreshauptversammlung des Verbandes der europäischen Flugliniengesellschaften (Association of European Airlines, AEA) eröffnet.

Zum Auftakt der Versammlung sagte Tiefensee: „Die Luftverkehrswirtschaft ist einer unserer wichtigsten und zukunftssträchtesten Wirtschaftszweige — und das in ganz Europa. Sie kann in diesem Jahr auf beachtliche Wachstumsraten zurückblicken und das Potential ist noch lange nicht ausgeschöpft. Es ist wichtig, dass wir für das deutsche und das europäische Flughafennetz im weltweiten Luftverkehrssystem bestmögliche Rahmenbedingungen schaffen. Denn die Frage im internationalen Flugverkehr ist nicht mehr die, ob sich deutsche Flughäfen gegenüber Heathrow oder Paris Charles-de-Gaulle durchsetzen werden. Die entscheidende Frage ist, ob europäische Flughäfen im internationalen Wettbewerb gegen Flughäfen in Dubai oder Shanghai konkurrenzfähig sind. In einem globalen Wachstumsmarkt müssen wir Europäer noch enger zusammenarbeiten und unsere Positionen geschlossen im internationalen Rahmen vertreten. Das wird uns nur über eine intensive und wirkungsvolle Zusammenarbeit zwischen Politik und Luftverkehrswirtschaft gelingen.“

Mit Blick auf die deutsche EU-Ratspräsidentschaft ab Januar 2007 erklärte Tiefensee: „Wir wollen die europäischen Verkehrssysteme noch leistungsfähiger und

sicherer machen. Wir müssen alles vermeiden, was unseren Unternehmen im europäischen Wettbewerb schaden könnte. Außerdem werden wir Innovationen im Luftverkehr intensiv fördern. Wir haben eine sehr ehrgeizige Agenda. Wir wollen wichtige Vorhaben weiter voranbringen, wie das Satellitennavigationssystem GALILEO, das Flugsicherungsmodernisierungsvorhaben SESAR und das Globale Erdbeobachtungssystem GMES. Zu all diesen Vorhaben gehört auch der Blick auf die ökologischen Kosten des Verkehrs.“

Der Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ soll alle Verkehrsträger noch besser und effizienter vernetzen und so das Güterverkehrssystem insgesamt optimieren.

Baubeginn Airport Berlin Brandenburg International BBI

Rechtzeitig zum Ersten Spatenstich für den Airport BBI haben im September die Bundesrepublik Deutschland, die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn AG und die Berliner Flughäfen die Bahn-Verträge für den BBI unterzeichnet. Damit ist die Finanzierung und Realisierung der BBI-Schienenanbindung und des unter dem Terminal befindlichen Flughafenbahnhofs vertraglich gesichert.

Wie geplant, kann nun die Ausführung der Bauleistungen für das Teilprojekt Schiene vorangetrieben werden. „Die Vertragsabschlüsse sind ein entscheidender Schritt in Richtung BBI. Die Schienenanbindung wird ganz überwiegend vom Bund finanziert. Das zeigt: der Bund steht fest zu seiner Verantwortung für das wichtigste Infrastrukturprojekt Ostdeutschlands im Rahmen des Aufbaus Ost. Die Verbindung von Luft- und Schienenverkehr ist ein Paradebeispiel eines integrierten Verkehrssystems“, sagte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee bei der Unterzeichnung. „Wir erwarten, dass nun auch durch die Bauausführenden alle Anstrengungen unternommen werden, um das ambitionierte Ziel einer zeitgleichen Inbetriebnahme von Flughafen und Schienenanbindung im Jahre 2011 zu erreichen, damit von Beginn an ein gutes Angebot im Schienenpersonenverkehr gemacht werden kann. Bund, Berlin und Brandenburg haben durch Abschluss der Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG nach schwierigen Verhandlungen jetzt alle Voraussetzungen hierzu geschaffen“, so Tiefensee.

„Die heutige Vertragsunterzeichnung ist ein Meilenstein für die Schienenanbindung des Airports BBI“, sagte Hartmut Mehdorn. „Es geht um die Mobilität der Zukunft in Berlin und Brandenburg und um die wirtschaftliche Notwendigkeit, die Stärken des Flugverkehrs und der Bahn miteinander zu kombinieren. Unser Ziel ist es, das europäische Eisenbahndrehkreuz Berlin Hauptbahnhof bei einer Fahrtzeit von 20 Minuten mit dem neuen Flughafen BBI zu verbinden.“

Der ICE-Bahnhof direkt unter dem BBI-Terminal umfasst zwei Bahnsteige für den Regional- und Fernverkehr sowie einen S-Bahnsteig. Gute Verbindungen ins Berliner Zentrum und ins Umland sollen für beste Erreichbarkeit des BBI sorgen, im Jahr 2007 beginnen die Bauarbeiten für den Bahnhof.

Ausland

Schweizer Gesamtbilanz des Landverkehrs

Im Oktober haben die schweizerischen Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und Statistik erstmals eine Gesamtbilanz zu Kosten und Nutzen des Landverkehrs in der Schweiz vorgelegt. Eine Studie quantifiziert den Nutzen des Landverkehrs mit Stichjahr 2001, die Transportrechnung berücksichtigt das Jahr 2003.

Nach diesen Studien erzeugte der Landverkehr eine Wertschöpfung von rund 52 Milliarden Schweizerfranken (rund 33 Milliarden Euro) oder 12 Prozent des Bruttoinlandproduktes 2003. Der jährliche Beitrag der Verkehrsinfrastruktur am Wirtschaftswachstum wird auf 2,6 Milliarden Franken geschätzt.

An Kosten fielen 2003 für die Strasse 65 Milliarden und für die Schiene 10 Milliarden Franken an. Eingerechnet sind darin die Kosten für die Verkehrsmittel, für Bau und Unterhalt der Infrastruktur, die Unfall- und Sicherheitskosten sowie erstmals auch die externen Kosten, welche die Auswirkungen des Verkehrs auf Luft, Gebäude, Gesundheit, Lärm, Klima, Natur und Landschaft berücksichtigen. Die externen Kosten betragen 2003 im Straßenverkehr 6,1 Milliarden (23 Prozent der Gesamtkosten) und beim Schienenverkehr 0,4 Milliarden Franken (5 Prozent der Gesamtkosten).

Die Kostendeckungsgrade von Strasse und Schiene liegen mit 92 bzw. 93 Prozent praktisch gleich hoch. Seit Erhöhung der LSVa 2005 deckt auch der Lkw seine Kosten fast vollständig.

Je Personenkilometer verursachte ein Pkw mit Fahrer 82 Rappen (dies sind etwa 52 Euro-Cent), bei der Bahn kostet der Personenkilometer 40 und beim Bus 54 Rappen (25 beziehungsweise 34 Cent). Im Güterverkehr war der Tonnenkilometer des Lkw mit 57 Rappen etwa doppelt so teuer wie der bei der Bahn mit 27 Rappen (36 beziehungsweise 17 Cent).

Diese Studien können heruntergeladen werden:
www.aren.admin.ch.

Ausbau des euro-asiatischen Bahnverkehrs

Das chinesische Eisenbahnministerium, die Russische Bahn RZD und die Deutsche Bahn AG wollen den Schienengüterverkehr zwischen China und Europa ausbauen. Eine entsprechende Absichtserklärung wurde Ende November 2006 in Peking durch den chinesischen Eisenbahnminister Liu Zhijun, den RZD-Präsidenten Wladimir Jakunin und den DB-Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn unterzeichnet. „Wir wollen die wachsenden Güterströme zwischen China und Europa auf die Gleise lenken“, sagte Mehdorn. „Die Bahn ist hier mit hoher Qualität und mit etwa zwölf Tagen Transportdauer deutlich schneller als das Schiff. Nun müssen wir marktfähige Angebote entwickeln. In wenigen Jahren rollen durchgehende Züge von Peking bis Berlin“.

In Peking wurde zudem die Beteiligung der Deutschen Bahn an einem internationalen Konsortium vereinbart. Dieses soll den Kombinierten Verkehr in China voranbringen. Erwartet wird mindestens eine Verfünfachung des Transportvolumens auf zehn Millionen 20-Fuß-Container bis zum Jahr 2011. Dazu sollen in den nächsten fünf Jahren 1,2 Milliarden Euro in den Aufbau von 18 Terminals des Kombinierten Verkehrs investiert werden. Norbert Bense, Vorstand Transport und Logistik der Deutschen Bahn: „Als größter Betreiber des Kombinierten Verkehrs in Europa haben wir besonderes Know-how. Das wollen wir in den sich schnell entwickelten chinesischen Markt einbringen. Für uns eine einmalige Gelegenheit, um als erstes ausländisches Bahnunternehmen auf dem chinesischen Schienengüterverkehrsmarkt Fuß zu fassen.“ Die DB übernimmt acht Prozent der Anteile des Unternehmens. Eine entsprechende Vereinbarung, die noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats steht, haben Mehdorn und Bense in Peking unterschrieben.

Direkte Eisenbahnfährverbindung mit Russland

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und sein russischer Kollege Igor L. Levitin haben am 19. Oktober 2006 eine ‚Gemeinsame Erklärung‘ unterzeichnet, mit der die Eisenbahnfährverbindung zwischen russischen Häfen und deutschen Ostseehäfen weiter entwickelt werden soll. Beide Regierungen werden die beteiligten Hafen- und Eisenbahnunternehmen bei ihren Vorhaben unterstützen und begleiten, die notwendigen Informationen bereitstellen und — falls erforderlich — die Rahmenbedingungen des Fährbetriebs verbessern.

„Eine direkte Eisenbahnfährverbindung zwischen Deutschland und Russland belebt unsere bilateralen Verkehrsbeziehungen“, so Bundesverkehrsminister

Wolfgang Tiefensee nach der Unterzeichnung. „Die Bundesregierung begrüßt die Initiative deutscher und russischer Unternehmen ausdrücklich, Eisenbahnfahrverbindungen zwischen russischen Häfen und deutschen Ostseehäfen einzurichten. Wir wollen Transporte stärker auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiffe und Eisenbahn verlagern und gleichzeitig die maritime Infrastruktur verbessern. Die erste neue Eisenbahnfahrverbindung wird den Hafen- und Logistikstandort Sassnitz stark aufwerten.

Rollende Landstraßen (RoLa)

Perpignan – Luxemburg ab 2007

Die Arbeiten für die rollende Landstraße zwischen Perpignan im Süden Frankreichs und Bettembourg in Luxemburg machen sehr gute Fortschritte. Ab Frühjahr 2007 werden Züge mit besonderen Modalohrwagen normale Sattelaufleger über mehr als 1000 km im Nachsprung transportieren. Das Projekt wird von den Regierungen Frankreichs und Luxemburgs unterstützt.

Mehrere Partner sind beteiligt: Caisse de Dépôts et de Consignations, Autoroutes du Sud de la France (übernommen von Vinci Concessions), Modalohr, SNCF-Participations und CFL. Im März 2006 haben sie LORRY-RAIL gegründet um das neue Angebot zu entwickeln und zu vermarkten. Das Lorry-Rail team wird von Nicolas Welsch, einem erfahrenen Eisenbahner von CFL, geleitet. Die Bauarbeiten der Be- und Entladeanlagen in Le Boulou, nahe Perpignan, und nördlich von Bettembourg verlaufen planmäßig, im Dezember kann das gesamte System getestet werden.

LORRY-RAIL hat mit der SNCF einen Vertrag für die Traktion geschlossen und wird seine Kunden über Internet über den Standort der Züge und bei Verspätungen über die voraussichtliche Ankunftszeit informieren. LORRY-RAIL hat 45 Modalohr Wagen bestellt, jeder kann zwei Sattelaufleger transportieren. Der Durchschnittspreis für einen Sattelaufleger beträgt 900 Euro je Strecke.

Österreichische Ökombi

Ende September hat die Ökombi probeweise eine unbegleitete RoLa von Istanbul nach Wels über rund 2000 km in Betrieb genommen, die Fahrer benutzen das Flugzeug.

Die Ökombi ist sehr zufrieden mit der Verbindung von Wörgl nach Brennersee/Trento. Im ersten Halbjahr 2006 wurden 53 000 Lkw befördert, gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Plus von 124 Prozent.

2007 will Ökombi eine RoLa zwischen Nord- und Süddeutschland auf den Markt bringen, als Terminals sind Neumünster und Manching oder Regensburg im Gespräch.

Nachhaltigkeit

Klimaweltgipfel in Nairobi ohne Ergebnis

Die jährliche Konferenz der Vereinten Nationen zum Klimawechsel (UNFCCC) fand vom 07. bis 17. November 2007 in Nairobi statt. Der deutsche Umweltminister Sigmar Gabriel nahm zeitweise daran teil. Das Ziel der Konferenz Reduktionsziele für die Zeit nach dem Ende des Kyoto-Protokoll (2012) zu vereinbaren wurde leider auf das Jahr 2008 vertagt. Wissenschaftler des IPCC (International Panel on Climate Change) vertreten die Meinung, dass die Treibhausgase bis zum Jahr 2050 um 50 bis 80 Prozent reduziert werden müssen, um die Auswirkungen des Klimawandels in Grenzen zu halten (Temperaturerhöhung auf der Erde im Jahr 2100 nur 2 bis 3 Grad statt 5 bis 6 Grad).

Derzeit ist der Verkehr in den nationalen Greenhouse Gas Inventories (GHG) inbegriffen, aber nicht Bestandteil des Kyoto-Protokolls. Die Notwendigkeit, neue Weichen für den Verkehr in den Entwicklungsländern zu stellen ist jedoch sowohl für den Klimaschutz als auch für ihre Wirtschaftsentwicklung eine riesige Herausforderung. Der Verkehrssektor hat in den drei letzten Jahren den höchsten Anstieg an Emissionen zu verzeichnen und damit die Erfolge in anderen Sektoren zunichte gemacht.

Bei einem offiziellen Side-Event, das die internationalen Verbände für Schienen- und öffentlichen Verkehr (UIC, UITP, UNIFE) während der UN-Konferenz in Nairobi veranstalteten, forderten Verkehrs- und Wirtschaftsexperten Gelder aus dem Kohlendioxid-Emissionshandel, um sicherzustellen, dass die Dritte Welt sich aktiv für den Aufbau nachhaltiger Verkehrssysteme engagiert.

Hochrangige Redner erläuterten, wie man dafür sorgen will, dass die Rolle des öffentlichen und des nicht-motorisierten Verkehrs in diesem Teil der Welt anerkannt wird. Lew Fulton vom United Nations Environment Programme (UNEP) präsentierte die jüngsten Überlegungen zur Verkehrsverlagerung, um die Treibhausgase zu reduzieren.

Auf den Klimawandel einstellen

Die Modellrechnungen und Szenarien der Klimaforscher fügen sich immer schneller zu einem Bild zusammen: Das Klima in Deutschland wird sich bis zum Jahr 2100 spürbar ändern. Auf Einladung des Umweltbundesamtes (UBA) diskutierten im Oktober in Berlin rund 200 Fachleute aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung über Klimafolgen und die Anpassung an Klimaänderungen.

„Es ist höchste Zeit, dass wir uns intensiver mit den Folgen des Klimawandels in Deutschland befassen. Wir müssen uns heute anpassen, um morgen nicht von seinen wirtschaftlichen und sozialen Folgen überrollt zu werden. Hierfür benötigen wir eine gemeinsame nationale Strategie. Alle wichtigen Akteure müssen hierfür mit ins Boot“, sagte Bundesumweltminister Sigmar Gabriel. Er gab auf der Veranstaltung zusammen mit UBA-Präsident Prof. Dr. Andreas Troge den Startschuss für das neue „Kompetenzzentrum Klimafolgen und Anpassung (KomPass)“ im UBA. KomPass soll Fachwissen vernetzen und Entscheidungsträger in Unternehmen und Verwaltung sowie die Öffentlichkeit informieren.

Der Klimawandel macht vor Deutschland nicht halt. Modellrechnungen des UBA lassen einen Anstieg der Jahresmitteltemperatur bis zum Jahr 2100 im Vergleich zum Zeitraum 1961 bis 1990 um 1,5 bis 3,7 Grad erwarten. Als sehr wahrscheinlich gilt eine Erwärmung um 2 bis 3 Grad. Der größte Temperaturanstieg ist im Winter zu erwarten. Die sommerlichen Niederschläge könnten sich bis zum Jahr 2100 um 30 Prozent verringern.

Was sind mögliche Folgen dieser Klimaänderungen? Die Land- und Forstwirtschaft etwa müsste mit noch weniger Wasser auskommen. Für die Bevölkerung könnte es im Sommer neben größerer Hitze am Tag mehr „Tropennächte“ geben: Dies sind Nächte, in denen die Temperatur nicht unter 20 °C sinkt. Klimatisch bedingte Gesundheitsbeschwerden wie Herz-Kreislauf-Probleme — vor allem bei alten und kranken Menschen — könnten die Folge sein.

Der Klimawandel wird unsere täglichen Lebensgewohnheiten ändern und viele Wirtschaftsbereiche betreffen — neben der Land- und Forstwirtschaft auch den Tourismus, die Energiewirtschaft oder das Versicherungswesen. Diese Anpassungserfordernisse sind eine Hypothek des nicht ausreichenden Klimaschutzes in der Vergangenheit. Jetzt gilt es, im Klimawandel nicht nachlassen, sonst fällt uns die Anpassung noch schwieriger: „Eine zeitgemäße Klimaschutzpolitik steht auf zwei Säulen: Anpassung an die heute unvermeidbaren Folgen des Treibhauseffekts und deutliche Minderung der Treibhausgasemissionen, um in den kommenden Jahrzehnten extreme Nachteile des Klimawandels und Anpassungserfordernisse zu vermeiden“, so UBA-Präsident Troge.

Das UBA hält es für technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll, den Ausstoß der Treibhausgase in Deutschland bis 2020 um 40 Prozent und bis 2050 um 80 Prozent gegenüber 1990 zu verringern. Eine deutlich höhere Energieeffizienz und der Ausbau der erneuerbaren Energien sind wichtige Chancen, unser Klima zu schonen.

Nichtstun beim Klimaschutz ist teuer: Allein die Schäden extremer Wetterereignisse der vergangenen zehn Jahre belaufen sich in Deutschland auf etwa 16,5 Milliarden Euro. Nach ersten Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) könnten diese Kosten in Deutschland bis 2050 auf jährlich 27 Milliarden Euro steigen. Positiv: Weltweit liegen die Kosten für anspruchsvollen Klimaschutz bis zum Jahr 2100 bei durchschnittlich nur einem Prozent der globalen Wirtschaftsleistung (siehe nächsten Beitrag); die ökonomischen Schäden eines ungebremsen Klimawandels könnten dagegen im selben Zeitraum bis zu zehn Prozent der weltweiten Wirtschaftsleistung ausmachen.

Klimaschutz erfordert globales Vorgehen

Am 23. November 2006 trafen sich Bundeswirtschaftsminister Michael Glos und der Leiter des britischen Wirtschaftsdienstes, Sir Nicolas Stern, zu einem Gespräch über die wirtschaftlichen Aspekte des Klimawandels. Ein von Stern hierzu verfasster Bericht war am 30. Oktober 2006 veröffentlicht worden und hatte international große Aufmerksamkeit erlangt.

Der Bundesminister erklärte: „Der Stern-Bericht zeigt, dass der Klimaschutz ein wichtiges ökonomisches Thema ist. Für den Erfolg des Klimaschutzes ist es entscheidend, eine breite Akzeptanz für ein internationales Klimaregime zu finden. Neben den USA müssen auch die großen, schnell wachsenden Schwellenländer wie China, Indien, Brasilien, Mexiko und Südafrika wirksame Verpflichtungen übernehmen. Denn eine isolierte Klimaschutzpolitik allein auf nationaler Ebene ist ökologisch wirkungslos und ökonomisch verhängnisvoll.“

Nach den Schätzungen von Sir Nicolas Stern müsste jedes Land dauerhaft jedes Jahr rd. 1 Prozent seines Bruttosozialproduktes ausgeben, damit der Klimawandel in beherrschbaren Grenzen bleibt und weitaus höhere wirtschaftliche Schäden langfristig vermieden werden. Für Deutschland wären dies ca. 20 Milliarden Euro pro Jahr. Angesichts dieser hohen volkswirtschaftlichen Kosten, die für den Klimaschutz erforderlich sind, wird deutlich, dass nur bei einer globalen Vorgehensweise, bei der sich alle maßgeblichen Emittenten in fairer Weise beteiligen, ein erfolgreicher Klimaschutz möglich ist. Ansonsten würden sich Volkswirtschaften, die sich ihrer Klimaverantwortung entziehen, in ungerechtfertigter Weise enorme Wettbewerbsvorteile verschaffen

Bundesminister Glos weiter: „Wir dürfen keine Technologien aussparen, wenn wir den globalen Klimawandel wirksam abschwächen wollen. Neben Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz, zur Entwicklung kohlendioxidfreier Kohle- und Gaskraftwerke und zum

Ausbau der erneuerbaren Energien muss auch die kohlendioxidneutrale Kernenergie weiterhin ihren Klimaschutzbeitrag leisten.“

World Energy Outlook der IEA

Dr. Fatih Birol von der Internationalen Energie Agentur (IEA) in Paris präsentierte am 20. November die wichtigsten Ergebnisse der Studie World Energy Outlook 2006 im Bundeswirtschaftsministerium. Die Parlamentarische Staatssekretärin, Dagmar Wöhrl, würdigte die Bedeutung dieser Perspektivstudie: „Der Ausblick auf die künftige globale Energiesituation ist eine deutliche Warnung an uns alle. Die Studie zeigt: Wir sind zum gemeinsamen Handeln aufgerufen. Die Probleme sind global — und auch bei den Lösungsstrategien gibt es keine nationalen Sonderwege. Wie der World Energy Outlook sehe auch ich die Notwendigkeit eines umfassenden Ansatzes, der auf verstärkten technischen Fortschritt, mehr Energieeinsparung und erneuerbare Energien, aber auch auf die effiziente Nutzung der fossilen Energieträger und der Kernenergie setzt. Nur so werden wir die Ziele der Energieversorgungssicherheit und der Klimaschutzpolitik erreichen.“

Der World Energy Outlook 2006 beschreibt in verschiedenen Szenarien die globale Energiezukunft bis zum Jahre 2030. Im Referenzszenario wird ein Bild gezeichnet, das von einem Zuwachs des Weltenergiebedarfs um mehr als 50 Prozent bis 2030 gekennzeichnet ist. Über 70 Prozent dieses Anstiegs beanspruchen die Entwicklungsländer, deren Wirtschaft und Bevölkerung stärker steigen als in den Industrieländern. Die steigende Nachfrage nach fossilen Energieträgern stellt aber die Sicherheit der Versorgung vor ernste Probleme und erhöht den Ausstoß an energiebedingten Kohlendioxid-Emissionen um 55 Prozent.

Diesem Bild wird ein Alternativszenario gegenübergestellt, dass auf der Umsetzung von gegenwärtig geplanten energie- und umweltpolitischen Maßnahmen basiert. Dadurch ergeben sich gegenüber dem Referenzszenario Einsparungen beim Energieverbrauch von 10 Prozent und bei den Kohlendioxid-Emissionen um 16 Prozent. Zu den hierfür erforderlichen Maßnahmen zählen verstärkte Einsparmaßnahmen und eine stärkere Nutzung von erneuerbaren Energien und der Kernenergie.

Deutschland will Marktführerschaft bei Brennstoffzellentechnologie

Bereits in zehn Jahren soll der Einsatz von Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien zum Alltag gehören. Industrie, Wissenschaft und Bundesregierung arbeiten mit vereinten Kräften daran, die Entwicklung dieser Zukunftstechnologie mit verstärkten Forschungs-, Ent-

wicklungs- und Demonstrationsaktivitäten zu beschleunigen und so die deutsche Marktführerschaft auf diesem Gebiet auszubauen. 24 Unternehmen haben am 30. Oktober 2006 mit Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen.

Tiefensee: „Wir müssen langen Atem haben, um Vorreiter in diesem zukunftssträchtigen Technologiefeld zu bleiben. Wir wollen mit dem Innovationsprogramm die Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas im internationalen Wettbewerb sichern. Das werden wir nur erreichen, wenn Industrie, Wissenschaft und Politik Projekte und Visionen gemeinsam voranbringen.“

Grundlage für die enge Zusammenarbeit ist das „Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“ von Bundesverkehrsministerium, Bundeswirtschaftsministerium und Bundesforschungsministerium über das in den kommenden zehn Jahren insgesamt eine Milliarde Euro für die Weiterentwicklung von Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien investiert werden soll. 500 Millionen Euro wird das Bundesverkehrsministerium zur Verfügung stellen, die Industrie wird sich mit der gleichen Summe beteiligen.

UBA-Jahresbericht vorgestellt

Weltweit werden Energie und Rohstoffe knapper, gleichzeitig nimmt ihr Verbrauch zu und die Energiepreise steigen. Die Treibhausgase beschleunigen den Klimawandel, Luftschadstoffe belasten Mensch und Umwelt. Angesichts dieser ökologischen und ökonomischen Herausforderungen sind grundlegende Änderungen in der Energiepolitik und ein Quantensprung beim effizienten Umgang mit Ressourcen und Energie notwendig. Das betonten Bundesumweltminister Sigmar Gabriel und der Präsident des Umweltbundesamtes (UBA), Prof. Dr. Andreas Troge, bei der Vorstellung des UBA-Jahresberichtes im September.

Gabriel: „Umweltschutz muss stärker als bisher die Richtung der wirtschaftlichen Entwicklung bestimmen. Denn nur eine Ressourcen schonende Wirtschaft ist auf Dauer eine erfolgreiche Wirtschaft. Ambitionierte Umweltstandards führten schon in der Vergangenheit zu Innovations- und Produktivitätsschüben. Sie haben unsere Wettbewerbsfähigkeit erhöht. Nicht umsonst stammen 19 Prozent aller weltweit gehandelten Umwelttechnologien aus Deutschland. Da immer mehr Menschen am Wohlstand teilhaben wollen und sollen, werden intelligente Produkte, Dienstleistungen und Politikinstrumente — wie das Erneuerbare-Energien-Gesetz oder der Emissionshandel — in der Zukunft noch mehr zur zentralen Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit.“

Feinstäube aus Pkw, Lkw, Industrieanlagen oder heimischen Kaminen beeinträchtigen die Gesundheit der Menschen in Deutschland und Europa ganz erheblich. Obwohl seit Januar 2005 EU-weit zum ersten Mal verbindliche Konzentrationsgrenzwerte für Feinstaub in der Außenluft gelten, ist der Erfolg der bisher ergriffenen Maßnahmen zur Feinstaubminderung geringer als erhofft. In Deutschland und vielen anderen EU-Mitgliedsstaaten können die EU-weit festgelegten Grenzwerte derzeit, insbesondere in den vom Verkehr hoch belasteten Gebieten, noch nicht überall eingehalten werden. Das UBA schlägt daher unter anderem vor, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die europäischen Vorgaben einzuhalten. UBA-Präsident Troge: „Hier ist auch die Europäische Union in der Pflicht. Sie sollte beispielsweise zügig deutlich niedrigere Dieselpartikelgrenzwerte für Neufahrzeuge vorschreiben.“

Der Jahresbericht 2005 des Umweltbundesamtes ist als Druckfassung bei GVP Gemeinnützige Werkstätten Bonn, In den Wiesen 1-3, 53227 Bonn, Telefon: 01888/305-3355 (zum Ortstarif); Fax: 01888/305-3356; E-Mail: uba@broschuerenversand.de kostenlos erhältlich. Der Bericht steht auch im Internet als PDF-Dokument unter www.umweltbundesamt.de.

Schiene verbraucht wenig Fläche

Jede Stunde werden in Deutschland rund 40.000 Quadratmeter zugebaut und zerschnitten — als Siedlungs- oder Verkehrsfläche. Darauf weist die Allianz pro Schiene hin. Anlass sind aktuelle Zahlen des Statistischen Bundesamtes (destatis) zum Flächenverbrauch in Deutschland. „Im Verkehrssektor ist der massive Straßenbau der vergangenen Jahrzehnte die Hauptursache für die zunehmende Versiegelung der Landschaft. Die Schiene hingegen verbraucht pro Kilometer etwa vier Mal weniger Fläche als die Straße“, so Richard Mergner, Verkehrsexperte beim BUND.

Außerdem ist die Schiene schon heute doppelt so stark ausgelastet, wie die Straße: Auf 1 Kilometer Schienennetz wird im Schnitt eine doppelt so große Verkehrsleistung erbracht wie auf der Straße.

„Flächenverbrauch und Effizienz sprechen für die Schiene. Umso unverständlicher, dass das Schienennetz seit 1960 um ein Viertel geschrumpft ist, während der Flächenfresser Straße sich immer mehr ausbreitet. Allein das Autobahnnetz wuchs im selben Zeitraum um das Dreifache“, so Mergner.

Das Ausmaß des Flächenverbrauchs wird deutlich, wenn man die Siedlungs- und Verkehrsfläche mit der Gesamtfläche der einzelnen Bundesländer vergleicht. Beim derzeitigen Stand entspricht die Siedlungs- und Verkehrsfläche bereits dem Umfang der Bundesländer Thüringen, Schleswig-Holstein, Saarland, Berlin, Hamburg und Bremen zusammen.

„Um die zunehmende Versiegelung der Landschaft zu verlangsamen sind nachhaltige Wohn- und Verkehrskonzepte nötig. Das Wuchern der Speckgürtel am Rande der Städte und das Bauen auf der grünen Wiese, verbunden mit immer neuen Zufahrtsstraßen, muss ersetzt werden durch das Siedlungsmodell Stadt und Dorf der kurzen Wege mit einem Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs. Das ist sehr viel Ressourcen schonender, so Richard Mergner.

Erster Dieseltriebzug mit Rußpartikelfilter

Anlässlich der „europäischen Woche der Mobilität“, die sich dem Thema „klimafreundliche Mobilität“ widmete, wurde im September in Salzgitter im Beisein von Umweltminister Sigmar Gabriel der erste Dieseltriebwagen mit Russpartikelfilter vorgestellt. Der Triebwagen der Firma Alstom ist der erste weltweit, der im Personenverkehr zum Einsatz kommt. Insgesamt 10 Triebwagen hat die Taunusbahn in Hessen bestellt.

Besonders erfreulich: Der Rhein-Main-Verkehrsbund hat als Besteller des Schienenpersonennahverkehrs diese Innovation angestoßen, indem er den Partikelfilter in seine Ausschreibungskriterien aufgenommen hatte — trotz Mehrkosten von rund 65.000 Euro pro Fahrzeug. „Das Beispiel Taunusbahn zeigt, dass die Aufgabenträger viel dafür tun können, um die Bahnindustrie zu ermutigen, ihr Know-how einzusetzen. Am Ende profitieren nicht nur die Bahnkunden, sondern auch die Umwelt“, so Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene.

Der Dieselpartikelfilter (DPF) reduziert die Emission von gesundheitsschädigenden Russpartikeln um mehr als 95 Prozent. Damit erfüllen die Züge bereits heute die ab 2012 geltenden Abgas-Grenzwerte der EU für Schienenfahrzeuge.

Weitere Informationen zur Taunusbahn finden Sie in der Broschüre „Stadt, Land, Schiene. Diese können Sie als PDF-Datei unter www.allianz-pro-schiene.de herunterladen.

Aktionsprogramm zur Reduzierung des Lärms von Güterzügen

Die Verkehrsminister der Länder haben Ende November 2006 auf ihrer Konferenz in Berlin den rheinland-pfälzischen Antrag zur Verminderung des Bahnlarms einstimmig angenommen. „Das ist ein großer Erfolg für Rheinland-Pfalz und die lärmgeplagten Anwohner im Mittelrheintal. Die Entscheidung der Verkehrsministerkonferenz zeigt, dass es eine breite Zustimmung zu unserem Aktionsprogramm gegen Schienenlärm gibt“, erklärte Verkehrsminister Hendrik Hering.

In ihrem Beschluss fordern die Verkehrsminister die Bundesregierung auf, ein Sonderprogramm zur schnelleren Umrüstung der in Deutschland zugelassenen Güterwagen auf leisere Kunststoff-Bremsen aufzulegen. Um in einem Zeitraum von weniger als zehn Jahren die vorhandenen lauten Güterwagen umzurüsten, müssten dazu jährlich 60 Millionen Euro bereitgestellt werden. Darüber hinaus solle das bestehende Lärmsanierungsprogramm zur Erprobung effizienter und kostengünstiger Technologien, beispielsweise von Dämpfungselementen am Oberbau und an Gleisen, geöffnet werden.

„Auch die Gestaltung der Trassenpreise bleibt auf der Tagesordnung“, so der Minister weiter. Die Verkehrsminister hätten den Bund als Eigentümer gebeten, die DB Netz AG mit einer Prüfung zu beauftragen. Diese soll klären, ob und in welcher Weise ein einfaches System zur Berücksichtigung von Umweltkomponenten in den Trassenpreisen geschaffen werden könne. Ziel sei es, mit höheren Trassenpreisen einen wirtschaftlichen Anreiz zur Umrüstung lauter Fahrzeuge zu schaffen. „Wer nicht umrüstet, muss zahlen“, unterstrich Verkehrsminister Hering.

Die Konferenz forderte die Bundesregierung außerdem auf, sich auf europäischer Ebene für eine möglichst schnelle Umrüstung aller in Europa verkehrenden Güterzüge einzusetzen. Hering kündigte für das kommende Frühjahr eine Fachtagung an, auf der die Vorschläge zur Verminderung des Bahnlärms mit allen Beteiligten ausführlich erörtert würden.

Nach Angaben der Deutschen Bahn kommen für eine Umrüstung rund 135 000 Wagen, davon 90 000 Wagen der Deutschen Bahn, in Betracht. In einem Gespräch mit dem Minister hatte DB-Chef Hartmut Mehdorn Mitte November für den Fall einer Förderung bereits Zustimmung zu einer schnellen Umrüstung signalisiert.

Mobilität — Freizeit — Wandern

Von Ingo Seifert-Rösing

Nachstehenden Beitrag haben wir aus dem Magazin des Deutschen Wanderverbandes „Wanderzeit“, Ausgabe 3/2006 (erschienen im September 2006), entnommen. Der Abdruck erfolgt mit freundlicher Zustimmung des Verbands Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V. und dem Autor.

Weltmeister Deutschland

Durchschnittlich, so sagt das Statistische Bundesamt, haben wir Deutschen täglich mehr als 5½ Stunden freie Zeit. Zu unseren typischen Freizeitaktivitäten zählen Fernsehen, Lesen, Gespräche, der Besuch von Veranstaltungen oder, deutlich seltener, sportliche Aktivitäten. Stark gestiegen ist in den letzten Jahren mit der freien Zeit auch unsere Mobilität: Wir fahren immer

öfter immer weiter, um das zu tun, worauf wir Lust haben.

Und besondere Lust haben wir aufs Verreisen. Wir Deutschen geben mit rund 56 Milliarden Euro — trotz wirtschaftlich unsicherer Zeiten — weltweit das meiste Geld für Urlaub aus, meldete im Juli 2006 die Nachrichtenagentur AP. 833 Euro im Jahr pro Person, so die Reiseanalyse 2006, ist uns das Reisen wert. Das ist eine Steigerung von über 100 Euro in den letzten 10 Jahren und der höchste je registrierte Betrag. Kein Wunder also, dass die Freizeit- und Tourismusindustrie einer der wichtigsten Wirtschaftszweige in unserem Land ist. 47,8 Millionen Deutsche haben 2005 mindestens eine Urlaubsreise (ab 5 Tagen Dauer) gemacht, insgesamt wurden 64,1 Millionen Urlaubsreisen durchgeführt. Das liebste Urlaubsland der Deutschen bleibt das eigene: 20 Millionen Urlaubsreisen, das entspricht etwa 30 Prozent aller Reisen, wurden zwischen Nordsee und Alpen unternommen.

Freie Fahrt in die Freizeit

Die Umweltexperten des Bundesumweltamtes rechnen vor, dass zwei Drittel der Wege zum Einkaufen und die Hälfte der Wege in der Freizeit mit dem Auto zurückgelegt werden — und dieser Freizeitverkehr wächst stetig. Die Studie „Umweltbewusstsein 2004“ des Bundesumweltministeriums ergab, dass 66 Prozent der Tagesausflügler mit dem Auto unterwegs waren, nur 10 Prozent mit dem Bus und 6 Prozent mit der Bahn.

Auch für die mehrtägige Urlaubsreise, so zeigt die Reiseanalyse 2006, bevorzugen 45 Prozent der Deutschen das Auto. Bei den Inlandsreisen sind dies sogar mehr als 73 Prozent. Der Anteil der Auto-Urlaubsreisen ist in den letzten Jahren um 5 Prozent zurückgegangen — zugunsten des Flugzeugs. Bus- und Bahnreisen stagnieren seit Jahren bei 10 Prozent beziehungsweise 6 Prozent. Allerdings hat die Bahn in den letzten Jahren bei den Inlandsreisen etwas an Fahrt gewonnen.

Schneller, höher, weiter

Auch beim Urlaub lautet die Devise in unserer mobilen Gesellschaft „schneller, höher, weiter“. Nur einmal im Jahr drei Wochen Urlaub sind passé, der Trend zum Kurzurlaub bestimmt das Bild. Wir wollen nicht ein Jahr auf den Urlaub warten, sondern schneller wieder raus aus dem Alltag, 59 Prozent der Deutschen haben 2004 mindestens einen Kurzurlaub gemacht, 30 Prozent sogar mehrmals.

Die Urlauber wollen immer öfter hoch hinauf — das Flugzeug wird als Transportmittel erlebnishungriger Bundesbürger immer wichtiger. Bereits 37 Prozent aller Urlaubsreisen starteten 2005 mit dem Flieger — das ist der höchste jemals ermittelte Wert. Und dabei liegen die Traumziele immer weiter entfernt — Mallorca und die Malediven locken mehr als die deutschen Mittelge-

birge. Die Fernreisen haben ihren Beliebtheitsgrad schon auf 6 Prozent gesteigert. Eine vom Bundesumweltministerium veröffentlichte Trendanalyse für die Jahre 2000 bis 2010 prognostiziert sogar einen Anstieg der Fernreisen um 86 Prozent.

Mit dem Auto an die frische Luft

In der Freizeit, im Urlaub und gerade beim Wandern sind „Natur erleben“ und „frische Luft“ wichtige Handlungsmotive: Immerhin 81 Prozent der Deutschen suchen im Urlaub „schöne Natur“. Doch das schon in den 80er-Jahren formulierte Dilemma bleibt bestehen: „Jeder will zurück zu Natur, aber niemand ohne Auto“. Bei der Mobilität tritt ein besonderes Paradox zutage: Die „Umweltengagierten“, die ein größeres Wissen über Umweltprobleme haben, sich deutlich zum Naturschutz bekennen und bewusst Umweltgruppen unterstützen, zeigen beim Reisen kein umweltfreundlicheres Verhalten als der Durchschnitt der Bevölkerung. Im Gegenteil: Sogar 43 Prozent der Umweltengagierten machen mehrmals Kurzurlaub. Ihr höheres Umweltbewusstsein hielt sie auch nicht davon ab, genauso wie der Rest der Bevölkerung im Urlaub 2004 zu rund 50 Prozent das Auto als Verkehrsmittel zu nutzen.

Was wir auf der einen Seite beim Individualverkehr an Freiheit und Komfort gewinnen, bezahlen wir andererseits mit spürbar negativen Folgen für Mensch und Natur: Es werden immer mehr Flächen versiegelt, Tier- und Pflanzenarten sterben aus, Feinstaub und Ozon machen Menschen krank, Schadstoffe wie das Kohlendioxid werden weiter tonnenweise in die Umwelt entlassen, für Fußgänger und Kinder steigt das Unfallrisiko weiter (während es durch Aufrüstung bei den Pkws für die Autofahrer sinkt) und durch stetige Lärmbelastung sinkt die Lebensqualität in den Städten.

So wird unsere Suche nach heiler Natur und unsere Fahrt mit dem Auto dorthin zur größten Bedrohung der ersehnten Naturidylle. Insbesondere die Luftverschmutzung und die damit verbundene Klimaveränderung — die heute kein ernstzunehmender Wissenschaftler mehr in Frage stellt — sind wesentliche Zukunftsthemen.

Dürfen es auch ein paar Grad mehr sein?

Im letzten Jahrhundert hat sich die durchschnittliche Temperatur bereits um 0,7 Grad erhöht, so das Umweltbundesamt. Das klingt nicht nach viel — aber von einer Eiszeit mit Gletschern und pelzigen Großsäugern trennen uns auch nur minus 5 bis 6 Grad im Jahresmittel. Allerdings müssen wir in die andere Richtung denken: Klimaforscher prognostizieren mindestens 2 Grad plus in den nächsten 20 Jahren. Also drohen uns keine Eisberge, sondern weltweit steigende Meeresspiegel und sich ausbreitende Wüsten. In unseren Breiten werden die Konsequenzen nicht so drastisch sein wie in

anderen Regionen der Erde — wenn man billigend in Kauf nimmt, dass Sylt und die meisten Alpengletscher von der Landkarte verschwinden, „Jahrhunderthochwasser“ alle paar Jahre kommen und in den Sommern Hitzerekorde und Stürme zur Normalität werden. Erste Anzeichen eines Klimawandels finden wir bereits in der heimischen Pflanzen- und Tierwelt. An sonnenexponierten Hängen der deutschen Mittelgebirge breiten sich trockenheitsliebende Gräser und Kräuter aus, während gaukelnde Schmetterlinge aus dem Mittelmeerraum entgegen der Touristenströme nach Norden ziehen.

Der Verkehr ist einer der wichtigsten Verursacher von Umwelt- und Klimaschäden. Für die Klimaschäden ist das Kohlendioxid zwar nicht allein, aber wesentlich mit verantwortlich. Von 1990 bis zum Jahr 2000 ist der Kohlendioxid-Ausstoß des Straßenverkehrs von 152 auf 175 Millionen Tonnen gestiegen. Seit der Jahrtausendwende sinken die Kohlendioxid-Emissionen erstmals. Das Dilemma: Durch zunehmenden Güter- und Flugverkehr kann diese positive Entwicklung zunichte gemacht werden. Und mit der bisher erreichten Schadstoffreduzierung kann die Klimaveränderung nicht gestoppt werden. Außerdem wird für andere Luftschadstoffe noch keine Entwarnung gegeben. Auf einer Fernreise, so hat es der Verkehrsclub Deutschland (VCD) errechnet, blasen wir über fünf Tonnen Treibhausgase in die Atmosphäre. Und das in Höhen, in denen sie weitaus gefährlicher sind als in tiefen Lagen. Da mutet es wie ein Anachronismus an, dass das Flugbenzin noch immer steuerfrei klimaschädlich verbrannt werden kann. So bleibt die bittere Erkenntnis, dass wir nicht mehr beeinflussen können ob sich das Klima ändert, sondern nur noch wie schnell es sich in welchem Ausmaß ändert.

Bei den Wandervereinen bewegt sich was

„Reisen ist — von Wandern, Segeln oder Radfahren abgesehen — fast immer mit erhöhten Treibhausgasen und Umweltzerstörung verbunden“, so formulierte Bundesumweltminister Sigmar Gabriel zur Eröffnung des Jahres der Naturparke 2006. Wandern, das steht außer Frage, gehört zu den umweltfreundlichsten Freizeitaktivitäten, die es gibt. Wäre da nicht die schadstoffproduzierende Anreise. Nicht nur bei der Trekkingtour in Nepal, auch bei der Wanderung in der Eifel ist die Anreise der Knackpunkt für den Umweltschutz. Eine Umfrage des ADAC bei deutschen Tourismusgemeinden ergab: Zwar haben Orte, die in der Nähe eines Ballungsraums liegen, in der Regel eine bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr als ländliche Gemeinden, aber trotzdem reisen die Touristen nicht häufiger mit Bahn oder Bus an. Es herrscht also Handlungsbedarf!

Hier, bei der Frage „Wie kommen wir in unser Wandergebiet?“, können die Wandervereine einen wesentli-

chen Beitrag leisten zum Schutz der Umwelt, oder anders formuliert, zum Schutz unserer Heimat. Denn besser als die individuelle Anreise mit dem Auto ist es, Bus oder Bahn zu nutzen. Will ich beispielsweise in der Schwäbischen Alb wandern und starte dorthin von Kassel mit dem Auto, brauche ich 28,3 Liter Sprit und produziere 78,8 Kilogramm Kohlendioxid. Fahre ich mit dem Zug, sind es nur 3,0 Liter Sprit und 17,5 Kilogramm Kohlendioxid. Noch deutlicher wird der Unterschied zu den Fernreisen. Ich kann mein Leben lang mehrmals im Jahr mit der Bahn zum Wanderurlaub in Deutschland fahren und produziere damit soviel Schadstoffe wie ein Globetrotter mit einer einzigen weiten Flugreise. Vorbildlich — aber in der Umweltschutzbewegung und in der allgemeinen Öffentlichkeit zu selten beobachtet — sind die Aktivitäten vieler Gebirgs- und Wandervereine bei der Förderung des Öffentlichen Verkehrs. Zahlreiche Kooperationen zwischen regionalen Verkehrsverbänden und Wandervereinen schaffen attraktive Angebote für die umweltfreundliche Anreise zu den schönsten deutschen Wanderregionen — und bieten somit Alternativen zum umweltschädlicheren Individualverkehr. Es werden dafür unter anderem Wandertouren beschrieben und ihre Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dargestellt. Jörg Haase, Medienreferent des Deutschen Wanderverbandes, hat auf diesen Zusammenhang in verschiedenen Veranstaltungen und Beiträgen hingewiesen und eine umfangreiche Materialsammlung zusammengestellt. Dokumentiert sind beispielsweise — ohne Anspruch auf Vollständigkeit — die Aktivitäten folgender Vereine: Baumberge-Verein, Erzgebirgsverein, Fränkische-Schweiz-Verein, Harzclub, Hessisch-Waldecker Gebirgs- und Heimatverein, Odenwaldklub, Potsdamer Wanderbund, Rhönklub, Sauerländischer Gebirgsverein, Schwäbischer Albverein, Schwarzwaldverein, Thüringer Gebirgs- und Wanderverein, Vogelsberger Höhen-Club, Wanderbewegung Magdeburg, Westerwaldverein und Wiehengebirgsverband Weser-Ems. Nicht nur die Gebirgs- und Wandervereine nutzen die durch die Kooperationen entstehenden neuen Angebote. Millionen von Fahrgästen im Freizeitverkehr werden so vom Auto hin zu den umweltfreundlichen Bussen und Bahnen gelenkt. „Diese Effekte können nicht oft und deutlich genug in der Öffentlichkeit verbreitet werden!“, appelliert Jörg Haase an die Gebirgs- und Wandervereine. Der Sachverhalt ist klar, aber damit es zukünftig konkrete Zahlen über die Leistungen der Wandervereine für den Klimaschutz gibt, wird Verbandswanderwart Wilfried Schmidt bei der nächsten Fachwartetagung dafür plädieren, mit den Jahresstatistiken auch Daten zur Anreise bei geführten Wanderungen zu erheben.

Wir brauchen eine Klimaveränderung

Wie wir gesehen haben, geht der Trend zu kurzen Urlauben, zu weit entfernten Zielen und Flugreisen. Ac-

tion-reicher All-Inclusive-Urlaub an exotischen Stränden ist „in“, ruhige Wanderurlaub im deutschen Mittelgebirge „out“. Immer mehr dient der Urlaub nur noch dem Prestige. Bin ich im Urlaub an einem angesagten Ort, gehöre ich zum Kreis der Auserwählten. Der Umweltschutz spielt dabei keine Rolle. Hier brauchen wir einen Wandel im gesellschaftlichen Klima.

Und die Zeiten sind derzeit günstig, um die Anliegen der Wandervereine, zu denen seit über 100 Jahren der Natur- und Umweltschutz gehört, wirksam in die Öffentlichkeit zu tragen. Es breiten sich parallel zum Diktat des „schneller, höher, weiter“ auch Zweifel an der Beschleunigung aller Lebensbereiche und der Geizistgeil-Mentalität aus. Die Deutschen suchen traditionelle Werte, der Begriff Heimat feiert Konjunktur — und das Wandern ist wieder gesellschaftsfähig geworden.

Die Mitglieder der Gebirgs- und Wandervereine können also eine weitere wichtige Rolle beim Klimaschutz spielen: Aus innerer Überzeugung können sie immer wieder für einen Urlaub werben, der nicht geprägt ist vom schnellen oberflächlichen Konsumieren exotischer Eindrücke, sondern vom intensiven Erleben schöner Landschaften vor unserer Haustür. Immerhin, so sagt der Deutsche Tourismusverband, sind 28 Prozent der deutschen Bevölkerung „an unmittelbaren Naturerlebnissen interessiert“. Mit attraktiven zielgruppengerechten Angeboten können gar 45 Prozent der Urlauber erreicht werden. Nur die „jungen Fun- und Action-Urlauber“ und die „unkonventionellen Entdecker“, die zusammen 21 Prozent der Urlauber ausmachen, haben für Natururlaub in Deutschland relativ wenig übrig (DTV 2005).

Es muss aber nicht immer nur Deutschlandurlaub sein. Aus der Sicht des Umweltschutzes kann es auch mal eine weitere Reise sein. Aber für Umweltexperten ist eine Fernreise nur dann angemessen, wenn sie mindestens von drei Wochen Dauer ist, damit sich der Ressourceneinsatz lohnt. Wie eine geplante Urlaubsreise aus Sicht des Umweltschutzes konkret zu beurteilen ist, zeigt der Reisekompass auf der Internetseite www.reisekompass-online.de — mit dem ich alle Aspekte einer Reise auf ihre Umweltverträglichkeit prüfen kann. Aber es gibt keinen Zweifel: Wer seine „persönliche Ökobilanz“ sauber halten will, verzichtet auf den weiten Flug und erkundet die Schönheit der Natur ohne Auto. „Der Autofahrer steht im Stau, der Wanderer geht neue Wege“, schreibt Ulrich Grober in seinem empfehlenswerten Buch „Vom Wandern. Neue Wege zu einer alten Kunst“ [ISBN 3861507722]. Denn malerische Landschaften, die zum Wandern einladen, gibt es in Deutschland oder dem benachbarten Ausland mehr als wir in einem Leben erkunden können. Und sie können, wenn wir mit Bus und Bahn anreisen, auch noch von zukünftigen Generationen genossen werden!

Personalia

Mario Moretti ist seit September neuer Geschäftsführer der italienischen Bahn FS (Ferrovie dello Stato), davor war er Geschäftsführer des italienischen Infrastrukturbetreibers RFI (Rete Ferroviaria Italiana). Neuer Präsident der FS Gruppe ist **Innocenzo Cipolletta**. Sie folgen auf Elio Catania.

Friedrich Smaxwill wurde Anfang November für weitere drei Jahre an der Spitze des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) bestätigt.

Olivier Marembaud ist seit Ende November neuer Chef der Gütersparte der SNCF. Sein Vorgänger, Marc Veron, musste gehen, da es ihm nicht gelungen war Fret SNCF zu sanieren.

Prof. Dr. Karsten Otte leitet den neuen Bereich Eisenbahnregulierung der Bundesnetzagentur, davor war er Inhaber des Lehrstuhls für Europäisches Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim.

Michael Eggenschwiller ist ab 01. Januar 2007 neuer Präsident der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV). Neuer Hauptgeschäftsführer ist ab April 2007 **Ralph Beisel**, er folgt auf Bernd Nierobisch.

Günter Elste wurde vom VDV-Präsidium am 10. November einstimmig für weitere drei Jahre an der Spitze des VDV bestätigt.

Literatur

DBA — Das Bahn-Adressbuch '07

Die 55. komplett überarbeitete Ausgabe des „DBA — Das Bahn-Adressbuch“ enthält mehr als 3000 Adressen der Bahnen, Bahnbehörden, Politik, der Industrie und Wirtschaft sowie aus der Wissenschaft, Forschung und Verbänden (einschließlich Ansprechpartner und Ihren Kommunikationsdaten) aus Deutschland, Österreich, Schweiz und Luxemburg. Durch umfangreiche Recherche ist es gelungen, die Adressen noch stärker zu personalisieren, so dass ein persönlicher Kontakt schnell zu finden ist. Hierbei hilft dem Leser auch das umfangreiche Personenregister.

Erschienen im Verlag Eurailpress Tetzlaff-Hestra GmbH & Co. KG, Hamburg, Preis 48 Euro zuzüglich Versandkosten, ISBN 978-3-7771-0346-4, zu beziehen auch unter www.eurailpress.com/dba.

Der rote Boss : Die Benedikt-Weibel-Story

Zum Jahresende tritt der Vorstandsvorsitzende der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Benedikt Weibel, in den Ruhestand (die GRV-Nachrichten berichteten hierüber in Folge 76). Aus diesem Anlass verfassten Christian Dorer und Patrik Müller unter oben stehendem Titel eine lesenwerte Biographie über den seit 14 Jahren amtierenden Chef einer Vorzeige-Eisenbahn. Sowohl der berufliche Werdegang von Benedikt Weibel, der nahezu lückenlos mit der SBB verbunden ist wird darin beleuchtet, als auch sein Empfinden bei großen Betriebsstörungen und bei Bahnunglücken. Die wichtigsten schweizerischen verkehrspolitischen Entscheidungen werden ebenso gründlich aufgearbeitet wie die Meilensteine auf dem Weg der SBB von einer Behörde zum Unternehmen. Dabei gelang es Weibel regelmäßig, auch schmerzliche Eingriffe beim Personal so zu gestalten, dass er selbst keine bleibenden Blessuren davontrug. Dass es zuweilen Diskrepanzen zwischen dem Erlebnis von Bahnkunden und der Darstellung in den Medien gibt, ist kein deutsches Phänomen, wie die Beschreibung des Stromausfalls im SBB-Netz im Juni 2005 und wie Weibel diesen erlebte, zeigt. Für alle, die von einer guten Eisenbahn träumen, ist dieses Buch Pflichtlektüre!

Dorer, Christian und Müller, Patrik: Der rote Boss : Die Benedikt-Weibel-Story. Orell Füssli Verlag, Zürich 2006. ISBN 3-280-05190-8, ca. 20,50 Euro

Impressum

Herausgeber: GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V., Postfach 101403, 45014 Essen.

Redaktion (verantwortlich):

Dr.-Ing. Gunther Ellwanger, Vorsitzender der GRV,
Mattenweg 12, 79856 Hinterzarten,
Tel. 07652 919009,
E-Post Gunther.Ellwanger@t-Online.de.

Lektorat: Wolfgang Dietrich Mann,
stv. Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV,
Dr.-C.-Otto-Straße 121, 44879 Bochum,
Tel. 0234 5465181, Fax 0234 5465180,
E-Post Rationale.Verkehrspolitik@Arcor.de.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder; diese muss sich nicht mit der der GRV decken!

Druck: Fa. Bonn & Fries GmbH & Co. KG, Siegen.

Die GRV-Nachrichten erscheinen 2- bis 4-mal jährlich und werden im Rahmen der verfügbaren Auflage an interessierte Einzelpersonen unentgeltlich abgegeben.

Bauernregel #05

Der Bauer findet sich sehr klug und spannt sein Fahrrad vor den Pflug.



Kostenoptimierung innerhalb komplexer Strukturen gelingt selten „am grünen Tisch“. Planer und Entscheider verlassen sich deshalb auf Daten aus econex-Erhebungen, z. B. für Einnahmeaufteilungsverfahren, bei Übersteigeruntersuchungen oder zur Fahrzeugauslastung. Auf dieser Basis entstehen Konzepte für mehr Wirtschaftlichkeit – ohne Einschränkung der Servicequalität. Mehr Info unter www.econex.de oder unter 0202 28358 0.