

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 erfolgreich Zweite Lesung des dritten Eisenbahnpakets im Europäischen Parlament | |
| Verkehrspolitik in Deutschland | 7 |
| Neue Studie zu den externen Kosten des Verkehrs | |
| Eisenbahnen allgemein | 10 |
| 2006 war Rekordjahr für die Deutsche Bahn Bahnindustrie auf richtigem Kurs | |
| Eisenbahn-Infrastruktur | 12 |
| Rhein-Ruhr-Express schnell realisieren 20 000 Fahrten mit ETCS-Führerstandssignalisierung | |
| Schienerpersonenfernverkehr | 16 |
| Mit ICE und TGV in rund vier Stunden nach Paris Internet-Zugang im ICE | |
| Schienerpersonennahverkehr | 18 |
| Rechtsanspruch auf Entschädigung bei Verspätungen jetzt auch in Bayern | |
| Schienengüterverkehr | 19 |
| Trendwende beim Schienengüterverkehr geschafft Verbundstoffbremssohlen senken Lärm von Güterzügen | |
| Schifffahrt | 23 |
| Maritime Wirtschaft im Fokus der Politik | |
| Andere Verkehrsträger | 24 |
| Transrapid: Finanzierung unklar und mehrfach verschoben Lkw-Maut in Deutschland erfolgreich | |
| Ausland | 26 |
| SBB 2006: Wachstum und Erfolg im operativen Geschäft | |
| Nachhaltigkeit | 30 |
| Bundesumweltminister zum zweiten IPCC-Bericht Treibhausgase in Deutschland um 40 Prozent senken | |
| Veranstaltungen | 33 |
| Personalia | 34 |
| Dr.-Ing. Alfons Thoma 90 Jahre alt | |
| Literatur | 35 |
| Impressum | 36 |

Leitartikel

Klimawandel stärker als befürchtet — Vierter Bericht des Weltklimarates IPCC veröffentlicht

Gunther Ellwanger

Am 02. Februar 2007 hat der Weltklimarat IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) in Paris den ersten Teil seines vierten Berichts „Klimawandel 2007“ veröffentlicht, der die physikalischen Grundlagen behandelt. Der IPCC stellt in seinen Berichten im Auftrag der Vereinten Nationen die aktuellen wissenschaftlichen Grundlagen der Klimaänderung im Konsens der internationalen Forschung fest. Konsens bedeutet, dass nur absolut sichere Forschungsergebnisse enthalten sind, das heißt es handelt sich um sehr vorsichtige Einschätzungen, die tatsächliche Situation ist dramatischer. An dem Bericht wirkten hunderte von Wissenschaftlern mit, darunter auch 58 Deutsche. Diese aktuelle Studie macht deutlich: der Klimawandel ist bereits Realität und verläuft schneller und stärker als bisher erwartet. Die von Menschen verursachten Treibhausgase sind für die Klimaänderung verantwortlich.

Der Anstieg der Temperatur gegenüber vorindustriellen Zeiten beträgt heute bereits weltweit im Mittel 0,7 Grad Celsius. Die Temperatur wird in jedem Jahrzehnt um weitere 0,2 Grad ansteigen. Besonders fatal ist dabei, dass der Klimawandel eine Vorlaufzeit von mehreren Jahrzehnten hat. Selbst wenn ab heute keine Treibhausgase mehr emittiert würden (was völlig unmöglich ist), würde der Klimawandel bis zum Jahre 2050 ungebrochen weiter voranschreiten. Es erscheint kaum noch möglich, den Temperaturanstieg auf 2 Grad zu begrenzen, wie es von Wissenschaftlern empfohlen wird, um die Folgen einigermaßen in Grenzen zu halten.

Am 06. April folgte der zweite Teil des IPCC-Berichts über Auswirkungen und Anpassung: Der Klimawandel führt zum Abschmelzen der Eiskappen der Pole und von Gletschern, zum Anstieg der Meeresspiegel und verändert die zeitliche und räumliche Verteilung von

Niederschlägen. Die Folgen äußern sich in einer Zunahme von extremen Wetterereignissen, zu denen besonders Stürme, Hochwasser und Dürren gehören, sowie Veränderungen des Wasserhaushalts, die Versorgung von 250 Millionen Menschen in Afrika mit Trinkwasser ist bereits im Jahr 2020 gefährdet.

Der dritte und letzte Teil des IPCC-Berichts folgte am 04. Mai 2007. Er fordert dringende Aktivitäten in den nächsten Jahren um die Treibhausgase bis 2050 weltweit um mindestens 50 Prozent zu senken. Wenn nicht umgehend gehandelt wird, steigt der Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 um 25 bis 90 Prozent gegenüber heute, ein besonders hohes Wachstum wird beim Verkehr befürchtet.

Die Wetterextreme der letzten Monate sind ein klares Indiz, dass der Klimawandel in vollem Gange ist. Die Monate September bis Dezember des Jahres 2006 waren die wärmsten seit dem Beginn der regelmäßigen Temperaturmessungen in Deutschland. Nie zuvor hatte es in den späten Monaten des Jahres so häufig und so anhaltend Temperaturen über 15 Grad Celsius gegeben. In den USA war 2006 das wärmste Jahr seit Beginn der dortigen Wetteraufzeichnungen.

Warum spreche ich das Thema Klimawandel in den GRV-Nachrichten an?

Wichtigstes Treibhausgas ist Kohlendioxid (CO₂). Weltweit ist der Verkehr für 30 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich, der Verkehr ist außerdem der Sektor mit dem stärksten Wachstum, in Europa werden 93 Prozent des CO₂ vom Straßenverkehr erzeugt. Um einer EU Regulierung zu entgehen, hatte sich die europäische Autoindustrie 1998 freiwillig verpflichtet, den CO₂-Ausstoß von neuen Pkw bis zum Jahr 2008 auf 140 Gramm pro Kilometer zu begrenzen. Diese Selbstverpflichtung ist bei den Fahrzeugherstellern in Vergessenheit geraten. Die europäischen Neuwagen stoßen gegenwärtig 163 Gramm CO₂ pro Kilometer aus, daher hat die EU-Kommission den CO₂-Ausstoß bis 2012 verbindlich auf durchschnittlich 120 Gramm pro Kilometer begrenzt.

Die Bahn ist drei- bis viermal klimafreundlicher als Straßen- und Luftverkehr. Die Deutsche Bahn hat von 1990 bis 2002 ihre spezifischen CO₂-Emissionen um 25 Prozent gesenkt, für den Zeitraum bis 2020 sind weitere 20 Prozent beabsichtigt.

Nach dem Kyoto-Protokoll müssen die 15 Mitgliedsstaaten der alten EU bis 2012 die Treibhausgase um 8 Prozent gegenüber 1990 reduzieren. Die Zielerreichung ist stark gefährdet, da Ende 2005 die Reduktion nur 1,6 Prozent betrug und im Jahr 2006 sogar ein Anstieg um 1 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen war! Ein Grund dafür ist die Tatsache, dass die europäischen Regierungen in 2006 mehr CO₂-Emissionsrechte (plus 50 Millionen Tonnen) kostenlos

an die Unternehmen vergaben als diese benötigten. In der zweiten Emissionshandelsperiode 2008 bis 2012 müssen diese Rechte restriktiver vergeben und versteigert werden, um einen erfolgreichen Emissionshandel zu schaffen. Am 18. April hat das Bundeskabinett beschlossen, ab 2008 die Gesamtemissionen auf 453 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr zu begrenzen, dies sind jährlich 57 Millionen Tonnen weniger als derzeit.

Im März 2007 beschlossen die Regierungschefs der EU die klimaschädlichen Emissionen bis 2020 um 20 Prozent zu vermindern. Der Präsident des Umweltbundesamtes fordert in den Industriestaaten eine Reduktion der Treibhausgase um 80 Prozent bis 2050.

Ab 06. Juni wird auch der G8-Gipfel in Heiligendamm über den Klimawandel beraten, die nächste Weltklimakonferenz im Dezember in Bali muss einen Zeitplan fixieren, um rechtzeitig zum Auslaufen des Kyotoprotokolls 2012 strenge, weltweite Grenzwerte für den Ausstoß von Treibhausgasen zu vereinbaren.

Parallel zu den Bemühungen, den Ausstoß von Klimagasen besonders aber CO₂ national, in Europa und weltweit drastisch zu vermindern, müssen Anpassungsstrategien entwickelt werden, um die Auswirkungen des Klimawandels möglichst gering zu halten. Die Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission kündigte noch für dieses Jahr ein Grünbuch zur Anpassung an den Klimawandel an.

Welche Forderungen ergeben sich für den Verkehr?

Seine externen Kosten sind anzulasten; die Europäische Kommission führt gegenwärtig eine weitere Studie durch (siehe Beitrag unter Verkehrspolitik der EU), deren Ergebnisse bis Jahresende vorliegen werden. Um die notwendigen CO₂-Reduktionen zu erreichen, ist eine hohe Bewertung notwendig (zum Beispiel 140 bis 200 Euro pro Tonne CO₂). Bei Investitionsentscheidungen sind externe Kosten zu berücksichtigen, ein weiterer Ausbau und Neubau der Infrastruktur von Eisenbahn und öffentlichem Verkehr ist unabdingbar. Die Energieeffizienz aller Verkehrsträger ist massiv zu steigern, alle vorhandenen Wettbewerbsverzerrungen müssen deutlich reduziert werden (siehe den Leitartikel in Folge 76 der GRV Nachrichten). Auch ein Tempolimit auf Autobahnen würde den Ausstoß von CO₂ vermindern.

Werden diese Forderungen erfüllt, wird ein gewisser Verkehr zum Schienen- und öffentlichen Verkehr verlagert, manche Wege werden dann zu Fuß oder mit dem Fahrrad statt mit dem Pkw zurückgelegt. Der derzeitige nicht nachhaltige Trend des Verkehrssystems könnte gebrochen und ein wichtiger Beitrag zur Begrenzung des Klimawandels geleistet werden.

Verkehrspolitik der EU

Deutsche EU-Präsidentschaft erfolgreich

Bundesminister Wolfgang Tiefensee hat Ende Dezember 2006 das Programm seines Ministeriums für die deutsche EU-Ratspräsidentschaft vorgestellt. Bis 2020 wird der Güterverkehr allein in Europa um 45 Prozent zunehmen. „Damit gewinnen die Fragen der ökologischen und ökonomischen Effizienz und der Sicherheit des europäischen Verkehrssystems an Bedeutung. Verkehrswachstum, das wir für Wirtschaftswachstum brauchen, darf die Lebensqualität der Menschen nicht beeinträchtigen“, so Tiefensee.

Um den wachsenden Güterverkehr bewältigen zu können, sollen letzte Barrieren auf dem Weg zum einheitlichen europäischen Eisenbahnraum fallen. Deutschland wird deshalb den europäischen Lokführerschein vorantreiben und eine schnelle Regelung für die gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Lokomotiven in den EU-Mitgliedstaaten unterstützen.

Für die Zukunft der Energie- und Ressourcensicherung will der Bundesminister klare europäische Positionen während des kommenden Halbjahres erzielen. „Hierbei setze ich mich für eine europäische Kraftstoffstrategie ein, möchte Vorschläge zu innovativen Antriebstechnologien und alternativen Kraftstoffen vorantreiben und die Frage der Energieeffizienz erörtern“, sagte Tiefensee.

Nach den ersten drei Monaten der deutschen EU-Ratspräsidentschaft zog Tiefensee eine positive Bilanz: „Unser Halbzeitergebnis kann sich sehen lassen. Der Verkehrsministerrat in Brüssel war erfolgreich. Wir sind in vielen Punkten einen wesentlichen Schritt weiter gekommen“. Der Verkehrsbereich stelle sich seinen Herausforderungen im Bereich Klimaschutz und habe sich unter deutschem Ratsvorsitz am 22. März intensiv mit dem Thema beschäftigt. „Im nächsten Verkehrsministerrat im Juni wollen wir Schlussfolgerungen für eine Klimastrategie für den Verkehr verabschieden“, sagte Tiefensee.

Die Dringlichkeit für eine Klimastrategie wird aus den Zahlen im Bericht 2006 der Europäischen Umweltagentur deutlich: Der Verkehr (ohne internationaler Luftverkehr und Seeverkehr) ist in der alten EU (EU 15) für 21 Prozent aller Treibhausgase verantwortlich, 93 Prozent davon werden vom Straßenverkehr verursacht. Von 1990 bis 2004 haben die Treibhausgase des Verkehrs um 32 Prozent zugenommen, während sie in anderen Sektoren wie Energie, Industrie und Landwirtschaft zurückgegangen sind.

Der erste EU-Verkehrsministerrat unter deutschem Vorsitz ist erfolgreich zu Ende gegangen. So haben sich die Mitgliedstaaten auf eine zügige Fortführung des

Galileo-Projekts verständigt. Darüber hinaus wurden die Verhandlungsergebnisse beim EU-Luftverkehrsabkommen mit den USA (siehe unten) einstimmig angenommen. „Mit unserer Diskussion über die Emissionen des Luftverkehrs sind wir einen Schritt vorangekommen, eine einheitliche Grundposition für die zu erwartende kontroverse Diskussion in der Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Herbst diesen Jahres in Montreal zu finden. Wir werden die Diskussion im Junirat fortsetzen und ich strebe an, dass wir dann auch unsere Position für die Verhandlungen im ICAO-Rat festlegen können“, sagte der amtierende Ratsvorsitzende.

„Viel haben wir erreicht, einiges liegt noch vor uns“, so Tiefensee weiter. Als Beispiele nannte er das dritte Eisenbahnpaket sowie das Thema Straßenverkehrssicherheit. „Ein weiteres, für alle Beteiligten sehr wichtiges Anliegen im Eisenbahnbereich haben wir zu Beginn unserer Ratspräsidentschaft in Angriff genommen: die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen für Schienenfahrzeuge, viel Zeit und Geld spart. Wir werden unseren Einsatz als Ratspräsidentschaft nochmals verstärken, damit wir auf dieser Basis zu einer Einigung kommen, die der Rat im Juni bestätigen kann.“

Bundesumweltminister Sigmar Gabriel: „Die Übernahme der EU-Ratspräsidentschaft ist zugleich eine Herausforderung und eine Chance. Eine innovationsorientierte Umweltpolitik bringt eine doppelte Dividende für Umwelt und Wirtschaft, bringt neue Märkte, neue Produkte und neue Beschäftigung. Deshalb steht unsere Präsidentschaft im Umweltbereich unter dem Motto: Umwelt — Innovation — Beschäftigung.“

Das Bundesumweltministerium hat die Themen Klimaschutz und Energie, umweltverträgliche Mobilität sowie biologische Vielfalt und Schutz der Wälder zu Schwerpunkten seiner Ratspräsidentschaft gemacht. Für eine zukunftsfeste und klimafreundliche Energiepolitik spielen die Verbesserung der Energieeffizienz und der Ausbau der erneuerbaren Energien eine große Rolle. In einem „Aktionsplan Energie“, der dem Europäischen Rat im März 2007 zur Verabschiedung vorliegt, werden hierfür die Weichen gestellt. Gabriel: „Aktiver Klimaschutz und eine innovative Umweltpolitik schaffen auch Arbeitsplätze und bieten enorme Exportchancen. Wer auf klimafreundliche und effiziente Energietechnologien, auf erneuerbare Energien, neue Kraftstoffe und eine nachhaltige Nutzung unserer Ressourcen setzt, hat die Nase im weltweiten Wettbewerb vorn. Diesen Gedanken wollen wir auch in der Lissabonstrategie der EU für Wachstum und Beschäftigung verankern.“

Unter Vorsitz von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel hat der Energierat am 15. Februar beschlossen, bis 2020 den Anteil von Biokraftstoffen am Treibstoffverbrauch verbindlich auf mindestens 10 Prozent zu

steigern. Außerdem bekennt sich der Rat zu einem Gesamtanteil der erneuerbaren Energien am Gesamtenergieverbrauch von 20 Prozent im Jahr 2020. Zudem wollen die Energieminister bis dahin die Energieeffizienz um 20 Prozent steigern.

Bundesumweltminister Gabriel: „Angesichts der Gefahren des Klimawandels und des steigenden Energiehunger weltweit stehen wir an einer historischen Wegmarke. Um die notwendige Reduzierung der Treibhausgasemissionen um mindestens 30 Prozent bis 2020 gegenüber dem Jahr 1990 sowohl in der EU als auch in den anderen Industriestaaten zu erreichen, brauchen wir schnelle Fortschritte bei den erneuerbaren Energien sowie eine weit effizientere Nutzung der Energie in Europa. Mit anspruchsvollen Klimaschutzziele und konkreten Maßnahmen zur Umsetzung stellt Europa die Weichen für mehr Klimaschutz und eine sichere Energieversorgung.“

Die 20-seitige Broschüre „Umwelt — Innovation — Beschäftigung. Schwerpunkte der EU-Ratspräsidentschaft“ kann kostenlos bestellt werden beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), Postfach 300361, 53183 Bonn, per Fax (01888) 305-3356 oder elektronisch unter bmu@broschuerenversand.de (Bestellnummer 2801).

Europäisches Parlament bildet Komitee zum Klimawandel

In der Vollsitzung am 25. April hat das Europäische Parlament (EP) den Vorschlag genehmigt, ein vorübergehendes Komitee zum Klimawandel zu bilden. Es soll aus 60 Mitgliedern bestehen, die vom EP gewählt werden.

Wesentliche Aufgaben dieser neuen Organisation sind:

- Vorschläge zur künftigen integrierten Klimapolitik des EP zu machen,
- die Position des EP für die Verhandlungen der internationalen Klimapolitik nach 2012 vorzubereiten,
- die aktuellen Informationen zum Klimawandel zu analysieren und politische Antworten dazu vorzuschlagen,
- eine Übersicht neuer und potentieller Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels zu erstellen.

Luftverkehrsabkommen zwischen EU und USA

Am 30. April unterzeichneten Verkehrskommissar Barrot und Ratspräsident Tiefensee in Washington das sogenannte „Open-Sky-Abkommen“, das die Verkehrsminister der EU am 22. März einstimmig gebilligt hatten.

Damit wird der Luftverkehr ab 30. März 2008 zwischen der EU und den USA weiter liberalisiert. Europäische Gesellschaften können dann aus allen EU-Ländern in die USA fliegen, dürfen dort aber weiterhin keine Inlandsflüge durchführen. US-Airlines können Zielflughäfen in der EU frei wählen. Europäer dürfen weiterhin nur maximal 24,9 Prozent des Kapitals von US-Gesellschaften besitzen.

Zweite Lesung des Dritten Eisenbahnpakets im Europäischen Parlament

Bei der Abstimmung am 18. Januar 2007 plädieren die Abgeordneten für eine Öffnung der Netze für den grenzüberschreitenden Personenverkehr bis 2010. Auch eine Stärkung der Fahrgastrechte sowie eine einheitliche Zertifizierung der Lokführer sind vorgesehen. Da das EP zahlreiche Änderungen an den gemeinsamen Standpunkten des Ministerrats angenommen hat, ist ein Vermittlungsverfahren zwischen EP und Rat erforderlich, das am 08. Mai 2007 beginnt.

a) Entwicklung der Eisenbahnunternehmen (Berichterstatter: Georg Jarzembowski)

Das EP hat sich dafür ausgesprochen, die Netze für den grenzüberschreitenden Personenverkehr bis 2010 zu öffnen. Das Recht auf Zugang zur Infrastruktur der Mitgliedstaaten, in denen der Anteil des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene mehr als die Hälfte des Personenverkehrsumsatzes der Eisenbahnunternehmen ausmacht, ist spätestens ab dem 01. Januar 2012 zu erteilen.

Im Gegensatz zum Verkehrsausschuss lehnte das EP allerdings eine Öffnung der Netze für alle weiteren Arten des Personenverkehrs, also auch den innerstaatlichen Bahnverkehr, ab. Die hierfür notwendige qualifizierte Mehrheit von 393 Stimmen kam nicht zustande. Das Plenum folgt damit der Auffassung des Ministerrates. Der Verkehrsausschuss wollte den innerstaatlichen Bahnverkehr bis 2017 für den Wettbewerb öffnen.

Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten die Netzöffnung im grenzüberschreitenden Verkehr unter Hinweis auf geschlossene Konzessionsverträge bis zu 15 Jahren verweigern bzw. beschränken.

b) Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Berichterstatter: Dirk Sterckx)

Die Abgeordneten wollen den Anwendungsbereich der Verordnung auf alle Fahrgäste im Eisenbahnbereich ausweiten, so dass diese nicht nur die Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, sondern auch für Fahrgäste im nationalen Eisenbahnverkehr gilt. Der Ministerrat wollte die Verordnung lediglich auf den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr beschränkt sehen. Berichterstatter Dirk Sterckx kritisierte, der Vor-

schlag des Rates sei „so komplex, dass er nicht realisierbar ist und nur die Anwälte glücklich machen wird“. Zudem wären lediglich 5 Prozent der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr betroffen gewesen.

Das EP votierte dafür, dass die Mitgliedstaaten „unter außergewöhnlichen Umständen“ vorübergehend eine auf höchstens 10 Jahre befristete Ausnahme von den Bestimmungen der Verordnung gewähren können. Die Abgeordneten argumentieren, dass die sofortige Einführung einer Erstattungsregelung bei Verspätungen für alle Züge sowie die Einführung des vorgesehenen Systems für den Verkauf von Fahrkarten zu zahlreichen Problemen führen und Investitionen erfordern könnte, die nicht machbar sind.

Die Mindestentschädigung bei Verspätungen soll 25 Prozent des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten und 50 Prozent ab einer Verspätung von 120 Minuten betragen.

Die Zahlung der Entschädigung soll innerhalb von einem Monat nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung erfolgen. Der Fahrgast soll entscheiden dürfen, ob er die Entschädigung in Form eines Geldbetrags oder in Form von Gutscheinen und/oder anderen Leistungen erhalten möchte.

Darüber hinaus will das EP die Eisenbahnunternehmen und die Bahnhöfbetreiber darauf verpflichten, die Bedürfnisse von behinderten Personen und von Personen mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen, etwa bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge, dem Bau neuer Bahnhöfe und dem Umbau oder der Modernisierung bestehender Bahnhöfe. Zudem sollen behinderte Personen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität einen „Anspruch auf Beförderung“ haben. Ein Eisenbahnunternehmen, ein Fahrkartenverkäufer oder ein Reiseveranstalter darf sich nicht aus Gründen der eingeschränkten Mobilität des Fahrgasts weigern, eine Buchung zu akzeptieren oder eine Fahrkarte auszustellen. Buchungen und Fahrkarten werden für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität ohne Aufpreis angeboten.

c) Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (Berichterstatter: Gilles Savary)

Ziel der Richtlinie ist es, Mindestanforderungen festzulegen, die für die Qualifikation und damit die Zertifizierung der Lokführer gelten. Die gegenseitige Anerkennung und die Harmonisierung der Fachkenntnisse ist unerlässlich für die Schaffung eines europäischen Eisenbahnraums. Die von einem Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnisse werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Im Gegensatz zum Ministerrat möchte das Parlament auch das Zugpersonal, das für die Sicherheit der Züge mit verantwortlich ist, in den Anwendungsbereich der Richtlinie einbeziehen. Das Zugpersonal müsse in der Lage sein, bei außergewöhnlichen Ereignissen das Si-

cherheitsmanagement professionell und nach einheitlichen Standards durchzuführen. Dazu gehöre die Evakuierung von Zügen, die Überprüfung der Bremsen, das Ausreihen schadhafter Wagen, die Tunnelrettung, die Kommunikation mit dem Lokführer in betrieblichen Abläufen und vieles mehr. Auch für das Zugpersonal, und nicht nur für Zugführer, müsse es daher eine gemeinschaftliche Zertifizierung geben.

Hinsichtlich der Frage der Kosten der Ausbildung wollen die Abgeordneten eine Sicherheitsklausel für die von den Eisenbahnunternehmen geleistete Investition einfügen. Die Aus- und Weiterbildung eines Lokführers kostet etwa 50 000 Euro. Verlässt ein Lokführer freiwillig nach weniger als fünf Jahren das Eisenbahnunternehmen, das seine Ausbildung finanziert hat, soll das neue Eisenbahnunternehmen die Kosten dieser Berufsausbildung erstatten — „die Höhe der Erstattung steht im Verhältnis zu dem Zeitraum der Beschäftigung des Triebfahrzeugführers in dem Eisenbahnunternehmen oder bei dem Infrastrukturbetreiber, das/der die Ausbildung finanziert hat“.

CER wächst auf 63 Mitglieder

Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER = Community of European Railway and Infrastructure Companies) hat nun 63 Mitglieder aus 32 Ländern, damit wurde die Mitgliederzahl in nur 3 Jahren verdoppelt. Die neuen Mitglieder sind:

- MAV Cargo (Ungarn),
- Baltijas Ekspreisis (Lettland),
- Bulgarian Railway Company (Güterverkehrsunternehmen, Bulgarien),
- Servtrans Invest (Güterverkehrsunternehmen, Rumänien),
- Group Feroviar Roman, (GFR, Güterverkehrsunternehmen, Rumänien),
- CTL Rail (Güterverkehrsunternehmen, Polen),
- Wiener Lokalbahnen AG (integriertes Unternehmen, SPNV und Güterverkehr, Österreich),
- Hungarian Railway Association (vertritt 8 ungarische Bahnunternehmen),
- Turkish State Railways (TCDD, Türkei als Beobachter).

CER: EurailFreight 2007 in Brüssel erfolgreich

Am 30. Januar 2007 folgten knapp 300 Teilnehmer der Einladung der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) sowie der deutschen Ratspräsidentschaft zur dritten EurailFreight Konferenz, erstmals in Brüssel. Verkehrskommissar Jacques Barrot kündigte einen Aktionsplan für ein vorrangiges Güterzugnetz an. Barrot machte deutlich, dass die europäischen Gelder nicht breit gestreut werden

dürfen, sondern auf wichtige Korridore wie beispielsweise Ost-West konzentriert werden müssen, weitere Infrastruktur wird zusätzlichen Schienengüterverkehr ermöglichen.

Der amtierende Ratspräsident Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee beklagte, dass zu wenig Geld für die Transeuropäischen Netze (TEN) zur Verfügung steht und verlangte insbesondere mehr Investitionen in den Güterverkehr, da die Tonnenkilometer bis 2020 um 45 Prozent steigen werden. Tiefensee trat auch für den Abbau von Bürokratie ein und warb für eine bessere Akzeptanz der EU bei den Bürgern.

Um die Interoperabilität zügig zu realisieren forderte Marcel Verslype, Exekutivdirektor der Europäischen Eisenbahngesellschaft, alle Beteiligten zu einer engen Kooperation auf. Karel Vinck, Europäischer ERTMS-Korridor-Koordinator, wies auf die notwendigen ehrgeizigen Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial hin.

Externe Kosten ermitteln und internalisieren

Am 15. März 2007 organisierte die Generaldirektion Verkehr und Energie der Europäischen Kommission in Brüssel einen Workshop zu den externen Kosten des Verkehrs. Erste Ergebnisse einer Studie für die Kommission wurden präsentiert und diskutiert. Diese Studie soll die Grundlage bilden für eine Mitteilung spätestens am 10. Juni 2008, wie es in der Eurovignette-Richtlinie vorgesehen ist. Die Mitteilung soll ein allgemein anwendbares Modell zur Ermittlung der externen Kosten aller Verkehrsträger präsentieren, eine Strategie zur schrittweisen Internalisierung dieser externen Kosten vorschlagen und die Auswirkungen der Internalisierung bewerten.

Zunächst stellte INFRAS, Zürich, einige am besten geeignete Methoden zur Ermittlung der externen Kosten vor, sowie einige vorläufige Werte. Der holländische Berater CE Delft präsentierte mehrere mögliche politische Instrumente zur Internalisierung der externen Kosten, wie zum Beispiel Maut, CO₂-Steuer, Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel.

Im November dieses Jahres wird die Kommission zu den Ergebnissen der Studie eine formale Anhörung der Beteiligten organisieren.

Kontrollen des Güter- und Busverkehrs in Europa werden ausgeweitet

Die Länder der EU werden sich künftig noch enger darüber abstimmen, wie sie den Güterkraft- und Busverkehr auf ihren Straßen kontrollieren. Auf Einladung des deutschen EU-Verkehrsratsvorsitzenden Wolfgang Tiefensee, unterzeichneten die Minister von zwölf Mitgliedsländern Ende März ein Verwaltungsabkommen

über die Euro-Contrôle-Route (ECR). Damit erweitert sich der Kreis der Staaten, die sich an ECR beteiligen, um Rumänien und Bulgarien.

Euro-Contrôle-Route verfolgt folgende Ziele: So sollen die nationalen Kontrolldienste einen gemeinsamen Ausbildungsstandard entwickeln und Austauschprogramme für die Mitarbeiter organisieren. Darüber hinaus werden die Prüfverfahren vereinheitlicht und gemeinsame Kontrollen durchgeführt. Die an ECR beteiligten nationalen Behörden kontrollieren beispielsweise, ob Lkw-Ladungen richtig gesichert sind und die Fahrer die vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten und überwachen zusätzlich den Busverkehr.

Euro-Contrôle-Route wurde bereits 1999 von den Ländern Frankreich, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden ins Leben gerufen. Später traten Deutschland, Großbritannien, Spanien, Polen, Irland und Österreich bei. Mit Rumänien und Bulgarien hat sich die Zahl der ECR-Mitglieder auf zwölf erhöht. Litauen, die Schweiz, Ungarn, die Tschechische Republik, Slowenien und Malta haben ihr Interesse an ECR bekundet.

Erste europäische Lok-Führerscheine

Die Deutsche Bahn AG hat Mitte März 2007 die ersten europäischen Lokführerscheine ausgegeben. DB-Personalvorstand Margret Suckale und der Vorsitzende der Gewerkschaft Transnet, Norbert Hansen, haben in Fulda symbolisch die ersten Führerscheine an Lokführer der DB Fernverkehr AG überreicht. Dabei sagte Suckale: „Der hohe Standard der Lokführerausbildung muss europaweit verbindlich gesichert werden. Durch den grenzüberschreitenden Verkehr kommen neue Anforderungen hinzu, die jeder Lokführer von jedem Unternehmen erfüllen muss.“

Noch für dieses Jahr wird die Einführung der Lokführerscheine durch eine entsprechende EU-Richtlinie erwartet. Lokführer, die in Europa grenzüberschreitend eingesetzt werden, erhalten dann einen internationalen Führerschein, der auf Basis EU-weit angeglicher Zulassungskriterien erstellt wird. Ausschließlich behördlich zugelassene, unabhängige Stellen werden diese Lokführer-Prüfungen abnehmen.

Zuvor hatten die Europäische Transportarbeiter Föderation (ETF) und die Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) eine Vereinbarung zur Einführung eines europäischen Führerscheins für Lokführer unterzeichnet.

Neubaustrecke Lyon – Turin dringlich

Ende Februar hat die Europäische Kommission eine unabhängige Studie zur transalpinen Eisenbahnverbindung Lyon – Turin (prioritäres Projekt 6 der Transeuropäischen Netze TEN) veröffentlicht, diese Neubaustrecke (NBS) ist für den Mischverkehr geplant. Die

Studie kommt zum Ergebnis, dass diese NBS mit Blick auf den wachsenden Güterverkehr die beste Lösung ist. Ohne die NBS ist der Güterverkehr entlang dieser Ost-West-Verbindung benachteiligt und weniger wettbewerbsfähig als auf den Nord-Süd-Strecken durch die Schweiz und Österreich.

Die Studie lehnt eine Kapazitätssteigerung der vorhandenen Straßentunnel ab, da sie mit den Wettbewerbszielen und dem Umweltschutz nicht vereinbar ist. Auch neue Straßentunnel für den Zeitraum 2025 bis 2030 werden abgelehnt, da sie der Alpenkonvention und der nachhaltigen Entwicklung widersprechen.

Mitte Dezember 2006 hatte die EU das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention unterzeichnet, als deutliches Signal für die Rolle der Alpen als sensible Region in Europa. Die Unterzeichnerstaaten Italien, Schweiz, Monaco, Frankreich, Österreich, Deutschland, Slowenien und Liechtenstein verpflichten sich darin auf den Bau neuer Hauptverkehrsstraßen durch die Alpen zu verzichten. Der Ausstoß von Schadstoffen soll reduziert und nach dem Verursacherprinzip Kostenwahrheit angestrebt werden.

Magistrale für Europa

München ist ein wichtiger Vernetzungspunkt für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr, denn hier treffen sich zwei wichtige Achsen des transeuropäischen Verkehrsnetzes,

- die Strecke Nr. 17 Paris – Bratislava und
- die Strecke Nr. 1 Berlin – Palermo.

Die in der Initiative „Magistrale für Europa“ zusammengeschlossenen 33 Städte, Verbände und Kammern entlang des TEN-Projektes Nr. 17 Paris – Bratislava setzen sich für den raschen Ausbau dieser Bahnverbindung ein. Gleiches gilt für die in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn organisierten Regionen, Länder und Handelskammern, die für den Ausbau der alpenquerenden Verbindung München – Verona als zentralem Teilstück des TEN-Projektes 1 Berlin – Palermo eintreten.

Auf der Hauptversammlung der Initiative „Magistrale für Europa“ am 20. April 2007 in München erörterten 120 hochrangige Vertreter aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft den aktuellen Stand des Ausbaus der beiden Strecken vor allem in Süddeutschland und dem benachbarten Ausland.

Die von der EU zur Förderung der beiden Bahnprojekte ernannten Koordinatoren Péter Balázs und Karel van Miert wiesen auf die Notwendigkeit und die Vorteile des Ausbaus der beiden Strecken hin, begrüßten die auf einzelnen Streckenabschnitten bereits erzielten Fortschritte und machten zugleich deutlich, wo noch größere Anstrengungen von den für den Ausbau verantwortlichen Stellen notwendig sind.

Für die Strecke Paris – Stuttgart – Bratislava ist es nach dem bereits weitgehend erfolgten Ausbau in Frankreich und den laufenden Maßnahmen in Österreich besonders wichtig, neben der Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm den Abschnitt München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg als Gesamtprojekt anzugehen. Dies hat für den Verkehr von und nach Österreich sowie die Beitrittsländer Slowakei und Ungarn große Bedeutung und schafft zugleich auf der Strecke München – Rosenheim die notwendigen Kapazitäten für den Zulauf zum Brenner-Basistunnel.

Für die Strecke Berlin – München – Palermo ist die Realisierung des Brenner-Basistunnels bis 2020 vorranglich.

Für beide Eisenbahnstrecken stellt der Knoten München einen weiteren Engpass dar, dessen Lösung jetzt angegangen werden muss. Zugleich gilt, dass mit verhältnismäßig kleinen Einzelmaßnahmen wie beispielsweise der „Truderinger Kurve“ in München bereits jetzt erhebliche Zeit- und Kostenersparnis im Güterverkehr erzielt werden könnte. Die „Truderinger Kurve“ soll die Zweige der von München ausgehenden Strecken nach Mühldorf und Rosenheim untereinander verbinden, damit Güterzüge aus dem oberbayerischen Chiemdreeck sowie vom Containerbahnhof München-Riem ohne Fahrtrichtungswechsel Richtung Salzburg und Kufstein (Brenner) durchfahren könnten.

Verkehrspolitik in Deutschland

Gesetz für Bahn-Privatisierung

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat bei der Erarbeitung eines Privatisierungsgesetzes für die Deutsche Bahn AG den Zeitplan eingehalten und Ende März einen ressortabgestimmten Referentenentwurf vorgelegt.

Die Deutsche Bahn AG soll ihre Anteile an der DB Netz AG, der DB Station und Service AG sowie der DB Energie GmbH zu Sicherheitszwecken auf den Bund übertragen, der sie als Treuhänder übernimmt, der DB aber für 15 Jahre die Bewirtschaftung und Erträge überlässt. In einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung verpflichtet sich die DB, einen mit dem Bund vereinbarten Qualitätsstandard des Netzes zu halten. Der Bund übernimmt 15 Jahre lang Ersatzinvestitionen von 2,5 Milliarden Euro.

Nach der Abstimmung des Referentenentwurfs mit den anderen Ministerien werden die nächsten Schritte angegangen: „Neben dem Bundestag beteiligen wir auch die Länder und wir wollen auch die Verbände erneut

einbeziehen“, sagte Tiefensee. Er bekräftigte: „Wir zielen auf die Teilprivatisierung der DB AG im Laufe dieser Legislaturperiode.“ Tiefensee unterstrich, dass sich der Entwurf zu 100 Prozent an den Beschluss des Bundestages vom 24. November 2006 (siehe Folge 77 der GRV-Nachrichten, Seite 7) hält.

Verschiedentlich laut gewordenen Forderungen, das Schienennetz in ein Bundesnetz und Regionalnetze in Zuständigkeit der Länder aufzuteilen, erteilte der Minister eine klare Absage: „Das wäre der falsche Weg. Die Schiene kann ihre Systemvorteile nur dann ausspielen, wenn wir ein integriertes Netz haben.“ Diese Position wolle er auch bei den Ländern durchsetzen.

Nach der Verkehrsministerkonferenz am 19. April bekräftigte Tiefensee, dass es bei der Privatisierung der DB nicht zu einer Trennung von Netz und Betrieb kommen wird. Eine Arbeitsgruppe der Bundesländer soll den weiteren Prozess der Bahnprivatisierung begleiten. Die Länder setzen sich insbesondere für unabhängige Entscheidungen über Investitionen ins Netz und eine effektive Kontrolle dieser Mittel ein.

Erster Erfahrungsbericht zu Public-Private Partnership (PPP)

Anfang April 2007 hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee dem Bundeskabinett den ersten Erfahrungsbericht zu PPP vorgelegt: „Beim Planen, Bauen, Betreiben und Finanzieren von Infrastrukturprojekten hat die langfristige Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und privater Wirtschaft eine gute Zukunft.“

Der Erfahrungsbericht zeige, dass die Zahl der PPP-Projekte in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen habe: „Mit der PPP Task Force des Bundes haben wir die entscheidende Initiative angestoßen und den Durchbruch für PPP in Deutschland geschafft. Bereits 46 PPP-Projekte im Hochbau mit einem Investitionsvolumen von 1,4 Milliarden Euro sind abgeschlossen, weitere 120 Projekte mit rund 6 Milliarden Euro Investitionsvolumen sind in Vorbereitung.“ Die meisten PPP-Projekte werden bisher auf kommunaler Ebene realisiert.

Aber auch der Bund hat bereits PPP-Projekte angeschoben. Im Verkehrsbereich liegt der Schwerpunkt bei den so genannten „A-Modellen“. Bei den A-Modellen werden vierspurige Autobahnen auf sechs Spuren erweitert. Bau und Betrieb erfolgen durch einen Privaten, der dafür einen Teil der auf diesen Abschnitten eingenommenen Lkw-Maut erhält.

Bereits mit der Koalitionsvereinbarung vom November 2005 hatte sich die Bundesregierung für eine Weiterentwicklung und Stärkung der PPP-Initiative ausgesprochen. Um diese Ziele zu erreichen, hat das Verkehrs- und Bauministerium im vergangenen September ein Arbeitsprogramm bis 2009 vorgelegt.

Der Anteil von PPP an den öffentlichen Investitionen soll von derzeit 2 bis 4 Prozent mittelfristig auf das Niveau anderer Industrieländer (bis zu 15 Prozent) erhöht werden.

Schiene entscheidender Baustein für Verkehr der Zukunft

In einem Exklusiv-Interview mit der Allianz pro Schiene hat Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee Ende Februar 2007 seine Vorstellungen von einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik erläutert. „Die Schiene ist der entscheidende Baustein für den umweltfreundlichen Verkehr der Zukunft“, so die Aussage des Verkehrsministers. Bis 2020 befürchtet der Minister 1,5 Millionen zusätzliche Lkw auf den Straßen Deutschlands. Die notwendige Konsequenz: noch mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Eisenbahn zu verlagern, die im vergangenen Jahr von allen Verkehrsträgern „die höchsten Mengen- und Leistungszuwächse“ aufwies. Tiefensee: „Diesen Trend müssen wir stärken“.

Schon heute werden nach Aussage des Verkehrsministers „70 Prozent des Mineralöls in der EU im Verkehr verbraucht“. Seine Schlussfolgerung: „Der Schwerpunkt der Energiedebatte bildet sich zunehmend im Verkehrsbereich“. Von dieser Debatte wird vor allem die Eisenbahn profitieren, wie die Marktanteilsgewinne der letzten fünf Jahre zeigen.

„Der weitgehend elektrisch betriebene Schienenverkehr ist der einzige Verkehrsträger, der in den kommenden Jahrzehnten nicht sklavisch auf Erdöl angewiesen ist und zudem das Klima pro Transporteinheit fünfmal weniger schädigt als der Lkw. 25 Prozent Marktanteil für die Schiene auch in Europa dürften bei politisch richtiger Weichenstellung bis 2025 zwar ambitioniert, aber machbar sein“, so der Vorsitzende des Schienenbündnisses Norbert Hansen.

Das Schienenbündnis begrüßt ebenfalls die deutliche Distanzierung des Ministers von den überlangen „Monster-Trucks“: Er sei „generell skeptisch, ob solche Gigaliner auf unsere Straße gehören“, so Tiefensee.

Monopolkommission kritisiert Wettbewerb auf der Schiene

In ihrem ersten, am 24. April veröffentlichten Sondergutachten zum Eisenbahnsektor bezeichnet die Monopolkommission den Wettbewerb auf der Schiene als unzureichend. Betrachtet man die Anzahl der externen Bahnen in Deutschland und ihre beachtlichen Marktanteile im Regional- und Güterverkehr im europäischen Vergleich so erscheint diese Kritik kaum verständlich.

Interessant ist hierzu eine Aussage des Giessener Verkehrswissenschaftlers Prof. Dr. Gerd Aberle am 28. Dezember 2006 in der DVZ Deutsche Logistik-

Zeitung: „Zu meinem großen Erstaunen läuft der intramodale Wettbewerb sowohl im Schienenpersonennahverkehr als auch im Güterverkehr seit dem Jahr 2000 mit ungeahnter Intensität. Die DB steht auf sehr vielen Märkten mit dem Rücken an der Wand.“

Die DB reagierte auf die Kritik der Monopolkommission mit einer Pressemeldung: „Die Monopolkommission ignoriert die wichtigsten Entwicklungen der letzten Jahre“, sagte dazu in Berlin Joachim Fried, Konzernbevollmächtigter für Europäische Angelegenheiten, Wettbewerb und Regulierung der DB AG. So steigerten die Wettbewerber der Deutschen Bahn AG im Jahr 2006 ihre Verkehrsleistung im Güterverkehr um 28 Prozent — in den Jahren zuvor waren die Steigerungsraten noch wesentlich höher. Auch im Regionalverkehr stieg die Verkehrsleistung 2006 um 25 Prozent. Dort wurden mit 28,2 Millionen Zugkilometer mehr Verkehre wettbewerblich vergeben als jemals zuvor. Fried stimmt jedoch der Monopolkommission zu, wenn sie sagt, dass die Position der Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger noch nicht befriedigend sei. So habe die Bahn wegen der starken intermodalen Konkurrenz etwa mit Billigfliegern jahrelang im Fernverkehr Verluste eingefahren. Hier sei der Gesetzgeber gefordert, die nach wie vor bestehenden Verzerrungen abzustellen. Dies werde auch zu einem verstärkten Markteintritt von Wettbewerbern auf der Schiene führen, sagte Fried.

TransportmarktBarometer von ProgTrans/ZEW

Im März veröffentlichte ProgTrans/ZEW die Ergebnisse der ersten Erhebung im Jahr 2007. Während die Erwartungen bei KEP-Sendungen (Kurier-, Express- und Paketdienste), der Luftfracht und Teilen der Seefracht moderat sind, herrschen im Kombinierten Verkehr und ganz besonders im Schienenverkehr optimistische Einschätzungen.

Die Befragung von 300 Experten wird vierteljährlich durchgeführt und erfasst die Entwicklung der Transportmärkte und Preise im kommenden halben Jahr.

Das Aufkommen im Schienengüterverkehr befindet sich weiterhin auf Wachstumskurs, seine Perspektiven für die nächsten 6 Monate wurden noch nie so optimistisch eingeschätzt. Im Binnenverkehr (2006: plus 7 Prozent) erwarten gut 60 Prozent der Experten einen Zuwachs, auch im internationalen Verkehr (2006: plus 10 Prozent) rechnen immerhin noch mehr als die Hälfte mit einem Mengenwachstum. Im Gegensatz dazu werden die Preise im kommenden halben Jahr nicht mehr so stark zulegen wie noch Ende 2006 erwartet. Der Kombinierte Verkehr wird von den Befragten weiterhin als Wachstumsmarkt betrachtet: zwei Drittel erwarten einen weiteren Anstieg. Die Preise sollen nach Meinung von 60 Prozent der Experten weiterhin ansteigen.

Halbierte Mehrwertsteuer im Bahn-Fernverkehr?

Der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn, hat einen Vorstoß von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel, die Mehrwertsteuer auf Bahntickets im Fernverkehr zu halbieren, ausdrücklich begrüßt. „Der Vorschlag von Herrn Gabriel geht in die richtige Richtung“, sagte Mehdorn Ende April in Berlin. Der DB-Chef verwies auf die nach wie vor ungleiche steuerliche Behandlung der Bahn gegenüber dem Flugzeug und dem Straßenverkehr. Mit einer halbierten Mehrwertsteuer im Bahn-Fernverkehr könnte zumindest ein Teil dieser Wettbewerbsnachteile abgebaut werden. Zwischen Köln und Berlin beispielsweise würde ein Flugticket 23 Euro mehr kosten, wenn die Fluggesellschaften dieselben Energiesteuern wie die Bahn bezahlen müssten. Mehdorn sagte weiter, eine entsprechende steuerliche Entlastung würde die DB „im vollen Umfang an die Kunden weitergeben“.

Neue Studie zu den externen Kosten des Verkehrs

Jeder Einzelne kann durch die Wahl des richtigen Verkehrsmittels etwas für die Umwelt tun. Die Entscheidung dafür wird jedoch durch fehlende Kostenwahrheit erschwert. Das ist das Ergebnis einer neuen Studie zu den Folgekosten des Verkehrs in Deutschland, die die Allianz pro Schiene Anfang Mai in Berlin vorgestellt hat. Rund 80,4 Milliarden Euro sogenannter externer Kosten entstehen jährlich durch den Verkehr in Deutschland.

Der größte Teil dieser Kosten entsteht durch Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung und den Klimawandel. Diese Folgekosten gehen jedoch nicht zu Lasten der Verursacher, sondern werden über Steuern und Krankenkasbeiträge weitergegeben sowie kommenden Generationen aufgebürdet. Auto- und Lkw-Fahrer wälzen auf diese Weise jährlich 77 Milliarden Euro auf die gesamte Bevölkerung ab.

„Wir brauchen Kostenwahrheit“, fordert Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, anlässlich der Präsentation der neuen INFRAS-Studie. „Es kann nicht sein, dass sich ausgerechnet die Verkehrsträger mit der schlechtesten Ökobilanz und den höchsten Folgekosten von der Allgemeinheit subventionieren lassen.“ Angesichts der nun vorliegenden wissenschaftlich abgesicherten Daten, die sich an der Methodenkonvention des Umweltbundesamtes orientieren, müsse es endlich politische Konsequenzen geben. Flege: „Die externen Kosten müssen sich auf die tatsächlichen Preise der Verkehrsmittel niederschlagen. Das heißt, Straßen- und Flugverkehr sind definitiv zu billig.“

In ihrer Studie berücksichtigen die Wissenschaftler die tatsächliche Auslastung der einzelnen Verkehrsmittel

und kommen zu folgenden Ergebnissen: Im Güterverkehr verursacht die Schiene nur ein Viertel der Kosten gegenüber dem Lkw. Pro Person und Kilometer verursacht der Pkw dreimal mehr Unfall- und Umweltkosten als die Bahn.

„Gerade vor dem Hintergrund des Klimawandels dürfen die tatsächlichen Schäden des Verkehrs nicht verschleiert werden“, so Flege. Die CO₂-Bilanz der verschiedenen Verkehrsträger unterscheidet sich beträchtlich. Bahnfahrer reisen durchschnittlich mit rund 75 Gramm CO₂ pro Person und gefahrenem Kilometer deutlich nachhaltiger als Pkw- und Flugreisende. Autofahrer verursachen pro Personenkilometer fast doppelt soviel CO₂. Eine Flugreise ist gegenüber der Fahrt mit der Bahn sogar fünfmal klimaschädlicher, da das in großer Höhe ausgestoßene CO₂ besonders schädlich auf das Klima wirkt.

Eine Kurzfassung der Studie können Sie als pdf-Dokument unter www.allianz-pro-schiene.de herunterladen, dort finden sich auch zwei Grafiken zu den Durchschnittskosten im Güterverkehr und im Personenverkehr.

In den nächsten GRV Nachrichten werden die zentralen Ergebnisse dieser Studie präsentiert.

Eisenbahnen allgemein

2006 war Rekordjahr für die Deutsche Bahn

Die Verkehrsleistungen der Deutschen Bahn AG im Personen- wie im Güterverkehr auf der Schiene haben 2006 gegenüber dem Vorjahr deutlich angezogen. Über dieses vorläufige Ergebnis des Geschäftsjahres 2006 informierte Anfang Februar DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn. Auch die Erwartungen für Umsatz und Ergebnis seien übertroffen worden. „Alles in allem können wir sagen: 2006 war ein Rekordjahr für die Deutsche Bahn.“ Der Schienenverkehr habe sich weit besser entwickelt als der gesamte Verkehrsmarkt, und der DB sei es damit zum vierten Mal in Folge gelungen, Marktanteile zurückzugewinnen.

In den vergangenen zwölf Monaten sind 1,85 Milliarden Menschen in den Zügen der DB unterwegs gewesen. Das sind knapp 4 Prozent oder fast 70 Millionen mehr Fahrgäste als im Jahr 2005. „Die Fußball-WM hat uns etwa 15 Millionen zusätzliche Fahrgäste beschert; die Mehrzahl ist aber zu uns gekommen, weil wir unsere Angebote verbessert haben“, sagte Mehdorn. Als Beispiele nannte er neue Fahrzeuge und verbesserte Fahrzeiten im Fern- und Regionalverkehr. Im Fernverkehr habe sich vor allem die Inbetriebnahme neuer

Strecken ausgezahlt: Dank der Nord-Süd-Verbindung in Berlin sind Leipzig und die Hauptstadt auf eine Stunde zusammengerückt, und mit der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München sind die beiden bayerischen Großstädte nur noch rund 60 Minuten voneinander entfernt. Die Verkehrsleistung im DB-Schienenpersonenverkehr stieg insgesamt um gut 3 Prozent auf rund 75 Milliarden Personenkilometer.

Noch deutlich stärker ist im vergangenen Jahr der Schienengüterverkehr gewachsen. Die Railion-Gruppe konnte um 10 Prozent zulegen. Die Verkehrsleistung stieg damit auf 97 Milliarden Tonnenkilometer.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee kommentierte diese erfreuliche Entwicklung wie folgt: „Die Transportleistung auf der Schiene (Railion und externe Bahnen) hat 2006 erstmals die 100-Milliarden-Tonnenkilometer-Marke überschritten und hat damit im Vergleich zum Vorjahr um 10,8 Prozent zugenommen. 2006 verzeichnen wir die höchste Zunahme im Schienengütertransport seit der deutschen Einheit. Wir haben die Trendwende geschafft. Der Schienengüterverkehr boomt wie nie zuvor. Erstmals seit den 50er Jahren hat sich der Modal Split zugunsten der Schiene geändert. Der Güterverkehr wächst überproportional.“

DB-Bilanz-Pressekonferenz am 29. März

Die Deutsche Bahn AG hat mit dem Geschäftsjahr 2006 alle wirtschaftlichen Ziele auf dem Weg zu einer Teilprivatisierung erreicht. „Aus unternehmerischer Sicht können sich private Kapitalanleger 2008 an der DB beteiligen“, sagte der DB-Vorstandsvorsitzende Hartmut Mehdorn in Berlin auf der Bilanz-Pressekonferenz. Gleichzeitig wurden Arbeitsplätze im Konzern gesichert. Das erfolgreichste Jahr in der DB-Geschichte komme somit auch den Beschäftigten und dem Standort Deutschland zugute. Im weltweiten Luftfrachtmarkt konnte im Export ein Volumenzuwachs von 16 Prozent verzeichnet werden und im weltweiten Seefrachtmarkt betrug das Plus 18 Prozent.

Auch alle finanziellen Kennziffern entwickelten sich positiv. Der Umsatz stieg um 5,0 Milliarden Euro auf 30,1 Milliarden Euro, das operative Ergebnis (EBIT, Earnings before Interest and Taxes, also der Gewinn vor Zinsen und Steuern) um 1,1 Milliarden Euro auf 2,5 Milliarden Euro; bereinigt um Sondereffekte waren es 2,1 Milliarden Euro. Der Jahresüberschuss erreichte 1,7 Milliarden Euro und lag damit 1,1 Milliarden Euro über dem Vorjahreswert. Deutliche Zuwächse im Schienenpersonen- und -güterverkehr sowie in der internationalen Logistik sorgten dabei maßgeblich für ein Umsatzplus von 20 Prozent oder 5,0 Milliarden Euro auf insgesamt 30,1 Milliarden Euro (im Vorjahr: 25,1 Milliarden Euro). Auf vergleichbarer Basis, also insbesondere ohne Einbeziehung des im Jahr 2006 erworbenen US-Logistikers BAX Global, betrug die Um-

satzsteigerung 8 Prozent. 34 Prozent des Umsatzes erfolgen im Ausland, Der Umsatz des Schienenverkehrs ist um 5 Prozent gestiegen und beträgt rund 50 Prozent des Gesamtumsatzes.

Die Brutto-Investitionen lagen mit 6,6 Milliarden Euro erneut auf hohem Niveau (Vorjahr 6,4 Milliarden Euro). Damit war der DB-Konzern auch im Jahr 2006 wieder einer der größten Investoren in Deutschland. Die Verschuldung konnte 2006 geringfügig um 93 Millionen Euro auf 19,9 Milliarden Euro reduziert werden.

Für das laufende Jahr geht der DB-Konzern von einem insgesamt positiven Geschäftsverlauf aus. Der Konzern erwartet einen leicht steigenden Umsatz von etwa 3 Prozent. In der besonders deutlichen EBIT-Verbesserung im Geschäftsjahr 2006 spiegeln sich auch Sondereffekte wider, insbesondere die Auswirkungen des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts über bahnpolizeiliche Leistungen durch die Bundespolizei. Das EBIT wird daher voraussichtlich nicht wieder den Wert des Geschäftsjahres 2006 erreichen. Bereinigt um die Sondereffekte erwartet der Konzern aber, dass sich das EBIT weiter verbessern wird. Der DB-Konzern liegt damit unverändert in seinem langjährigen Verbesserungstrend.

„Das Jahr 2007 wird sehr entscheidend für den DB-Konzern“, sagte Mehdorn. „Wir sind gut gestartet. In den ersten beiden Monaten liegt der Konzern wirtschaftlich erneut besser als im Vorjahr. Von entscheidender Bedeutung für die weitere Entwicklung des DB-Konzerns ist natürlich die Debatte um die Ausgestaltung der Privatisierung der Deutschen Bahn AG. Es müssen dabei die Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden, dass sich der DB-Konzern als europäischer Champion mit fester Verwurzelung in seinem deutschen Heimatmarkt auf allen seinen Märkten behaupten kann.“

An die Vorträge von Mehdorn und Finanzvorstand Diethelm Sack schloss sich eine interessante, einstündige Diskussion an, einige wichtige Aussagen der DB-Spitze werden wiedergegeben:

- Der Börsengang der DB ist 2008 möglich.
- Die Pünktlichkeit der DB lag 2006 bei 92 Prozent, Ziel ist eine deutliche Verbesserung.
- Die DB habe kein marodes Netz, sondern das beste in Europa.
- Derzeit plant die DB keine Preiserhöhungen.
- Die Verschuldung soll 2007 um 300 bis 400 Millionen Euro reduziert werden.
- Die Inbetriebnahme des TGV Est im Juni verkürzt die Fahrzeiten von Frankfurt und Stuttgart nach Paris auf unter 4 Stunden, daraus wird sich ein hohes Verkehrswachstum ergeben.
- Deutschland benötigt im Prinzip keinen Transrapid; die Verbindung des zweitgrößten deutschen Bahnhofes München mit seinem Flughafen (ebenfalls

Nummer 2) rechtfertigt aber eine Transrapidverbindung, die Finanzierung muss zwischen Bund und Bayern geklärt werden.

- Die Fahrgastinformationen sind besser geworden, doch sind weitere Verbesserungen nötig.
- Bei Ausschreibungen gingen 30 Prozent der Zugkilometer nicht an DB Regio sondern an externe Bahnen, langfristig geht die DB von einem Anteil zwischen 20 Prozent und 30 Prozent für Externe aus.

Zukunft baut auf Vergangenheit

Der 90. Geburtstag des Ehrenvorsitzenden der Bezirksvereinigung Südbayern der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft DVWG Dr.-Ing. Alfons Thoma war Anlass für eine Vortragsveranstaltung zum Thema „Wohin fährt die Deutsche Bahn AG — Vision 2020“ mit Jürgen Illing, Leiter politische Beziehungen bei der DB AG, Berlin, am 19. März 2007 in München. 17 Jahre aktive Arbeit in der DVWG Südbayern, davon acht Jahre als Vorsitzender, verbinden Thoma mit der Bezirksvereinigung.

„Energisch und mit Tatendrang habe der einstige Präsident der Bundesbahndirektion München die Geschichte der DB geprägt“ würdigte der BV-Vorsitzende Prof. Dr.-Ing. Hans Hagen Thomas Lebenswerk in seiner Begrüßung. Illing ergänzte „damit sei der Weg für eine erfolgreiche Zukunft der Bahn AG eingeleitet worden“. Die Laudatio für den Ehrengast übernahm der Konzernbevollmächtigte der DB AG in Bayern Klaus-Dieter Josel, der Herzensangelegenheiten von Thoma, allen voran die Realisierung des Rangierbahnhofs München, in Erinnerung rief. Die Verdienste von Thoma wurden im Vortrag immer wieder aufgegriffen; schließlich hatte dieser mit zu einer zukunftssträchtigen Perspektive der DB beigetragen.

Mobility, Logistics, Networks; dieser Dreiklang bildet nach Ansicht von Illing für die DB das Kerngeschäft der Zukunft. Dabei liegt die Kernkompetenz eindeutig in der deutschen Eisenbahn selbst. Zwar bringt ein Ausbau der Geschäftsfelder Serviceleistung, Mobilitätskette und Zulieferservice finanzielle und wirtschaftliche Kraftakte mit sich, aber unter gegebenen demographischen Prämissen, dem weiteren Erstarken des Pendlertums sowie den steigenden Kraftstoffpreisen, sieht die DB dennoch große Wachstumschancen. Prognosewerte von plus 20 Prozent im Personenverkehr und plus 34 Prozent im Güterverkehr stimmen zuversichtlich (Bericht „Mobility 2020“). Gesteigertes Interesse liegt an einer störungsfreien Infrastruktur. Gerade die zu erwartenden Engpässe bis 2010 stellen eine permanente Belastung dar. „Optimales Engpassmanagement als Herausforderung für die kommenden Jahre“ lautet die Devise. Illings Prognose zielt darauf, dass das Verkehrsmittel Bahn im Fernverkehr auf Strecken zwi-

schen 200 bis 600 km alternativlos sein wird. Eine Verbindung Europa – Asien ist zumindest angedacht. Die Schiene muss weitere Anteile dazu gewinnen, der Zugang selbstverständlich werden und Logistikketten müssen in den Güterverkehr integriert werden. Punkten möchte die Bahn mit kürzeren Fahrzeiten und niedrigeren Kosten. Im Bereich Mobility soll mobiles und elektronisches Ticketing ermöglicht werden und eine verkehrsmittelübergreifende Mobillity-Card zum Einsatz kommen. Illing sieht für 2020 in der Bahn AG ein weltweit vernetztes, integriertes und technologisch kompetentes Unternehmen mit fester Verankerung am Standort Deutschland.

In der anschließenden Diskussion wurde aus den Reihen der Gäste, über 100 sind zu Ehren Thomas gekommen, der Wettbewerb mit den Spediteuren ins Spiel gebracht, insbesondere das Thema Gigaliner. Dieser ist nach Illing als Wettbewerber bei gegebenem Kostenvorteil nicht auszuschließen. Außerdem wurde die Frage nach kombiniertem Verkehr laut. Prof. Dr. Hagen schloss den Meinungsaustausch mit dem Appell, die Stärken aller Verkehrsträger zu nutzen.

Das Schlusswort gebührte Dr.-Ing. Thoma. Er betonte den Wert der Bahn als wichtigen Verkehrsträger, der zudem umweltfreundlich ist — ein Aspekt, der gerade im Hinblick auf die Debatten um den Umweltschutz den Vortrag über eine Vision 2020 abrundete.

Bahnindustrie auf richtigem Kurs

Die Umsätze der Unternehmen in der Bahnindustrie lagen im Jahr 2006 bei 9,1 Milliarden Euro, was einem leichten Anstieg von rund 1 Prozent entspricht. Dabei musste die Branche erneut einen Rückgang des Inlandsgeschäfts von 4,8 auf nur noch 4,5 Milliarden Euro Umsatz verkraften. Demgegenüber ist der Umsatz im Auslandsgeschäft von zuletzt 4,2 auf 4,6 Milliarden Euro angestiegen. Erstmals ist damit der Auslandsumsatz mit einem Anteil von 53 Prozent am Gesamtumsatz höher als der Inlandsumsatz.

Die Auftragseingänge der Bahnindustrie haben im Jahr 2006 mit 10,6 Milliarden Euro wieder ein Rekordhoch erreicht. Diese neuerliche Steigerung ist vor allem auf das Exportgeschäft zurückzuführen, welches in 2006 auf 6,2 Milliarden Euro gegenüber 5,9 Milliarden Euro in 2005 noch einmal zugelegt hat. Aber auch die Inlandsnachfrage hat angezogen. So stiegen die Inlandsaufträge von 4,1 Milliarden Euro im Vorjahr auf 4,4 Milliarden Euro im Jahr 2006. „Angesichts der leicht gestiegenen Inlandsnachfrage sind wir optimistisch, dass der mit Abstand wichtigste Kunde auf dem hiesigen Markt, die DB AG, wieder stärker zu seiner Rolle als Wachstumsmotor zurückfinden wird“, sagte Friedrich Smaxwil, Präsident des Verbandes der Bahnindustrie (VDB) in Berlin. „Weitere Anzeichen sprechen dafür: So hat die DB AG vor kurzem 321 Nahver-

kehrszüge geordert, die alle in Deutschland gefertigt werden sollen“.

VDB-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Ronald Pörner forderte von der Politik, die Umsetzung der technischen Harmonisierung und der wirtschaftlichen Liberalisierung des Bahnwesens zügig voranzubringen. Notwendig sei ein gemeinsames Vorgehen der EU-Mitgliedsstaaten, um die Umsetzung der beschlossenen Eisenbahnpakete in den EU-Mitgliedsstaaten zu beschleunigen. Schließlich würde mehr Wettbewerb auf der Schiene zu mehr Wachstum des klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene überall in Europa führen. Vereinzelte nationale Alleingänge und Blockaden sind dafür kontraproduktiv. Mit Blick auf die geplanten Kürzungen der Regionalisierungsmittel in Höhe von 2,8 bis 3,3 Milliarden Euro appellierte der Verbandschef an den Bund, endlich für Planungssicherheit zu sorgen. Die Bahnindustrie in Deutschland habe ihre strategischen Hausaufgaben gemacht und sei heute eine der wettbewerbsfähigsten und innovativsten Branchen Deutschlands. Wenn dies mit einer weiteren Investitions-offensive im Inland einhergeht, stehe der Fortführung der Renaissance der Schiene nichts mehr im Wege.

Eisenbahn-Infrastruktur

Bahnverkehr in Neu-Ulm auf neuer Trasse

Am 19. März 2007 nahm die Deutsche Bahn in Neu-Ulm die zwei neuen und im Stadtgebiet tiefer gelegten Regionalgleise sowie das moderne Elektronische Stellwerk (ESTW) in Betrieb. Gleichzeitig wurden die beiden neuen Donaubrücken und ein Teil des neuen Bahnhofsgebäudes für den Verkehr freigegeben. Nach der kompletten Fertigstellung von „Neu-Ulm 21“ im Dezember 2007 werden die Züge auf vier Gleisen durch den tiefer gelegten Neu-Ulmer Bahnhof fahren.

Im Rahmen der ersten Inbetriebnahmestufe von Neu-Ulm 21 betonten Erwin Huber, bayerischer Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Staatsministerin Dr. Beate Merk, der Oberbürgermeister der Stadt Neu-Ulm Gerold Noerenberg, das Vorstandsmitglied der DB Netz AG, Dagmar Haase, und Klaus-Dieter Josel, DB-Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern, die Bedeutung des Projektes für die Weiterentwicklung der Infrastruktur in Bayern sowie die städtebauliche Perspektiven von Neu-Ulm.

„Wir brauchen leistungsfähige Strecken für den erfreulicherweise stetig wachsenden Verkehr auch der Schiene. Ich freue mich, dass wir beim Großprojekt Neu-Ulm 21 voll im Zeitplan liegen. Mit der kompletten

Inbetriebnahme im November haben wir beim Ausbau des für uns so wichtigen Korridors Stuttgart-Ulm-Augsburg-München einen weiteren Meilenstein erreicht“, betonte Dagmar Haase.

Aufgrund der tiefer gelegten Trasse und dem Bau von Schallschutzwänden auf einer Länge von rund 8000 Metern wird im Stadtgebiet Neu-Ulm die Lärm-entwicklung deutlich verringert.

Rhein-Ruhr-Express schnell realisieren

Jörg Hennerkes, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, hat bereits im Dezember 2006 gemeinsam mit dem nordrhein-westfälischen Verkehrsminister Oliver Wittke und dem Konzernbeauftragten der Deutschen Bahn für NRW, Reiner Latsch, die konkreten Planungen für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) in Gang gesetzt.

Der Bund stellt für das Projekt zunächst 20 Millionen Euro bereit.

Eine entsprechende Vereinbarung wurde in der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf unterzeichnet. Die Deutsche Bahn AG wird nun binnen zwei Jahren die Vorentwurfsplanung erstellen. Bund, Land NRW und DB AG wollen das Ruhrgebiet besser, schneller und häufiger mit der Rheinschiene verbinden.

Die Schieneninfrastruktur soll ab 2009 in sieben Stufen geschaffen werden. Neue Trassen sind für den RRX nicht geplant, allerdings müssen die Gleisanlagen in Bahnhöfen entlang der RRX-Linien modernisiert werden. Zwei größere Baumaßnahmen sind vorgesehen: Der Abschnitt Duisburg – Düsseldorf wird durchgehend 6-gleisig ausgebaut. Zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath soll der Zugverkehr künftig durchgehend auf 4 Gleisen abgewickelt werden. Derzeit ist die Strecke von Duisburg Hbf bis Duisburg-Buchholz 5-gleisig, zwischen Duisburg-Großenbaum und der Verzweigung Karthäuser Weg (zwischen Düsseldorf Flughafen Fernbahnhof und Düsseldorf-Unterrath gelegen) gar nur 4-gleisig. Im Stadtgebiet von Leverkusen wird die S-Bahn abschnittsweise eingleisig geführt, so dass neben dem 20-Minuten-Takt der S-Bahn keine weiteren Züge mehr auf die S-Bahn-Gleise passen und alle weiteren Züge über die beiden Ferngleise müssen.

Insgesamt hat der Bund für das Projekt 1,4 Milliarden Euro veranschlagt.

Viergleisiger Ausbau der Rheintalschiene bis 2020

In einer Pressemitteilung vom 05. April weist die Deutsche Bahn Medienberichte, sie würde zu wenig in das Schienennetz im Südwesten investieren und zentrale Projekte zurückstellen, deutlich zurück: „Tatsache ist, dass die Deutsche Bahn AG in den nächsten fünf Jah-

ren deutlich über zwei Milliarden Euro in die Infrastruktur in Baden-Württemberg investieren wird. Allein in diesem Jahr fließen über 500 Millionen in die Erneuerung und den Ausbau der Gleise. Fakt ist ebenfalls, dass die Deutsche Bahn zu den zentralen Projekten wie der Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel oder der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm steht.

So hat der viergleisige Ausbau der Rheintalstrecke höchste Priorität bei Planung und Realisierung. Derzeit wird zwischen Freiburg und Basel der knapp 10 Kilometer lange Katzenbergtunnel gebaut. Bis 2012 soll der rund 500 Millionen Euro teure Abschnitt von Haltingen bis Schliengen an die vorhandene Strecke angebunden sein. Die Genehmigungsverfahren für die weiteren Abschnitte zwischen Offenburg und Basel laufen auf Hochtouren, so dass bei gesicherter Finanzierung der Ausbau bis zum Jahr 2020 abgeschlossen sein kann.

Auch das Projekt Neubaustrecke Wendlingen – Ulm steht im Zusammenhang mit Stuttgart 21 weit oben auf der Liste der Investitionsvorhaben. Hier erwartet die Deutsche Bahn AG noch in diesem Jahr eine Entscheidung des Bundes zur Finanzierung dieser wichtigen Strecke. Es kann also keine Rede davon sein, dass die DB AG wichtige Infrastrukturvorhaben im Südwesten zurückstellt. Im Gegenteil werden zentrale Neu- und Ausbauprojekte schnellstmöglich umgesetzt werden, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.“

Auf großen Bahnhöfen drahtlos ins Internet

Seit Ende Februar ist in 25 großen deutschen Bahnhöfen ein neues Angebot für den drahtlosen Zugang zum Internet (WLAN) verfügbar. Vier Telekommunikationsunternehmen — Arcor, The Cloud, T-Com und Vodafone — bieten in diesen Bahnhöfen der Deutschen Bahn AG ihre Dienstleistungen an.

Vor einem Jahr startete die DB mit T-Mobile den WLAN-Service in sieben Zügen zwischen Köln und Dortmund und stattete bis zur Fußball-WM 2006 insgesamt 20 ICE-Bahnhöfe und alle DB-Lounges mit „HotSpots“ von T-Mobile aus. Jetzt hat die Bahn das erste nationale Mehrfach-Anbieter-Modell gestartet. Im Laufe des Jahres soll sich diese Zahl der mit WLAN ausgestatteten Bahnhöfe von 25 auf 50 verdoppeln. Diese Bahnhöfe zählen rund zwei Drittel der Besucher der insgesamt 5700 deutschen Bahnhöfe.

Wolf-Dieter Siebert, Vorstandsvorsitzender der DB Station und Service AG: „Immer mehr Bahnkunden nutzen ihren Aufenthalt am Bahnhof für mobile Kommunikation über WLAN. Mit dem DB Mobility Net können unsere Kunden das Internet am Bahnhof zu günstigen Tarifen nutzen.“

Neben den bekannten Internetanwendungen wie E-Post, das Nutzen von Suchmaschinen und Surfen

können über das WLAN im Bahnhof künftig neue, innovative Dienste genutzt werden wie das Telefonieren über Internet oder Internet-Spiele. Mit einem WLAN-fähigen Endgerät kann der Nutzer nach der Verbindung mit der WLAN-Startseite der Deutschen Bahn einen der vier Provider auswählen. Für den Zugang zum Internet gelten die jeweiligen Konditionen des ausgewählten Anbieters. Kostenfrei ist der Zugang zu den Services und Angeboten der Deutschen Bahn auf den Seiten www.bahn.de, www.db.de und www.bahn.de/bahnhof. Hier finden die Kunden unter anderem eine Übersicht der aktuellen Ankunfts- und Abfahrtsdaten der Züge am Bahnhof sowie eine Liste der Bahnhöfe, in denen WLAN zur Verfügung steht.

Trassen für Jahresfahrplan 2008 online bestellbar

Trassen können bei der DB Netz AG ab dem Jahresfahrplan 2008 (gültig ab 09. Dezember 2007) auch übers Internet bestellt werden. Der neue Service steht allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung. Mit Hilfe des neuen Systems können Kunden ihre Trassenanmeldungen, -änderungen und -abmeldungen über einen kostenlos zur Verfügung gestellten Internetclient, also ein via Internet zur Verfügung gestelltes Programm, ansteuern und ihre Trassenbestellungen zunächst für den Netzfahrplan 2008 über manuelle Eingabe in ein elektronisches Formular online abgeben und verwalten. Diese Informationen werden in das Trassenkonstruktionssystem der DB Netz AG übertragen. Damit wird der gesamte Bestellprozess für die jährlich rund 47 000 Trassenanmeldungen im Netzfahrplan vereinfacht und beschleunigt.

Kunden mit einem hohen Bestellvolumen und eigenem EDV-Verfahren können ihre Bestelldaten über eine spezielle Schnittstelle auch direkt online übertragen und im Gegenzug Trassenangebote empfangen. Dabei entfällt die manuelle Eingabe in das elektronische Formular. Für die Kunden der DB Netz AG werden kostenfreie Schulungen angeboten. Das Anmeldeformular für einen Zugang zum Trassenportal sowie weitere Informationen zum Trassenportal stehen unter www.db.de/fahrweg in der Rubrik Trassen zur Verfügung. Online-Bestellungen für Gelegenheitsverkehre werden mit einer späteren Version des Trassenportals möglich sein.

Nicht benötigte Gebäude werden verkauft

Die Deutsche Bahn AG investiert im laufenden Jahr rund 500 Millionen Euro in die Sanierung und Modernisierung ihrer Bahnhöfe und Stationen. An der Finanzierung der Bauarbeiten unter anderem im Erfurter Hauptbahnhof, im Lübecker Hauptbahnhof und am Eurobahnhof Saarbrücken sind auch der Bund und die

Länder beteiligt. Außerdem wird mit Unterstützung der Länder auch 2007 die Sanierungsoffensive für kleine Stationen vorangetrieben. Über gemeinsame Bahnentwicklungsprogramme werden die Sanierungsschwerpunkte festgelegt. Rund 2000 Stationen erhielten bislang eine Sanierung.

Insgesamt betreibt die Bahn über 5400 Bahnhöfe und Stationen, davon verfügen etwa 2400 über ein Empfangsgebäude. Ein Großteil dieser Immobilien stammt aus der Gründerzeit der Bahn, nur rund 600 sind wegen der Größe und der Lage der Gebäude wirtschaftlich zu betreiben. Die Bahn entwickelt deshalb seit einigen Jahren gemeinsam mit Partnern in den Ländern und Kommunen sowie mit privaten Interessenten Konzepte für den Verkauf und die anschließende Nutzung der Empfangsgebäude. Erster Ansprechpartner sind hierbei immer die Kommunen. „Wir sprechen mit den Ländern, haben alle Kommunen angeschrieben“, sagt Wolf-Dieter-Siebert, Vorstandsvorsitzender der DB Station und Service AG. „Zahlreiche Beispiele deutschlandweit zeigen, dass auf dem Wege des Verkaufs neues Leben in die alten Gebäude einziehen kann. Auch wenn das Empfangsgebäude verkauft wurde, bietet die Bahn weiterhin einen angemessenen Service an.“

Nach Ansicht der Allianz pro Schiene ist es „höchste Eisenbahn für einen Bahnhofspakt“. Deren Geschäftsführer Dirk Flege forderte die DB auf, in einem ersten Schritt „schnellstens für größtmögliche Transparenz zu sorgen. Die Bahnhofsgebäude an den für Personenverkehr genutzten Strecken müssen den Kommunen in einem transparenten Verfahren zum Kauf angeboten werden“, forderte Flege. Zentrales Ziel der Veräußerungen müsse es sein, „die Empfangsgebäude wieder zu Visitenkarten der Kommunen und Städte zu machen“. Niemand könne der Deutschen Bahn AG, die von der Politik den Auftrag bekommen habe, betriebswirtschaftlich rentabel zu arbeiten, die Verkaufsabsicht unrentabler Gebäude ernsthaft vorwerfen. Flege: „Die Bahn kann die Erhaltung teilweise historischer und aus heutiger Sicht häufig überdimensionierter Gebäude nicht alleine stemmen. Bund, Länder und Kommunen müssen sich auf klare Verantwortlichkeiten bei der Unterhaltung und Renovierung von Bahnhöfen verständigen und für alle Bundesländer ein abgestimmtes Finanzierungsprogramm auf den Weg bringen“. Vorbildlich ist aus Sicht des Schienenbündnisses das Engagement des Landes Nordrhein-Westfalen, das mit der DB AG eine BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW (www.beg-nrw.de) gegründet hat.

20 000 Fahrten mit ETCS-Führerstandssignalisierung

Nach rund sechs Wochen Vollbetrieb mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS Level 2 (ETCS = European Train Control System) auf der Neubaustrecke

Mattstetten – Rothrist zogen die Schweizerischen Bundesbahnen SBB am 26. April vor Medienvertretern in Olten eine positive Bilanz: Die Systemstabilität entspreche den hohen Anforderungen. Zusammen mit den Industriepartnern sei es erstmals gelungen, ETCS im dichten Verkehr mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen vollumfänglich einzusetzen. (Mattstetten liegt etwa 15 Kilometer nördlich Bern, Rothrist kurz vor Olten; die 45 Kilometer lange Neubaustrecke verkürzt die Fahrzeit sowohl von Zürich als auch von Basel nach Bern auf jeweils knapp eine Stunde — für den Integralen Taktfahrplan mit Anschlussknoten jeweils zur vollen Stunde die Wunschfahrzeit!)

Ende 2007 wird auf der Neubaustrecke der fahrplanmäßige Betrieb mit einer Reisegeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern eingeführt. Auch für den Lötschberg-Basistunnel stehen die ETCS-Signale auf Fahrt.

Seit dem 18. März 2007 setzt die SBB auf der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist das europäische Zugsicherungssystem ETCS Level 2 im 24-Stunden-Betrieb ein.

Das neue Zugsicherungssystem übermittelt dem Lokomotivpersonal die Fahrerlaubnis per Funk in den Führerstand. Gleichzeitig ermöglicht ETCS, dass die Züge ab Fahrplanwechsel schneller als mit Tempo 160 verkehren und sich dabei im Minimalabstand von zwei Minuten folgen. Mit dem Schritt zum Vollbetrieb ist es der SBB zusammen mit dem Hersteller Alstom und mehreren Unterlieferanten gelungen, ETCS Level 2 als erste Bahn in Europa kommerziell im Reise- und Güterverkehr einzusetzen, betonte Hansjörg Hess, Leiter Infrastruktur und Mitglied der Geschäftsleitung SBB. Zu diesem Zweck wurden rund 500 Fahrzeuge mit ETCS ausgerüstet. Um die Risiken bei der Einführung dieser neuen Technologie auf dem Herzstück des schweizerischen Schienennetzes zu kontrollieren, wählte die SBB bei der NBS eine etappenweise Inbetriebnahme mit Außensignalen als technische Rückfallebene für den Betrieb mit maximal 160 Kilometer pro Stunde. Damit gab es die Möglichkeit, je nach Bedarf sehr rasch und einfach von einem auf das andere Signalsystem zu wechseln.

Das schrittweise Vorgehen bei der Einführung einer neuen Technologie auf einem zentralen Abschnitt des SBB-Netzes habe sich sehr bewährt, sagte Arnold Trümpi, Leiter des Bereichs ETCS bei der SBB. Seit Anfang Juli 2006 sind knapp 20 000 Züge im fahrplanmäßigen Betrieb über die NBS gefahren. In der Kalenderwoche 16 verkehrten 1700 von 1730 Reise- und Güterzügen über die NBS. 30 Züge (1,7 Prozent) mussten aus technischen oder betrieblichen Gründen über die Stammlinie geleitet werden.

Ende Juni 2007 ist das Stellwerk für die Neubaustrecke entsprechend ausgerüstet, um die Höchstgeschwindig-

keit im kommerziellen Betrieb mit ETCS von 160 auf 200 Kilometer pro Stunde anzuheben. Die fahrplanmäßige Erhöhung der Geschwindigkeit ist auf den 09. Dezember 2007 geplant. Ab diesem Zeitpunkt verkürzt sich die Reisezeit Bern – Zürich um zwei Minuten.

Als Mandatnehmerin der BLS AlpTransit AG, der Bauherrin für den Lötschberg-Basistunnel, ist die SBB auch für die Inbetriebnahme des Systems auf dieser Neubaustrecke zuständig. ETCS sichert ab Dezember 2007 täglich 110 Züge, die im Minimalabstand von drei Minuten mit bis zu 250 Stundenkilometern durch den Tunnel fahren können. Bereits seit Januar 2007 wird ETCS im Lötschberg intensiv getestet. Im März 2007 hat unter Führung der BLS der operative Probebetrieb begonnen; bis Ende 2007 folgen rund 10 000 weitere Testfahrten. Heute deutet alles auf eine rechtzeitige Aufnahme des Vollbetriebs hin.

Mit dem ETCS-Start macht die Schweiz einen ersten wichtigen Schritt zur Vereinfachung der Systemvielfalt für die Zugsicherung innerhalb Europas. Das Beschaffen, Erproben und Einführen von ETCS hat der Bund in den letzten fünf Jahren mit über 600 Millionen Schweizerfranken (rund 370 Millionen Euro) finanziert. Das Geld floss in die Ausrüstung der NBS Mattstetten – Rothrist und des Lötschberg-Basistunnels sowie das Aus- und Nachrüsten von rund 500 Fahrzeugen. Ziel ist es, dass die Züge auf dem Korridor Rotterdam – Genua bis 2012 durchgehend mit ETCS gesichert verkehren können. Die Verkehrsminister von Holland, Deutschland, Italien und der Schweiz haben vor einem Jahr eine entsprechende Absichtserklärung („Letter of Intent“) unterzeichnet.

Hauptbahnhöfe von Berlin und Zürich schließen Partnerschaft

Am 01. März 2007 haben die Deutsche Bahn AG und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) eine Bahnhofspartnerschaft zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und dem Bahnhof Zürich HB geschlossen. Wolf-Dieter Siebert, Vorstandsvorsitzender der DB Station und Service AG, übergab Urs Schlegel, Leiter SBB Immobilien, in Berlin eine Partnerschaftstafel für den Bahnhof Zürich HB. Zusätzlich ist auch eine Kooperation der Reisezentren beider Metropolenbahnhöfe vorgesehen.

Ziel der Bahnhofspartnerschaft ist es, in Fragen der Bahnhofsentwicklung, des Betriebs und der Bewirtschaftung für einen stetigen Know-how-Transfer zwischen den Bahnhofs-gesellschaften zu sorgen. „Der Zürcher Hauptbahnhof ist mit seinen rund 2200 Zugfahrten pro Tag einer der betriebsgrößten Bahnhöfe der Welt und somit ein guter Partner für den Berliner Hauptbahnhof, den größten Kreuzungsbahnhof Europas. Wir versprechen uns viel von einem intensiven Erfahrungsaustausch mit der SBB“, sagte Wolf-Dieter

Siebert. Urs Schlegel freute sich über die Partnerschaft mit dem Berliner Hauptbahnhof. Für ihn "DER europäische Bahnhof schlechthin. Unsere beiden Unternehmen pflegen seit einigen Jahren einen regelmäßigen Austausch zu verschiedenen Themen. In Bezug auf die beiden Großbahnhöfe Berlin und Zürich wollen wir diesen Austausch zukünftig vertiefen. Dazu gehören beispielsweise Fragen zu Service, Sicherheit und Sauberkeit, aber auch der Bewirtschaftung eines so großen Dienstleistungszentrums mit Gleisanschluss. Wichtig wird auch der Aufbau eines Benchmark-Systems sein, um uns auf der harten Basis der Zahlen vergleichen zu können", so Schlegel.

Die Vertriebspartnerschaft der Reisezentren beider Bahnhöfe sieht eine enge Zusammenarbeit bei Marketingmaßnahmen und einen Erfahrungsaustausch in Bezug auf Qualitäts- und Personalmanagement vor. Zur Förderung des kulturellen Verständnisses und zum Kennenlernen der jeweiligen Reisegewohnheiten ist auch ein Austausch von Mitarbeitern geplant. „Die Schweiz ist einer unserer bedeutendsten Märkte im grenzüberschreitenden Verkehr“, sagte Jürgen Büchy, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH. 2006 waren über 4,2 Millionen Reisende zwischen beiden Ländern mit der Bahn unterwegs. Das sind 200 000 Kunden mehr als noch im Jahr zuvor „Ziel der Vertriebspartnerschaft ist, die Angebote und den Service für unsere Kunden weiter zu verbessern und damit diese Steigerungsraten auch in den kommenden Jahren zu erzielen.“

Mit dem Bahnhof Zürich HB wird das Partnerschaftsprogramm der Deutschen Bahn erweitert. Die erste Bahnhofspartnerschaft wurde im Mai 2005 mit dem Pariser Bahnhof Gare du Nord geschlossen. Es folgten der Moskauer Bahnhof Moskva Belorusskaja, der Kopenhagener Hauptbahnhof Københavns Hovedbanegård, Warschauer Hauptbahnhof Warszawa Centralna und der Hauptbahnhof von Rom Roma Termini.

Schienenpersonenfernverkehr

Mit ICE und TGV in rund vier Stunden nach Paris

Der ICE verbindet ab dem 10. Juni mit bis zu 320 Stundenkilometern Frankfurt am Main, Mannheim, Kaiserslautern und Saarbrücken mit Paris. Zunächst ein durchgehendes Zugpaar und zwei weitere zwischen Saarbrücken und Paris. Drei französische TGV-Zugpaare fahren dann von Stuttgart über Karlsruhe und

Straßburg nach Paris und lösen die bisherigen Eurocity-Züge ab.

Das Eröffnungsangebot Paris-Spezial kostet ab Frankfurt, Mannheim und Stuttgart 29 Euro, inklusive Reservierung, ab Karlsruhe, Saarbrücken und Kaiserslautern nur 19 Euro. Das Angebot gilt in der 2. Klasse und kann vom 10. Juni bis zum 31. August genutzt werden. Der Normalpreis für die einfache Fahrt in der 2. Klasse beträgt für Frankfurt – Paris 99 Euro und für Stuttgart – Paris 95 Euro.

Die Fahrgäste werden auf Deutsch, Französisch und Englisch betreut. Der Inklusiv-Service in der 1. Klasse enthält eine Auswahl an Tageszeitungen, einen Taxi-Reservierungsservice für Paris und bei internationalen Strecken eine leichte Mahlzeit am Platz.

Der ICE bewältigt die Strecke Frankfurt – Paris in 4 Stunden und 11 Minuten. Der TGV fährt von Stuttgart nach Paris in 3 Stunden 39 Minuten. Dies entspricht einer Reisezeitverkürzung um jeweils mehr als zwei Stunden.

Zum Fahrplanwechsel am 09. Dezember folgt dann das volle Angebot mit fünf durchgehenden ICE-Zugpaaren zwischen Frankfurt und Paris in nur noch 3 Stunden 49 Minuten. Auf dem Südstast verkehren dann vier TGV-Zugpaare zwischen Neckar und Seine, eines wird bis München verlängert.

Halbzeit bei Modernisierung der ICE-1-Flotte

Im Februar wurde bereits der dreißigste ICE der ersten Generation nach umfangreicher Modernisierung an die DB Fernverkehr AG übergeben, damit ist Halbzeit des Redesign-Programms. Die DB investiert 180 Millionen Euro, um die gesamte ICE-1-Flotte auf den neuesten Stand der Kundenbedürfnisse und der Technik zu bringen. Die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH ist mit dem bisher größten Modernisierungsprojekt des Unternehmens beauftragt.

Insgesamt werden 118 Triebköpfe und 708 ICE-Mittelwagen aufgearbeitet. Im Mittelpunkt stehen die Revision der mittlerweile rund 15 Jahre alten Züge und der komplette Austausch der gesamten Inneneinrichtung der Fahrzeuge. Mit neuer Farbgebung, modernen Sitzen, Tischen und Bodenbelägen passt die Bahn im Werk Nürnberg die Ausstattung an das Design der neuesten ICE-Generation an. Pro Mittelwagen werden dabei bis zu 12 000 Einzelteile ausgebaut, erneuert und wieder eingebaut. „Für unsere Kunden wird der Reisekomfort durch den Einbau von Steckdosen am Platz, moderne Displays für die Fahrgastinformation und ein elektronisches Sitzplatzreservierungssystem verbessert“, sagte Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Personenverkehr.

Spätestens zum Fahrplanwechsel Ende 2008 sollen alle 59 ICE-1 in neuem Glanz wieder auf den Schienen fahren, die ICE der ersten Generation werden so für weitere 10 bis 15 Jahre technisch fit gemacht.

Internet-Zugang im ICE

Seit Mitte März können ICE-Fahrgäste zwischen Frankfurt Flughafen und Köln drahtlos im Internet surfen oder E-Mails abrufen und verschicken. Damit wird das bereits bestehende Angebot auf der Strecke Dortmund – Köln um eine der höchst frequentierten ICE-Strecken erweitert. Alle Hochgeschwindigkeitszüge mit Online-Zugang sind am HotSpot Logo von T-Mobile zu erkennen. Noch in diesem Jahr sollen mit Frankfurt – Fulda – Göttingen – Hannover – Hamburg und Frankfurt – Stuttgart – München zwei weitere ICE-Strecken folgen. Die Zahl der internetfähigen ICE soll von derzeit sieben auf über fünfzig erhöht werden.

Bereits im Dezember 2005 startete das Angebot des HotSpots im ICE zwischen Dortmund und Köln zunächst als Pilotprojekt. Aufgrund der großen Nachfrage wurde es von Bahn und T-Mobile in den Regelbetrieb überführt und die Ausdehnung ihres mobilen Online-Angebots auf neue Strecken und weitere ICE vereinbart.

Benötigt wird ein WLAN-fähiges Endgerät wie zum Beispiel ein Laptop oder ein PDA. Vertragskunden von T-Mobile können sich unmittelbar einloggen. Alle anderen Fahrgäste haben die Möglichkeit, Zeitkontingente von unterschiedlicher Dauer online zu bestellen und per Kreditkarte zu bezahlen.

Informationen über die rollenden HotSpots von T-Mobile im ICE gibt es unter www.imICE.de oder www.t-mobile.de/hotspot.

InterRail: Einen Monat durch ganz Europa

InterRail wird 35. Seit dem Start im März 1972 haben rund 7 Millionen Menschen das Bahn-Angebot genutzt — allein in Deutschland wurden etwa 1,5 Millionen InterRail-Pässe verkauft.

Seit 01. April 2007 ist das neue InterRail-Angebot erhältlich. Die bisherigen Produkte EuroDomino und InterRail wurden zusammengeführt und durch ein einheitliches Angebot für Europareisen mit der Bahn ersetzt. Neu können die Kunden zwischen dem „InterRail Global Pass“ für Reisen durch mehrere Länder und dem „InterRail One Country Pass“ für ein Land wählen.

Damit wird das Angebot übersichtlicher und bietet den Kunden mehr Flexibilität.

Mit InterRail lassen sich weiterhin bis zu 30 europäische Länder mit einem einzigen Ticket bereisen. Zur

Auswahl stehen hierzu der neue „InterRail One Country Pass“ sowie der bisherige „InterRail Global Pass“.

Der One Country Pass bietet mehr Freiraum: Je nach Kategorie sind 3, 4, 6 oder 8 Reisetage innerhalb eines Monats und innerhalb eines Landes frei wählbar. Damit wird das bisherige Zonen-Angebot ersetzt. Der Global-Pass, der einen Monat lang in allen 29 Ländern Europas gilt, kostet für junge Menschen bis 25 Jahre 399 Euro, ab 26 sind es 599 Euro. Zum 35. Geburtstag wird das Angebot auf die 1. Klasse erweitert. Ein Monat Europa in der 1. Klasse kostet 809 Euro. Reisende mit Wohnsitz in Deutschland erhalten für die Fahrt innerhalb Deutschlands bis zum Grenzbahnhof einen Rabatt von 25 Prozent.

Eine Übersicht über alle Preise gibt es auf www.bahn.de/interrail.

ICE-Verbindung München – Wien

Am 10. Dezember 2006 begann zwischen München und Wien das ICE-Zeitalter mit einer täglichen Frühverbindung von Österreich Richtung Bayern und einem Abendzug in die Gegenrichtung. Außerdem gibt es täglich ein Zugpaar zwischen Wien und Bregenz.

Als symbolischen Beginn des neuen internationalen Angebots trafen am Vortag in Salzburg zwei ICE-Sonderzüge ein — einer aus München, der andere aus Wien.

„Unser ICE verkörpert die Renaissance des Personenfernverkehrs auf der Schiene“, sagte der DB-Chef Hartmut Mehdorn. „In enger Kooperation mit den ÖBB schaffen wir auch im Verkehr von und nach Österreich neue Verbindungen mit unserem besten Zug.“ Österreicherische Bahnfahrer kennen und schätzen den ICE-Komfort schon seit Jahren zwischen Wien und Hamburg und auch im Binnenverkehr.

„Deutschland ist im Personenverkehr unser bedeutendster Auslandsmarkt“, erklärte ÖBB-Chef Martin Huber. Gemeinsam mit dem Salzburger Bürgermeister Heinz Schaden taufen die Vorstände einen Neigetech-ICE (ICE-T) auf den Namen Salzburg.

Der ICE-T unterscheidet sich von anderen ICE-Zügen durch seine Neigetech, die eine ruhige und erschütterungsfreie Fahrt garantiert. Neben dem großzügigen Platzangebot (381 Sitzplätze, davon 53 in der 1. Klasse) bietet das Fahrzeug eine hervorragende Schallisolierung sowie Steckdosen und ausklappbare Tische.

Die neuen ICE-Angebote von Wien nach München und Bregenz leiten eine Kooperation zwischen DB und ÖBB im Personenfernverkehr ein, die ausgebaut wird. In einem Joint Venture bilden beide Bahnen ab Ende 2007 einen gemeinsamen Fahrzeugpool, an dem die

DB mit acht und die ÖBB mit drei ICE-T-Zügen beteiligt sein wird.

Geplant sind ab Dezember eine neue ICE-Linie Frankfurt – Passau – Wien im Zwei-Stunden-Takt mit erheblichen Fahrzeitverkürzungen und zusätzliche ICE-Verbindungen auf den Strecken München – Wien, Wien – Bregenz und Wien – Innsbruck.

Schienenpersonen-nahverkehr

München-Nürnberg-Express mit Tempo 200

Auf Bayerns schnellster Bahnachse, der Aus- und Neubaustrecke München – Ingolstadt – Nürnberg, startete zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 der Vollbetrieb. Der „München-Nürnberg-Express“ ist der schnellste Regionalverkehr in Deutschlands mit einer Spitzengeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern. Die Züge fahren alle zwei Stunden und benötigen 95 Minuten für die Fahrt zwischen den beiden bayerischen Metropolen.

Ulrich Homburg, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG, sagte: „So schnell war der Regionalverkehr noch nie. Ich bin sicher, dass wir mit dem neuen Angebot viele Fahrgäste gewinnen und zum Umsteigen vom Auto in den Zug bewegen werden.“

Der München-Nürnberg-Express fährt mit klimatisierten und druckdichten Wagen, die bisher im Intercity-Verkehr zum Einsatz kamen. Die Wagen sind speziell abgedichtet, weil sie bei der Tunneleinfahrt mit Geschwindigkeiten bis zu 200 Stundenkilometern und bei Zugbegegnungen starken Druck aushalten müssen.

Die Fahrzeuge wurden rot lackiert und sind durch den weißen Schriftzug „München-Nürnberg-Express“ gut erkennbar. Eine Zuggarnitur des München-Nürnberg-Express besteht aus einer Lokomotive der Baureihe 101 und sechs Wagen mit insgesamt 430 Sitzplätzen. Die Abteil-, Großraum- und Steuerwagen sind komfortabel ausgestattet. In die Steuerwagen ist zusätzlich ein Mehrzweckabteil integriert, das Platz für 18 Fahrräder bietet.

Rund 1,7 Millionen Zugkilometer pro Jahr hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) für den Verkehr auf Bayerns schnellster Bahnachse bei DB Regio bestellt. Der Vertrag läuft über sieben Jahre und sichert rund 70 Arbeitsplätze.

Die in einigen Veröffentlichungen verbreitete Darstellung, dass es sich um die ersten Zugfahrten des Schie-

nenpersonennahverkehrs mit 200 Stundenkilometern in Deutschland handelt, ist indes nicht richtig. Bereits vor einigen Jahren gab es auf Bestellung des Nahverkehrs-Zweckverbands Niederrhein ein Zugpaar Emmerich – Köln – Emmerich (Zugnummern RE 10090/10091), das mit einer Intercity-Garnitur gefahren wurde und zwischen Duisburg und Düsseldorf sowie zwischen Düsseldorf und Köln ebenfalls mit Tempo 200 fuhr.

Nahverkehrswegweiser im Internet

Der Nahverkehrswegweiser bietet eine strukturierte Übersicht über die Auskunftsmöglichkeiten lokaler Nahverkehrsanbieter. Während eine Reise zu einem Ziel mit fest definierter Aufenthaltszeit (Punkt-zu-Punkt-Reise) mit den bekannten Fahrplanauskunftssystemen (zum Beispiel Hafas, EFA) nahezu perfekt planbar ist, erfordert die Planung einer komplexeren Reise aufwendigere Vorbereitungen.

Was sollte man beachten?

Ist die Länge des Aufenthaltes am Ziel nicht exakt vorhersehbar (zum Beispiel Besprechung oder Museumsbesuch) oder sind mehrere Ziele anzusteuern (zum Beispiel Kundenbesuch oder eine weitere Sehenswürdigkeit beziehungsweise Hotel), werden zur Einschätzung der Flexibilität des ÖPNV-Angebotes weitere Recherchen erforderlich. Eine nicht exakt absehbare Dauer eines Aufenthaltes erfordert die Bedienungsfrequenz der gesamten Reisekette sowie die letzte mögliche Rückfahrtmöglichkeit zu ermitteln. Ist ein Umsteigen erforderlich, hilft zur Absicherung des reibungslosen Ablaufes der Überblick über die Angebotsqualität der einzelnen Teilabschnitte. Außerdem kann man gegebenenfalls die Umsteigevorgänge oder erforderliche Aufenthalte an Orte verlegen, die ein entspannteres Reisen ermöglichen.

Sind mehrere Ziele anzusteuern, ist als erstes zu klären, ob alle Ziele mit der erforderlichen Flexibilität von Bahn und Bus erreichbar sind. Dafür sind die Informationen der Unternehmen aus den Zielgebieten der Reise meist eine bessere Quelle, da sie zum Beispiel oft Fahrplantabellen zum Download anbieten. Somit wird eine Übersicht über das Taktschema und damit über die Flexibilität des Angebotes ersichtlich. Außerdem sind in der Regel Linienpläne, manchmal auch Haltestellenlagepläne einsehbar und die Information über mögliche Abweichungen vom Langzeit(jahres)fahrrplan besser gegeben.

Ist eine Mehrtagesreise in Vorbereitung, wird die Gepäcklogistik zu einem weiteren Punkt, welcher spezielle Berücksichtigung bei der Planung erfordert. Nicht zuletzt sind für die Ermittlung des optimalen Fahrscheins die Informationen über Tarifangebote in den Zielgebieten notwendig.

In Zusammenarbeit mit Fahrgastverbänden und zahlreichen Freunden des öffentlichen Verkehrs hat das internationale Team um Jörg Bruchertseifer eine Übersicht über Auskunftsmöglichkeiten bereitgestellt, welche im deutschsprachigen Raum seinesgleichen sucht. Dank der systematischen Strukturierung und Aufbereitung der Daten sowie der einfachen Navigation über Karten findet man schnell die Informationen zum Zielgebiet der Reise. Sollte mal die genaue Gebietskörperschaftszugehörigkeit eines der Reiseziele nicht bekannt sein, genügt es den Zielbahnhof der Reise zu kennen, um mit der Suchfunktion den entsprechenden Eintrag durch nur einen weiteren Klick zu finden.

Sie finden den Nahverkehrswegweiser im Internet unter www.nahverkehr.info.

Rechtsanspruch auf Entschädigung bei Verspätungen jetzt auch in Bayern

Die Kunden des Nahverkehrs in Bayern erhalten seit dem 01. Mai 2007 ein einklagbares Recht auf finanzielle Entschädigung bei Verspätungen. DB Regio hat sich mit dem Freistaat Bayern als Besteller der Zugfahrten und den anderen sechs Eisenbahnverkehrsunternehmen auf eine einheitliche Regelung verständigt.

Die Kunden in Bayern profitieren von den neuen Regelungen auf allen Direkt- und Umsteigeverbindungen im Schienenpersonennahverkehr außerhalb der Verbünde sowie bei Fahrten, die die Grenzen von Verbänden überschreiten. Hat ein Regionalzug am Zielbahnhof des Reisenden mehr als 60 Minuten Verspätung, erhält der Kunde eine Entschädigung in Höhe von 25 Prozent des Fahrkartenswertes. Bei mehr als 120 Minuten beträgt die Entschädigung 50 Prozent. Die Fahrkarten müssen einen Mindestwert von vier Euro aufweisen. Es werden mindestens zwei Euro erstattet.

Für Inhaber von Streckenzeitkarten beträgt die Entschädigung ab einer Verspätung von 60 Minuten pauschal drei Euro in der 1. Klasse sowie zwei Euro in der 2. Klasse. Inhaber einer DB-Netzkarte, neudeutsch „Mobility BahnCard 100“, erhalten 4,50 Euro in der 1. Klasse und 3,00 Euro in der 2. Klasse.

Ausgeschlossen sind Schülerzeitkarten und relationslose regionale Angebote wie das Bayern-Ticket und das Schöne-Wochenende-Ticket.

Der Fahrgast erhält eine Gutscheinkarte im Zug, am Service Point oder im Reisezentrum. Nach Vorlage der Gutscheinkarte und der genutzten Fahrkarte im Reisezentrum bekommt der Kunde einen Gutschein, den er innerhalb von zwölf Monaten beim Kauf einer Fahrkarte einlösen kann. Die Gutscheinkarte ist auch im Internet abrufbar und kann zusammen mit der Fahrkarte an das RAN-Team Bayern geschickt werden. Der Reisende erhält dann von dort den Gutschein per Post.

VVS und VDV fordern 60 bzw. 120 € fürs Schwarzfahren

Den Unternehmen des Stuttgarter Verkehrsverbundes (VVS) entgingen im vergangenen Jahr 11,6 Millionen Euro Fahrgeldeinnahmen. 2,9 Prozent aller VVS-Fahrgäste war ohne gültiges Ticket unterwegs. Der VVS wird sich deshalb zusammen mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beim Bundesverkehrsministerium dafür einsetzen, dass das sogenannte erhöhte Beförderungsentgelt (derzeit 40 Euro) auf 60 Euro und im Wiederholungsfalle sogar auf 120 Euro angehoben wird, um zu dokumentieren, dass Schwarzfahren kein Kavaliersdelikt ist, sondern der Allgemeinheit schadet.

In den meisten europäischen Nachbarländern sind heute schon erheblich höhere Beträge fällig. In Zürich zum Beispiel wurde eine Gebührenstaffelung eingeführt. Wer das erste Mal ohne gültiges Ticket unterwegs ist, muss 80 Schweizerfranken bezahlen, beim zweiten Mal 120 und beim dritten Mal 150 Franken. Eine strafrechtliche Verfolgung bleibt in jedem Falle vorbehalten. Die Folge: Die Schwarzfahrerquote im Zürcher Verkehrsverbund ist mit 1,1 Prozent so niedrig wie nie zuvor. Im VVS hat sich die Beanstandungsquote in den vergangenen Jahren unterschiedlich entwickelt: Durch intensive Prüfungen ist es gelungen, die Quote von 3,4 Prozent (2002) auf 2,5 Prozent (2005) zu senken. Im Jahr 2006 war wieder eine gewisse „Aufwärtsentwicklung“, nämlich ein Anstieg auf 2,9 Prozent, festzustellen.

Schienengüterverkehr

Trendwende beim Schienengüterverkehr geschafft

Das Bundesverkehrsministerium hat Mitte Februar eine aktuelle Mittelfristprognose zur Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene vorgelegt. Sie belegt das überproportionale Wachstum des Transports auf der Schiene und sieht bis 2010 eine weitere dynamische Entwicklung des Güterverkehrs voraus.

Dazu erklärte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee: „Wir haben die Trendwende geschafft. Der Schienengüterverkehr boomt wie nie zuvor. Erstmals seit den 50er-Jahren hat sich der Modal Split im Jahr 2006 zugunsten der Schiene geändert. Der Güterverkehr wächst überproportional. Die massiven Investitionen in die Schieneninfrastruktur seit 2000 zahlen sich nun aus. Erstmals wurden im vergangenen Jahr mehr als 100 Milliarden Tonnenkilometer im Schienengüterverkehr gezählt. Der Straßengüterverkehr wächst jetzt

erstmal wieder langsamer als der Güterverkehr auf der Schiene.“

Eine ebenfalls positive Einschätzung kommt von der Allianz pro Schiene: „Der Schienengüterverkehr boomt, der Trend zu einer Verlagerung der Gütertransporte auf die umweltfreundliche Schiene ist seit der Jahrtausendwende gesamtdeutsche Realität“, sagte Geschäftsführer Dirk Flege. Erstmals seit Jahrzehnten gewinne die Schiene „kontinuierlich Marktanteile zurück“. Nach Meinung des Allianz pro Schiene-Geschäftsführers hat sich Deutschland in Europa „zur Wachstumslokomotive im Schienengüterverkehr entwickelt“. Mit einer Steigerung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr um 10,5 Prozent allein im vergangenen Jahr liege Deutschland in Europa „ganz vorn“. Dies könne „der Anfang einer langjährigen Aufwärtsentwicklung sein. Der Schienengüterverkehr in Deutschland und Europa hat noch ein enormes Wachstumspotenzial. Während in Deutschland bislang lediglich 17 Prozent der Verkehrsleistung auf der Schiene erbracht wird, sind es in den USA und Russland mehr als 40 Prozent, in China sogar mehr als 50 Prozent.“

Vor dem Hintergrund knapper werdender Erdölressourcen und der sich abzeichnenden Klimaerwärmung forderte die Allianz von der Bundesregierung und der Europäischen Union eine „Investitions- und Innovationsoffensive für die Schiene“. Flege: „Der weitestgehend elektrisch betriebene Schienenverkehr ist der einzige Verkehrsträger, der in den kommenden Jahrzehnten nicht sklavisch auf Erdöl angewiesen ist und zudem das Klima pro Transporteinheit fünfmal weniger schädigt als der Lkw. 25 Prozent Marktanteil für die Schiene auch in Europa dürften bei politisch richtiger Weichenstellung bis 2025 zwar ambitioniert, aber machbar sein“.

Infrastrukturengpässe im Schienengüterverkehr?

Am 01. Februar 2007 veranstaltete der internationale Eisenbahnverband die UIC („Union internationale des chemins de fer“) einen Workshop, um über die Ergebnisse des DIOMIS-Projektes (Developing Infrastructure and Operating Models for Intermodal Shift) zu informieren.

Die UIC und ihre Partner untersuchen im DIOMIS-Projekt Maßnahmen zur Entlastung des Schienennetzes und der KLV-Terminals durch bessere Management- und Betriebsverfahren, um so eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu bewirken. Die Studie wird von einem Beraterkonsortium durchgeführt: KombiConsult GmbH und K+P Transportconsultants.

Im Mittelpunkt des Workshops standen die Kapazitätsengpässe (Strecken und Terminals) im Güterverkehr

heute und zum Zeithorizont 2015. Insbesondere wurden die Auswirkungen des Zuwachses im nationalen Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) auf die Infrastruktur beleuchtet, wobei sich die Diskussion auf die frühere Bewertung (UIC-Studie „Kapazitätsreserven zum Zeithorizont 2015“) der Konsequenzen des Wachstums im grenzüberschreitenden KLV stützte. Eric Peetermans, der Präsident der UIC-Gruppe für KLV, erinnerte an die Schlussfolgerungen dieser Studie; anschließend präsentierte Rainer Mertel von KombiConsult, Frankfurt am Main, die Wachstumsprognose für den nationalen und internationalen KLV in sechs europäischen Ländern.

Im zweiten Teil, den Hans-Paul Kienzler von K+P Transportconsultants (Freiburg) kommentierte, wurden die Auswirkungen dieses Wachstums auf das Schienennetz erläutert. Selbst bei Realisierung aller geplanten Ausbauinvestitionen werden noch erhebliche Engpässe bestehen, die das Verkehrswachstum behindern und die geschäftliche Entwicklung gefährden.

Auf der Grundlage dieses Vortrags wurden Maßnahmen zur Verbesserung dieser Lage diskutiert, mit Beiträgen von der EU-Kommission, dem schweizerischen Verkehrsministerium, RFI (= Rete Ferroviaria Italia, Infrastrukturtochter der italienischen Staatsbahn), der UIRR (= Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route, Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße) und Vertretern der Bahnen.

Während die EU-Kommission in der Schaffung eines „güterverkehrsorientierten Netzes“ eine mögliche Lösung für dieses Problem sieht, geht die Bahngemeinschaft weiter und fordert ein „prioritäres Güternetz“ ohne Engpässe, das zur Produktivitätssteigerung im Schienenverkehr beiträgt.

Weitere Informationen sind auf der DIOMIS-Webseite erhältlich: www.uic.asso.fr/diomis.

BRAVO erfolgreich

Eine Verkehrszunahme von rund 57 Prozent im unbegleiteten Kombinierten Verkehr über den Brenner konnten die beteiligten Operateure und Eisenbahnen während der drei BRAVO-Projektjahre (BRAVO = Brenner Rail Freight Action Strategy Aimed At Achieving A Sustainable Increase Of Intermodal Transport Volume By Enhancing Quality, Efficiency And System Technologies) vermelden. Damit wurden die Ziele voll erfüllt, wie rund 120 Gäste aus der europäischen Bahn- und Logistikbranche sowie Vertreter der Europäischen Kommission und der Verkehrsressorts der Korridorländer auf Einladung des BRAVO Konsortiums am 17. und 18. April 2007 in München erfahren haben.

Während der zweitägigen Abschlusskonferenz konnte neben der wiederholt guten Mengenentwicklung über eine Fülle von Innovationen berichtet werden:

1. Grenzüberschreitender Einsatz von Mehrsystemlokomotiven und Lokführern für einen effizienten und zuverlässigen Bahntransport von bisher mehr als 2100 Zügen und optimierte Kapazitätsausnutzung;
2. Funkfahrbetrieb der am Brenner notwendigen Schiebelokomotiven;
3. Universell einsetzbare Megatrailer-Taschenwagen (T3000) für volumenoptimierte Sattelanhänger im Kombinierten Verkehr (Automobil-Logistik), die schon während der Betriebserprobung 70 Millionen Tonnenkilometer verlagern konnten;
4. Online-Zugverfolgung inklusive Ermittlung der Bereitstellungszeit für alle an der Schienenproduktion Beteiligten: Bahnen, Kombi-Operateure und KV-Terminals;
5. Internetfahrplan mit Anzeige sämtlicher Gateway- und ausgewählter Fährverbindungen für die Kunden des Kombinierten Verkehrs, erreichbar über www.bravo-project.com;
6. Brenner Qualitätshandbuch mit ehrgeizigen Qualitätszielen und der Anleitung, wie sie gemessen und durch optimierte Prozesse erreicht werden können.

Die neun am Brenner aktiven Kombi-Operateure und Bahnen Kombiverkehr, Cemat, Railion Deutschland, Rail Cargo Austria, Trenitalia, Lokomotion, Rail Trac-tion Company und TX Logistik sowie Intermodal DB Logistics haben am 17. April 2007 anlässlich der BRAVO-Abschlusskonferenz in München die Managementverpflichtung zur Implementierung des Brenner Qualitätshandbuches unterschrieben. Das Handbuch regelt erstmals für einen der wichtigsten Europäischen Transportkorridore den optimierten grenzüberschreitenden Schientransport. Es enthält die Qualitätsziele und operativen Prozesse sowie Standard-Qualitätsverträge zwischen Bahnen und Operateuren und wurde im Projekt BRAVO entwickelt. Die beteiligten Mitarbeiter in den Unternehmen wurden geschult, die Prozesse schon im Laufe der Demonstration angewendet und kontinuierlich in der Praxis verbessert. Während der Konferenz waren sich die Beteiligten einig, damit einen Maßstab auch für andere Korridore gesetzt zu haben. Sie werden die etablierten Qualitätsarbeitsgruppen am Brenner fortführen und deren Übertragbarkeit auf andere europäische Korridore wie zum Beispiel den Tauern- oder den Türkei-Korridor prüfen.

Das Projekt, gefördert von der Europäischen Kommission und dem Schweizer Sekretariat für Bildung und Forschung endet zwar im Mai 2007, doch Rainer Mertel, Geschäftsführer KombiConsult GmbH, kündigte im Namen des Konsortiums eine Fortführung gemeinsa-

mer Aktivitäten zur weiteren Verbesserung der Brennerverkehre in der „Brenner Improvement Group (BIG)“ an.

Weitere Informationen bei Projektwebseite: www.bravo-project.com.

Verbundstoffbremssohlen senken Lärm von Güterzügen massiv

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat im Februar in Berlin das Konzept zur Reduzierung von Verkehrslärm vorgestellt. Die Mittel für Lärmsanierungsmaßnahmen wurden 2006 und 2007 deutlich aufgestockt. Von 75 Millionen Euro im Jahr 2005 auf jetzt 150 Millionen Euro pro Jahr. Im Fokus der Maßnahmen steht die Reduzierung des Lärms von Güterwagen. Tiefensee stellte in Berlin neue Bremssohlen vor, die aus lauten Güterwagen Flüstergüterwagen machen. „Wir wollen lärmarme Bremsysteme für Güterwagen auf der Schiene fördern“, so der Minister.

Die Laufgeräusche umgerüsteter Güterwagen könnten damit dauerhaft um bis zu 10 Dezibel reduziert werden. Bei vollständiger Umrüstung des Güterwagenbestandes ließe sich etwa eine Halbierung des Lärms der Güterzüge erzielen. „Güterwagen sollen mit dieser Brems-technik ausgerüstet werden. Ich werde mich nachdrücklich für eine Lösung der finanziellen und beihilferech-lichen Fragen einsetzen.“

Am 02. April 2007 hat das Land Rheinland-Pfalz zur Fachtagung Schienenlärm nach Bingen eingeladen. Nach der Begrüßung der etwa 200 Teilnehmer durch Landrat Günter Kern (auch Vorsitzender des Zweckverbandes Welterbe Oberes Mittelrheintal) führte Landesminister Hendrik Hering in das Thema ein und forderte eine möglichst rasche Umrüstung aller in Betracht kommenden Güterwagen auf lärmarme Technik: „Am besten lässt sich Lärm dadurch bekämpfen, dass er gar nicht erst entsteht. Rheinland-Pfalz hat deshalb im Dezember letzten Jahres eine Bundesratsentschließung zum Bahnlärm eingebracht, die von allen Ländern unterstützt wurde. Der zentrale Ansatz dabei war, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen, also an den Fahrzeugen und am Gleis“.

Bundesverkehrsminister Tiefensee wies auf die europäische Dimension des Lärms von Güterwagen hin. Die große Bedeutung des Themas wurde auch dadurch unterstrichen, dass der Minister selbst erschien; im Programm war als Vertreter des Bundesverkehrsministeriums der Leiter der Eisenbahnabteilung im Ministerium, Thomas Kohl, angekündigt.

„Den Güterverkehr leiser zu machen, hat zentrale Bedeutung für die Zukunft der Bahn. Es muss uns gelingen, die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr vor allem für die Anwohner an Bahnstrecken durch technische Maßnahmen zu reduzieren“, sagte Hartmut Meh-

dorn, Vorstandsvorsitzender der DB AG. „Güter gehören auf die umweltfreundliche Schiene. Bis 2020 wollen wir den Güterverkehrslärm halbieren. Das kann aber nur gelingen, wenn Politik und Bahn an einem Strang ziehen.“ Die Bahn beschafft alle neuen Güterwagen ausschließlich mit K-Sohlen, 3100 Wagen sind bereits im Bestand von Railion, das die Investitionen kontinuierlich fortsetzt.

DB-Vorstandsmitglied Roland Heinisch erläuterte die Techniken der Lärmvermeidung von Güterwagen. Das bei Güterzügen dominierende Rollgeräusch hängt von der Rauigkeit des Radreifens ab. Wird statt der klassischen Graugusssohle (GG) eine Kunststoffsohle eingesetzt, bleibt das Rad glatt und ermöglicht eine Reduzierung des Lärms um rund 10 Dezibel. Für die K-Sohle sind bereits mehrere Produkte zugelassen, wegen anderer Bremsseigenschaften sind jedoch bei einer Umrüstung vorhandener Wagen mit GG-Bremssohlen Änderungen an der Bremsanlage nötig, die 4000 bis 5000 Euro je Wagen kosten. Um Bestandsfahrzeuge zeitnah auf K-Sohle umzurüsten plädiert die Bahn dafür, das Lärmsanierungsprogramm des Bundes auch für die Güterwagenumrüstung zu öffnen und in den nächsten 10 Jahren jeweils rund 60 Millionen Euro zu investieren. Betroffen sind deutschlandweit rund 135 000 Fahrzeuge, davon gehören 80 000 Railion. Laut Heinisch erfordert die Entwicklung und Zulassung der LL-Sohle, die ähnliche Bremsseigenschaften wie GG haben soll und damit kostengünstiger fürs Umrüsten wäre, noch längere Zeit.

Heiko Kunst von der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission wies darauf hin, dass in der EU 50 Prozent des Schienengüterverkehrs internationale Verkehre sind, daher sind europäische Lösungen nötig. Seit Februar 2007 ist die TSI Lärm (TSI = Technische Spezifikationen für die Interoperabilität) in Kraft, zum Jahresende ist eine Mitteilung der Kommission zur Verminderung des Schienenverkehrslärms geplant, um die Umrüstung der vorhandenen Flotte mit Flüsterbremsen zu ermöglichen.

Im Anschluss an die Fachtagung „Schienenlärm“ führte die DB eine öffentliche Testfahrt durch. Dabei wurde deutlich, dass Güterwagen, die mit modernen Flüsterbremsen ausgestattet sind, das Rollgeräusch erheblich reduzieren. Ein speziell zusammengestellter Güterzug, dessen Wagen zur Hälfte mit konventionellen und zur anderen Hälfte mit Flüsterbremsen ausgerüstet waren, hat bei mehreren Durchfahrten im Hauptbahnhof von Bingen mit Geschwindigkeiten von 90 Stundenkilometern den Lärm um rund 10 Dezibel gemindert und damit für das menschliche Ohr etwa halbiert.

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) hat seinen Willen bekräftigt, zukünftig noch stärker die Minderung von Geräuschemissionen bei Schienenfahrzeugen voran zu treiben. Laut VDB-Präsident Friedrich

Smaxwil sehe die Bahnindustrie eine Reduktion von Geräuschemissionen, insbesondere im Güterverkehr, als äußerst wichtige Maßnahme zu einer kontinuierlichen Steigerung der Akzeptanz des Verkehrsträgers Schiene an. „Als Bahnindustrie begrüßen wir ausdrücklich die Initiative des Bundesverkehrsministers, im Rahmen des nationalen Verkehrslärmschutzpaketes die Entstehung von Lärm bereits an der Quelle zu vermeiden. Um möglichst schnell zu weitergehenden Verbesserungen zu gelangen, ist aber zusätzlich zum Lärmsanierungsprogramm des Bundes — welches ausschließlich für die Errichtung stationärer Lärmschutzwände eingesetzt wird — ein Budget für die Förderung von Maßnahmen an Fahrzeugen unabdingbar“, so Smaxwil am Rande der Demonstrationsfahrt in Bingen am Rhein.

Die GRV fordert die Europäische Kommission auf, Anstrengungen für eine möglichst schnelle Umrüstung aller in Europa verkehrender Güterwagen zu unternehmen.

Zwischenbilanz der Gleisanschlussförderung

Die Allianz pro Schiene hat eine positive Zwischenbilanz der seit 2004 existierenden Gleisanschlussförderung des Bundes gezogen, das 100 000 Lkw-Fahrten erspart hat. Nach Angaben des Präsidenten des für die Vergabe der Fördermittel zuständigen Eisenbahn-Bundesamtes, Armin Keppel, wird mit den bis zum Jahresende 2006 bewilligten 15,5 Millionen Euro eine Transportmenge von rund 3,1 Millionen Tonnen pro Jahr auf die Schiene verlagert.

Keppel sagte, dass die „ersten geförderten Gleisanschlüsse erst 2006 in Betrieb genommen worden sind“ und bereits diese „zu einer jährlichen Verlagerung von gut 2 Millionen Tonnen“ führen dürften. Unzufrieden zeigte sich der Präsident des Bundesamtes mit dem Bekanntheitsgrad des Förderprogramms: „Insgesamt muss leider festgestellt werden, dass nicht alle potentiellen Empfänger von der Möglichkeit der Gleisanschlussförderung durch den Bund wissen“. Die vom Bund jährlich bereit gestellten Mittel in Höhe von 32 Millionen Euro „fließen nicht vollständig ab, weil zu wenig Unternehmen einen Förderantrag stellen“, sagte Keppel. Insbesondere das Engagement der Industrie- und Handelskammern bei der Bekanntmachung des Förderprogramms schein „regional sehr unterschiedlich ausgeprägt zu sein“.

Die Bundesregierung hat der Linksfraktion im Bundestag in diesen Tagen als Antwort auf eine Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 16/3728) mitgeteilt, dass sich „die finanzielle Ausstattung des Programms für die Gesamtlaufzeit von fünf Jahren auf 160 Mio. Euro beläuft“. Befürchtungen, die knapp 60 Millionen Euro bislang nicht für die Gleisanschlussförderung abgerufe-

ner Mittel könnten an den Bundesfinanzminister zurückfließen, trat Keppel entgegen: „Für Gleisanschlüsse nicht benötigte Mittel stehen grundsätzlich der Förderung des Kombinierten Verkehrs weiter zur Verfügung.“

Schifffahrt

Neue Schleusenammer für Nord-Ostsee-Kanal

Der Bund wird in Brunsbüttel eine neue Schleusenammer für den Nord-Ostsee-Kanal bauen. Das gab der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Jörg Hennerkes, Ende März bekannt: „Die zusätzliche Kammer ist verkehrspolitisch von größter Bedeutung“, sagte Hennerkes. „Wir machen den Nord-Ostsee-Kanal damit fit für den ständig zunehmenden Schiffsverkehr. Damit stärken wir die deutschen Seehäfen und auch die Wirtschaft in der Region.“

42 000 Schiffe mit fast 100 Millionen Tonnen Ladung passieren die Schleusen pro Jahr. Damit ist der Nord-Ostsee-Kanal die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Seit Ende der 90er-Jahre hat sich die Menge der über den Kanal transportierten Güter mehr als verdoppelt.

Für die nächsten Jahre ist ein weiterer Anstieg des Schiffsverkehrs prognostiziert. Besonders die Containerschifffahrt in und aus dem Ostseeraum wird deutlich zunehmen. Nach dem Neubau der dritten Schleusenammer werden die beiden alten großen Kammern, mittlerweile seit über 100 Jahren in Betrieb, ebenfalls in Stand gesetzt. Die Generalüberholung wird nur möglich durch die Bereitstellung der dritten Schleuse. Nach Voruntersuchungen werden Schleusenneubau und Renovierung insgesamt 280 Millionen Euro kosten.

Maritime Wirtschaft im Fokus der Politik

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat im Dezember in Hamburg an der fünften Maritimen Konferenz teilgenommen: „Wir werden den deutschen Reedereistandort weiter stärken und die erfolgreichen Instrumente wie Tonnagesteuer und Lohnsteuereinbehalt erhalten. Der Schifffahrtsbereich ist ein Jobmotor. Rund 28 000 Arbeitsplätze gibt es hier. Seit 2003 sind 4000 neue Arbeitsplätze entstanden. Rund 3000 Schiffe sind in deutscher Bereederung. Damit sind wir weltweit die Nummer drei der Schifffahrtsstandorte. Unsere führende Stellung im wichtigen Containerschiffbereich haben wir in diesem Zeitraum noch ausgebaut.“

Die Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft von gut funktionierenden Seehäfen werde besonders deutlich, wenn man die Exporte global agierender Unternehmen nach Übersee betrachte. „Die meisten deutschen Großunternehmen tätigen einen hohen Prozentsatz ihres Absatzes im amerikanischen, asiatischen und australischen Markt. Für ihre Exportgeschäfte — und damit auch für den Erhalt ihrer Produktionsstätten in Deutschland — sind sie auf wettbewerbs- und leistungsfähige Seehäfen angewiesen. Gleichzeitig nehmen die Seehäfen auch die Funktion als Importhub ein. Sowohl im Bereich der Zuliefer- als auch der Fertigprodukte spielen die Märkte in Übersee eine immer bedeutendere Rolle“, sagte der Bundesverkehrsminister.

Um den heutigen und zukünftigen Logistikanforderungen in Deutschland gerecht zu werden, bedürfe es einer noch stärkeren Einbindung der Häfen in die von „door-to-door“ angelegten Logistikketten. Tiefensee weiter: „Unsere gemeinsame, zukünftige Hafenpolitik muss diese Entwicklungen und Prognosen mit einbeziehen, damit wir den Anschluss an den internationalen Markt halten. Wir müssen die Güterströme effizient organisieren und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen stärken. Ein wesentlicher Standortfaktor für die Seehäfen sind die Hinterlandanbindungen. Kapazitätsengpässe an den Terminals und bei den Transportverbindungen ins Hinterland verringern die Wettbewerbsfähigkeit des jeweiligen Seehafenstandortes und der Schifffahrtsbranche insgesamt. Unser Ziel ist es, die notwendigen seewärtigen und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen gezielt und koordiniert auszubauen.“

Modernisierung des Neckars

Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesverkehrsminister, Karin Roth, hat im April den Startschuss für die Instandsetzungsarbeiten am Neckarwehr in Stuttgart-Untertürkheim gegeben.

Der Bund wird in den nächsten Jahren die Schleusen auf 135 Meter verlängern und damit auch den zukünftigen Anforderungen der Binnenschifffahrt Rechnung tragen.

Mit einer Transportmenge von rund 10 Millionen Tonnen pro Jahr ist der Neckar ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die ganze Region. „Bei dieser massiven Beanspruchung muss die Infrastruktur auf dem neuesten Stand sein. Die Arbeiten am Wehr in Untertürkheim zeigen, wie wir unser hochmodernes Verkehrsnetz noch weiter verbessern“. Die Instandsetzung wird etwa vier Jahre dauern und 18,2 Millionen Euro kosten.

In Zukunft wird die Instandhaltung des Verkehrsnetzes immer wichtiger werden. „Deutschland ist die Verkehrsdrehscheibe schlechthin in Europa“, so Roth. Mehr als 2,7 Millionen Menschen arbeiten in Deutsch-

land im Bereich Güterverkehr und Logistik. Das sind rund 8 Prozent aller Erwerbstätigen.

Roth kündigte außerdem an, dass der Bund seine Investitionen für die Bundeswasserstraßen deutlich erhöhen wird: von aktuell rund 450 Millionen Euro jährlich bis auf 640 Millionen Euro im Jahr 2009.

Andere Verkehrsträger

Transrapid: Finanzierung unklar und mehrfach verschoben

Der Fahrgastverband Pro Bahn kritisierte Ende März die Unterstützung des Transrapids durch den bayerischen Wirtschaftsminister Erwin Huber. „In Wirklichkeit ist der Transrapid verkehrlich nicht sinnvoll und hoffnungslos unterfinanziert“ so Andreas Barth, Sprecher von Pro Bahn in Bayern. Der Freistaat Bayern hat die Vorlage des Finanzierungskonzeptes mehrfach verschoben, ursprünglich sollte es bereits letztes Jahr vorgelegt werden. Die bisher ausgegebenen Transrapid-Gelder stammen aus dem Nahverkehrsset des Freistaates Bayern. „Wie man da noch so tun kann, als wenn der Transrapid nicht der S-Bahn Gelder wegnimmt, ist für uns nicht nachvollziehbar“, betonte Barth.

Der Münchner Stadtrat wie auch die Münchner Bevölkerung hätten diese Zusammenhänge schon längst erkannt, betont Barth. Pro Bahn fordert das bayerische Wirtschaftsministerium auf, endlich den Widerstand gegen einen vernünftigen Ausbau der Eisenbahnstrecke zum Flughafen aufzugeben, und die Transrapid-Pläne zu beenden.

Lkw-Maut in Deutschland erfolgreich

Zwei Jahre nach Einführung der Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen zog Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee im Dezember 2006 eine positive Bilanz: „Das Lkw-Mautsystem hat unsere Erwartungen voll erfüllt. Es arbeitet seit seiner Inbetriebnahme am 01. Januar 2005 reibungslos und ohne technische Probleme. Erstmals werden die Jahreseinnahmen die Drei-Milliardengrenze überschreiten. Sie liegen damit deutlich über unseren Erwartungen. Im November wurden mit 288 Millionen Euro die bislang höchsten Monatseinnahmen erzielt. Erfreulich sind die Leerfahrten seit Einführung der Maut deutlich zurückgegangen.“

Die Fahrzeugbordgeräte („On Board Units OBU) haben um 50 Prozent zugenommen. Während Anfang Januar 2005 erst 75 Prozent der Fahrten automatisch gebucht wurden, sind es nun bereits 90 Prozent. Wenn es gelingt, das Maut-System künftig ausschließlich mit OBUs und Internet, das heißt ohne Mautterminals zu

betreiben, könnte eine differenzierte Maut nach Strecken und Tageszeiten erhoben werden.

Nach einer Untersuchung des Bundesamt für Güterverkehr (BAG) setzt sich die positive Entwicklung zu einer effizienteren Auslastung der Transportkapazitäten fort. Die Einführung der Lkw-Maut hat zu dieser Entwicklung beigetragen:

- Im gewerblichen Güterkraftverkehr sank die Zahl der Leerfahrten deutscher Lkw im Fernbereich zum ersten Mal unter die Zehnprozentmarke.
- Im nationalen Seehafen-Hinterland ist im Zeitraum Januar bis Mai 2006 ein Zuwachs der mit Zügen beförderten Container des nationalen Seehafenhinterlandverkehrs um ca. 7 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zu verzeichnen.
- Die Zahl der per Zug beförderten Container zwischen deutschen Binnenterminals ist von Januar bis Mai 2006 um 17 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum gestiegen.

Fortschritte bei der „Via Porta Bohemica“

Bereits im Dezember 2006 hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee gemeinsam mit seinem tschechischen Amtskollegen Ales Rebicek und dem Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen, Georg Milbradt, das letzte Teilstück der Autobahn A 17 Dresden – Prag auf deutscher Seite für den Verkehr freigegeben. Gleichzeitig wurde die tschechische D 8 von der deutsch-tschechischen Grenze bis Türmitz bei Aussig freigegeben, so dass jetzt eine durchgehende Autobahnverbindung von Dresden bis nach Aussig (Ústí nad Labem) existiert.

Die A 17 / D 8 ist Bestandteil des Paneuropäischen Korridors Nr. IV von Dresden über Prag und Budapest nach Istanbul und damit ein wichtiger Baustein für das zusammenwachsende Europa. Dieser besondere Stellenwert wird durch die Förderung durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) unterstrichen. Die Kosten für den 44,6 Kilometer langen Autobahnabschnitt auf deutscher Seite betragen etwa 680 Millionen Euro und werden durch den Bund mit 403 Millionen Euro und die EU mit 277 Millionen Euro getragen.

Deutschland bei Verkehrssicherheit nur Mittelmaß

Das Risiko, beim Autofahren tödlich zu verunglücken, ist in Griechenland am größten. In Großbritannien gehen Autoinsassen pro zurückgelegten Personenkilometer das geringste Todesrisiko ein. Deutschland belegt innerhalb der „alten“ EU-Staaten (EU 15) knapp vor Italien lediglich Platz 6. Dies haben Berechnungen der

Allianz pro Schiene ergeben, die auf kürzlich veröffentlichten Zahlen der EU-Kommission beruhen.

Noch sicherer als Autofahren in Großbritannien ist in allen EU-Ländern das Zugfahren. „Das Todesrisiko beim Zugfahren ist pro zurückgelegtem Kilometer EU-weit 23-mal geringer als im Auto“, so Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege mit Verweis auf die neuen Zahlen aus Brüssel. „Diese Zahlen sollten der deutschen Regierung zu Beginn ihrer EU-Ratspräsidentschaft zu denken geben“, sagte Flege. Deutschland müsse die angekündigten Verkehrssicherheitsaktivitäten „verkehrsträgerübergreifend planen und nicht nur isolierte Straßenverkehrsmaßnahmen ergreifen“. Eine stärkere EU-weite Förderung des Schienenverkehrs sei „praktizierter Menschenschutz und unter Klimaschutzaspekten ohnehin geboten“, sagte der Geschäftsführer des Schienenbündnisses, dem auch zwei Automobilclubs angehören.

In der EU 25 sterben jährlich mehr als 41 000 Menschen durch den Straßenverkehr. In Deutschland sind 2005 insgesamt 3815 Menschen im Pkw gestorben und 7 Bahnreisende.

Eine Grafik zum Todesrisiko im Verkehr, die auch Zahlen für die Eisenbahnen in der EU enthält, finden Sie auf www.allianz-pro-schiene.de.

Null-Promille-Gesetz für Fahranfänger kommt

Fahranfänger sollen künftig einem strikten Alkoholverbot unterliegen. Ein entsprechendes Gesetz werde in diesem Sommer kommen. Das kündigte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee im Interview mit dem Mitgliedermagazin „inform“ der Eisenbahner-Gewerkschaft Transnet an. Noch in diesem Sommer soll ein Gesetz kommen, das Führerschein-Neulingen Alkohol am Steuer strikt untersagt. „Wir wollen vorschreiben, dass für Fahranfänger in den ersten zwei Jahren die Null-Promille-Grenze gilt, kündigte Tiefensee im Interview an. Damit werde es also ein „Alkoholverbot für die zweijährige Probezeit am Steuer“ geben. Der Minister begründete dies mit den Unfallschwerpunkten: „Leider ist es so, dass schwere Unfälle oft aus einer Kombination von Alkohol und mangelnder Erfahrung entstehen, und dem wollen wir einfach einen Riegel vorschieben“.

Riesen-Lkw leisten keinen Beitrag zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung

Aus Sicht des Umweltbundesamtes (UBA) spricht wenig für längere und schwerere Lastkraftwagen (Riesen-Lkw, Gigaliner) auf Deutschlands Straßen. Der Einsatz solcher, über 25 Meter langer und bis zu 60 Tonnen schwerer Fahrzeuge entlastet weder die Umwelt noch hilft er, Staus zu vermeiden. In einem Hintergrundpa-

pier beantwortet das UBA die wichtigsten Fragen zu den Umweltwirkungen überlanger Lastzüge. Andreas Troge, Präsident des Umweltbundesamtes, sagte am 12. März in Dessau: „Riesen-Lkw tragen nicht zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung bei. Sie machen der Bahn und der Binnenschifffahrt verschärft Konkurrenz. Es dürfte in Zukunft nicht weniger, sondern mehr Lkw — und damit mehr Umweltbelastungen, Staus und Straßenschäden — geben.“ Das UBA empfiehlt Spediteuren und Verladern, die bereits vorhandenen Möglichkeiten der Volumen- und Containerverkehre auf der Schiene verstärkt zu nutzen und die bestehenden Kapazitäten im Lkw-Verkehr besser auszulasten.

Das UBA befasste sich mit der Frage, wie sich die Riesen-Lkw auf den Kraftstoffverbrauch sowie auf den Ausstoß von Luftschadstoffen und Lärm im Güterverkehr auswirken würden. Daneben untersuchte das Amt, inwieweit solche übergroßen Lastzüge die Straßen entlasten könnten. Hintergrund ist die verbreitete Hoffnung, dass sich die auf der Straße transportierte Gütermenge auf weniger Fahrzeuge verteilen ließe und damit die Umwelt und der Verkehr entlastet würden. Immerhin findet rein rechnerisch der Inhalt von drei herkömmlichen 40-Tonnern in zwei Riesen-Lkw Platz.

Das Ergebnis der Untersuchung fällt allerdings ernüchternd aus: Bei Auslastungen von unter 80 Prozent brächten Riesen-Lkw gegenüber herkömmlichen Lastzügen keinerlei Kraftstoffeinsparungen oder Minderungen von Luftschadstoffemissionen mit sich. Gleichzeitig würden sich die Wettbewerbsvorteile der Bahn beim Transport von Gütern mit großem Volumen — wie Waschmaschinen und Kühlschränken — verringern. Ein erheblicher Teil dieser Verkehre verlagerte sich dann zurück auf die Straße. Neben dem Volumenverkehr wären auch der kombinierte Verkehr und die Schienencontainerverkehre der Seehäfen betroffen. Der Trend der letzten Jahre, immer mehr Güter mit der Bahn zu transportieren, könnte mit der Einführung von Riesen-Lkw gestoppt werden, da die Bahn in diesem Segment direkte Konkurrenz erhielte — dies vor allem bei den Punkt-zu-Punkt-Verkehren.

Unterm Strich würden sich mit dem Einsatz übergroßer Laster daher die Schwerlasttransporte auf der Straße sogar erhöhen — und damit auch die Umweltbelastungen des Güterverkehrs. Weiterhin weist das UBA auf die Befürchtungen hin, dass die Riesen-Lkw den Erhaltungsbedarf für Brücken und Verkehrsanlagen deutlich erhöhen und zusätzliche Maßnahmen zur Erhaltung der Verkehrssicherheit im Bundesfernstraßennetz erfordern würden.

Mehr Informationen liefert das Hintergrundpapier „Länger und schwerer auf Deutschlands Straßen: Tragen Riesen-Lkw zu einer nachhaltigen Mobilität bei?“ www.umweltbundesamt.de.

Immer mehr Länder lehnen „Gigaliner“-Zulassung ab

Bei der Verkehrsministerkonferenz am 19. April sind die drei Bundesländer Baden-Württemberg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen mit ihren Pilotversuchen zur Zulassung von Riesen-Lkw allein geblieben. Vorerst wird es keine weiteren Pilotversuche geben. Das teilte der Bundesverkehrsminister nach der Konferenz mit. Die Skepsis gegenüber Gigaliner deckt sich mit dem Ergebnis einer Allianz pro Schiene-Umfrage bei den Verkehrsministern der Länder.

Kritisch zur Zulassung der bis zu 60 Tonnen schweren und mehr als 25 Meter langen Lkw haben sich die Verkehrsminister von Berlin (SPD), Sachsen (SPD), Sachsen-Anhalt (CDU) und Schleswig-Holstein (CDU) geäußert. In der Öffentlichkeit bereits vor Wochen Position gegen die Zulassung der Riesen-Lkw bezogen hatte der brandenburgische Verkehrsminister Reinhold Dellmann (SPD).

Eine endgültige Entscheidung wollen die Länder im Herbst fällen. Nach Einschätzung der Allianz pro Schiene ist die Gefahr aber nach wie vor akut, dass die Bundesländer sich als vermeintlichen „Kompromiss“ für die bundesweite Zulassung von 25,25 Meter langen Lkw aussprechen, die das bisherige Gewichtslimit von 40 Tonnen einhalten. „Auch diese überlangen Lkw lehnen wir strikt ab, da sie genau wie die schwere Variante Güter von der umweltfreundlichen Schiene auf die Straße verlagern und damit unterm Strich zu mehr Lkw-Verkehr führen“, sagte der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer.

Emissionshandel im Luftverkehr voranbringen

Unter deutscher Ratspräsidentschaft hat sich am 22. März in Brüssel der EU-Verkehrsministerrat mit seinem Gast dem Umweltkommissar Stavros Dimas mit dem Emissionshandel im Luftverkehr beschäftigt.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hob hervor: „Da der internationale Luftverkehr zurzeit von den Vereinbarungen des Kyoto-Protokolls zur Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen ausgenommen ist, muss nach anderen Möglichkeiten gesucht werden, die Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs zu begrenzen. Eine Möglichkeit, den Luftverkehr beim Klimaschutz in die Pflicht zu nehmen, liegt in der Einbeziehung des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem. Der Richtlinienvorschlag der Kommission ist daher ein Schritt in die richtige Richtung.“

Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel stellt eine sinnvolle Möglichkeit dar, die Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs zu begrenzen und den Luftverkehr beim Klimaschutz in die Pflicht zu

nehmen. Tiefensee will die Diskussion im Junirat fortsetzen und eine EU-Position für die Verhandlungen im ICAO-Rat festlegen.

Ausland

SBB 2006: Wachstum und Erfolg im operativen Geschäft

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB verzeichneten im Geschäftsjahr 2006 in allen Märkten Wachstum und schrieb mit einem Ergebnis von 259,4 Millionen Schweizerfranken (rund 160 Millionen Euro) wieder schwarze Zahlen. Das Resultat wurde einerseits durch Ergebnisverbesserungen in allen operativen Bereichen und andererseits durch die Auflösung von Rückstellungen erzielt.

Auch die Personen- und Tonnenkilometer legten zu. Die Pensionskasse SBB belastet das Unternehmen massiv und führte zu einer Reduktion des Eigenkapitals um rund 3 Milliarden Franken (etwa 1,9 Milliarden Euro).

Anlässlich der Bilanzmedienkonferenz am 04. April 2007 in Zürich trat erstmals der neue Chef der SBB, Andreas Meyer, an die Öffentlichkeit. Meyer übernahm sein Amt am 01. Januar 2007. Gemeinsam mit dem Verwaltungsratspräsidenten der SBB, Thierry Lalive d'Épinay, skizzierte Meyer Perspektiven der SBB: In einem europäischen Marktumfeld, das von Marktöffnung und raschem Wandel geprägt ist, stehe die SBB auf tragfähigem Boden. Die Marke SBB sei ein starker Wert.

Die Vorleistungen der Vorjahre — im Personenverkehr die Bahn 2000, im Güterverkehr der Umbau des Binnenverkehrs und der Aufbau von Tochtergesellschaften in Deutschland und Italien für den Gütertransit — zeigten die erwartete Wirkung. Der Betriebsertrag wurde um 1,8 Prozent auf 7,2 Milliarden Franken (4,5 Milliarden Euro) erhöht, der Betriebsaufwand verringerte sich um 2,6 Prozent auf 6,9 Milliarden Franken (4,3 Milliarden Euro). Der EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) verbesserte sich von minus 79,2 Millionen Franken (minus 50 Millionen Euro) im Vorjahr auf plus 343,8 Millionen Franken (plus 215 Millionen Euro) im Berichtsjahr. Gleichzeitig verbesserten nicht wiederkehrende Sondereinflüsse in der Höhe von 131,0 Millionen Franken (82 Millionen Euro) das Resultat.

Die erfolgswirksamen Beiträge der öffentlichen Hand reduzierten sich im Berichtsjahr um 4,3 Millionen auf 1842,7 Millionen Franken (1,15 Milliarden Euro). 2006 arbeiteten durchschnittlich 27 933 Mitarbeitende (Vollzeitstellen) für die SBB und die Tochtergesellschaften.

Das sind 397 Stellen (1,4 Prozent) weniger als im Vorjahr.

Der Personenverkehr erzielte 2006 ein Betriebsergebnis von 246,2 Millionen Franken (154 Millionen Euro) gegenüber 132,7 Millionen Franken (83 Millionen Euro) im Vorjahr.

Die Verkehrserträge wuchsen um 3,4 Prozent auf 2,31 Milliarden Franken (1,44 Milliarden Euro) und die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer stieg um 3,2 Prozent auf 14,27 Milliarden. Der bereits 2005 festgestellte Bahn-2000-Effekt mit einem erfreulichen Wachstum auf der Nachfrageseite setzte sich auch im Berichtsjahr fort. Im Fern- wie im Regionalverkehr wurden Rekordwerte verzeichnet. Gleichzeitig wuchs auch das Stammkunden-Geschäft: Erstmals waren 2006 mehr als 300 000 Generalabonnements im Umlauf, 8,4 Prozent mehr als vor Jahresfrist. Mit über 2 050 000 Halbtaxabos (plus 2,6 Prozent) wurde auch hier ein neuer Höchstwert realisiert.

Der Güterverkehr schloss auch 2006 mit einem Verlust ab. Das Betriebsergebnis fiel mit minus 29,6 Millionen Franken (18,5 Millionen Euro) aber deutlich besser aus als im Vorjahr (2005: minus 166,4 Millionen Franken respektive 100 Millionen Euro).

Die Verkehrserträge verbesserten sich auf 1005,9 Millionen Franken (630 Millionen Euro) nach 991,2 Millionen Franken (620 Millionen Euro) im Jahr 2005. Der Bund entrichtete 27 Millionen Franken weniger Trassenpreissubventionen für den Güterbinnenverkehr. Die Verkehrsleistung von SBB Cargo wuchs insgesamt um 7,5 Prozent auf 12,3 Milliarden Nettotonnenkilometern an. 30 Prozent dieser Transportleistung erbrachte SBB Cargo außerhalb der Schweiz: In Deutschland wurde die Verkehrsleistung um 29,5 Prozent, in Italien um 16,8 Prozent erhöht. Insgesamt steigerte SBB Cargo die Verkehrsleistung im internationalen Nord-Süd-Geschäft um 8 Prozent auf 8,2 Milliarden Nettotonnenkilometer. Im Binnenverkehr verbesserte sich die Verkehrsleistung um 6,5 Prozent auf 4,15 Milliarden Nettotonnenkilometer. Der schweizerische Wagenladungsverkehr legte um 9,4 Prozent zu. Das durchschnittliche Gewicht pro Güterzug lag mit 889 Tonnen um 3,7 Prozent über dem Vorjahreswert.

Die Pensionskasse SBB trübt das Ergebnis des Unternehmens auch im Berichtsjahr 2006 massiv. Erstmals wird die Erfolgsrechnung nicht mehr durch zusätzliche Rückstellungen belastet. Stattdessen wurde der Differenzbetrag zwischen berechneter wirtschaftlicher Vorsorgeverpflichtung und bestehender Rückstellung in der Konzernrechnung offen über das Eigenkapital verbucht. Das Eigenkapital reduzierte sich dadurch um rund 3 Milliarden Franken (1,9 Milliarden Euro). Die SBB beschloss im Berichtsjahr, die Pensionskasse mit 1493 Millionen Franken (933 Millionen Euro) teilweise zu sanieren. Der Sanierungsbeitrag des Bundes ist noch

offen. Die SBB finanziert diese Zusatzbelastungen aus eigener Kraft. Dadurch werden die Ergebnisse der kommenden Jahre massiv belastet. Der Bundesrat nahm im Dezember 2006 von der Sanierung des Aktiventails durch die SBB zustimmend Kenntnis, äußerte sich aber nicht zur nötigen Unterstützung durch den Bund.

2007 stehen für die SBB wichtige Projekte und Weichenstellungen an. Mit der schrittweisen Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels und der Eröffnung der neuen TGV-Est-Verbindung zwischen Basel und Paris im Juni eröffnen sich den Kundinnen und Kunden neue Möglichkeiten und kürzere Reisezeiten. In Zürich erfolgt der Start der Bauarbeiten zur neuen Durchmesserlinie, die für die Entwicklung des ganzen SBB-Netztes von zentraler Bedeutung sein wird.

Die SBB wird sich auch 2007 an zwei Grundwerten orientieren: Qualität und Produktivität. Es sei die Aufgabe der SBB und all ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Qualität und Produktivität stetig zu verbessern, erklärte Meyer. Er kündigte unter anderem die rasche Schaffung eines neuen, gewichteten Index zur Messung der Pünktlichkeit der Züge im Personenverkehr an, bei der die unterschiedliche Auslastung der Züge — und damit die Zahl der im Verspätungsfall betroffenen Reisenden — in der Statistik berücksichtigt werden soll.

Meyer äußerte sich auch zum Klimawandel: „Die Bahn hilft, die CO₂-Emissionen zu vermindern. Dank des vollständig elektrifizierten Netzes ist der SBB-Verkehr nahezu CO₂-frei. Rund 70 Prozent der elektrischen Energie produzieren wir in den eigenen Wasserkraftwerken und Partnerwerken selber. Zudem fährt die Bahn energieeffizient. Die SBB bewältigt 28 Prozent des schweizerischen Güterverkehrs und 16 Prozent des Personenverkehrs, beansprucht dafür aber lediglich 3,4 Prozent der für den gesamten Verkehr benötigten Energie. Man darf sagen: Die SBB leistet einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz.“

Die SBB tritt weiterhin entschieden für das Modell einer integrierten Bahnunternehmung und gegen die Trennung von Schiene und Betrieb ein. Die wachsende Komplexität der Systeme verlange die enge Verzahnung von Infrastruktur und Betrieb; der dichte Bahn-2000-Fahrplan beispielsweise könne nur durch eine integrierte Unternehmung, wie die SBB es ist, erfolgreich betrieben werden. Gleichzeitig sei die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Bahnen über Kultur- und Landesgrenzen hinweg unerlässlich. Dabei dürften sich noch vermehrt Konstellationen ergeben, wo Bahnunternehmen in Teilmärkten sich scharf konkurrieren und gleichzeitig in anderen Märkten eng kooperieren. Die SBB brauche dafür den nötigen Handlungsraum.

Am Ende der Konferenz dankte Lalive d'Épinay Meyers Vorgänger Benedikt Weibel, der Ende 2006 nach

28jähriger Tätigkeit für die SBB aus dem Unternehmen ausschied, „für die große Arbeit und seine herausragenden Leistungen für das Unternehmen“; unter Weibels Führung habe sich die SBB „zu dem modernen und dynamischen Unternehmen entwickelt, das sie heute ist“. Lalive d’Epinay und Meyer dankten gleichzeitig den Mitarbeitenden: „Mit ihrem Engagement und ihrer Kompetenz“ hätten die Mitarbeitenden das Geschäftsjahr der SBB geprägt „und Wachstum und Gewinn erst möglich gemacht“.

In der Diskussion nannte Meyer die für Dezember 2007 vorgesehenen Preissteigerungen: im Gesamtnetz rund 3 Prozent und auf der Paradestrecke Zürich – Bern 6,7 Prozent.

Der Nord-Süd-Güterverkehr soll bis 2020 um 150 Prozent steigen, die aktuelle Planungen ermöglichen diese Steigerung.

Der Präsident von Pro Bahn Schweiz, Edwin Dutler, kommentierte das erfreuliche Ergebnis 2006 wie folgt: „Pro Bahn Schweiz nimmt mit Befriedigung vom guten Geschäftsergebnis Kenntnis und gratuliert der SBB zu diesem guten Resultat. In Anbetracht dieses Ergebnisses wird aber erwartet, dass die angekündigte Tarifierhöhung nochmals überdacht wird. Auch der kontinuierliche Personalabbau in den Zügen und insbesondere auf den Bahnhöfen in der Fläche hat zum guten Ergebnis beigetragen. Die minimalen Bedienungszeiten sowie die reduzierten Dienstleistungen an den Bahnhöfen sind angesichts des Resultates zu hinterfragen und in Zukunft wieder kundenfreundlicher zu gestalten. Im Sinne einer positiven Geste und Imagepflege erwarten wir dieses Jahr auch einige Aktionen für die Stammkunden der SBB, welche das gute Resultat ja erst ermöglicht haben.“

Güterverkehr: Gegenwind im Basistunnel

Die GRV dankt Pro Bahn Schweiz für die Erlaubnis diesen Beitrag aus Info Forum 03/06 abzudrucken.

Der Güterverkehr auf der Schiene kämpft zurzeit an allen Fronten, damit der Volkswille „Güter auf die Bahn“ nur einigermaßen umgesetzt werden kann. Und nicht nur ist der Erfolg unsicher, es besteht auch konkret die Gefahr, dass diverse Faktoren zu einem Misserfolg führen könnten. Eine Analyse von der Basistunnel-Front.

Die Investitionen in die beiden Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg wurden der Bevölkerung unter dem Schlagwort „Verkehrsverlagerung“ schmackhaft gemacht. Je näher aber das Eröffnungsdatum des Lötschberg-Basistunnels (LBT) rückt, desto mehr entpuppt sich das Ganze alles andere als segensreich für den Güterverkehr. Weshalb? Aus Sparzwängen musste der ursprünglich durchgehend 2-gleisig geplante Tun-

nel redimensioniert werden. Im südlichen Abschnitt vom Wallis bis Ferden (etwa ein Drittel der Länge) werden 2 Gleise verlegt, ab dort liegt bis Frutigen nur 1 Gleis. Dieser gut 20 Kilometer lange Einspurabschnitt (vermutlich der längste in der Schweiz) reduziert die Kapazität massiv, da sich die Züge auf diesem Abschnitt nicht kreuzen können. Innerhalb dieser baulich vorgegebenen Einschränkungen lassen sich unterschiedliche Betriebskonzepte realisieren. Damit die Kapazität doch noch einigermaßen zufriedenstellend ausfällt, wären so wenig Richtungswechsel wie möglich vorzusehen, das heißt es fahren viele Züge hintereinander von Nord nach Süd, danach wird die Strecke geräumt, und anschließend kommen die Züge von Süd nach Nord. Im Moment sieht es genau umgekehrt aus: In der einen Stunde fahren nach dem IC von Bern Richtung Brig drei Güterzüge (welche bereits in Frutigen aufgereiht sein müssen) in den Tunnel, danach wird die Strecke geräumt, dann kommt ein IC aus dem Wallis und genau ein Güterzug aus dem Süden. Die Kapazität beträgt also bloß 6 Züge pro Stunde, davon 4 für den Güterverkehr. In der nächsten Stunde kommt es noch dicker: Genau in dem Zeitfenster, in welchem die 3 Güterzüge Richtung Süden fahren sollen, kommt der taktüberlagerte Cisalpino durch die Röhre und eliminiert die gesamte Nord-Süd-Kapazität des Tunnels. Damit reduziert sich die Kapazität auf 0 Züge Nord-Süd und 1 Zug Süd-Nord — wahrhaftig eine der Großinvestition angemessene Kapazität.

Zur Strafe über den Berg

Wie eben beschrieben läuft der Betrieb aber nur, wenn keine Störungen auftreten. Weil bei Verspätungen von Zügen das ganze Konzept zusammenfallen würde, müssen durch den Infrastrukturbetreiber des Tunnels strenge Vorgaben an die Pünktlichkeit gemacht werden. Züge, welche mehr als 5 Minuten Verspätung haben, dürfen nicht mehr durch den Tunnel, sondern müssen wie bisher über den Berg. Diese Regelung gilt sowohl für Güter- wie Personenzüge, allerdings sind sie durch die Güterzüge oft gar nicht einzuhalten, weil gemäß Prioritätenregelung auf dem gesamten Netz Personenzüge Vorrang haben, auch wenn sie selbst verspätet sind. Dies führt dazu, dass in Basel pünktliche Güterzüge auf dem Weg bis Frutigen wegen Personenzügen aufs Abstellgleis gestellt werden, dadurch nicht pünktlich vor dem Tunnelportal erscheinen und dann zur Strafe über den Berg fahren müssen. Ganz so leicht lässt es sich aber nicht mehr über den Berg fahren, wenn der Zug durch den LBT geplant wurde: Die Infrastrukturbetreiber beabsichtigen, ihren Tunnel mit Tunnelgebühren zu amortisieren. Die Einsparungen, die das Befahren des Tunnels bringt (Einsparung der zweiten Lok am Berg respektive der Schiebelok), bleiben nicht etwa beim Güterverkehrsunternehmen oder beim Kunden, sondern sollen in Form von Tunnelzuschlägen wieder in die Kassen des Infrastrukturbetreibers flie-

ßen. Daraus ergibt sich: Damit es sich rechnet, durch den Tunnel zu fahren, muss zwingend die zweite Lok am Berg eingespart werden. Aber wenn der Zug zu spät kommt, sollte er über den Berg — und dann fehlt die zweite Lok...

Geheimnis der Behörden

Nach allen bisherigen Erfahrungen sind zwei Bedingungen absolut zwingend, will man denn mehr Verkehr auf die Schiene leiten: Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit. Beides kann mit den vorliegenden Ideen nicht verwirklicht werden. Wie die Verkehrsverlagerung damit erreicht werden soll, bleibt das Geheimnis der zuständigen Behörden... Der Fehler liegt hier aber kaum bei der Infrastruktur — diese hat unter den gegebenen Umständen und basierend auf den heutigen Gesetzgebungen das realistisch Mögliche herausgeholt und der Bauherr hat darauf gedrängt, die zweite Röhre doch jetzt gleich zu erstellen. Der Fehler liegt eindeutig bei der Politik, welche sich dazu hinreißen ließ, rasch ein paar Millionen Franken einzusparen, ohne Kenntnis der betrieblichen Einschränkungen und der dadurch entstehenden Folgekosten.

TGV-Weltrekord mit 574,8 km/h

Am 03. April 2007 erreichte ein für diese Rekordfahrt stark modifizierter TGV auf der Neubaustrecke Straßburg – Paris die Rekordgeschwindigkeit von 574,8 Stundenkilometern und überbot damit den bestehenden Weltrekord auf der TGV-Atlantique-Strecke aus dem Jahr 1990 um 60 Stundenkilometer. Der Zug „V 150“ (steht für 150 Meter pro Sekunde) bestand aus zwei Triebköpfen und drei Doppelstockwagen mit größeren Rädern. Der Zughersteller Alstom sowie die französische Staatsbahn SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) und der Infrastrukturbetreiber RFF (Réseau Ferré de France) haben in diesen Rekord rund 30 Millionen EUR investiert. Ab Juni wird diese Neubaustrecke dann planmäßig mit 320 Stundenkilometern befahren, bisher verkehren die französischen TGV mit maximal 300 Stundenkilometern.

Die Deutsche Bahn AG hat der SNCF zu ihrer Weltrekordfahrt gratuliert. „Das ist eine stolze Leistung, die zeigt, wie modern die Eisenbahn auch im 21. Jahrhundert ist und unser Herz höher schlagen lässt“, sagte DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn. „Die Eisenbahn ist ein zeitgemäßes Verkehrsmittel, das an Geschwindigkeit und Komfort ihren festen Platz im Mix der Verkehrsmittel einnimmt. Gleichzeitig wurde wieder gezeigt, dass das Bahnsystem hohe Geschwindigkeiten beherrscht und technisch auf einem Top-Niveau agiert — in Frankreich wie in Deutschland.“ Mehdorn erinnerte daran, dass die DB erst im vergangenen Jahr mit der Strecke Nürnberg – Ingolstadt ebenfalls eine weitere Hochgeschwindigkeitsstrecke in Betrieb genommen hat, die für Tempo 300 im Regelbetrieb ausgelegt ist.

„Dabei geht es nicht um Prestige, sondern um möglichst kurze Reisezeiten“, sagte Mehdorn. Aufgrund der Siedlungsstruktur in Deutschland, den vielen Mittelgebirgen und den häufigen Haltepunkten für den ICE in einem engmaschigen Netz seien Geschwindigkeiten von über 250 Stundenkilometern auf deutschen Schienen meistens nicht sinnvoll. Heute hält jeder ICE im Schnitt alle 70 Kilometer. „Wir wollen und werden nicht über 300 Stundenkilometer hinausgehen und im Regelfall sogar bei maximal 250 Stundenkilometer bleiben“, sagte der DB-Chef. Die Neubaustrecken für den Personenverkehr dienen darüber hinaus auch der Entflechtung von Güter- und Personenverkehr und schaffen damit Platz für mehr Güter auf der Bahn.

ErlebnisWeltBahn — Faszination Eisenbahn

170 Jahre ÖBB

Im November 2007 feiert die Eisenbahn in Österreich ihr 170-jähriges Jubiläum. Ein guter Grund sich die Geschichte der Bahn in Erinnerung zu rufen und Anlass für die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB das Projekt ErlebnisWeltBahn in Angriff zu nehmen. Im Laufe des Jubiläumsjahres werden mehrere Vorhaben zum Thema Eisenbahn in der Region Weinviertel realisiert, die alle mit der Geschichte der Eisenbahn in Verbindung stehen: Das Eisenbahnmuseum Strasshof, nostalgische Dampf- und Dieselfahrten zwischen Korneuburg und Ernstbrunn sowie Draisinenfahrten auf der stillgelegten Bahnstrecke zwischen Ernstbrunn und Asparn an der Zaya. Zusätzlich gibt es im Rahmen dieses Projektes eine enge Kooperation mit dem Regionalentwicklungsverein Leiser Berge-Mistelbach. Nähere Infos unter www.erlebnisweltbahn.at.

Romantische Fahrten durch das Weinviertel

Schon seit längerem bieten die ÖBB Sonderfahrten mit historischen Loks und Waggons in ganz Österreich an. Ab Herbst 2007, genauer von 08. September bis 28. Oktober, werden auch im Weinviertel jeweils an den Wochenenden Erlebniszüge auf der Strecke zwischen Korneuburg und Ernstbrunn auf der Schiene unterwegs sein. Der „Weinviertler Semmering“, wie der Streckenabschnitt noch liebevoll genannt wird, zeichnet sich durch beachtliche Steigungen und romantische Kurven aus, die eine Bahnfahrt zu einem besonderen Erlebnis machen. Eine Eröffnungsfahrt mit tollem Rahmenprogramm findet am 8. September 2007 statt. Nähere Infos unter www.erlebnisbahn.oebb.at.

DraisinenErlebnisWelt

In Ernstbrunn erwartet den Besucher der ErlebnisWeltBahn ein Ereignis der besonderen Art. Ab dem Frühjahr 2007 werden Draisinenfahrten auf der 13 Kilometer langen Strecke zwischen Ernstbrunn und Asparn/Zaya angeboten. Auf der ersten Draisinenbahn

in Niederösterreich wird der Ausflug beim „Radeln auf Schienen“ garantiert zu einem unvergesslichen Erlebnis für die ganze Familie in einer der schönsten Regionen des Weinviertels. Das offizielle Draisinen-Eröffnungsfest geht am 26. Mai 2007 mit Sonderzugsfahrt von Wien nach Ernstbrunn über die Bühne. Nähere Infos unter www.weinvierteldraisinen.at.

MuseumsErlebnisWelt — Heizhaus Strasshof

Wichtiger Bestandteil des Projekts ErlebnisWeltBahn ist die Zusammenarbeit der ÖBB mit dem Eisenbahnmuseum Österreich in Strasshof. Das ehemalige Heizhaus der ÖBB wird seit 1984 vom 1. ÖSEK (Erster Österreichischer Straßenbahn- und Eisenbahnklub) als Museum betrieben und beherbergt die größte Sammlung an Schienenfahrzeugen in Österreich. In der MuseumsErlebnisWelt zählen Führerstandsmitfahrten, die Gartenbahn und eine Modellbahnanlage neben den tollen Exponaten an Schienenfahrzeugen zu den Höhepunkten. Offizielle Saisonöffnung und „Andampfen“ im Heizhaus fand am 22. April 2007 statt. Nähere Infos unter www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com.

Baubeschluss für neuen Hauptbahnhof Wien

„Mit dem Beschluss des Aufsichtsrates stehen die Signale für die Realisierung des neuen Hauptbahnhofes Wien endgültig auf grün“, sagte Martin Huber, Sprecher des Vorstandes der ÖBB-Holding AG am 24. April. Eine Teilinbetriebnahme des Hauptbahnhofes ist für 2012, die Fertigstellung für 2013 geplant. „Es geht um die Verwirklichung eines der wichtigsten ÖBB-Projekte der Zukunft. Mit diesem Projekt schaffen wir den entscheidenden Qualitätssprung für unsere Kunden — und ermöglichen zugleich die Entwicklung eines völlig neuen Stadtviertels“, so der ÖBB-Chef.

Derzeit befinden sich auf dem Gelände des heutigen Südbahnhofes zwei nebeneinander liegende, aber getrennt betriebene Kopfbahnhöfe, der Südbahnhof und der Ostbahnhof. Der neue Hauptbahnhof Wien wird neben dem Flughafen Wien bis 2013 zur wichtigsten Drehscheibe für den internationalen und nationalen Personenreiseverkehr. Aus zwei Kopfbahnhöfen wird ein zentraler Durchgangsbahnhof und damit ein neuer Knotenpunkt im transeuropäischen Schienenverkehr geschaffen. Erstmals werden dann die Züge aus Norden, Süden, Osten und Westen in Wien an einem Bahnhof verbunden. Der Hauptbahnhof wird zentrale Nah- und Fernverkehrsdrehscheibe Wiens sowie der umliegenden Region. Die Reisenden profitieren durch direkte und rasche Verbindungen, bequemes Umsteigen und kurze Wege zu den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln.

Neben einer großzügig dimensionierten neuen Bahnhofshalle wird auch eine völlig neue Dimension einer

„BahnhofsCity“ errichtet — und zwar bereits ab 2009. Unter den künftigen Gleisanlagen und in der Bahnhofshalle entstehen ein Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von 20 000 Quadratmetern sowie eine Garage mit einer Kapazität von mehr als 600 Stellplätzen. Damit wird ein breites Angebot an Handel, Dienstleistungen und Gastronomie in Ergänzung zum bestehenden Angebot im unmittelbaren Umfeld mit den Vorteilen der neuen Verkehrsdrehscheibe optimal miteinander verbunden.

Zudem soll bis 2015 ein neues Stadtviertel mit Büroflächen von rund 550 000 Quadratmetern und 5000 neuen Wohneinheiten entstehen. Insgesamt werden freierwerdende Flächen von etwa 59 Hektar städtebaulich entwickelt. „Mit diesem gut durchdachten und mit der Stadt Wien, den angrenzenden Bezirken und der Bevölkerung eng abgestimmten Gesamtprojekt wird hier ein neues Stadtviertel entwickelt, das sich als neues Finanz- und Dienstleistungszentrum Wiens positionieren kann“, berichtet Huber.

Insgesamt wird zwischen 2007 und 2015 ein Investitionsvolumen von mehr als 2 Milliarden Euro umgesetzt. Die Kosten der Bahninfrastruktur betragen rund 880 Millionen Euro und werden sowohl über den ÖBB-Rahmenplan eingebracht, als auch über Kostenbeiträge der Gemeinde Wien, Fördermittel für Transeuropäische Netze (TEN) der EU und weiteren Eigenfinanzierungen der ÖBB. Die Kosten der technischen Erschließung (über 100 Millionen Euro) werden durch die Gemeinde Wien getragen, der Rest soll durch private Investoren aufgebracht werden.

Nachhaltigkeit

Kohlendioxidausstoß 2006 gestiegen

Der Gesamtausstoß des Klimagases Kohlendioxid (CO₂) ist in Deutschland im Jahr 2006 gegenüber 2005 um 0,6 Prozent gestiegen. Insgesamt lag der CO₂-Ausstoß in 2006 bei 878 Millionen Tonnen. Das sind 5,1 Millionen Tonnen CO₂ mehr als im Vorjahr. Ein Grund ist das im Jahr 2006 um 2,5 Prozent erhöhte Wirtschaftswachstum. Die verstärkte Nutzung klimaschonender, erneuerbarer Energieträger (wie Windkraft, Wasserkraft und Biomasse) konnte den konjunkturell bedingten Anstieg der CO₂-Emissionen allerdings um etwa 11 Millionen Tonnen CO₂ bremsen. Deutlich erhöht haben sich jedoch die Emissionen aus Industrieprozessen. Im vergangenen Jahr gab es ein Plus von 4,2 Millionen Tonnen, das sind 5,4 Prozent mehr als 2005. Die so genannten energiebedingten CO₂-Emissionen (also die Emissionen aus der Nutzung fossiler Energieträger) erhöhten sich unwesentlich.

Die energiebedingten CO₂-Emissionen entstehen in stationären und mobilen Verbrennungsprozessen in der Wirtschaft und in Privathaushalten — dies reicht von der Großfeuerungsanlage zur Stromerzeugung über die Raumwärmeerzeugung für private Haushalte bis zur Verbrennung in den Motoren der Pkw und Lkw.

Diese Berechnungen des Umweltbundesamt (UBA) basieren auf Veröffentlichungen zum „Primärenergieverbrauch 2006“ der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen sowie zum „Bruttoinlandsprodukt 2006 für Deutschland“ des Statistischen Bundesamtes.

Bundesumweltminister zum zweiten IPCC-Bericht

Der Weltklimarat (IPCC) hat am 06. April in Brüssel den zweiten Teil des vierten Berichts vorgestellt. Dazu erklärt Bundesumweltminister Sigmar Gabriel: „Die internationale Klimaforschung kann heute mit hoher Zuverlässigkeit Folgen der vom Menschen verursachten Klimaänderungen in allen Regionen der Welt feststellen. Das ist ein erheblicher Fortschritt gegenüber dem letzten Sachstandsbericht. Der Bericht macht deutlich: Je stärker sich das Klima ändert, desto schwerwiegender sind die Folgen für Mensch und Umwelt. Sie sind aber weniger folgenschwer, je früher und entschiedener Maßnahmen zur Minderung der Treibhausgasemissionen ergriffen werden. Trotz der Versuche der Delegationen aus Saudi-Arabien, China, den USA und Russland, den Bericht in einigen Passagen abzuschwächen, ist es gelungen, die substanziellen Aussagen zu den dramatischen Folgen der Klimaänderungen zu erhalten.“

Der neue Bericht bestätigt, dass eine ehrgeizige Klimaschutzpolitik notwendig ist. Die Bundesregierung nutzt die derzeitigen EU- und G8-Präsidentschaften dazu, die führende Rolle der EU weiter zu entwickeln. In diesem Jahr müssen wir entscheidende Weichen für ein multilaterales Klimaschutzregime für die Zeit nach 2012 stellen, um eine globale Erwärmung um mehr als 2 Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten zu verhindern. Entscheidende Signale zur Fortentwicklung der Klimarahmenkonvention und des Kyoto-Protokolls hat der Europäische Rat am 09. März gesetzt: Die EU wird bis 2020, bezogen auf das Jahr 1990, die Emissionen der Treibhausgase um 30 Prozent reduzieren unter der Voraussetzung, dass andere Industrieländer vergleichbare Anstrengungen unternehmen und auch Schwellenländer einen Beitrag leisten. Unabhängig von Verpflichtungen anderer Länder wird die EU die Treibhausgase bis 2020 um mindestens 20 Prozent vermindern. Europa hat hierzu Klimaschutz und Energiepolitik in einem integrierten Konzept zusammengeführt. Auch auf dem G8-Gipfel in Heiligendamm (ab 6. Juni) wird Klimaschutz zum Top-Thema.

Der neue IPCC-Bericht stellt auch die Notwendigkeit von Anpassungsmaßnahmen heraus, da der Klimawandel bereits jetzt, auch bei uns, Realität ist und aufgrund von immer mehr extremen Ereignissen wie Hitzewellen und Starkniederschlägen zu zunehmenden Schäden führt. In Europa ist mit erheblichen Folgen für viele ökonomische Sektoren sowie für die menschliche Gesundheit und die Ökosysteme zu rechnen. Allerdings kann sich selbst ein Land wie die Niederlande im Extremfall eines Abbruchs des Westantarktischen Eisschildes nicht schützen. Anpassung kann Anstrengungen zum Klimaschutz nicht ersetzen.“

An dem Bericht wirkten Hunderte von Wissenschaftlern aus 65 Staaten mit, darunter 20 Forscher aus Deutschland. Zu den Folgen eines ungebremsen Klimawandels, die der Bericht aufzeigt, gehören:

- Hunderte von Millionen von Menschen würden zusätzlich unter Wassermangel leiden.
- Millionen Menschen würden gesundheitlich von der globalen Erwärmung betroffen sein — insbesondere in Regionen mit geringer Anpassungsfähigkeit.
- Es werden mehr Todesfälle, Krankheiten und Verletzungen durch Hitzewellen, Überschwemmungen, Stürme, Brände und Dürren erwartet.
- 20 bis 30 Prozent der weltweiten Arten würden wahrscheinlich bei einer globalen Erwärmung von 2 bis 3 Grad über vorindustriellen Werten vom Aussterben bedroht sein.
- In einigen Regionen würden Auswirkungen besonders spürbar sein, zum Beispiel in der Arktis, in Afrika — dort vor allem im südlichen Teil —, auf kleinen Inseln und in ausgedehnten und stark bevölkerten asiatischen Mündungsgebieten.

Eine Zusammenfassung des IPCC-Berichtes (in Deutsch und Englisch) kann im Internet (www.bmu.de) abgerufen werden.

Klimaschutz größte Menschheitsaufgabe des 21. Jahrhunderts

In seiner Rede zur Eröffnung der 15. Ministerkonferenz der Commission on Sustainable Development (CSD) in New York hat UN-Generalsekretär Ban Ki Moon am 09. Mai Klimaschutz als die „wichtigste Aufgabe unserer Generation“ bezeichnet und von der Weltgemeinschaft tief greifende und wirksame Maßnahmen eingefordert.

Bundesumweltminister Sigmar Gabriel begrüßte diese Äußerungen zur Klimaschutzpolitik: „Zum ersten Mal hat ein Generalsekretär der Vereinten Nationen sich verpflichtet, den Schutz des Klimas an die Spitze seiner eigenen politischen Agenda zu setzen. Nicht nur das: Der Generalsekretär hat zu Recht darauf hingewiesen, dass eine anspruchsvolle Klimaschutzpolitik kein Hindernis für wirtschaftliche Entwicklung ist, sondern

deren Voraussetzung, und dass sie zugleich große Chancen für die Innovation unserer Volkswirtschaften bietet“, so Gabriel.

Auf der New Yorker Konferenz werden insbesondere Strategien zur Steigerung der Energieeffizienz und des Anteils erneuerbarer Energien sowie zur Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zur Energieversorgung erörtert.

In seiner Rede vor dem UNO-Gremium hatte Bundesumweltminister Sigmar Gabriel auch im Namen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft die CSD aufgerufen, den Regierungen die Übernahme konkreter und verbindlicher Ziele zur Steigerung der Energieeffizienz und zum Ausbau der erneuerbaren Energien zu empfehlen: „Die globale Sicherheit im 21. Jahrhundert wird maßgeblich durch die Sicherung der Energieversorgung und die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen bestimmt. Der effiziente Umgang mit Rohstoffen und Energie ist daher eine Schlüsselfrage. Sowohl Industrie- als auch Entwicklungsländer erkennen zunehmend, dass nur solche Volkswirtschaften erfolgreich sein werden, die auf massive Effizienzsteigerungen und den Ausbau erneuerbarer Energien setzen.“

Treibhausgase in Deutschland um 40 Prozent senken

Deutschland kann den Ausstoß von Kohlendioxid bis 2020 um 40 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 reduzieren. Dazu ist aber schnelles und entschlossenes Handeln erforderlich. In einer Regierungserklärung vor dem Deutschen Bundestag hat am 26. April Bundesumweltminister Sigmar Gabriel erläutert, mit welchen Maßnahmen die Bundesregierung dieses ehrgeizige Ziel erreichen will. Ins Zentrum eines 8-Punkte-Plans stellte er dabei die massive Senkung des Energieverbrauchs, den Neubau effizienterer Kraftwerke und den drastischen Ausbau der Erneuerbaren Energien.

Nach einem Beschluss des Bundestages müsste Deutschland seinen Ausstoß von Treibhausgasen um 40 Prozent verringern. „Das ist ein ehrgeiziges Ziel. Aber erste Ergebnisse von Studien im Auftrag der Bundesregierung zeigen, dass das machbar ist. Wir können den CO₂-Ausstoß bis 2020 um 270 Millionen Tonnen gegenüber dem Stand von heute reduzieren, wenn wir die Weichen richtig stellen“, sagte Sigmar Gabriel.

Gabriel stellte acht konkrete Maßnahmen vor, von denen sich allerdings erst die vorletzte auf den Verkehr bezieht: „7. Steigerung der Effizienz im Verkehr und Steigerung des Anteils der Biokraftstoffe auf 17 Prozent (30 Millionen Tonnen).“

Sigmar Gabriel: „Jetzt müssen wir die richtigen Konsequenzen aus den wissenschaftlich belegten Fakten ziehen. Dabei geht es um nicht weniger als den Umbau der

Industriewirtschaft. Wir werden neue Technologien entwickeln müssen, um effizienter mit den vorhandenen Energieträgern umzugehen. Wir werden bei den erneuerbaren Energien weitere Innovationsschübe brauchen. All das birgt auch große ökonomische Chancen — gerade für ein exportorientiertes Land wie Deutschland.

Wir wissen längst: Nichtstun können wir uns auch wirtschaftlich nicht leisten. Das DIW hat errechnet, dass sich die ökonomischen Folgeschäden eines ungebremsen Klimawandels für Deutschland auf 137 Milliarden Euro belaufen würden. Die notwendigen Klimaschutzinvestitionen anzustoßen, wird hingegen bis zum Jahr 2010 rund drei Milliarden Euro kosten. [...]

Noch nie waren die Zeiten für eine konsequente Klimaschutzpolitik so günstig wie heute. Noch nie war die internationale Staatengemeinschaft so entschlossen und geschlossen für entschiedenes Handeln. Noch nie waren die Menschen so bereit mitzutun, weil sie die Vorteile für ihr Budget und ihre Lebensqualität sehen. Noch nie waren die wirtschaftlichen Chancen so offensichtlich. Diesen Schwung, diese Stimmung sollten wir nutzen. Im Interesse unseres Landes und der Menschen, die hier leben und arbeiten.“

Klimawandel in den Alpen

Die OECD veröffentlichte am 08. Februar eine Studie, wonach nahezu alle Skigebiete in Deutschland und rund 70 Prozent der Skiregionen in Österreich durch den Klimawandel um die Schneesicherheit fürchten müssen und damit um die wirtschaftliche Grundlage des Wintertourismus. In der Schweiz bleiben nur die Skigebiete im Wallis und Graubünden weitgehend von den Auswirkungen des Klimawandels verschont.

Dies und weitere Analysen zu den Folgen des Klimawandels für die alpine Tourismuswirtschaft und das Risiko von alpinen Naturkatastrophen finden Sie in „Climate Change in the European Alps“.

Weitere Informationen unter:
www.oecd.org/de/alpenbericht.

Umweltschutz als politische Aufgabe gewinnt an Bedeutung

Das Umweltbewusstsein der Deutschen ist weiter gestiegen. Das geht aus der neuen Studie zum Umweltbewusstsein in Deutschland hervor, die das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt (UBA) in Auftrag gegeben haben. Über zwei Drittel der Bevölkerung sind überzeugt, dass sich eine konsequente Umweltpolitik positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft auswirkt. UBA-Präsident Andreas Troge: „Umweltschutz ist den Menschen in unserem Land wichtig. Damit das so bleibt, muss die Politik noch deutlicher machen, was anspruchsvoller Umweltschutz

für die Menschen konkret bringt: Eine lebenswertere Umwelt für uns und unsere Kinder, eine bessere Gesundheit sowie wirtschaftliche Innovationen mit mehr Arbeitsplätzen.“

93 Prozent der Befragten halten Umweltschutz für wichtig. Der globale Klimawandel ist jetzt tief im Bewusstsein der Menschen verankert und trägt entscheidend dazu bei, dass Umweltschutz für die Menschen seit einigen Jahren immer relevanter wird. Zwei Drittel der Bevölkerung möchten, dass Deutschland in der internationalen Klimaschutzpolitik eine Vorreiterrolle einnimmt. Dies bedeutet gegenüber 2004 eine Steigerung um 11 Prozent, gegenüber 2002 sogar um 20 Prozent. Als vorrangige Ziele gelten der Ausbau der erneuerbaren Energien, die Senkung des Energieverbrauchs und eine bessere Energieeffizienz.

Bei der offenen Frage nach den wichtigsten Problemen in Deutschland ist der Umweltschutz von Platz 4 in den Jahren 2000 und 2002 über Platz 3 im Jahr 2004 auf Platz 2 geklettert. Platz 1 nimmt nach wie vor die Arbeitslosigkeit ein, auf Platz 3 folgt die soziale Gerechtigkeit, auf Platz 4 die Wirtschaftslage.

Es gibt eine breite Zustimmung zum Ausbau erneuerbarer Energien, zur Energieeffizienz und zum Atomausstieg. 87 Prozent wollen einen konsequenten Umstieg auf erneuerbare Energien. Annähernd 90 Prozent sind für einen Ausbau der Solarenergie, über 70 Prozent für den Ausbau von „Offshore-Windenergie“ (Windkraftwerke auf dem offenen Meer). Zwei Drittel der Deutschen wollen am beschlossenen Atomausstieg festhalten oder ihn sogar beschleunigen.

Seit Anfang der 1990er Jahre wird regelmäßig das Umweltbewusstsein ermittelt. Die repräsentativen Befragungen sind so angelegt, dass Zeitreihenvergleiche möglich sind. Die neue Studie „Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Deutschland 2006“ wurde durchgeführt von einer Forschergruppe an der Philipps-Universität Marburg unter Leitung von Prof. Dr. Udo Kuckartz. In den Monaten April bis Juni 2006 wurden 2034 Personen in allen Teilen Deutschlands befragt.

Die Studie ist unter der Adresse www.bmu.de im Internet verfügbar. Weitere Informationen sind unter www.umweltbewusstsein.de erhältlich.

Veranstaltungen

Internationale Bahn-Tagung in Schluchsee

Am 07. Februar 2007 tagte im Kurhaus in Schluchsee die Gruppe „Initiative Bahnreisen“ zur Förderung des Bahnreiseverkehrs unter der Leitung ihres Präsidenten

Albert Lambert aus Luxemburg. Auch die Präsidenten von Pro Bahn Schweiz (Edwin Dutler) und Deutschland (Karl-Peter Naumann) sowie der Vorsitzende der GRV waren präsent.

Themen waren die an die Fernreise anschließende Benutzung des Nahverkehrs, die mangelnde Präsenz moderner Reisezugwagen in der Werbung der Bahnen, sowie die Schwierigkeiten bei internationalen Reisen, vorteilhafte nationale Angebote nutzen zu können. Eine Präsentation der „Magistrale für Europa“ Paris – Stuttgart – Bratislava beschloss die Tagung.

Mit großem Unverständnis reagierte die Gruppe auf die beabsichtigten Fahrplanausdünnungen der Höllentalbahn und der Dreiseenbahn: Baden Württemberg sollte dem Beispiel anderer Bundesländer folgen und die reduzierten Regionalisierungsmittel des Bundes aus der im Gegenzug erhöhten Mehrwertsteuerzuweisung ausgleichen.

Die Eisenbahn — vor 25 Jahren — in 25 Jahren — 25. Horber Schienen-Tage

25 Jahre sind bei der Eisenbahn eine relativ kurze Zeit, verglichen mit der Lebensdauer der Infrastruktur aber auch der Fahrzeuge. In der Politik hingegen sind sie eine verhältnismäßig lange Zeit, verglichen mit einer Wahlperiode von vier Jahren. Die Verkehrspolitik muss mit beiden Zeitmaßstäben zurechtkommen. Die Horber Schienen-Tage bieten seit 1983 eine Diskussionsplattform für die Verkehrspolitik. Sie sind zum Thema Schienenverkehr eine Begegnungsstätte für Theorie und Praxis, für hauptberuflich und ehrenamtlich Tätige.

In dieser Zeit hat sich die Eisenbahn in Deutschland in nicht vorhersehbarer Weise verändert. Aus einer Behörde und einem volkseigenen Betrieb wurde eine Aktiengesellschaft, die mit Macht an die Börse strebt. Das Monopol musste dem Wettbewerb weichen, an die Stelle einer nationalen Ausrichtung rückte Europa ins Blickfeld.

Die 25. Horber Schienen-Tage finden vom 21. bis zum 25. November 2007 in Horb (Neckar) statt, es werden wie in den letzten Jahren rund 200 Teilnehmer erwartet, Tagungsleiter ist der Vorsitzende der GRV.

Die Veränderungen der letzten 25 Jahre und die Zukunftsperspektiven der Eisenbahn sollen thematisiert werden. Eine Ausstellung und Exkursionen lassen die Entwicklungen noch einmal Revue passieren. Vorträge und Arbeitskreise richten den Blick stärker nach vorn.

Wie sieht die Eisenbahn in 25 Jahren aus? Eine visionäre Gesamtschau wäre sehr willkommen. Für die Entwicklung wollen die Organisatoren Denkanstöße geben; sie suchen Vorträge, beispielsweise zu:

- Die Eisenbahn nützt den Menschen.

- Die Eisenbahn als Erlebnis und Kulturgut.
- Typische Eigenschaften der Eisenbahn, sind sie Problem oder Chance?
- Agieren statt reagieren!

In mehreren parallelen Arbeitskreisen sollen verschiedene Themen im kleinen Kreis vertieft werden. Themenvorschläge sind willkommen, fest eingeplant sind bereits Güterverkehr und Fahrzeugtechnik. Zur Vorbereitung der Arbeitskreise suchen die Organisatoren ebenfalls Plenumsvorträge sowie kurze Impulsreferate.

Die Horber Schienen-Tage leben von der offenen und informellen Diskussion. Manche Idee wurde dort zum ersten Male vorgestellt, ihre Umsetzung ist, obgleich manchmal noch verbesserungsfähig, aus der heutigen Eisenbahn nicht wegzudenken.

Angebote für Vorträge werden bis spätestens 29. Juni 2007 erbeten, danach findet die Programmredaktion durch Rudolf Barth und sein Team statt.

Weitere Informationen unter www.horber.schiene-tage.de.

UIC Highspeed 2008

Unter diesem neuen Namen findet vom 17. bis 19. März 2008 in Amsterdam der 6. Weltkongress zum Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) statt. Die bisherigen fünf Kongresse „Eurailspeed“ (1992 in Brüssel, 1995 in Lille, 1998 in Berlin, 2002 in Madrid und 2005 in Mailand) haben die weltweiten Erfolge des HGV eindrucksvoll demonstriert. Bis zu 2000 Fachbesucher nahmen jeweils daran teil.

Die sechste Ausgabe dieses Kongresses wird von der UIC gemeinsam mit der holländischen Bahn NS und dem Infrastrukturbetreiber Pro Rail organisiert unter enger Kooperation mit der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER), dem Eisenbahninfrastrukturverband EIM (= European Rail Infrastructure Managers) und dem Europäischen Verband der Eisenbahnindustrie UNIFE. Wie bereits in Mailand assistiert Europoint den Eisenbahnern bei der Vorbereitung und Durchführung des Kongresses.

Personalia

GRV beruft neue Beiratsmitglieder

Der Vorstand der GRV hat zwei neue Mitglieder in den Beirat berufen:

Prof. em. Dr.-Ing. Wulf Schwanhäuser, langjähriger Leiter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule RWTH Aachen, sowie

Dr. Johannes Ludewig, Exekutivdirektor der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) und früherer Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG.

Die weiteren Beiratsmitglieder der GRV sind:

- Adolf-Heinrich von Arnim (Gerswalde),
- Dr. jur. Dieter Felgentreu (Gauting),
- Dr. Karin Jäntschi-Hauke (München) und
- Helmut Steininger (Regensburg).

Dr.-Ing. Alfons Thoma 90 Jahre alt

Am 13. März 2007 hat der Ehrenvorsitzende der GRV Senator Dr.- Ing. Alfons Thoma bei bester Gesundheit seinen 90. Geburtstag gefeiert.

Vorstand und Beirat der GRV gratulieren Herrn Dr.- Ing. Alfons Thoma sehr herzlich zum 90. Geburtstag und wünschen ihm weiterhin alles Gute, besonders Gesundheit.

Dr. Thoma hat sein Leben dem Verkehr gewidmet. Kriegsbedingt war dies allerdings erst relativ spät möglich, denn nach seinem Studienabschluss an der damaligen Technischen Hochschule München haben ihn in seinen jungen Jahren von 1939 bis 1949 Krieg und russische Gefangenschaft gebunden. Erst dann konnte er am Lehrstuhl für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Technischen Hochschule Darmstadt promovieren. Danach trat er in den Dienst der Deutschen Bundesbahn mit einer beachtlichen Karriere. Nach vielfachen Zuständigkeiten wurde er in das Bundesverkehrsministerium berufen, wo er für den Bau der S-Bahnen und der Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn verantwortlich war.

Nach 9 Jahren im Bundesverkehrsministerium übernahm er 1977 das Amt des Präsidenten der Bundesbahndirektion München. Eine herausragende Leistung war vor allem der Bau des Rangierbahnhofes mit dem Containerbahnhof.

Im Verkehr hat Dr. Thoma seine Berufung gesehen, und sieht sie nach Ende seiner Berufslaufbahn immer noch. Dass er im Ruhestand ist, kann man überhaupt nicht sagen. Er hat einfach immer weiter gearbeitet. Ab 1985 war er über 20 Jahre erster Vorsitzender der Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik (GRV). 1988 hat er die GRV-Nachrichten ins Leben gerufen und war für 75 Ausgaben deren Herausgeber und Chefredakteur.

Alle Verkehrszweige haben Dr. Thoma interessiert, aber der Bahn war er stets in besonderer Weise verbunden. Dabei klebte er nicht am romantischen Bild der alten Dampfeisenbahn, sondern hatte Visionen. Dazu zählt auch der Erhalt der Einheit von Fahrweg und Betrieb bei den Eisenbahnen. Die Kooperation mit den Verkehrszweigen Straßenverkehr, Luftverkehr und Binnenschifffahrt war ihm stets ein Anliegen. Dabei hat

er die Bahn immer als Rückgrat des gesamten Verkehrs gesehen.

Die Leistungen von Dr. Thoma wurden mit einer Reihe von Auszeichnungen gewürdigt: unter anderem mit dem Bayerischen Verdienstorden, mit dem Großen Verdienstorden der Republik Österreich und mit der Verleihung des Titels „Ehrensator“ der TU München.

Das Bild (aufgenommen an seinem 90. Geburtstag) zeigt Dr.-Ing. Alfons Thoma (Dritter von links) gemeinsam mit seinem langjährigen Mitstreiter im GRV-Vorstand Werner Kammer (Zweiter von links), dem amtierenden GRV-Vorsitzenden Dr.-Ing. Gunther Ellwanger (rechts) und Wolfgang Dietrich Mann, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der GRV (Foto: Armin Montkowski, EFA GmbH, Bonn).



Weitere Personalnachrichten

Prof. Rainer Freise, Geschäftsführer der Deutschen Verkehrs-Assekuranz-Vermittlung, ist bereits Ende 2006 zum neuen Präsidenten des Internationalen Transportkomitees CIT gewählt worden.

Jay Prakash Batra, Präsident der Indischen Bahnen (IR) ist bereits im Dezember 2006 von der Generalversammlung der UIC als Nachfolger für Benedikt Weibel zum neuen Präsidenten der UIC gewählt worden.

Henrik Würdemann ist zum 01. Januar 2007 zum Geschäftsführer der Veolia Cargo Deutschland GmbH ernannt worden.

Hans-Gert Pöttering wurde im Januar 2007 vom Europäischen Parlament für zweieinhalb Jahre zu seinem Präsidenten gewählt.

Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der DB AG, wurde am 31. Januar 2007 von der neuen Europäischen Regionalversammlung der UIC zum Präsidenten gewählt. Diese Regionalversammlung umfasst 104 europäische UIC-Mitglieder und soll auf oberster Führungsebene die strategische Ausrichtung der UIC für alle europäischen Projekte und Aktivitäten festlegen.

Michael Clausecker ist seit Februar 2007 Generaldirektor des Europäischen Verbandes der Eisenbahnindustrie UNIFE, er folgt auf Drewin Nieuwenhuis.

Georg Jarzembowski ist im Februar von der EVP-Fraktion des Europäischen Parlaments einstimmig als deren verkehrspolitischer Sprecher bestätigt worden.

Peter Hintze, Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie wurde Ende Februar zum neuen Koordinator der Bundesregierung für Luft- und Raumfahrt ernannt.

Prof. Dr. Ronald Pörner ist seit März Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (VDB), er folgt auf Michael Clausecker.

Prof. Bernd Gottschalk ist am 10. März als Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) zurückgetreten. Ab 01. Juni tritt der frühere Bundesverkehrsminister **Matthias Wissmann** seine Nachfolge an.

Soren Eriksen wurde am 22. März offiziell zum CEO der Dänischen Staatsbahn DSB ernannt, nach dem Tod von **Keld Sengelov** im September 2006 hatte er diese Aufgabe bereits wahrgenommen.

Peter Puhon ist seit 02. April CEO der slowenischen Bahn SZ.

Dr. Bernhard Heizer wurde am 03. April 2007 vom Bundesminister für Wirtschaft und Technologie als neuer Präsident des Bundeskartellamtes begrüßt und gleichzeitig sein Vorgänger **Dr. Ulf Böge** verabschiedet.

Alain Barbey ist seit April 2007 neuer CEO der Cisalpino AG, Tochtergesellschaft von SBB und Trenitalia, er folgt auf **Lucio Gastaldi**.

Armin Keppel, Präsident des Eisenbahnbundesamtes, übernahm am 01. Mai kommissarisch die Leitung des Bundeseisenbahnvermögens als Nachfolger des im Dezember 2006 überraschend verstorbenen Gründungspräsidenten **Rolf Heine**.

Literatur

Competition in Europe's rail freight market

Wie sieht die Zukunft für den Schienengüterverkehr aus und was wird sie bringen? Nach der Marktöffnung im Januar 2007 haben sich Akademiker, Führungskräfte der Industrie und Politiker mit den wichtigsten Fragen zur Zukunft des Güterverkehrsmarktes befasst. Sie beleuchten die politischen Rahmenbedingungen, stellen die Marktentwicklung dar und skizzieren die Rolle

bzw. das Potenzial des technologischen Fortschritts im Schienengüterverkehrsmarkt.

Das englischsprachige Buch „Competition in Europe's rail freight market“ wurde von der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften CER herausgegeben und beschreibt die Möglichkeiten, Herausforderungen und Entwicklungen des europäischen Schienengüterverkehrs.

Erschienen bei Eurailpress, Postfach 101609, 20010 Hamburg, Preis 34 Euro zuzüglich Versandkosten, ISBN 978-3-7771-0356-3, zu beziehen auch unter www.eurailpress.com.

Reiseführer zum Deutschlandtourismus

„Deutschland entdecken mit Bus und Bahn“ lauten Titel und Zielrichtung eines neuen Reiseführers in der Reihe *MERIAN live!*, den der Verlag Travel House Media zur Tourismusmesse ITB Berlin 2007 präsentiert. Urlaubern werden darin 33 Routen mit Bussen, Zügen und Straßenbahnen in allen Bundesländern Deutschlands empfohlen, sowohl erlebnisreiche Stadtfahrten als auch sehenswerte Landpartien. Der Reisebegleiter beinhaltet auch zahlreiche Tipps zur Nutzung des ÖPNV in Freizeit und Alltag. Die Neuerscheinung richtet sich an alle, die ohne Auto auf den schönsten Strecken Deutschlands unterwegs sein wollen.

Die Grundlage dieses Reiseführers bildet der Fotowettbewerb „Perspektivwechsel — Deutschland entdecken mit Bus und Bahn“, den der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) zusammen mit dem Deutschen Tourismusverband (DTV) und der DB Regio AG 2006 durchgeführt hat. Reisende wurden hierbei aufgefordert, ihre besten Fotos von Fahrzeugen, Strecken, Bahnhöfen und Ausflugszielen einzusenden. Im neuen Reiseführer sind unter anderem die Siegerbilder des Wettbewerbs enthalten.

MERIAN live! Deutschland entdecken mit Bus und Bahn, 160 Seiten mit 115 Farbfotos, Deutschlandkarte Nord und Süd, 5 Stadtpläne, Format: 11 mal 19 Zentimeter, Preis 8,95 Euro, ISBN 978-3-8342-9537-8.

Inverse Kapazitätsbemessung für Eisenbahn-Infrastruktur

Dieser neue Ansatz in der Bewertung und Bemessung von Leistungsfähigkeit und Kapazität spurgeführter Systeme war Gegenstand der Dissertation von Tobias Wiczorek bei Prof. Hohnacker an der Universität Karlsruhe. Wiczorek hat damit einen interessanten und viel versprechenden Gedanken in die Diskussion um notwendige, hinreichende und zukunftsichere Eisenbahninfrastruktur eingebracht.

Vor dem Hintergrund einer möglichst flexiblen Betriebsführung über die gesamte technische Nutzungszeit

sowie wechselnder Betriebsprogramme, die sich letztendlich in den Fahrplänen ausdrücken, werden Forderungen an die Infrastruktur gestellt, die aus finanziellen Gründen nicht immer zu verwirklichen sind. Mit der Inversen Kapazitätsbestimmung wird ein Verfahren vorgestellt, das es erlaubt, derartige Anforderungen aus dem Betrieb herzuleiten und ihre Bedeutung, auch im Falle von betrieblichen Unregelmäßigkeiten, zu bestimmen.

Die Arbeit ist in der neuen Schriftenreihe „Wissenschaftliche Arbeiten — Spurgeführte Verkehrssysteme und Öffentliches Verkehrswesen“ erschienen und kann direkt beim Eurailpress-Verlag in Hamburg bestellt werden (siehe oben).

Spendenaufruf

Die GRV-Nachrichten werden überwiegend aus Spenden finanziert; sie beanspruchen den größten Teil des Budgets der GRV. Zur Fortsetzung ihrer Arbeit bittet die GRV daher dringend um Spenden.

Konto 45 004 652 bei der Sparkasse Düsseldorf (BLZ 300 501 10). Verwendungszweck: „steuerbegünstigte Spende für verkehrswiss. Arbeiten“.

Die GRV ist als gemeinnützig anerkannt. Sie erhalten zeitnah und unaufgefordert eine Spendenquittung fürs Finanzamt.

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 zwei- bis viermal jährlich und werden im Rahmen der verfügbaren Auflage an interessierte Einzelpersonen unentgeltlich abgegeben.