

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
Drittes Eisenbahnpaket genehmigt	
Verkehrspolitik in Deutschland	5
Externe Kosten internalisieren	
Entwurf der Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung sowie Netzzustandsbericht 2006	
Eisenbahnen allgemein	10
Positive Halbjahresbilanz 2007 der DB	
Eisenbahn-Infrastruktur	11
European Rail Traffic Management System (ERTMS)	
Dreigleisiger Ausbau Freilassing – Salzburg	
Technische Planung für Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar	
Schienenpersonenfernverkehr	16
Kooperation im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr	
Schienenpersonennahverkehr	17
Länder brauchen mehr Geld für den Nahverkehr	
Schienengüterverkehr	17
Seehafenhinterlandanbindung	
Schienengüterverkehr erlebt eine Renaissance	
Schifffahrt	20
Seeschifffahrt und Klimaschutz	
Andere Verkehrsträger	21
Riesen-Lkw verstärken Ungleichgewicht im Güterverkehrsmarkt	
Einweihung der zweiten Strelasundquerung	
Ausland	24
Betuwe-Route in Betrieb	
SBB mit positivem Halbjahresresultat 2007	
ÖBB-Konzern legt Rekordbilanz vor	
Nachhaltigkeit	28
Friedensnobelpreis für Al Gore und IPCC	
DB senkt CO ₂ -Ausstoß bis 2020 um mehr als 40 Prozent	
Personalien	30
Literatur	31
Impressum	31

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.

Leitartikel

Der intermodale Wettbewerb der Bahn und der intramodale Wettbewerb auf der Schiene

Alfons Thoma

Wir verstehen uns:

Der intermodale Wettbewerb der Bahn richtet sich im Wesentlichen gegen den Straßen- und Luftverkehr; im intramodalen Wettbewerb treten private Eisenbahnunternehmen als Wettbewerber der DB AG im regionalen Personen- und im Güterverkehr auf. Sie nutzen gegen Entgelt (Trassenpreise) das Netz der DB AG. Ein intramodaler Wettbewerb im Personenfernverkehr ist zurzeit zu vernachlässigen.

Zur Orientierung: Beim intermodalen Wettbewerb hatte die Schiene im Personenverkehr bei der Verkehrsleistung in 2005 einen Anteil von 6,9 Prozent (Öffentlicher Straßenpersonenverkehr 7,7 Prozent, Motorisierter Individualverkehr (MIV) 80,5 Prozent und Luftverkehr 4,9 Prozent).

Bei der Güterverkehrsleistung hat die Schiene einen Anteil von 17,2 Prozent (Straße 68,3 Prozent, Binnen-

schifffahrt 11,5 Prozent und Rohrfernleitungen 3 Prozent; Quelle Personen- und Güterverkehr: Verkehr in Zahlen 2006/07). Das heißt, die Schiene transportiert 5,7 Prozent mehr als die Binnenschifffahrt und der hohe Anteil der Straße am Güterverkehr zeigt, dass das Verlagerungspotenzial von der Straße zur Schiene groß ist.

1) Zum intramodalen Wettbewerb allgemein:

Der Wettbewerb auf den Gleisen der Bahn hat sich seit seiner Einführung im Jahre 1998 kontinuierlich weiterentwickelt. Deutschland nimmt in punkto Marktöffnung in Europa einen Spitzenplatz ein. Fast 330 private Verkehrsunternehmen nutzten den diskriminierungsfreien Netzzugang und erzielten in den Jahren 2005 und 2006 bei der Betriebsleistung überdurchschnittliche Zuwachsraten. Im Güterverkehr erhöhte sich der Marktanteil dieser Verkehrsanbieter seit 2005 auf 16,4 Prozent, im Regionalverkehr stieg er auf 15,2 Prozent. Die Zahlen können sich also sehen lassen. (Die DB AG gewinnt zurzeit nur 44,9 Prozent der Ausschreibungen im Regionalverkehr. Würden künftig alle Leistungen über Ausschreibungen oder Preisaufragen vergeben werden, so würde voraussichtlich der Marktanteil der DB im Regionalverkehr von heute über 70 Prozent auf unter 50 Prozent fallen.)

Im Jahre 2006 registrierte DB-Netz 18,4 Prozent mehr Trassenanmeldungen externer Unternehmen im Güterverkehr (Marktanteil bei den Trassenkm = 12 Prozent) als im Vorjahr, dieser Trend setzt sich auch 2007 fort.

Wenn wir zum Beispiel zu unserem Nachbarn Frankreich schauen, so besteht dort nach wie vor ein Monopol für die SNCF. Konkurrierende Unternehmen können bisher nur in Kooperation mit der SNCF Schienenpersonenverkehre (ausgenommen Stadtverkehr) betreiben. Im Güterverkehr wurden zwar die rechtlichen Voraussetzungen für den Wettbewerb geschaffen, aber bisher konnten nur 5 externe Eisenbahnunternehmen Trassen bestellen. Sicher wird sich auch hier in den kommenden Jahren die Zahl der Wettbewerber erhöhen. Im Gegensatz dazu nimmt Frankreich im Stadtverkehr bei der Vergabe von Verkehren — 90 Prozent erfolgen durch Ausschreibungen — eine Vorreiterrolle ein. Allerdings teilen vier französische Unternehmen Keolis, Veolia, Transdev und Agir den Markt unter sich auf, wobei es leider unerlaubte Absprachen gegeben hat.

Sowohl in punkto Marktöffnung als auch bei der Regulierungsintensität liegt Deutschland in Europa an der Spitze. Mit der Bundesnetzagentur ist seit 2006 ein unabhängiger Regulierer auch für den Schienenverkehr in der Bundesrepublik verantwortlich.

Angesichts der vorher aufgezeigten hohen Anteile der Wettbewerber ist es schon sehr verwunderlich, dass die Monopolkommission in einem Sondergutachten nach

§ 36 AEG zur Wirksamkeit des intramodalen Eisenbahnwettbewerbs zu völlig anderen Schlussfolgerungen kommt: Das verkehrspolitische Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, sei im Güterverkehrsbereich „klar verfehlt“ worden und es könne „kaum von einem wirksamen Wettbewerb auf den Märkten für Eisenbahnverkehrsleistungen gesprochen werden.“

Dabei wäre nachzufragen, ob bei fehlendem Netzzugang Privater die Transporte der Wettbewerber ganz oder zumindest teilweise von der DB hätten übernommen werden können.

Aus umweltpolitischen Gründen sollten sich die Politiker mehr für den intermodalen Wettbewerb einsetzen, damit mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird, weil die Eisenbahn dem Straßenverkehr, was den Energieverbrauch und die Emissionen betrifft, weit überlegen ist. Wenn endlich auch die Unfälle auf der Straße geldlich bewertet würden, erhielten die ökonomischen Vorteile der Bahn erst das richtige Gewicht.

Wie wichtig es ist, der Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger aus umweltpolitischen Gründen den Vorrang einzuräumen, zeigt der Bericht der EU-Umweltagentur, der dem Verkehrsausschuss des Europa-Parlaments im April 2007 vorgelegt wurde. Hieraus geht hervor, dass der Verkehrsbereich hinsichtlich der Veränderungen der Treibhausgasemissionen gegenüber allen anderen Emittenten die ungünstigste Bilanz aufweist. Denn zwischen 1990 und 2004 sind in der EU die Emissionen aus Stromversorgung, Industrie, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft gesunken, während sie im Verkehrsbereich der 15 EU-Staaten zugenommen haben. 93 Prozent des Wachstums der Treibhausgasemissionen entfallen auf den Straßenverkehr. Die stärksten Zuwachsraten in diesem Zeitraum weist jedoch der Luftverkehr auf, dessen Emissionen um 86 Prozent angestiegen sind.

Leider sind der Bahn auf dem Gebiet des Verkehrszuwachses durch betriebliche Engpässe im Netz enge Grenzen gesetzt. Die Bahn kann also größere Zuwächse nur dann verkraften, wenn sie entsprechend ausgebaut wird.

2) Zum intramodalen Wettbewerb im Regionalverkehr:

Wenn es diesen Wettbewerb nicht gegeben hätte, wären über eine viel längere Zeit schwere Loks mit zwei angehängten Wagen auf den Regionalstrecken unterwegs gewesen. Auch Doppelstockzüge wären ohne die Konkurrenz Privater sicher viel später von der DB eingeführt worden. Dass hier der Wettbewerb vor allem durch den Einsatz von Triebzügen erhebliche Verbesserungen gebracht hat, ist unbestritten.

Die Wettbewerber der DB AG steigerten 2005 ihren Marktanteil an bestellten Zugleistungen (Zugkm) auf 13,2 Prozent. Mit diesem Verkehrsvolumen ist ein Umsatz von etwa 700 Millionen Euro verbunden. Auch bei

der Verkehrsleistung (Perskm) legten die Wettbewerber von 1,7 auf 2,1 Milliarden Perskm zu. Der Anteil an der Verkehrsleistung im SPNV (Milliarden Perskm) stieg auf 5 Prozent. Was die Marktstruktur anbelangt, bestimmen derzeit kommunale Unternehmen zu 71 Prozent den deutschen Markt im ÖSPV. Bei den Wettbewerbern sank der Marktanteil mittelständischer Unternehmen; die internationalen großen Verkehrskonzerne haben bereits einen Anteil von fast 50 Prozent.

3) Vorrang für den intermodalen Wettbewerb

Aus meiner Sicht sollte dem intermodalen Wettbewerb der Vorrang gegenüber dem intramodalen Wettbewerb eingeräumt werden, weil letzterer auf längere Sicht nur eine begrenzte Reichweite hat und ihm unter Umständen das große Ziel einer umfangreichen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene aus dem Blick gerät. Um im intermodalen Wettbewerb erfolgreicher zu werden, sollten die Eisenbahnen ihre Kraft bündeln.

In diesem Zusammenhang hat mir Professor Karl Oettle (Ludwig-Maximilians-Universität, München — emeritiert —) anlässlich meines runden Geburtstags vor wenigen Monaten eine Ausarbeitung übergeben, in der er als Abschluss seiner Betrachtung zum gleichen Thema die Bildung einer Europäischen Eisenbahn Gesellschaft favorisiert, denn diese könnte sich weit besser als die einzelnen nationalen Eisenbahnen dem intermodalen Wettbewerb widmen, zumal gerade die grenzüberschreitenden Verkehre für die Bahn von besonderem Interesse sind.

Die EU, so meint Oettle, will den Wettbewerb im Güterverkehr zwischen Straße und Schiene durch „intermodale Konkurrenz“ revitalisieren. Dass es zu diesem Mittel eine Alternative gibt, nämlich die Konzentration der Kräfte des Eisenbahnwesens in einer europäischen Unternehmung, berücksichtigt sie nicht.

Und tatsächlich die Bahnen tun erste Schritte in diese Richtung:

Europas führende Bahnen haben am 02. Juli 2007 in Brüssel für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, für den es im Jahre 2007 die interessantesten Eröffnungen der ICE- bzw. TGV-Verkehre zwischen Paris und Stuttgart sowie zwischen Paris und Frankfurt am Main gab, die Gründungsurkunde von Railteam unterzeichnet. Die darin verabredete Zusammenarbeit dient dem Ziel, die nationalen Hochgeschwindigkeitsnetze über die Grenzen hinweg zu verknüpfen und das Fahren mit der Eisenbahn europaweit deutlich einfacher und besser zu machen. Die Urkunde haben unterschrieben: DB, SNCF (Frankreich), NS (Niederlande), SNCB (Belgien), ÖBB (Österreich), SBB (Schweiz) sowie Eurostar, Thalys und Lyria. Dabei wurde auch eine stärkere Vermarktung der grenzüberschreitenden Angebote vereinbart (vor allem im Wettbewerb mit dem Flugzeug).

Besonders interessant war für mich vor kurzem die Nachricht, dass es auch in der Schweiz Kräfte gibt, die für Fusionen in großem Stil plädieren, um der Konkurrenz auf der Straße und aus dem Ausland Paroli zu bieten. Die historisch gewachsene Bahnlandschaft ist unübersichtlich und ineffizient. Die Konkurrenz zwischen den Schweizer Bundesbahnen (SBB) und der Lötschbergbahn (BLS) — die beide wesentlich aus Bundesgeldern finanziert werden — ist das größte Problem in der Schweizer Bahnlandschaft. Auf diese Konkurrenz sollte verzichtet werden. Die SBB, dann als einzige Normalspurbahn in der Schweiz, könnten sich auf den wahren Wettbewerb konzentrieren: Gegenüber der Straße und gegenüber den großen ausländischen Eisenbahnunternehmen „und vor allem gegenüber der DB“.

Nach Kenntnis der Verhältnisse im Personenverkehr in Frankreich, wo anderen Eisenbahnunternehmen der Markteintritt durch Allianzen und andere Kooperationen mit der Staatsbahn ermöglicht wird, stellt sich die Frage, welcher Weg der bessere ist. Dass die Bahn in Frankreich vor allem im geschützten Personenfernverkehr so erfolgreich ist, widerspricht jedenfalls der Auffassung, dass der intramodale Wettbewerb die Schiene im intermodalen Wettbewerb stärke.

Eines dürfte auch bei der Diskussion dieses Themas klar geworden sein: Im intermodalen Wettbewerb ist nur ein großes Eisenbahnunternehmen oder ein Verbund von Unternehmen wirklich erfolgreich.

Verkehrspolitik der EU

Drittes Eisenbahnpaket genehmigt

Nach dem Europäischen Parlament hat Ende September auch der Rat das dritte Eisenbahnpaket genehmigt. (siehe GRV Nachrichten Folge 78, Seiten 4 und 5). Dies ist ein historischer Schritt zur Erreichung des integrierten europäischen Eisenbahnraums. Damit wird der grenzüberschreitende Personenverkehr ab 2010 liberalisiert. Die Öffnung der nationalen Märkte soll in der Zukunft sorgfältig geprüft werden.

Bei den Rechten und Pflichten der Fahrgäste wurde der richtige Ausgleich zwischen dem grenzüberschreitenden europäischen Verkehr und den heterogenen Bedingungen von Bahnen in verschiedenen Mitgliedsstaaten.

Auf der Basis der Vereinbarung zwischen der „Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften“ („Community of European Railway and Infrastructure Companies“, kurz CER) und den Sozialpartnern regelt eine Richtlinie die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern.

Johannes Ludewig, CER-Exekutivdirektor, sagte: „Mit der Genehmigung des dritten Eisenbahnpakets ist die gesetzliche Grundlage für den Europäischen Eisenbahnmarkt vervollständigt. Jetzt haben die Bahnunternehmen einen festen Rahmen um ihr internationales Geschäft weiterzuentwickeln.“

Liberalisierungsindex Bahn 2007

Am 17. Oktober 2007 wurde in Brüssel die Studie „Liberalisierungsindex Bahn 2007“ vorgestellt. Im Auftrag der DB AG hat IBM in Zusammenarbeit mit Prof. Kirchner, Berlin, erneut (nach 2002 und 2004) den Stand der relativen Marktöffnung in der EU sowie in Norwegen und in der Schweiz im Mai 2007 untersucht.

Die vollständige Marktöffnung der europäischen Schienengüterverkehrsmärkte zum 01. Januar 2007 und die Erweiterung der EU um Bulgarien und Rumänien waren Anlass für die Aktualisierung. Der Liberalisierungsindex berücksichtigt neben den gesetzlichen Zugangsbedingungen (Regulierungsstelle, Marktzugangsregime) auch praktische Zugangsbedingungen (informativische Barrieren, administrative und betriebliche Schranken sowie für dritte EVU zugänglicher Markt).

Die Gutachter kommen zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

1. Alle untersuchten Länder haben ihre Eisenbahnmärkte gegenüber 2004 weiter geöffnet. Die Länder lassen sich in drei Kategorien des Standes der Liberalisierung einteilen:

- I. Fortgeschrittene Marktöffnung (Großbritannien, Deutschland, Schweden, Niederlande).
- II. Marktöffnung im Zeitplan (insgesamt 19 Länder, an der Spitze: Österreich, Dänemark, Schweiz, Polen).
- III. Verzögerte Marktöffnung (Luxemburg, Frankreich, Griechenland, Irland).

2. Im Schienengüterverkehr sind in den meisten Ländern bereits dritte EVU lizenziert und aktiv. Im Schienenpersonenverkehr gibt es noch sehr große Unterschiede.

3. Sechs Länder gewähren ausländischen Schienengüterverkehrsunternehmen den freien Zugang zur Infrastruktur nur mit Einschränkungen.

4. Die Eisenbahn-Regulierung ist weiterhin sehr unterschiedlich ausgeprägt.

5. Aufgrund des relativ kurzen Zeitraums sind die praktischen Marktzugangsprozesse meist noch nicht so weit entwickelt wie die juristischen Voraussetzungen.

Die Langfassung der Studie ist unter www.db.de/liberalisierungsindex zugänglich.

VDV: Bewährten Rechtsrahmen mit Augenmaß weiterentwickeln

Den bewährten Rechtsrahmen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland mit Augenmaß weiter zu entwickeln fordert der Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Günter Elste. Nach der Schlussabstimmung im Plenum des Europäischen Parlamentes im Mai sei der Kompromiss für eine Nachfolgeverordnung einer aus dem Jahre 1969 stammenden Verordnung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nunmehr dem Rat zur Entscheidung übermittelt worden. Dessen Zustimmung gelte als sicher. Wenn die Übersetzungsdienste bei der EU zügig arbeiteten, werde die Veröffentlichung der neuen Verordnung im EU-Amtsblatt voraussichtlich noch in diesem Jahr erfolgen.

Seine Gesamtbewertung des Inhalts der neuen Verordnung sei gemischt. Elste: „Der jetzt gefundene Kompromiss anerkennt im Kern die heute anzutreffende Vielfalt der Organisation und Finanzierung des ÖPNV in Europa. Die Gebietskörperschaften dürfen danach weiterhin selbst entscheiden, ob sie den ÖPNV selbst erbringen oder durch eigene oder private Unternehmen durchführen lassen.“ Das bedeute für die Praxis, dass ausgeschriebene Verkehre denselben Regeln folgen wie bisher, für nicht ausgeschriebene selbst oder mit eigenen Unternehmen erbrachte Verkehre müsse nach Inkrafttreten der Verordnung, also 24 Monate nach Veröffentlichung im EU-Amtsblatt, der neue Rechtsrahmen beachtet werden.

Der Kompromiss bringe eine Reihe förmlicher Voraussetzungen, unter anderem Berichtspflichten an die Öffentlichkeit und an Brüssel, und formuliere Mindeststandards an die Mitgliedstaaten zur Gewährleistung von Rechtsschutz. Darüber hinaus würden einheitliche Regeln für die Gewährung von Zuschüssen aus öffentlichen Kassen gesetzt. Auf Druck des Parlamentes soll die Freiheit der Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen, Nachunternehmer zuzulassen bzw. einzusetzen, beschränkt werden.

„Das Rad muss nicht neu erfunden werden; die wesentlichen Bestandteile des bewährten ÖPNV-Rechtsrahmens in Deutschland können aufrechterhalten bleiben“, meinte Elste. Auch bestehe trotz des Zeitdrucks aufgrund des baldigen Inkrafttretens der Verordnung kein Anlass zu Aktionismus. „Die Adaption des neuen Europarechts muss mit Augenmaß und Sorgfalt erfolgen, insbesondere so bürokratiearm wie möglich. Dabei muss die konsequente Weiterentwicklung des ÖPNV vor dem Hintergrund der Herausforderungen des Klimawandels unter dem Gesichtspunkt des größtmöglichen Kundennutzens und hoher Effizienz im Vordergrund stehen“, betonte der VDV-Präsident.

Wichtige Beschlüsse der CER Generalversammlung

Während der 31. Generalversammlung der CER Ende September in Bukarest haben die Generaldirektoren der europäischen Bahnen beschlossen, bis Ende des Jahres ein genaues Ziel für die Verringerung der CO₂-Emissionen des Bahnsektors fürs Jahr 2020 zu definieren.

In Bukarest konnte die CER auch drei neue Mitglieder begrüßen, damit umfasst sie insgesamt 66 Mitglieder. Neben CFL Cargo aus Luxemburg kamen zwei aus Mazedonien hinzu, durch eine Aufteilung in Infrastruktur und Transport. Unter den CER Mitgliedern finden sich jetzt 15 Güterverkehrsunternehmen und 32 Infrastrukturbetreiber.

Die Generalversammlung bestätigte Libor Lochman als neuen stellvertretenden Exekutivdirektor.

European Railway Award 2007 verliehen

Am 17. Oktober wurde in Brüssel von CER und UNIFE (Verband der europäischen Bahnindustrie) erstmals der Europäische Eisenbahnpreis verliehen. Der Preis für technische Errungenschaften wurde von Anne-Marie Idrac, CER Vizepräsidentin und SNCF-Vorstandsvorsitzende, an Jean Dupuy übergeben, den sie als die Personifizierung für den Hochgeschwindigkeitszug TGV bezeichnete.

Der Preis für die politische Vision und den Fortschritt bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen ging an den früheren EU-Verkehrskommissar Karel Van Miert, als Vater des integrierten europäischen Eisenbahnmarktes. Er erhielt die Auszeichnung aus den Händen des Vizepräsidenten der Europäischen Kommission Jacques Barrot, der die Verdienste Karel Van Mierts für die prioritären Projekte im Jahr 2003 betonte sowie seine Unterstützung als EU-Koordinator für die wichtige europäische Achse Berlin – Palermo mit dem Brenner Tunnel.

Galileo als gesamteuropäisches Projekt weiter voranbringen

Zu den Vorschlägen der EU-Kommission zur Zukunft des europäischen Navigationssatellitenprojektes Galileo erklärte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee Ende September:

„Ich begrüße grundsätzlich, dass die EU-Kommission jetzt Vorschläge macht, um dies gesamteuropäische Projekt voranzutreiben. Prognosen zeigen, dass in die Navigationssatellitentechnik bis 2020 weltweit 20 bis 30 Milliarden Euro investiert werden und allein in Eu-

ropa in diesem Bereich rund 150 000 Arbeitsplätze entstehen können.

Wir haben während unserer EU-Ratspräsidentschaft die Probleme bei Galileo beim Namen genannt und Lösungswege mit Kommission und Rat angesprochen. Jetzt dürfen wir nicht nachlassen. Meine Position ist klar: Galileo darf nicht weiter verzögert werden, aber wir müssen auch die Kosten begrenzen. Deswegen brauchen wir volle Transparenz bei Kosten und Risiken des Vorhabens.“

Verkehrspolitik in Deutschland

Zukunft der Deutschen Bahn AG offen

Kurz vor Redaktionsschluss entschied der Bundesparteitag der SPD, die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG höchstens über stimmrechtslose Vorzugsaktien zu akzeptieren. Da dieser Weg nicht mit den bisherigen in der Großen Koalition abgestimmten Vorstellungen in Einklang zu bringen ist, könnte jetzt das Gesamtprojekt scheitern.

Die Parteien der Großen Koalition suchen aktuell gemeinsam mit den beteiligten Bundesministerien (insbesondere Verkehrs- und Finanzministerium) sowie dem DB-Vorstand nach Kompromisslösungen.

Die GRV steht ausdrücklich zur Integration der Eisenbahninfrastruktur in den DB-Konzern (die detaillierte Stellungnahme wurde bereits im August 2006 in Folge 76 der GRV-Nachrichten veröffentlicht). Nur so kann die technologische Weiterentwicklung des Gesamtsystems Eisenbahn auf Dauer gesichert werden. Bei einer Trennung droht hingegen eine qualitative Verschlechterung des Schienenpersonenfernverkehrs und womöglich gar das Ende des Einzelwagengüterverkehrs. Beides wäre dem Ziel einer umweltgerechten Verkehrspolitik abträglich.

Tiefensee: „Thema Externe Kosten des Verkehrs angehen“

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat sich dafür ausgesprochen, bislang von der Allgemeinheit bezahlte Umwelt- und Unfallfolgekosten des Verkehrs stärker in die Mobilitätspreise zu integrieren. „Lassen Sie uns das Thema Externe Kosten des Verkehrs im Rahmen der Weiterentwicklung der EU-Verkehrspolitik angehen. Ich gehe davon aus, dass die EU-Kommission hierzu Vorschläge machen wird“, sagte der Minister im Juli in einem Gespräch mit der Allianz pro

Schiene. Als „Externe Kosten des Verkehrs“ werden Kosten bezeichnet, die von Verkehrsteilnehmern verursacht, aber nicht von ihnen selber getragen werden. Nach einer im Auftrag der Allianz pro Schiene erstellten Studie des Schweizer Forschungsinstituts INFRAS fallen in Deutschland jährlich rund 80,4 Milliarden Euro externer Kosten an, davon 77 Milliarden Euro im Straßenverkehr (siehe folgender Beitrag „Externe Kosten internalisieren“).

Die Allianz pro Schiene begrüßte die Ankündigung. „Das ist ein umweltpolitisch enorm wichtiges Signal, das der Bundesverkehrsminister jetzt erstmals aussendet“, freut sich der stellvertretende Allianz pro Schiene-Vorsitzende Richard Mergner, der den Umweltverband BUND in dem Schienenbündnis vertritt. Erst am 28. Juni hatte der EU-Umweltministerrat betont, dass „die Internalisierung der Umwelt- und anderer externer Kosten von ausschlaggebender Bedeutung für langfristigen Erfolg und Nachhaltigkeit von politischen Maßnahmen und Sektoren ist“ und erneut darauf hingewiesen, dass „die Fortschritte bei der Internalisierung beschleunigt werden müssen“

Externe Kosten internalisieren

Im ersten Halbjahr 2007 hat der Weltklimarat IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) seinen vierten Bericht „Klimawandel 2007“ veröffentlicht. Im Auftrage der Vereinten Nationen stellt der IPCC die aktuellen wissenschaftlichen Grundlagen der Klimaänderung im Konsens der internationalen Forschung fest, das heißt nur absolut sichere Forschungsergebnisse werden berücksichtigt, was sehr vorsichtige Einschätzungen ergibt. Dieser vierte IPCC-Bericht macht deutlich: der Klimawandel ist Realität und verläuft stärker als bisher erwartet. Für den Klimawandel sind die von Menschen verursachten Treibhausgase verantwortlich.

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 der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen vom Straßenverkehr erzeugt. Die Bahn ist drei- bis fünfmal klimafreundlicher als Straßen- und Luftverkehr.

Am 15. März 2007 präsentierte die Generaldirektion Verkehr und Energie der Europäischen Kommission in Brüssel erste Ergebnisse einer laufenden Studie, die Ende 2007 abgeschlossen sein soll. Darauf aufbauend muss die Kommission spätestens im Juni 2008 eine Mitteilung vorlegen mit einem allgemein anwendbaren Modell zur Ermittlung der externen Kosten aller Verkehrsträger. Zusätzlich soll eine Strategie zur schrittweisen Internalisierung der externen Kosten vorge-

schlagen und die Auswirkungen der Internalisierung bewertet werden.

Externe Kosten sind gründlich erforscht

Eine erste Schätzung der externen Kosten aller Verkehrsträger in Deutschland wurde bereits 1991 veröffentlicht. Vier Jahre später folgte dann die erste wissenschaftliche Arbeit für Westeuropa („alte“ EU sowie Schweiz und Norwegen). Sie wurde 1995 für das Jahr 1990 von den Instituten IWW (Karlsruhe) und INFRAS (Zürich) im Auftrag des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC vorgelegt. Danach wurden externe Kosten auch in mehreren EU-Forschungsprojekten (z.B. PETS, TRENEN, ExternE, CAPRI, TRENDS,...) behandelt, die in einer ersten Aktualisierung der UIC-Studie im Jahre 2000 für das Jahr 1995 berücksichtigt wurden.

Eine zweite Aktualisierung für das Jahr 2000 wurde im Oktober 2004 durch die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) in Brüssel der Öffentlichkeit vorgestellt. Die empirischen Grundlagen der externen Verkehrskosten konnten durch fortschrittliche Kostenschätzungsmethoden verbessert werden, eine aktuelle Studie auf europäischer Ebene UNITE wurde ebenfalls berücksichtigt. Neben Gesamt- und Durchschnittskosten des Verkehrs in Westeuropa enthielt diese Studie auch Tabellen mit den länderspezifischen Werten.

Die Allianz pro Schiene beauftragte 2006 das Schweizer Forschungsinstitut INFRAS mit einer Aktualisierung der externen Kosten des Verkehrs in Deutschland für das Jahr 2005, die im Mai 2007 veröffentlicht wurde. Aktuelle Zahlen für die Verkehrsleistung stammen vom Statistischen Bundesamt und die Methodenkonvention zur Schätzung externer Umweltkosten des Umweltbundesamtes wurde berücksichtigt.

Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland 2005

a) Gesamtkosten

Die gesamten externen Kosten des Verkehrs in Deutschland betragen im Jahr 2005 zirka 80,4 Milliarden Euro. Davon entfallen 76,9 Milliarden Euro, rund 96 Prozent, auf den Straßenverkehr (dies sind 935 Euro je Einwohner in Deutschland), mit über 53 Milliarden Euro pro Jahr (66 Prozent der Gesamtkosten) ist der Pkw der größte Kostenverursacher. Im Schienenverkehr fallen nur 3,1 Prozent der Gesamtkosten an, im Inland-Luftverkehr etwa 0,6 Prozent. Nicht berücksichtigt sind in dieser Studie jedoch die anteiligen externen Kosten des internationalen Luftverkehrs sowie der Transit-Luftverkehr über Deutschland, damit sind die Umweltwirkungen des Luftverkehrs nur teilweise erfasst.

Wichtigster Kostenblock sind die ungedeckten Unfallkosten, auf die 52 Prozent der Gesamtkosten

entfallen. Hierbei ist zu beachten, dass analog zu der Studie INFRAS/IWW der Standpunkt eingenommen wird, dass der sogenannte „Risk Value“ als extern betrachtet wird. Dies ist ein auf Basis von Zahlungsbereitschaftsstudien ermittelter Wert als Maß für die immateriellen Schäden.

In Bezug auf die Kostensätze und den Risk Value zeigen verschiedene Studien unterschiedliche Kostensätze, die zu unterschiedlichen Einheitskosten und dadurch abweichenden externen Unfallkosten führen. Die Bandbreite der verwendeten Werte liegt zwischen 0,7 bis über 5 Millionen Euro pro vermiedenen Todesfall. Der in dieser Studie verwendete Wert von 1.5 Millionen Euro entspricht einem häufig verwendeten Wert in verschiedenen Studien (z. B. UNITE) zu den externen Kosten des Verkehrs.

Zweitwichtigster Kostenbereich sind die Klimakosten (14 Prozent Anteil) gefolgt von den externen Lärmkosten (12.1 Prozent) und den Kosten der Luftverschmutzung (9.6 Prozent).

Die externen Kosten des Klimawandels wurden gemäß den Empfehlungen des Umweltbundesamts mit Hilfe eines Basiswerts von 70 Euro pro Tonne CO₂ berechnet.

b) Durchschnittliche externe Kosten des Personenverkehrs

Unter Berücksichtigung der tatsächlichen Auslastung fallen im Personenverkehr beim Pkw mit 61,60 Euro je 1000 Personenkilometer die höchsten durchschnittlichen Kosten an. Dabei dominieren die Unfallkosten, die Klimakosten sowie die Lärmkosten. Die Kosten im Personenverkehr der Schiene sind mit 21,20 Euro etwa 3-mal tiefer als die Kosten beim Pkw. Bei der Schiene sind die hohen Lärmkosten von Bedeutung, offensichtlich sind sie in dieser Studie eher hoch bewertet worden. Die Bahn hat insbesondere ein Problem mit dem Lärm der Güterzüge, weniger mit dem der Personenzüge. Hoch sind auch die Kosten aus vor- und nachgelagerten Prozessen, bei denen die Emissionen der Stromproduktion dominieren.

Die externen Kosten der Busse (Linien- und Gelegenheitsverkehr) sind um 26 Prozent tiefer als beim Schienenverkehr. Hauptgrund hierfür sind die tieferen Lärmkosten und Klimakosten. Hinzu kommt, dass aufgrund der verbesserten Motorentechnologie die Partikelemissionen der Busse im Zeitraum 2000 (Basisjahr der UIC-Studie) bis 2005 um ca. 60 Prozent reduziert werden konnten, was zu deutlich tieferen Luftverschmutzungskosten geführt hat.

Der Luftverkehr hat im Personenverkehr gegenüber der Schiene nur 2,4-mal höhere externe Kosten, gegenüber früheren Studien wirkt sich besonders die Nichtberücksichtigung des internationalen und Transit-Verkehrs

aus. Es dominieren die Kosten des Klimawandels sowie die Lärmkosten.

c) Durchschnittliche externe Kosten des Güterverkehrs

Im Güterverkehr sind die Durchschnittskosten des Straßenverkehrs um den Faktor 4,1 höher als beim Schienenverkehr. Die Kosten des Luftverkehrs sind um einen Faktor 39 höher als beim Schienenverkehr. Die Binnenschifffahrt weist die geringsten externen Kosten im Güterverkehr auf.

Instrumente der Internalisierung

Um externe Kosten richtig zu internalisieren sind mehrere Aktivitäten nötig:

- Einführung einer entfernungsabhängigen Maut für Lkw in ganz Europa, wobei alle Umweltkosten zu berücksichtigen sind. Diese Maßnahme sollte nicht auf Autobahnen beschränkt bleiben sondern auf alle Straßen und auf Lkws unter 12 Tonnen ausgedehnt werden (ein gutes Beispiel ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe der Schweiz).
- Einführung von Straßenpreissystemen für Pkws in städtischen Gebieten (City Maut) als Antwort auf Kapazitätsprobleme. Eine weitere Differenzierung nach Umweltkriterien (wie zum Beispiel Luftverschmutzung) scheint zweckmäßig. Langfristig sollte auch eine Pkw-Maut auf Autobahnen eingeführt werden.
- Einführung eines Treibstoffpreis-Szenarios in Europa für alle Verkehrsträger, um zunächst die Ziele von Kyoto zu erreichen. Besonders wichtig ist die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs, um die Diskrepanzen bei der Steuerbelastung der verschiedenen Verkehrsträger zu reduzieren.

Ebenso wichtig wie die Internalisierung selbst ist die Verwendung ihrer Einnahmen. Die Instrumente für die Internalisierung sollten durch multimodale Finanzierungsfonds ergänzt werden, die auch durch Straßengebühren für externe Kosten finanziert werden. Aus diesen Fonds kann auch die Modernisierung der Bahn finanziert werden.

Solange die Kostenwahrheit im Verkehr nicht realisiert ist und der Straßen- und Luftverkehr mit Milliardenbeträgen von der Allgemeinheit subventioniert werden, muss der Schienenverkehr bei den Investitionen in die Infrastruktur bevorzugt werden.

Die externen Kosten der Bahn reduzieren

Bei einem Vergleich der externen Kosten der Verkehrsträger schneidet die Bahn sehr gut ab. Die spezifischen externen Kosten des Straßenverkehrs sind drei- bis viermal höher als die des Schienenverkehrs. Um ihre Rolle als umweltfreundliches Verkehrsmittel noch zu verbessern, müssen die Bahnen allerdings ihre Umweltauswirkungen weiter reduzieren und damit auch

ihre externen Kosten senken. Die Effekte „Luftverschmutzung“, „Klimaveränderung“ und „vor- und nachgelagerte Prozesse“ sind für 50 Prozent der externen Kosten der Schiene verantwortlich. Diese drei Effekte hängen sowohl von der Menge als auch von der Art der genutzten Energie ab. Zwar steht der Schienenverkehr beim Energieverbrauch günstig da, angesichts der Bemühungen der Konkurrenz, ihren Energieverbrauch zu reduzieren, müssen aber auch die Bahnen weitere Anstrengungen unternehmen.

Eisenbahnunternehmen soll die Kaufentscheidung für leise, energieeffiziente und schadstoffarme Schienenfahrzeuge leichter gemacht werden. In Zusammenarbeit mit Umwelt- und Eisenbahnxperten sowie mit Banken will die Allianz pro Schiene einen Kriterienkatalog zur umweltfreundlichen Fahrzeugbeschaffung erarbeiten. Dieser Katalog soll Kreditgebern als Grundlage dafür dienen, ihre Finanzierungsbedingungen nach Umweltkriterien zu überprüfen. Gefördert wird dieses Projekt „Umweltbezogene Risikobewertung bei der Finanzierung von Schienenfahrzeugen“ vom Bundesumweltministerium.

Das Bewertungssystem soll erstmalig in Deutschland einen Anreiz für die beschleunigte Markteinführung von Umweltinnovationen bei Eisenbahnfahrzeugen liefern. Bei der Beschaffung von Schienenfahrzeugen handelt es sich allein in Deutschland um einen Markt mit einem Jahresvolumen von rund 3 Milliarden Euro.

Das Bewertungssystem soll im September 2008 auf der Fachmesse InnoTrans in Berlin vorgestellt werden.

Schlussfolgerungen

Schätzungen der externen Kosten waren in der Vergangenheit mit gewissen Schwierigkeiten verbunden. Mittlerweile stehen jedoch zuverlässige Daten zur Verfügung und auch die Dosis-Wirkungs-Funktionen und Bewertungsgrundsätze für unterschiedliche Kostenkategorien sind stark verbessert. Neuere Studien legen kohärente Zahlen der externen Kosten des Verkehrs vor, das heißt Umweltschäden lassen sich quantifizieren und eine Internalisierung ist realisierbar.

Von besonderem Interesse sind die Verhältnisse zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Im Personenverkehr sind Schiene und Bus die Verkehrsträger mit den niedrigsten externen Kosten.

Auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität müssen die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt erheblich reduziert und die externen Kosten internalisiert werden. Eine Mischung aus gesetzgeberischen und steuerlichen Instrumenten sowie eine Investitionspolitik auf der Basis sozioökonomischer Bewertungen sind nötig. Durch die Internalisierung der externen Kosten würde erstens Verkehr entfallen und zweitens Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Die Internalisierung der externen Kosten ist somit ein wesentlicher Schritt hin zu

einer nachhaltigen Mobilität, gleichzeitig würde eine wichtige Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Bahn beseitigt werden.

Aufstockung der Mittel für die Verkehrsinfrastruktur

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Mitte September im Deutschen Bundestag seinen Einzeletat für das Jahr 2008 vorgestellt. Tiefensee: „Verkehr und Stadtentwicklung leisten ihren Beitrag für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland. Davon sollen alle Menschen profitieren. Wir wissen, dass der Verkehr in Deutschland in den kommenden Jahren stark zunehmen wird. Der Bund trägt dem Rechnung. Es ist uns gelungen, die Mittel für Schienen, Bahnen und Wasserstraßen sowie für den Kombinierten Verkehr auf rund 9,2 Milliarden Euro zu steigern. Der Ausbau der Infrastruktur bleibt ein wichtiges Ziel der Bundesregierung.“

Der Haushalt sieht gegenüber der bisherigen Finanzplanung einen Anstieg der Verkehrsinvestitionen um 370 Millionen Euro vor. Auf die Straße entfallen im kommenden Jahr Investitionen von rund 4,7 Milliarden Euro, auf die Schiene 3,6 Milliarden und auf die Wasserstraßen Mittel in Höhe von 800 Millionen Euro.

Tiefensee: „Wir werden 2008 stärker in Verkehrsinfrastruktur und Stadtentwicklung investieren, während wir zugleich Verwaltungsaufgaben senken. Gerade bei den Ausgaben für Verkehr und Wohnen werden wir unserer Verantwortung für einen aktiven Klimaschutz gerecht.“

Unter anderem mit dem Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen (100 Millionen Euro) und CO₂-Gebäudesanierungsprogramm (eine Milliarde Euro) werden im Haushalt 2008 klare umweltpolitische Akzente gesetzt.

Der Gesamtetat des Bundesverkehrsministeriums liegt bei 24,2 Milliarden Euro. Mit einem Anteil von rund 13 Milliarden Euro bleibt er der größte Investitionsetat des Bundes (rund 54Prozent).

Entwurf der Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) sowie Netzzustandsbericht 2006

Der Bundesverkehrsminister hat Ende September den Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB AG dem Verkehrsausschuss des Bundestages sowie den Verkehrsministern der Länder zugeleitet. Dieser Entwurf macht den derzeitigen Verhandlungsstand zwischen Bund und DB AG deutlich. Die LuFV enthält im Rahmen der

Teilprivatisierung der Bahn Regelungen zur Infrastrukturqualität und die dafür vom Bund bereitzustellenden Mittel. Dabei sind auch die Parameter für die Schienenqualität in den Fern- und Regionalnetzen zu regeln. Ferner hat Tiefensee dem Ausschussvorsitzenden sowie den Ländervertretern den Netzzustandsbericht der DB AG für 2006 übersandt.

Damit wurde den Ländern ein aktueller Überblick über den Verhandlungsstand gegeben und den Parlamentariern und Länderministern ermöglicht, in einem frühen Verhandlungsstadium bereits Anregungen zu geben und eigene Vorschläge zu unterbreiten. Tiefensee betonte dabei, dass alle Gespräche der letzten Wochen sehr deutlich eine große Kooperationsbereitschaft bei den Koalitionsfraktionen des Bundestages sowie den Verkehrsministern der Länder gezeigt hätten. Deshalb sei er sehr zuversichtlich, dass die unterschiedlichen vorgetragenen Positionen im Rahmen einer konstruktiven Beratung von Gesetz und LuFV zu einer vernünftigen Lösung zusammengeführt werden könnten.

Aktualisierte Kurz- und Mittelfristprognose zum Verkehr

Güter- wie Individualverkehr werden auch bis 2008 weiter wachsen. Das ist das Ergebnis der aktualisierten Kurz- und Mittelfristprognose für die Verkehrsentwicklung bis 2008. Grund für die Steigerungen sind insbesondere ein positives Wirtschaftswachstum und der stark wachsende Außenhandel. Vor allem der Güterverkehr wird in 2007 mit einer Steigerung von 7,5 Prozent gegenüber 2006 von dieser dynamischen Entwicklung profitieren.

So wächst der Anteil der Bahn 2007 um 8,2 Prozent, der Straßengüterverkehr um 8,1 Prozent. Die Binnenschifffahrt wächst um 3,3 Prozent. Als Grund stellt die Prognose zum einen die kräftige Erholung der Bauindustrie, die Transportsteigerungen, insbesondere im Straßenverkehr mit sich bringende, den grenzüberschreitenden Landverkehr im Zuge der EU-Integration sowie den Wettbewerb im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr heraus. Für 2008 werden etwas schwächere, im langjährigen Vergleich aber immer noch erhebliche Zuwachsraten von insgesamt 4,9 Prozent für alle Landverkehrsträger des Güterverkehrs erwartet.

Jörg Hennerkes, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, erklärt dazu: „Transport und Logistik entwickeln sich immer mehr zum Wachstumsmotor. Mit zunehmenden Verkehrsaufkommen steigt gleichzeitig unsere Verantwortung zu einer effizienten und nachhaltigen Entwicklung. Wir müssen Mobilität und Wirtschaftswachstum intelligent und unter Beachtung ökologischer Anforderungen gestalten und dabei die Verkehrsträger in der Summe im Blick haben. Auch diese Prognose bestätigt, wie dringlich und bedeutend die Investitionen des Bundes in die Infrastruktur von Straße, Schiene und Seewegen sind. Mit dem Masterplan

Güterverkehr und Logistik` wollen wir den Anforderungen an die Verkehrspolitik der Zukunft gerecht werden. Im Fokus steht dabei das gesamte Verkehrssystem.“

Veolia-Verkehr wird Mitglied im VDV

Die Veolia-Verkehr-Gruppe setzt sich für eine deutliche Stärkung und größere Gewichtung der Interessen der deutschen Verkehrsunternehmen ein. Deshalb werden in naher Zukunft alle großen Bahn- und Busbetriebe von Veolia Verkehr dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beitreten.

„Alle in Deutschland tätigen Verkehrsunternehmen haben ein gemeinsames Ziel: Wir wollen die Zukunft des Öffentlichen Verkehrs sichern“, sagt Axel Sondermann, Geschäftsführer von Veolia Verkehr. „Um dem drohenden Klimawandel auch im Verkehrsbereich zu begegnen, brauchen wir in Deutschland ein noch stärker vernetztes, noch effizienteres und hoch attraktives Mobilitätssystem.“ Nur so ließen sich in großer Zahl neue Kunden für den Öffentlichen Verkehr gewinnen, und nur so hätten Bus und Bahn in Deutschland eine echte Zukunftschance, betont Sondermann.

VDV-Präsident Günter Elste begrüßt das Engagement von Veolia Verkehr. „Wir freuen uns über das Engagement der Veolia-Verkehr-Gruppe in unserem Verband. Dies stärkt die Bedeutung des VDV und gibt uns neue Impulse.“

Im VDV sind die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Eisenbahngüterverkehrs in Deutschland organisiert. Der Verband existiert in seiner heutigen Form seit Anfang 1991. Aufgaben sind neben der Interessenvertretung die Beratung der Mitgliedsunternehmen sowie die Erarbeitung einheitlicher technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Grundsätze.

Veolia Verkehr (ehemals Connex) ist derzeit der größte private Anbieter von Nahverkehrs-Dienstleistungen in Deutschland. Mit ihren 4250 Mitarbeitern erwirtschaftete die Unternehmens-Gruppe 430 Millionen Euro Umsatz im Jahr 2006.

Bahnindustrie in Deutschland mit Umsatzrekord

Insbesondere dank des florierenden Auslandsgeschäfts steigt der Umsatz der Bahnindustrie im ersten Halbjahr 2007 von 4 auf 4,3 Milliarden Euro und erreicht damit einen neuen Umsatzrekord. Das gab der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) auf seiner Halbjahrespressekonferenz in Berlin am 25. Oktober bekannt. Nach den Worten von Verbandspräsident Friedrich Smaxwil ist der Umsatz damit gegenüber dem Vorjahr um 7,5 Prozent gestiegen. Das Auslandsge-

schäft steigt von zwei auf 2,3 Milliarden Euro. Das Geschäft im Inland bleibt mit zwei Milliarden Euro stabil.

Der Fahrzeugumsatz steigt insgesamt leicht von 3 auf 3,1 Milliarden Euro gegenüber dem ersten Halbjahr 2006. Das gesamte Infrastrukturgeschäft erhöht sich von 1 auf 1,2 Milliarden Euro und erreicht dies allein durch Aufträge aus dem Inland. Smaxwil ist optimistisch, dass die Bahntechnik-Hersteller in der Gesamtbilanz des Jahres 2007 an das Spitzenergebnis des Vorjahres herankommen werden. 2006 erzielte die Branche einen Gesamtumsatz von 9,1 Milliarden Euro.

Überschattet werden die guten Geschäftszahlen durch die rückläufigen Auftragseingänge der Bahntechnik-Unternehmen in Deutschland. Lagen diese 2006 noch bei 5,1 Milliarden Euro, so sanken sie im ersten Halbjahr 2007 auf 4,2 Milliarden Euro. Das entspricht einem Rückgang von 17,6 Prozent. Dennoch befindet sich der Auftragseingang auf einem vergleichsweise hohen Niveau, wenn man die ersten Halbjahre 2004 bis 2007 miteinander vergleicht. Der Grund für den Rückgang liegt vor allem im Exportgeschäft, das von 2,9 Milliarden im Jahr 2006 auf 2,2 Milliarden Euro im ersten Halbjahr 2007 sank. Aber auch die Inlandsnachfrage hat ihren Anteil: Sie geht von 2,2 Milliarden leicht auf 2 Milliarden Euro zurück.

Laut VDB-Hauptgeschäftsführer Ronald Pörner lassen sich bereits durch eine einprozentige Verkehrsverlagerung vom Lkw auf die Schiene Kohlendioxid-Emissionen in Höhe von jährlich rund 500 000 Tonnen vermeiden. Durch diese Effekte kommt der Schiene auch eine hohe Bedeutung beim Klima- und Umweltschutz zu, die von der Bundesregierung künftig stärker als bisher berücksichtigt werden müsse, fordert Pörner. Schon heute entwickle sich der Schienengüterverkehr rasant. Prognosen bestätigen diese Entwicklung auch mittelfristig: Betrug die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs 2005 95 Milliarden Tonnenkilometer, werden für 2010 bereits 115 Milliarden Tonnenkilometer vorhergesagt. Bis 2020 werde der Wert auf 143 Milliarden Tonnenkilometer steigen.

Eisenbahnen allgemein

Positive Halbjahresbilanz 2007 der DB

„Der Auftrag aus der Bahnreform ist vollständig erfüllt.“ Das sagte am 23. August DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn in Frankfurt bei der Vorstellung der Geschäftsergebnisse für die erste Hälfte dieses Jahres, in denen das Unternehmen einen Umsatz von 15,3 Milliarden Euro erwirtschaftete. Das entspricht einer Steigerung von 5,8 Prozent bzw. 843 Millionen

Euro gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Umsatzanstieg ging dabei fast vollständig auf organisches Wachstum des bestehenden Geschäfts zurück.

Das operative Ergebnis (EBIT — „Earnings before Interest and Taxes“, also das Ergebnis vor Zinsen und Steuern) stieg um 416 Millionen Euro beziehungsweise 44 Prozent auf 1,35 Milliarden Euro. Gleichzeitig sind die Brutto-Investitionen um fast 20 Prozent auf 2,8 Milliarden Euro gestiegen. Die Anzahl der Beschäftigten bei der DB betrug am 30. Juni dieses Jahres rund 231 000 und lag damit um knapp 2000 höher als noch vor zwölf Monaten. Die Netto-Finanzschulden konnten im ersten Halbjahr um 658 Millionen Euro reduziert werden.

„Wie angekündigt sind wir in der Lage, unsere Verschuldung mit freien Mitteln aus dem operativen Geschäft heraus zurückzuführen“, sagte DB-Finanzvorstand Diethelm Sack. Für das Gesamtjahr erwartet das Unternehmen einen Umsatzanstieg auf vergleichbarer Basis von rund 5 Prozent gegenüber dem Vorjahr und für das EBIT vor Sondereffekten einen Wert in Höhe von rund 2,4 Milliarden Euro. Im Geschäftsjahr 2006 waren es 2,1 Milliarden Euro.

Die gesamte Verkehrsleistung im Personenverkehr (Bus und Zug) stieg um 523 Millionen auf 41,3 Milliarden Personenkilometer und davon allein auf der Schiene 36,7 Milliarden Personenkilometer (plus 525 Millionen).

Die Verkehrsleistung der DB im Güterverkehr ist um 4 Prozent auf 49,9 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen. Für den Schienengüterverkehr in Deutschland insgesamt — also DB-Konzern und alle Wettbewerber — erwartet die DB AG eine Leistungssteigerung von 10 Prozent im laufenden Jahr und damit im fünften Jahr in Folge eine größeres Wachstum als für den gesamten deutschen Güterverkehrsmarkt.

Die Betriebsleistung auf dem Schienennetz ist ebenfalls um 4 Prozent gestiegen und betrug 521 Millionen Trassenkilometer. Die Steigerung um 20 Millionen Trassenkilometer geht dabei hälftig auf DB-Unternehmen und andere Anbieter zurück. „Dies ist ein weiterer Beleg dafür, dass der Wettbewerb auf dem Netz in Deutschland funktioniert“, sagte Mehdorn.

Im ersten Halbjahr 2007 zeigten die Geschäftsfelder des DB-Konzerns eine sehr gute Entwicklung. Bezogen auf den Umsatz erzielten die absolut größten Zuwächse Schenker (plus 509 Millionen Euro beziehungsweise plus 8 Prozent auf 6,8 Milliarden Euro), Schienengüterverkehr (plus 95 Millionen Euro bzw. plus 5 Prozent auf 1,9 Milliarden Euro), Stadtverkehr (plus 59 Millionen Euro bzw. plus 7 Prozent auf 0,9 Milliarden Euro), Regio (plus 50 Millionen Euro bzw. plus 2 Prozent auf 3,3 Milliarden Euro) und Fernverkehr (plus 41 Millionen Euro bzw. 2,6 Prozent auf 1,6 Milliarden Euro).

Die Umsatzstruktur nach Geschäftsfeldern ist dabei nahezu konstant geblieben. Wie im vergleichbaren Vorjahreszeitraum wurden zwei Drittel der Umsätze in Deutschland erzielt.

Wichtige Beschlüsse des DB-Aufsichtsrats

„Die Signale aus Regierung und Regierungsfractionen zur Teilprivatisierung sind erfreulich“, sagte am 05. September in Berlin der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG, Dr. Werner Müller, nach einer turnusmäßigen Sitzung des Gremiums. „Der Abschluss der Bahnreform ist jetzt auf der Zielgeraden. Nach heutigem Stand kann die Teilprivatisierung in der ersten Hälfte des kommenden Jahr stattfinden.“ Die wirtschaftlichen Voraussetzungen seien gegeben. Das Unternehmen habe sich auch in den ersten sieben Monaten dieses Jahres „hervorragend entwickelt“. Der Umsatz stieg auf 18 Milliarden Euro und lag damit eine Milliarde über dem Vorjahreswert, rund 750 Millionen Euro des Zuwachses resultierten aus dem Ressort Transport und Logistik.

Um für das mittelfristig weiter steigende Verkehrsaufkommen gewappnet zu sein, wurde auch der Kauf neuer Güterwagen vom DB-Aufsichtsrat genehmigt. Bis 2009 sollen 5100 Wagen unterschiedlicher Bauarten beschafft werden. Für 3300 liegen bereits Freigaben vor, für die weiteren 1800 Wagen soll die Beschaffung jetzt angestoßen werden. Der Auftrag umfasst ein Volumen von 160 Millionen Euro. Darüber hinaus will die DB 13 Loks der Baureihe 185 im Wert von 34 Millionen Euro für die Güterbahn Railion kaufen.

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG hat auch dem Verkauf der aurelis Real Estate GmbH & Co. KG zugestimmt. Aurelis wurde im Jahr 2002 als DB-Tochtergesellschaft gegründet mit dem Zweck, nicht betrieblich notwendige Flächen zu entwickeln und zu verwerten. Im Portfolio der Gesellschaft befinden sich rund 1500 Liegenschaften mit etwa 27 Millionen Quadratmetern, vor allem in den Ballungsgebieten Deutschlands.

Des Weiteren hat der Aufsichtsrat der Realisierung des Projekts „Stuttgart 21“ zugestimmt (*siehe hierzu gesonderter Artikel im Kapitel Eisenbahn-Infrastruktur*).

Der Ingenieur zwischen Tradition und Innovation

Drei Tage diskutierten Delegierte und Bundesvorstand des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI) bei ihrem 37. Bundeskongress über die Ergebnisse bisheriger Arbeit sowie zu den Aufgaben und

Herausforderungen in den folgenden Jahren. Der Präsident des VDEI Prof. Dr.-Ing. Lothar Fendrich hob besonders die Erfolge bei der Öffnung des Verbandes hervor.

Nach Grußworten des Innenministers von Baden-Württemberg und des Bürgermeisters von Ludwigsburg eröffnete Frau Dagmar Haase als Mitglied des Vorstandes der DB Netz AG die Reihe der Vortragenden. Unter dem Titel „Ingenieure im Netz — Tradition hat Zukunft“ stellte sie Ideen und Wege zur Verbesserung der Infrastruktur bei der DB AG unter dem Synonym „ProNetz“ vor.

Im Rahmen des Bundeskongresses in Ludwigsburg wurde von den Mitgliedern des VDEI folgende Resolution verabschiedet:

1. Der Ingenieur ist mit seinem Wissen und Handeln in allen Bereichen unseres Lebens gefordert. Das Ingenieurwesen als einem der maßgeblichen Faktoren für Fortschritt, Entwicklung und Wohlstand muss wieder stärker gewürdigt, gefordert und genutzt werden. Speziell auf dem Transportsektor sind Ökologie und Effizienz in den Mittelpunkt aller Betrachtungen zu stellen.
2. Der VDEI erwartet von Politik und Wirtschaft erhöhte Anstrengungen und Maßnahmen zur Entwicklung des Ingenieurwesens. Der Ingenieur muss die Möglichkeit haben, sich nach einer qualifizierten Ausbildung kontinuierlich und auf aktuell hohem Niveau weiter zu bilden, um seiner Verantwortung gerecht zu werden.
3. Politik, Wirtschaft und besonders die Schulen müssen Voraussetzungen schaffen, die Aufgaben, die Verantwortung, den Reiz sowie die Vielfalt des Ingenieurberufs stärker an Jugendliche und Auszubildende heranzuführen. Damit wird die Ausbildung der dringend benötigten Anzahl von Ingenieuren gefördert und ermöglicht.

Eisenbahn-Infrastruktur

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Bei der im September in Bern durchgeführten ERTMS-Weltkonferenz des Internationalen Eisenbahnverbands UIC wurden zwei neue Berichte veröffentlicht: „Atlas of ERTMS Worldwide implementation“ über das vereinheitlichte Zugsteuerungs-/ Zugsicherungssystem ERTMS-ETCS und „Global Perspectives for ERTMS/ETCS and GSM-R“ über das GSM-R-Funksystem.

Der „Atlas of ERTMS Worldwide implementation“ wurde von der UIC zusammen mit dem Verband der Europäischen Bahnindustrie UNIFE herausgegeben.

Die Informationen über die ERTMS-Implementierung wurden von der UIC im Rahmen der ERTMS-Plattform zusammengetragen und in einer umfangreichen Datenbank, nach Streckenabschnitten und Land geordnet, mit ergänzenden UNIFE-Daten dargestellt.

Sie erfasst den aktuellen Stand (Juli 2007) der installierten ERTMS-Komponenten ETCS (standardisiertes Zugleitsystem) und GSM-R (standardisiertes digitales Bahnfunksystem) vor dem Hintergrund der Implementierungsprogramme, die in vielen europäischen Ländern und weltweit laufen und zeigt den erzielten Fortschritt sowie die Pläne für zukünftige Implementierungen.

Vorerst wird ETCS national auf ausgewählten Strecken eingeführt; als erster Schritt zur Anpassung an andere nationale Pläne für spezifische Korridore. Heute erstreckt sich der Regelbetrieb mit ETCS Level 1 und Level 2 in Europa auf mehr als 2000 Streckenkilometer, weitere 20 000 wurden in Auftrag gegeben bzw. für die nächsten zehn Jahre geplant. Fahrzeugseitig kommen 852 Fahrzeugeinheiten im ETCS-Regelbetrieb zum Einsatz, 275 weitere werden beschafft und 484 umgerüstet.

Stand der GSM-R-Implementierung

2007 ist mit der ersten vollständigen Migration in den Niederlanden ein Wendepunkt für GSM-R in Europa. Bis Ende 2007 werden auch Italien, Deutschland, Norwegen und Schweden ihre Migration vollendet beziehungsweise erste Schritte hierzu unternommen haben. Das bedeutet letztendlich, dass rund 47 700 Streckenkilometer die Migration mitvollziehen werden.

Bahn frei für „Stuttgart 21“

Die Weichen zum Bau der knapp 90 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Stuttgart und Ulm sind gestellt. Damit kann zum einen die Neubaustrecke über die Schwäbische Alb gebaut werden. Zum anderen erhält die baden-württembergische Landeshauptstadt mit „Stuttgart 21“ einen modernen, hochleistungsfähigen Durchgangsbahnhof, mit dem die Landesmesse und der Stuttgarter Flughafen angebunden werden. In Berlin haben am 19. Juli Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Baden-Württembergs Ministerpräsident Günther Oettinger, Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, eine gemeinsame Absichtserklärung („Memorandum of Understanding“) über die Umsetzung des größten Infrastrukturprojektes im Südwesten Deutschlands unterzeichnet.

Bundesminister Wolfgang Tiefensee erklärte: „Wir sind sehr zufrieden, dass wir eine politische Einigung erzielt haben. Damit haben wir ein weiteres wichtiges Verkehrsprojekt in Deutschland entschieden. Ich habe zu

Beginn der Legislaturperiode bereits gesagt, dass ich die großen Verkehrsprojekte zügig entscheiden möchte. Viele von ihnen warten seit Jahren auf eine Entscheidung. Mit der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm und dem Projekt „Stuttgart 21“ haben wir ein weiteres Verkehrsprojekt von überragender Bedeutung politisch entschieden. Der Bund stand von Anfang an dafür, dieses Projekt zu realisieren, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Dazu waren harte Verhandlungen notwendig. Jetzt stimmen die Rahmenbedingungen für den Bund. Deshalb haben wir grünes Licht gegeben. Die Neubaustrecke ist Teil der Magistrale für Europa und damit des vorrangigen Transeuropäischen Projektes Nr. 17. Mit der Stärkung dieser Verkehrsachse rückt Europa weiter zusammen. Diese neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Wendlingen und Ulm wird zu einer weiteren Verkürzung der bereits auf den Weg gebrachten Fahrzeitverbesserungen zwischen Paris und München beitragen. Sie wird die Rolle der Schiene im Wettbewerb stärken.“

Die Finanzierungsmodalitäten zu „Stuttgart 21“ und zur Neubaustrecke von Wendlingen bis Ulm sind in der gemeinsamen Absichtserklärung festgehalten. Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 4,8 Milliarden Euro sichert die neue Schnellbahnverbindung im Südwesten Deutschlands den Anschluss an das nationale und internationale Hochgeschwindigkeitsnetz. Aus heutiger Sicht kann 2010 mit dem Bau begonnen werden. Die ersten Züge sollen im Jahr 2019/2020 rollen.

Mit Inbetriebnahme der Strecke wird sich die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm halbieren, Bahnreisende benötigen dann für die Fahrt zwischen den beiden Städten nur noch 28 Minuten. Auch der Regionalverkehr profitiert mit deutlichen Fahrzeitverkürzungen, so dauert beispielsweise die Fahrt zwischen dem neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof und dem Stuttgarter Flughafen nur noch acht Minuten.

Dreigleisiger Ausbau Freilassing – Salzburg

Deutschland und Österreich haben einen wichtigen Meilenstein zur deutlichen Verbesserung der Schienenverbindung zwischen München und Salzburg gesetzt. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und sein österreichischer Amtskollege Werner Faymann haben am 10. Juli eine Vereinbarung zum dreigleisigen Ausbau des Abschnittes Freilassing – Salzburg unterzeichnet. Hierzu gehört auch der Neubau einer Brücke über den Grenzfluss Saalach.

Dazu erklärte Tiefensee in Wien: „Der Güterverkehr auf der Schiene nimmt in Deutschland deutlich zu. Erstmals war der Zuwachs im vergangenen Jahr größer als beim Straßengüterverkehr. Dies hängt nicht nur mit

der guten Konjunktur, sondern auch mit der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs in Europa zusammen. Die Schranken fallen, im Güterverkehr auf der Schiene schon in diesem Jahr, im grenzüberschreitenden Personenverkehr 2010. Auf den langen europäischen Strecken spielen die Eisenbahnen ihre Vorteile aus. Sie transportieren Güter umweltfreundlich, und der Abbau von technischen und bürokratischen Barrieren in Europa macht den Schienenverkehr besser und schneller. Die heute unterzeichnete Vereinbarung ist ein weiterer Meilenstein im europäischen Schienenverkehr.“

Entsprechend der Lage des Brückenbauwerkes auf den jeweiligen Staatsgebieten werden von den Kosten der Brücke 60 Prozent von Österreich und 40 Prozent von Deutschland zu übernehmen sein. Für Deutschland wird mit Gesamtkosten für Brücke und dreigleisigen Ausbau bis Freilassung von rund 33 Millionen Euro gerechnet. Beide Seiten sind sich einig, dass Zuschüsse der Europäischen Union für dieses grenzüberschreitende Schienenprojekt beantragt werden. Die Strecke ist Teil des Transeuropäischen Schienennetzes und Bestandteil der so genannten „Magistrale für Europa“, die von Paris bis Bratislava reicht.

Es ist beabsichtigt, mit den Baumaßnahmen für die Grenzbrücke Ende 2008 / Anfang 2009 nach Abschluss der erforderlichen Planungen zu beginnen. Mit den jetzt beschlossenen Investitionen werden die Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr zwischen Deutschland und Österreich deutlich erweitert.

Fehlende Bundesfinanzmittel gefährden Neu- und Ausbauplanungen

Anlässlich der Fachmesse „transport logistic“ in München vertrat der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) im Juni die Einschätzung, dass mit den vom Bund derzeit vorgesehenen Finanzmitteln für den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken sich noch nicht einmal die wichtigsten Projekte vollständig finanzieren lassen. Die in der aktuellen Finanzplanung hierfür vorgesehenen Mittel liegen bei nur 900 Millionen Euro für das Jahr 2007.

Nach dem Verkehrswegeplan besteht ein jährlicher Finanzierungsbedarf von 4,2 Milliarden Euro. Bei Abzug der benötigten 2,5 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz verbleiben für Neu- und Ausbaumaßnahmen 1,7 Milliarden Euro. Im Vergleich mit der aktuellen Finanzplanung zeigt sich eine Finanzlücke in Höhe von jährlich 800 Millionen Euro. Durch die geringere Mittelverfügbarkeit wird die Realisierung wichtiger Schieneninfrastrukturprojekte weit in die Zukunft verlegt: Dies betrifft beispielsweise die so genannte Y-Trasse zwischen Hamburg beziehungsweise Bremen und Hannover. Die Strecke soll im Hinter-

landverkehr für den schnellen, reibungslosen und umweltverträglichen Abtransport der in den Seehäfen ankommenden Container über die Schiene sorgen. Ebenfalls verzögern sich die Bauvorhaben auf der wichtigen Rhein/Main-Rhein/Neckar-Schiene und der Strecke Emmerich – Oberhausen, die schon heute als Flaschenhals gelten.

Angesichts wachsender Verkehrsströme und dem erklärten Ziel der Bundesregierung, die für den Klimawandel verantwortlichen Kohlendioxid-Emissionen deutlich zu senken, muss die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes weiter ausgebaut werden. „Das umweltschonende Verkehrssystem braucht die Neu- und Ausbauprojekte“, erklärt VDB-Präsident Friedrich Smaxwil. „Hierfür müssen die nötigen Mittel vom Bund in Höhe von mindestens 1,7 Milliarden Euro bereitgestellt werden.“ Der VDB berechnet die Summe des jährlichen Investitionsbedarfs für das gesamte Schienennetz — einschließlich der Bestandsnetzinvestitionen — auf mindestens 4,2 Milliarden Euro.

Neue Brücke über den Rhein

Das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn AG haben eine Finanzierungsvereinbarung zum Bau einer neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein abgeschlossen. Die neue zweigleisige Brücke, die die Deutsche Bahn AG zwischen Kehl und Straßburg errichten wird, kann mit 160 Stundenkilometern befahren werden. Die alte eingleisige Brücke aus dem Jahre 1956 war den heutigen Ansprüchen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs nicht mehr gewachsen. Die neue Brücke soll den Schienenverkehr zwischen Deutschland und Frankreich weiter verbessern.

Gleichzeitig mit dem Brückenneubau erfolgt ein Umbau des unmittelbar angrenzenden Bahnhofs Kehl, einschließlich der Errichtung eines Elektronischen Stellwerks. Dies führt zu einer Fahrzeitverringerung des französischen Hochgeschwindigkeitszugs TGV, der seit dem 10. Juni 2007 die Städte Paris, Straßburg, Karlsruhe und Stuttgart miteinander verbindet. Da auch der Planfeststellungsbeschluss das Eisenbahn-Bundesamt vorliegt, können die ersten Baumaßnahmen bereits 2008 beginnen.

Berlin und Landsberg sind Bahnhöfe des Jahres 2007

Der Berliner Hauptbahnhof und der Bahnhof Landsberg am Lech erhalten den Titel „Bahnhof des Jahres 2007“. Die Allianz pro Schiene prämiiert damit den Berliner Hauptbahnhof als kundenfreundlichsten Großstadtbahnhof und den Landsberger Bürgerbahnhof als kundenfreundlichsten Kleinstadtbahnhof des Jahres.

„Die Anforderungen von Reisenden und Besuchern an die Ausstattung, den Service und die Atmosphäre eines Bahnhofes steigen von Jahr zu Jahr. Es gibt in Deutschland viele hervorragende Bahnhöfe. Berlin und Landsberg sind besonders beeindruckende Beispiele für die Wandlungsfähigkeit und die Modernität des Schienenverkehrs“, sagte Dirk Flege, Jury-Mitglied und Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, beim Verkünden der Sieger im September.

Das Bündnis vergibt die bundesweite Auszeichnung in diesem Jahr zum vierten Mal. In der Jury sind auch die beiden mitgliederstärksten deutschen Fahrgastverbände Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Pro Bahn vertreten. „Die Entscheidung zwischen den zehn nominierten Bahnhöfen ist uns wieder einmal sehr schwer gefallen“, sagt Jury-Mitglied Monika Ganseforth vom VCD. „Alle Bahnhöfe haben sich durch besondere Kundentreue ausgezeichnet. Den Ausschlag gab die Anziehungskraft, die beide Siegerbahnhöfe sowohl auf Reisende als auch Touristen und Einheimische ausüben.“

Die Allianz pro Schiene prämierte am 22. Oktober den „Großstadt-Bahnhof des Jahres 2007“ Berlin Hbf. Nach der Begründung der Prämierung durch Prof. Monika Ganseforth sprachen Wolf-Dieter Siebert, Vorstandsvorsitzender der DB Station und Service AG und Harald Wolf, Bürgermeister und Wirtschaftssenator der Stadt Berlin.

Als kundenfreundlichsten Kleinstadtbahnhof kürte die Jury am 05. November den seit 2004 privat betriebenen Bürgerbahnhof in Landsberg am Lech (Oberbayern). Jury-Mitglied Karl-Peter Naumann, Bundesvorsitzender vom Fahrgastverband Pro Bahn: „Hier funktioniert einfach alles. In dem liebevoll sanierten Bahnhofsgebäude von 1872 ist nach Jahren des Stillstandes wieder Leben eingezogen. Der Bahnhof wird sowohl von den Landsbergern als auch von den Reisenden hervorragend angenommen. Er ist ein gutes Beispiel dafür, dass private Bahnhofsbetreiber die DB durchaus entlasten können. Der Bürgerbahnhof zeigt, was man mit Geld und Ideen aus einem Bahnhof herausholen kann.“

Über 46.000 Trassen im Fahrplan 2008

Die positive Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs und das gestiegene Güterverkehrsaufkommen haben sich in den Trassenanmeldungen für den Netzfahrplan 2008 niedergeschlagen. Die DB Netz AG verzeichnete einen Anstieg bei den Trassenbestellungen im Güterverkehr um 3,1 Prozent auf 9222 Trassen sowie im Personenverkehr um 5,7 Prozent auf 37 398 Trassen. Für den Fahrplan des kommenden Jahres hat die DB Netz AG somit 46 620 Trassen erstellt.

„Wir freuen uns über die hohe Anzahl der Trassenbestellungen“, sagte Rüdiger Weiß, Leiter Fahrplan der DB Netz AG. „Dabei spielen unsere externen Kunden, mit denen wir mittlerweile 11 Prozent unseres Umsatzes machen, eine zunehmend wichtigere Rolle“.

Anfang August verschickte die DB Netz AG den Kunden das Trassenangebot für den Netzfahrplan 2008, der ab 09. Dezember 2007 gilt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hatten ihre Bestellungen bis April eingereicht. Insgesamt konnten im Rahmen der Erstellung des Netzfahrplans 2008 alle Trassenkonflikte einvernehmlich in den Koordinierungsverfahren gelöst werden.

Neben den im Netzfahrplan festgelegten Trassen gibt es auch Gelegenheitsverkehre, also kurzfristig angemeldete Trassen, die häufig nur einmalig verkehren. Diese ca. 880 000 Trassen werden insbesondere für den Güterverkehr mit einem Vorlauf von in der Regel unter 48 Stunden konstruiert

Technische Planung für Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar

Ende September hat die Deutsche Bahn AG den Auftrag in Höhe von 7,5 Millionen Euro zur Erstellung der technischen Planung für die Trasse der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar vergeben. Diese beschäftigt sich mit der genauen Trassierung der rund 85 Kilometer langen Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim und bewertet unter technischen, wirtschaftlichen sowie ökologischen Aspekten die Trassenführung. So müssen im Rahmen der Streckenplanung die Unterlagen für beispielsweise 20 Kilometer Tröge, 100 Straßenbrücken, 30 Eisenbahnbrücken sowie sieben Kilometer Tunnel erarbeitet werden. Darüber hinaus sind vertiefende Planungen zu Maßnahmen des Lärmschutzes sowie der Streckenausrüstung — hierzu zählt die Leit- und Sicherungstechnik — zu erstellen.

„Mit den jetzt anlaufenden Untersuchungen und der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen leiten wir die nächste Planungsstufe ein“, so Paul Gerhardt, Projektleiter bei der DB ProjektBau. „Besonders wichtig in dieser Phase ist die enge Abstimmung der Planungen mit den zuständigen Behörden und betroffenen Kommunen. Dabei wird es darauf ankommen, schon vor Beginn des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens möglichst viele Fragen im Konsens zu klären“, so Gerhardt weiter. Nach derzeitigem Stand, soll das Genehmigungsverfahren für einen ersten Abschnitt schon Ende 2008 beginnen.

Um die entsprechenden Detailplanungen durchführen zu können, muss auch die mögliche Nutzung von Grundstücken für den Trassenbau geklärt werden. Hier gilt es Lösungen zu finden, um beispielsweise vorhan-

denen Gas- oder Kabelleitungen umzulegen. Weitere wichtige Punkte der jetzt anstehenden Planungen sind vertiefende Betrachtungen hinsichtlich der Umweltverträglichkeit der Trasse, entsprechende Untersuchungen zur Hydrologie, zur Gestaltung und technischen Lösung von Bauwerken sowie die Ermittlung der exakten Baukosten. Auch das Erarbeiten eines Rettungskonzeptes in Zusammenarbeit mit Feuerwehren ist Bestandteil der vorbereitenden Planung.

Deutschland investiert zu wenig in Schieneninfrastruktur

Deutschland als Haupttransitland Europas investiert trotz Klimawandels weniger in die Schieneninfrastruktur als fast alle anderen EU-Länder. Die tatsächlichen Infrastrukturausgaben sind in den vergangenen drei Jahren sogar um knapp 200 Millionen Euro von 3,4 Milliarden Euro auf 3,2 Milliarden Euro gesunken. Pro Einwohner investierte der deutsche Staat im Jahr 2006 lediglich 39 Euro in das Gleisnetz — selbst Länder wie Slowenien und die Slowakei investieren pro Kopf deutlich mehr in das klimaschonende Verkehrssystem. Das ergeben aktuelle Berechnungen der Allianz pro Schiene auf der Grundlage von Zahlen, die die EU-Kommission Mitte Oktober vorgestellt hat.

„Deutschland investiert eindeutig zu wenig in die Schieneninfrastruktur“, sagte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege. „Die EU erwartet bis 2020 ein Wachstum der Verkehrsleistung im Güterverkehr um 50 Prozent. Angesichts dieser Prognosen muss die Bundesregierung schnellstmöglich mehr Geld in den umweltverträglichen Verkehrsträger lenken“. Ansonsten werde Deutschland „vom Lkw-Verkehr überrollt und das selbstgesteckte Klimaschutzziel verfehlt“.

Laut Allianz pro Schiene-Berechnung liegt Deutschland bei den untersuchten Staaten mit 39 Euro pro Einwohner und Jahr auf dem drittletzten Platz vor Griechenland und Ungarn. Spitzenreiter mit 359 Euro pro Einwohner und Jahr ist die Schweiz, gefolgt von Belgien (172 Euro) und den Niederlanden (159 Euro).

Weitere Zahlen sowie eine Grafik zu den Investitionen in die Schieneninfrastruktur finden Sie unter <http://www.allianz-pro-schiene.de/deutsch/Im-EU-Vergleich-abgehaengt--Selbst-Slowenien-investiert-mehr-pro-Kopf.html>.

VDV: Finanzierungsgesetz für NE-Infrastruktur dringend erforderlich

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fordert ein Bundesgesetz zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen

(NE). Im Kern schlägt der VDV vor, dass der Bund den Ländern jährlich etwa 150 Millionen Euro zur zweckgebundenen Finanzierung von Ersatzinvestitionen und zur Instandhaltung der regionalen Bestandsnetze zuweist. Hierbei solle, ähnlich wie es für die Deutsche Bahn AG vorgesehen ist, das Instrument der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung angewendet werden. Anderenfalls drohten aufgrund des derzeitigen Instandhaltungsrückstaus Streckenstilllegungen in nennenswertem Umfang.

„Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen finanzieren ihre Infrastrukturen selbst. Hierbei können sie nur auf die nicht ausreichenden Trassenentgelte der Infrastrukturnutzer zurückgreifen“, betont VDV-Geschäftsführer Dr. Martin Henke. „Die freiwilligen Investitionszuschüsse der Länder sind in den vergangenen Jahren fast überall massiv gekürzt oder sogar ganz gestrichen worden. In der Folge hat sich ein gefährlicher Investitionsrückstau gebildet, der den Bestand gefährdet, zu Kapazitätseinbußen führt und die Betriebskosten erhöht.“

Die NE bewirtschaften mit 4140 Kilometer Betriebsstreckenlänge etwa 11 Prozent des Eisenbahnnetzes in Deutschland. Etwa 65 Prozent dieser Schienenwege werden ausschließlich durch den Güterverkehr genutzt. Hinzu kommen zirka 1800 Kilometer öffentliche Gleisanlagen der See- und Binnenhäfen. Seit der Bahnreform in den 90er Jahren haben Nichtbundeseigene Infrastrukturunternehmen Strecken im Umfang von insgesamt knapp 2500 Kilometer übernommen, die ansonsten stillgelegt worden wären. Diese regionale Schieneninfrastruktur sichere die räumliche Erschließung vieler Regionen, garantiere den Verkehrsbetrieb auf der sogenannten „letzten Meile“ sowie die Auslastung des Hauptstreckennetzes und stelle häufig Alternativrouten bei Kapazitätsengpässen des bundeseigenen Schienennetzes dar, so Henke.

Durch die Änderungen des nationalen und europäischen Ordnungsrahmens seien die NE in den vergangenen Jahren mit den bundeseigenen Eisenbahnen rechtlich gleichgestellt worden. Dadurch seien die Anforderungen an die NE weiter gestiegen ohne die Mechanismen der Infrastrukturfinanzierung entsprechend anzupassen. Mit der angestrebten Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG durch den Gesetzes-Entwurf zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes stelle sich die Frage der Infrastrukturfinanzierung in verschärftem Maße, so Henke, zumal der Bund den bundeseigenen Eisenbahnen eine — wenn auch nicht ausreichende — Bestandsnetzfinanzierung in Milliardenhöhe zusage.

Schienenpersonen-fernverkehr

Deutsche Bahn übernimmt Anteil bei Thalys

Zum 16. Juni 2007 hat sich die DB mit zehn Prozent am Stammkapital der Bahngesellschaft Thalys International beteiligt. Die weiteren Anteile halten zu 62 Prozent die französische Bahn SNCF und zu 28 Prozent die belgische SNCB.

Jean-Michel Dancoisne, Generaldirektor von Thalys International, freut sich über die neue Etappe in der Thalys-Geschichte: „Künftig werden wir noch mehr als bisher von der Erfahrung und dem Know-how der Deutschen Bahn profitieren. Das erhöht nicht nur unsere Innovationskraft, sondern auch die Nähe zu unseren deutschen Kunden. Gleichzeitig stärkt Thalys mit diesem Schritt seine Position in Europa.“

Zugleich wurde Dr. Wolfgang Merz, zuvor Leiter Netzentwicklung der DB Fernverkehr AG, als neuer Direktor in die Geschäftsleitung von Thalys International aufgenommen. Dort verantwortet er die Bereiche Konzernentwicklung und Kundenbeziehungen.

1996 gegründet, ist Thalys International ein Gemeinschaftsunternehmen nach belgischem Recht. Die DB ist bereits seit 1997 Kooperationspartner. Die Gesellschaft betreibt die Hochgeschwindigkeitszüge Thalys zwischen Paris, Brüssel, Amsterdam und Köln. Im vergangenen Jahr nutzten knapp sieben Millionen Reisende den Thalys; seit seiner Einführung waren es mehr als 55 Millionen.

Derzeit werden täglich sechs Hin- und Rückfahrten zwischen Köln, Brüssel und Paris angeboten, ergänzt durch drei ICE-Zugpaare zwischen Frankfurt, Köln und Brüssel. Die Reisezeit von Köln nach Paris beträgt 3 Stunden 50 Minuten, nach Brüssel sind es 2 Stunden 25 Minuten. Mit der vollständigen Inbetriebnahme der belgischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Ende 2008 reduzieren sich die Fahrzeiten um weitere 30 Minuten.

Kooperation im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr

Europas führende Bahnen haben am 02. Juli in Brüssel die Gründungsurkunde von Railteam unterzeichnet. Die Kooperation dient dem Ziel, die nationalen Hochgeschwindigkeitsnetze über die Grenzen hinweg zu verknüpfen und Bahn fahren für die Kunden europaweit deutlich einfacher und komfortabler zu machen. Gründungsmitglieder von Railteam sind die Deutsche Bahn,

die französische SNCF, die belgische SNCB, die niederländische NS, die österreichische ÖBB, die schweizerische SBB und Eurostar.

„Wir werden unsere Angebote vernetzen, einheitliche Servicestandards einführen und die Informationen für unsere Kunden verbessern“, sagte DB-Personenverkehrschef Dr. Karl-Friedrich Rausch. „Wir gehen davon aus, dass wir 2010 rund 25 Millionen Fahrgäste im Railteam-Netz haben werden.“ Ab sofort stehen mehrsprachige Mitarbeiter an wichtigen Knotenbahnhöfen wie Köln Hbf, Stuttgart Hbf, Frankfurt am Main Hbf, Brüssel Midi und Lille Europe den Kunden zur Verfügung.

Weitere Schritte wie die Vereinfachung des Erwerbs von internationalen Fahrscheinen und zusätzliche Informationsangebote sind geplant. Auch eine stärkere Vermarktung der grenzüberschreitenden Angebote wurde vereinbart.

Für die kommenden Jahre sind neue große europäische Infrastrukturinvestitionen mit deutlichen Reisezeitverbesserungen geplant. So wird das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz bis 2010 um 2400 Kilometer auf rund 7600 Kilometer wachsen.

Neues Nachtzugangebot ab 09.12.2007

Die DB organisiert ihr Nachtzugangebot neu. Ab dem Fahrplanwechsel am 09. Dezember werden die bisherigen Marken „DB Nachtzug“, „UrlaubsExpress“ und „CityNightLine“ (ohne Leerzeichen) zur neuen Marke „City Night Line“ (mit Leerzeichen) zusammengefasst — auf einem deutlich ausgebauten internationalen Liniennetz.

Ab Dezember wird es 29 Verbindungen in neun europäische Länder geben. Amsterdam wird neben München und Zürich das Drehkreuz im europäischen Nachtreiseverkehr. Die Verbindungen von Kopenhagen, Prag, Wien und Mailand werden bis in die niederländische Metropole weitergeführt.

In einem weiß-roten Zugdesign wird bei Komfort, Qualität und Service ein gleichmäßig hoher Standard geboten. Dazu gehören ein einheitlicher Auftritt des Personals sowie das gleiche Angebot beim Frühstück und in der Zuggastronomie. Der Kauf von Fahrkarten wird deutlich vereinfacht. So können erstmals durchgehende Reisen europaweit über www.bahn.de online gebucht werden. Schlafwagenabteile sind ohne die bisher nötige 1. Klasse-Fahrkarte zur Alleinnutzung reservierbar, was insbesondere für Geschäftsreisende von Vorteil ist.

Die Schweiz bleibt weiterhin der bedeutendste ausländische Markt für „City Night Line“ mit Verbindungen ab Basel und Zürich zum Beispiel nach Amsterdam, Kopenhagen und neu von Basel nach Prag.

Rauchfreie Bahn seit 01. September

Die Deutsche Bahn ist seit dem 01. September 2007 komplett rauchfrei. In allen Zügen darf nicht mehr geraucht werden. Auch in den 5700 Bahnhöfen ist Rauchen außer in speziell gekennzeichneten Raucherbereichen nicht mehr erlaubt.

Bundesgesundheitsministerin Ulla Schmidt: „Der Nichtraucherschutz in Deutschland kommt Zug um Zug voran. Das Bundes Nichtraucherschutzgesetz schützt Nichtraucher vor Passivrauchen in den Gebäuden des Bundes und in öffentlichen Verkehrsmitteln.“

Neben den ICE und Intercity wurden auch die Züge von DB Autozug, DB Nachtzug und CityNightLine komplett rauchfrei. In den 250 Speisewagen wird bereits seit 1991 und in den Bordbistros der Fernverkehrszüge seit Oktober vergangenen Jahres nicht mehr geraucht. Damit gehört die Deutsche Bahn zu den ersten Unternehmen in Deutschland, die ihre Gastronomie komplett auf rauchfrei umgestellt haben. Im Nahverkehr verkehren die Züge bereits seit Juli dieses Jahres als Nichtraucherzüge.

In den Bahnhöfen wurden jetzt die Raucherbereiche aus den Empfangsgebäuden und Unterführungen entfernt. Zu den Empfangsgebäuden zählen nicht die Bahnsteige. Hier wird es in rund 330 Bahnhöfen mit einem Reisenaufkommen von mehr als 10 000 Reisenden pro Tag weiterhin Raucherbereiche geben. Die Bereiche sind neuerdings zusätzlich mit gelben Bodenmarkierungen und Rauchersymbolen gekennzeichnet. Bereits seit 2002 sind über 3800 der 5700 Bahnhöfe rauchfrei.

Schienenpersonennahverkehr

Länder brauchen mehr Geld für den Nahverkehr

Die Allianz pro Schiene warnte Ende September vor dem Ausdünnen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Gut ein Jahr nach der drastischen Kürzung der Regionalisierungsmittel, mit denen der Bund den Öffentlichen Personennahverkehr in den Bundesländern bezuschusst, zieht das Schienenbündnis eine erste Bilanz. „Erstmals seit Beginn der Bahnreform ist das Nahverkehrsangebot auf der Schiene um mehrere Millionen Zugkilometer zurückgegangen, sagt Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. „Die Bundesländer brauchen jährlich mindestens 7 Milliarden Euro, um wenigstens den Status quo halten zu können.“ Im Sommer 2006 hatte der Bund die Kürzungen um insge-

samt 2,8 Milliarden Euro bis zum Jahre 2010 beschlossen.

Die mit der Bahnreform und dem Regionalisierungsgesetz begonnene Erfolgsgeschichte des SPNV muss fortgesetzt werden. Seit der 1994 in Kraft getretenen Bahnreform waren die Fahrgastzahlen und die Verkehrsleistung dank massiver Investitionen der Länder in Fahrzeuge und in die Infrastruktur in beeindruckendem Maße gestiegen. Das Fahrgastaufkommen hat sich bis 2006 mehr als verdoppelt. Die Verkehrsleistung nahm im selben Zeitraum um 43 Prozent zu.

Nach dem aktuellen Gesetzentwurf für die Änderung des Regionalisierungsgesetzes sollen die Bundesländer im kommenden Jahr insgesamt 6,675 Milliarden Euro für die Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs erhalten. „Das sind noch einmal 35 Millionen Euro weniger als für 2007. Vor dem Hintergrund der stark wachsenden Nachfrage und des Klimawandels ist das ein Unding“, so der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer.

Der Gesetzentwurf sieht die Steigerung der Förderung um jährlich 1,5 Prozent ab 2009 vor. Für 2014 ist eine erneute Überprüfung der Höhe der Mittel mit Wirkung ab 2015 geplant. nachvollziehbar zu machen.

Die GRV begrüßt die vorgesehene Dynamisierung sowie die Planungssicherheit für die kommenden sieben Jahre. Die Länder müssen die Mittelverwendung transparent machen und aus den höheren Einnahmen der Mehrwertsteuer die Kürzungen des Bundes ausgleichen.

Schienengüterverkehr

Seehafenhinterlandanbindung

Die stürmische Entwicklung im Welthandel und der Boom in den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union haben den deutschen Seehäfen in den vergangenen Jahren einen rasanten Aufschwung beschert. Nach zweistelligen Wachstumsraten in den vergangenen Jahren gehen alle Prognosen von einer weiteren Verdoppelung des Transportaufkommens in den Häfen bis 2015 aus. Jeder dritte Container, der heute in Hamburg ankommt, wird mit dem Zug abgefahren. Angesichts des starken Wachstums sind die Hauptabfuhrstrecken der Seehäfen allerdings nahe an ihrer Kapazitätsgrenze. Damit sie nicht Flaschenhals der wirtschaftlichen Entwicklung werden, ist ein zeitnaher Ausbau notwendig.

Der „Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr“ soll in den Masterplan Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingehen, der bereits im Koalitionsvertrag im November 2005 enthalten ist und

gegenwärtig mit allen beteiligten entwickelt wird. Der deutsche Plan soll dann auch den Aktionsplan Logistik der Europäischen Kommission ergänzen.

Handlungsfelder des von Bringfried Belter geleiteten DB-Projektes sind die Häfen, die Infrastruktur der DB AG sowie die Hinterlandterminals. Um die Entwicklung in den Häfen besser prognostizieren zu können, wurden für die Häfen Hamburg, Lübeck, Wilhelmshaven, Duisburg und Bremische Häfen detaillierte Masterpläne erstellt. Hierbei ermittelten Reeder, Umschlagbetriebe, Transporteure, Hafenverantwortliche und die DB AG gemeinsam das zukünftige Mengenaufkommen für das Bezugsjahr 2015.

Darauf aufbauend wurden Produktionsverfahren und konkrete Infrastrukturausbaumaßnahmen im Hafen und an den Übergabestellen der Züge ins Netz der DB AG abgeleitet. Die hieraus resultierenden Zugzahlen wurden den vorhandenen Kapazitäten in den Strecken und Knoten des Netzes der DB AG korridorbezogen gegenübergestellt, mit dem Ergebnis, dass das vorhandene Netz ohne Infrastrukturausbau nicht in der Lage ist, die Mehrverkehre vollständig abzufahren. Die entwickelten Konzepte beinhalten neben Infrastrukturmaßnahmen auch betriebliche Ansätze, wie die Nutzung von Umleitungsstrecken und Alternativrouten als Zwischenzustand bis zur Inbetriebnahme neuer Infrastrukturen.

Auch ein „Sofortmaßnahmen-Paket“ aus kleineren, bereits innerhalb der nächsten drei Jahre realisierbaren Infrastrukturinvestitionen, soll zusätzliche Kapazität in Strecken und Knoten erschließen. Hierbei handelt es sich zum Beispiel um Blockverdichtungen, Verlängerung von Überholungsgleisen oder zusätzliche Weichenverbindungen in besonders angespannten Knoten. Weiterreichende, große Infrastrukturmaßnahmen, wie beispielsweise das dritte Gleis zwischen Stelle und Lüneburg, oder die sogenannte Y-Trasse (Neubaustrecke von Hamburg und Bremen nach Hannover) sind darüber hinaus nötig. Diese Großprojekte sind mit großem Planungsvorlauf und immensen Investitionssummen verbunden und müssen deshalb bereits jetzt in Angriff genommen werden. Die gesamten Investitionen wurden in einem „Hafenpaket“ für den Seehafenhinterlandverkehr zusammengefasst.

Die nötige Gesamtinvestitionssumme bis zum Jahr 2020 beläuft sich auf rund 15 Milliarden Euro, wovon ein Großteil noch finanziert werden muss. Entscheidend ist eine abgestimmte, zeitlich optimierte Umsetzung der Projekte sowohl in den Häfen und in Hafennähe als auch im entfernten Hinterland, um Kapazitätsengpässe entlang des Transportweges zu vermeiden.

In den meisten definierten Zielgebieten der Züge aus den Seehäfen reichen die Kapazitäten der Umschlagterminals aus, wenn die geplanten Ausbau- und Neubaumaßnahmen umgesetzt werden. Teilweise muss auch die Arbeitsweise in den Umschlagsanlagen ange-

passt werden. Denkbar sind sowohl die Verlängerung der Terminalöffnungszeiten als auch eine Umstellung von Stand- auf Fließverfahren.

Die Politik hat bereits den dringenden Handlungsbedarf erkannt. Bundesminister Tiefensee erklärte, der Ausbau leistungsgerechter Hinterlandanbindungen stelle einen Schwerpunkt bei den zukünftigen Verkehrsinvestitionen dar und die Investitionsmittel für den Logistikstandort Deutschland würden erhöht.

Schienengüterverkehr erlebt eine Renaissance

Deutschlands Unternehmen verlagern zunehmend Transporte von der Straße auf die Schiene, damit erlebt der Schienengüterverkehr eine Renaissance. Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene stellte bereits im Juni eine Broschüre mit Verlagerungsbeispielen aus verschiedenen Wirtschaftsbereichen vor. „Jahrzehntelang ist in der Politik von der Verlagerung auf die Schiene geredet worden, die Wirtschaft hat jedoch auf die Straße gesetzt. Jetzt haben wir endlich die Trendumkehr.“, so Flege. Die präsentierten Einzelbeispiele ersparen der Gesellschaft jährlich 200 000 Lkw-Fahrten. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee reagierte erfreut auf die bislang einmalige Zusammenstellung von Verlagerungsbeispielen. „Die Best-practice-Beispiele machen Mut“, so der Minister im Vorwort der Broschüre.

Flege zeigte sich überrascht von der großen Bedeutung der Lkw-Maut bei der Verlagerungsentscheidung. Die 2005 eingeführte Lkw-Maut hat offensichtlich zu mehr Wettbewerbsgerechtigkeit der Verkehrsträger beigetragen und zu einer Verlagerung auf die Schiene geführt.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes Ende August wuchs die Transportleistung auf der Schiene im ersten Halbjahr um 10,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr. Damit scheint es möglich, dass der Schienengüterverkehr in 2007 erneut Marktanteile gewinnen kann.

Die Broschüre „Mehr Bahn wagen — 13 erfolgreiche Verlagerungsbeispiele aus dem Güterverkehr“ kann unter http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/pdf-Dateien/Publikationen/Allianz_pro_Schiene-Mehr_Bahn_wagen.pdf heruntergeladen werden.

Die GRV ist erfreut über diese Verkehrsverlagerung und fordert eine weitere Verringerung der Wettbewerbsnachteile des Schienengüterverkehrs, beispielsweise durch eine Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Straßenkategorien sowie auf Lkw unter 12 Tonnen, entsprechend der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz.

Kombinierter Verkehr bringt Schwung in die Güterströme

Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesverkehrsminister, Karin Roth, hat Ende September das neue Containerterminal im Hafen von Mannheim eingeweiht. Dabei hat sie den hohen Stellenwert des kombinierten Verkehrs bei der Bewältigung des erwarteten Güterverkehrsaufkommens herausgestellt. Ihr Fazit: „Der Kombinierte Verkehr ist für die Zukunft Grundlage einer leistungsfähigen und effizienten Lenkung der Güterverkehrsströme. Er ist nicht mehr wegzudenken und passt verkehrs- und umweltpolitisch in die Zeit.“

Für die Einrichtung der notwendigen Terminalinfrastruktur hat die Bundesregierung an private Investoren seit 1998 Zuschüsse in Höhe von über einer halben Milliarde Euro bewilligt. Das verdeutlicht, welche Bedeutung die Verlagerung der Transporte auf umweltverträgliche Verkehrsträger, wie Schiff und Schiene haben und spiegelt die Verantwortung wider, der sich der Bund stellt.

Im Blick auf die Zukunft stellt Roth fest: Mit dem „Masterplan Güterverkehr und Logistik“, der in Zusammenarbeit mit über 700 Experten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeitet wird, gibt die Bundesregierung Antworten auf die im Verkehrsbereich bestehenden Herausforderungen.

Deutsche Bahn kauft EWS und Transfesa

Nach der Zustimmung des Aufsichtsrats der DB AG Ende Juni plant das Unternehmen den Erwerb von „English Welsh & Scottish Railway Holding Limited (EWS)“ sowie der spanischen „Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa)“. Vorbehaltlich der notwendigen behördlichen Genehmigungen wird die DB mit den Akquisitionen ihre Spitzenposition im Schienengüterverkehr in Europa weiter ausbauen. Hiermit erweitert der Unternehmensbereich Logistik der DB die zentralen Transportkorridore in Westeuropa und kann für die Kunden noch bessere Angebote aus einer Hand entwickeln.

Mit Blick auf den stagnierenden, defizitären Schienengüterverkehr in vielen europäischen Ländern sagte Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, dass die faktische Liberalisierung Voraussetzung für Wachstum und Wirtschaftlichkeit sei. Das Beispiel Deutschland habe gezeigt, dass der offene Netzzugang mit über 330 Bahnunternehmen zu deutlich mehr Verkehr auf der Schiene geführt habe. Die DB AG werde sich auch in Zukunft für die europäische Liberalisierung stark machen.

Für den DB-Unternehmensbereich Logistik ergeben sich aus der Übernahme der beiden Unternehmen Anknüpfungspunkte an die Transport- und Logistikmärkte in West- und Südwesteuropa und damit eine Stärkung des Süd-West-Korridors. Mit der Integration soll der Marktanteil der Schiene in Europa spürbar ausgebaut und die Qualität des Angebots erhöht werden. DB, EWS und Transfesa ergänzen sich vor allem in den Segmenten Schienenlogistik, Automobilindustrie, Industrie- und Massengüter.

Zudem erhofft sich die DB künftig eine bessere Ausgangsposition in Frankreich, wo EWS durch die Tochter Euro Cargo Rail bereits vertreten ist. Gleichzeitig ist es das erklärte Ziel der DB, weiterhin eng mit der SNCF zusammenzuarbeiten, wie es heute zum Beispiel bereits im Einzelwagenverkehr der Fall ist, um mit attraktiven Angeboten neue Verkehre für die Schiene zu gewinnen.

Die EWS ist als größte britische Güterbahn und als eines der größten Güterverkehrsunternehmen in Europa auf Wagenladungsverkehr in den Bereichen Energiewirtschaft, Industriegüter und Baumaterial spezialisiert. Vor allem aufgrund ihrer Aktivitäten in Großbritannien und der sich entwickelnden Marktposition in Frankreich ist die EWS eine sehr gute Ergänzung für die DB. „Wir wollen auf der Plattform aufbauen, die wir in Großbritannien und Frankreich für Wachstum im Schienengüterverkehr geschaffen haben und mit der wir unseren Kunden ein flächendeckendes europäisches Schienengüterverkehrsnetz bieten“, erklärte der EWS-Vorstandsvorsitzende Keith Heller. „Ein Erwerb der EWS durch die DB schafft die Voraussetzung für ein größeres Transportvolumen auf der Schiene.“ Mit etwa 5000 Mitarbeitern hat das Unternehmen im vergangenen Jahr einen Umsatz von rund 770 Millionen Euro erwirtschaftet.

Das spanische Unternehmen Transfesa ist ein international agierender Transport- und Logistikdienstleister, der sich auf Schienen- und Straßentransporte in den Segmenten Automobilindustrie, Schüttgut und Stückgut spezialisiert hat. „Diese Transaktion wird den Schienengüterverkehr auf der iberischen Halbinsel stärken, zur Liberalisierung in diesem Teil Europas beitragen und Transfesa die Möglichkeit geben, ihre internationale Strategie auszubauen, ihr Angebot auszuweiten und die Qualität ihrer Leistungen zu verbessern“, sagte Transfesa-Generaldirektor Luis del Campo. Für die DB bietet das Unternehmen aufgrund seiner starken Präsenz im iberischen Wirtschaftsraum und zum anderen als Betreiber von Umspuranlagen einen idealen Zugang zum Süd-West-Korridor. Das Unternehmen hat zurzeit rund 1100 Mitarbeiter und wies für das vergangene Jahr einen Umsatz von rund 290 Millionen Euro aus.

Schifffahrt

Strengere Abgasvorschriften in der Nordsee

Seit 11. August 2007 gelten verschärfte Abgasvorschriften für Schiffe in der Nordsee und dem Ärmelkanal. Während weltweit noch ein Schwefelgehalt von maximal 4,5 Prozent zulässig ist, darf dieses Seegebiet nur noch von Schiffen befahren werden, die einen besseren Brennstoff mit einem maximalen Schwefelgehalt von 1,5 Prozent verwenden.

Für die ökologisch besonders sensible Ostsee gilt diese strengere Schwefelgehaltsgrenze bereits seit Mai 2006. Verstöße gegen diese Vorschriften werden durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Hamburg verfolgt und können mit Geldbußen bis zu 50 000 Euro geahndet werden.

Durch die Treibstoffe gelangen immer noch zu große Mengen von Schadstoffen in die Atmosphäre. Deutschland setzt sich daher in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO — International Maritime Organization) mit allem Nachdruck dafür ein, die zulässigen Grenzwerte von Schwefeldioxid und Stickstoffdioxid weltweit weiter zu verschärfen. Die notwendige Überarbeitung des „Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe“ (kurz MARPOL, von „marine pollution“) soll spätestens im Frühjahr 2008 abgeschlossen werden.

Seeschifffahrt und Klimaschutz

Der Weltschifffahrtstag der UNO wurde in diesem Jahr Ende September unter dem Motto „IMO's Response to Current Environmental Challenges“ (IMOs Antwort auf aktuelle Umweltschutz-Herausforderungen) in London begangen.

„Der Seetransport ist bereits der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Wir sehen hier Möglichkeiten für weitere Verbesserungen. Diese müssen jetzt realisiert werden. Dazu gehört eine deutliche Senkung der Schiffsemissionen, insbesondere durch die Umstellung von Schweröl auf schwefelarme höherwertige Treibstoffe“ sagte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee.

„Gerade in Zeiten des Klimawandels und eines ständig wachsenden Transportaufkommens auf See kann die Bedeutung des maritimen Umweltschutzes gar nicht hoch genug eingeschätzt werden“, sagte der Bundesverkehrsminister. „Die IMO ist das einzige Gremium, das den maritimen Umweltschutz weltweit wirksam voranbringen und dabei die unterschiedlichen Interes-

sen der verschiedenen Beteiligten angemessen in Einklang bringen kann.“

Verkauf von Scandlines

Die Gesellschafter der Scandlines AG, die Deutsche Bahn AG und das Dänische Transport- und Energieministerium, gaben im Juni die Unterzeichnung einer Aktienverkaufsvereinbarung zum Verkauf aller Anteile an Scandlines bekannt.

Ein Konsortium aus Allianz Capital Partners GmbH, München, der 3i Group, Kopenhagen und Frankfurt am Main, und der Deutschen Seereederei GmbH, Rostock, zahlt 1,56 Milliarden Euro für den Gesamtanteil an Scandlines. Die Transaktion unterliegt der Genehmigung durch den Finanzausschuss des dänischen Parlaments, den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die EU-Wettbewerbsbehörde.

„Ich bin sehr froh über den Ausgang des Verkaufsprozesses. Auch wenn der Prozess zeitaufwändig war, haben wir jetzt ein sehr attraktives Ergebnis erzielt“, sagte der dänische Minister für Transport und Energie, Flemming Hansen.

Er führte weiter aus: „Ich bin überzeugt davon, dass die neuen Eigentümer Scandlines zusätzliche Impulse verleihen werden, um sich zu einem noch erfolgreicherem Fährbetreiber zu entwickeln, der Leistungen von hoher Qualität anbietet. Dies liegt sowohl im Interesse der Kunden als auch der Mitarbeiter von Scandlines.“

Innovatives Binnentankschiff

Im Zuge des Klimaschutzes werden auch im Schiffsbau innovative Konzepte zur Reduktion der Kohlendioxid-Emissionen verwirklicht. In Haren an der Ems gab die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium Astrid Klug einem emissionsarmen und flussverträglichen Binnentankschiff die Schiffstaufe. Den Bau des nach dem so genannten „Futura“-Konzept konstruierten Tankers hatte das Bundesumweltministerium mit 1,6 Millionen Euro unterstützt.

Das „Futura“-Konzept — entwickelt von der Kieler Firma New Logistics — ist ein innovatives Schiffsbaukastenprinzip, das dem jeweiligen Einsatzzweck der Schiffe angepasst werden kann. So wurden neben dem „Futura-Tanker“ bereits ein Erzfrachter sowie das ebenfalls vom Bundesumweltministerium geförderte Küstenmotorschiff „Futura Carrier“ fertig gestellt.

Gemeinsam ist den „Futura“- Schiffen, dass sie besonders flussverträglich sind. Durch eine Luftfilmschmierung wird eine Treibstoffersparnis erwartet. Tanker und Carrier sind darüber hinaus mit moderner Abgasreinigungstechnik wie Rußpartikelfilter und Stickoxidmin-

derungstechnik ausgestattet. Sie schließen in punkto Luftreinhaltung damit zu modernen LKW-Standards auf. Der Ausstoß gesundheitsgefährdender Feinstaubpartikel wird nahezu vollständig, der von Stickoxiden um bis zu 70 Prozent reduziert. Der Tanker wird außerdem künftig ausschließlich schwefelfreien Schiffsdiesel tanken. Damit trägt er zusätzlich zur notwendigen Verbesserung der Luftqualität auch in Binnenhäfen bei.

Bund investiert rund 165 Millionen Euro in neue Schleusen

Der Bund wird über 165 Millionen Euro für drei neue Schleusen und die dazwischen liegenden Streckenanpassungen an der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) Nordstrecke investieren. Die Projektpartner aus der Region — Landkreise, Kommunen und Gemeinden, Industrie- und Handelskammern und das Land Niedersachsen — unterstützen das Projekt in den kommenden zehn Jahren mit zusätzlichem Personal und ermöglichen einen um mehrere Jahre vorgezogenen Projektbeginn. Ziel ist, durch kombinierte Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen an der DEK-Nordstrecke langfristig einen wettbewerbsfähigen Wasserstraßentransport mit modernen Großmotorgüterschiffen zu ermöglichen. Den entsprechenden Vertrag zu den Ausbaumaßnahmen haben am 06. November 2007 die Verantwortlichen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West und die Projektpartner aus der Region unterschrieben.

Der Dortmund-Ems-Kanal nördlich von Rheine ist die Wasserstraßenanbindung für die Wirtschaftsregion um Lingen, Meppen und Dörpen, sowie den Raum Rheine. Er stellt eine wichtige Hinterlandverbindung des Seehafens Emden an das transeuropäische Wasserstraßennetz dar. Das gesamte Güterverkehrsaufkommen auf der DEK-Nordstrecke und des Küstenkanals lag im Jahr 2004 bei rund 8,6 Millionen Gütertonnen, für das Jahr 2025 wird eine Steigerung des Verkehrsaufkommens auf rund 10,8 Millionen Tonnen prognostiziert.

Andere Verkehrsträger

Riesen-Lkw verstärken Ungleichgewicht im Güterverkehrsmarkt

Die Zulassung von Lkw mit 25,25 Metern Länge und bis zu 60 Tonnen Gewicht (Riesen-Lkw, Megatrucks, Gigaliner, Monstertrucks) würde die vorhandenen Wettbewerbsverzerrungen im Güterverkehr zwischen Schiene und Straße vergrößern.

Bereits im Juni hatte der Verkehrsausschuss des EU-Parlamentes bei der Abstimmung über den so genannten „Cramer-Report“ festgehalten, „dass überlange Lkw die Wettbewerbsposition der Schiene weiter untergraben“. Der Ausschuss „befürchtet, dass eine europaweite Zulassung von Gigaliner den Einzelwagen - Güterverkehr sowie den kombinierten Verkehr zerstören würde und lehnt eine solche daher ab“.

Erfreulicherweise hat das Europäische Parlament am 05. September die Entscheidung des Verkehrsausschusses bestätigt. Die Abgeordneten verlangten, dass Mitgliedsstaaten die Genehmigung der Europäischen Kommission einholen müssen, wenn sie längere und schwerere Lkw auf ihren Straßen zulassen wollen.

In der 20-seitigen Broschüre „Megatrucks versus Schienengüterverkehr?“ setzen sich die Bahnorganisationen UIC, CER, EIM, UIRR, UNIFE und ERFA kritisch mit der Zulassung von Riesen-Lkw auseinander. Der Bahnsektor appelliert an die Entscheidungsträger, bei ihren Überlegungen den Aspekt der externen Kosten und die Auswirkungen auf das Transportsystem als Ganzes zu berücksichtigen.

Die GRV unterstützt diese Position vollständig, wegen der Brisanz der Frage werden nachstehend noch einige Stimmen zu den Riesen-Lkw abgedruckt.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) warnte auf seiner Jahrestagung in Halle (Saale) Bund und Länder vor Tendenzen, in der laufenden Diskussion um überlange und überschwere LKW (Gigaliner) Zulassungsbedingungen aufzuweichen.

Im Rahmen einer Arbeitsgruppe, die die Verkehrsministerkonferenz in ihrer letzten Sitzung in Wernigerode eingesetzt habe, seien Vorstöße einzelner Bundesländer in die Richtung bekannt geworden, Fahrzeuge mit Überlänge von mehr als 25 Metern, aber mit einer zulässigen Gesamtmasse von deutlich unter 60 Tonnen zuzulassen. Der VDV lehne dies wegen der Auswirkungen auf den Güterverkehrsmarkt ausdrücklich ab. Die Zulassung solcher Fahrzeuge würde den Straßengüterverkehr einseitig begünstigen und damit den ökologisch bedeutsamen Erfolg der Güterbahnen im Bereich des kombinierten Verkehrs, aber auch anderer Verkehrsegmente wie des Einzelwagenverkehrs, erheblich gefährden. Für die Wettbewerbsverhältnisse auf diesem Markt habe eine Verlängerung der Gespanne wesentlich gravierendere Auswirkungen als eine Gewichtserhöhung.

Im Übrigen wies Elste darauf hin, dass eine Veränderung der Marktbedingungen zu Gunsten des Straßengüterverkehrs, die unweigerlich mehr Fracht auf die Straße zöge, weder in die energie- noch umweltpolitische Landschaft passe und den Bemühungen unseres Landes, den Kohlendioxid-Ausstoß insgesamt zu vermindern, im Ergebnis deutlich widerspreche

Verband Deutscher Eisenbahningenieure (VDEI)

Nachdem die Regierungen der Niederlande und Schwedens sich von den 60-Tonnen-LKWs distanziert haben, kommt auch vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und

Entsorgung (BGL) ein Veto zum Einsatz der überlangen und besonders schweren Trucks auf Deutschlands Straßen.

Hauptgründe sind die nicht entsprechend vorhandene Infrastruktur und starke Sicherheitsbedenken. Hier geht es nicht nur um Kurvenradien, die Gegaliner kommen durch keinen normalen Kreisverkehr ohne die Fahrspuren zu verlassen, sondern durch ihre Länge bedingt sind Bahnübergänge ein besonderer Gefährdungspunkt, da sämtliche automatische Regelungen teilweise mit enormem Aufwand verändert werden müssten.

Allein das Anpassen der rund 33 000 Bahnübergänge an diese Überlängen würde den Steuerzahler Millionen von Euro kosten, dazu kämen die geschätzten 8 Milliarden Euro für die Sanierung und/oder Verstärkung von Brücken.

Diese Mittel sind beim Ausbau der Schieneninfrastruktur, so Prof. Fendrich, Präsident des VDEI, wesentlich besser angelegt, da die Schiene, besonders unter Beachtung der weltweit zu verzeichnenden negativen Klimaveränderung, nach wie vor das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist.

Der VDEI setzt sich dafür ein, die Versuche mit den Gegaliner, welche in einigen Bundesländern noch laufen, abubrechen und konsequent die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene voran zu treiben.

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland Pfalz

Rheinland-Pfalz lehnt die Zulassung von 60 Tonnen schweren Gegaliner eindeutig ab. Es habe in Rheinland-Pfalz anders als in anderen Bundesländern bislang auch keine Genehmigungen für solche Transporte in Modellversuchen gegeben, teilte Verkehrsminister Hendrik Hering Mitte September in Mainz mit. „Die Nachteile dieser Fahrzeuge überwiegen. Im Oktober muss die Verkehrsministerkonferenz ein klares Signal setzen“, forderte der Minister. Die Konferenz will auf ihrer Sitzung am 09. und 10. Oktober Schlussfolgerungen aus einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) ziehen.

Bislang habe auch die Bundesregierung alle Forderungen, den Einsatz von 60-Tonnen-Lkw auf deutschen Straßen zuzulassen, abgelehnt. „Durch das enorme Gewicht dieser Fahrzeuge werden insbesondere die Brückenbauwerke besonderen zusätzlichen Belastungen ausgesetzt“, erläuterte Hering. Die Lebensdauer vieler, insbesondere älterer Brückenbauwerke werde vor allem durch die auftretenden dynamischen Belastungen erheblich verkürzt. Dies würde zu zusätzlichen Investitionserfordernissen zur Ertüchtigung von Brücken in Höhe von 4 bis 8 Milliarden Euro führen.

Der weitaus größte Teil der Brücken in Deutschland könne diesen hohen Belastungen möglicherweise nicht standhalten und müsse daher verstärkt werden. Für enge Bundes- und Landesstraßen wären die Gegaliner zudem kaum geeignet. „Problematisch sind auch die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Bedingt durch die Länge der Fahrzeuge werden die Überholvorgänge länger und damit grundsätzlich gefährlicher.“

Hering befürchtet außerdem, dass nach Zulassung dieser Fahrzeuge wieder mehr Güter auf der Straße und weniger auf der Schiene transportiert werden. „Das würde das verkehrs- und umweltpolitische Ziel, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, torpedieren.“

Allianz pro Schiene

Die Allianz pro Schiene warnt vor voreiligen Schlussfolgerungen aus den so genannten Modellversuchen mit 25 Meter langen und bis zu 60 Tonnen schweren Riesen-Lkw in Niedersachsen. „Die Tests sind realitätsferne Laborversuche ohne Aussagekraft“, kommentiert Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, die am Donnerstag von Landesverkehrsminister Walter Hirche (FDP) in Hannover vorgestellten ausschließlich positiven Ergebnisse. „Herr Hirche betreibt Standortpolitik zu Lasten des Allgemeinwohls“, so Flege. Hircches Vorschlag, die Riesen-Lkw künftig als Ökoliner zu bezeichnen, seien angesichts der schwer wiegenden Bedenken des Umweltbundesamtes [Anmerkung: siehe GRV-Nachrichten Folge 78, Seite 25] „kompletter Hohn“. Der Einsatz von Riesen-Lkw läuft in Niedersachsen bis zur Länderverkehrsministerkonferenz am 09. und 10. Oktober unverändert weiter.

Am 10. Oktober haben die Länderverkehrsminister beschlossen, Riesen-Lkw auf Deutschlands Straßen vorerst keine generelle Zulassung zu erteilen. „Wir begrüßen sehr, dass die laufenden Pilotversuche einzelner Bundesländer nicht ausgeweitet werden dürfen und noch in diesem Jahr auslaufen. Somit können vorerst keine weiteren Fakten und Sachzwänge geschaffen werden“, kommentierte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege das Mehrheitsvotum der Länderverkehrsminister.

Flege: „Für Deutschland bedeutet der heutige Beschluss konkret, dass wir ab Jahresanfang 2008 vorerst Gegaliner-frei sein werden. Das heißt aber noch nicht, dass die Monstertruck-Gefahr für die nächsten Jahre gebannt ist. Spätestens im Sommer 2008, wenn die EU-Studie zu Gegaliner vorliegt, wird uns die Riesen-Lkw-Diskussion via Brüssel wieder einholen. Es gibt starke Kräfte in Europa, die Gegaliner EU-weit fahren lassen wollen.“ In diesem Zusammenhang sei es aber „politisch äußerst wertvoll“, dass sich die Verkehrsminister des großen und wichtigen EU-Landes Deutschland heute gegen Gegaliner positioniert haben. „Das ist eine Vorentscheidung für Europa. Dieses Signal aus Merseburg, dass sich das Haupttransitland in Europa gegen Gegaliner sperrt, wird bei den EU-Verkehrsministern Eindruck hinterlassen.“

Zusammen mit ihren Mitgliedsverbänden hat die Allianz pro Schiene im September die Kampagne „Keine Monstertrucks! Güter auf die Schiene“ (www.gueter-auf-die-schiene.de) gestartet.

Begleitetes Fahren mit 17 erfolgreich

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat bereits im Juli erste Ergebnisse des Modellversuchs „Begleitetes Fahren mit 17“ vorgestellt.

Danach bestätigen sich die Erwartungen, dass junge Fahranfänger von den in der Begleitphase gesammelten Erfahrungen profitieren. Die Teilnehmer des Modellversuchs sind weniger in Unfälle verwickelt als andere Fahranfänger. Dazu verstoßen sie seltener gegen die Verkehrsregeln. Es gibt auch nur halb so viele Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen. Bislang haben rund 230 000 Fahranfänger von der Möglichkeit des begleiteten Fahrens Gebrauch gemacht. Im Jahr 2006 nahm bereits jeder sechste Fahranfänger der

(Pkw-) Fahrerlaubnisklasse B in Deutschland an dem Modellversuch teil.

Tiefensees Wertung: „Das ist ein überaus erfreuliches und ermutigendes Ergebnis und bestätigt unsere Entscheidung, das Begleitete Fahren im Jahr 2005 auf eine bundeseinheitliche Grundlage zu stellen. Wir werden nun in einer genauen wissenschaftlichen Untersuchung prüfen, ob sich dieser Trend bestätigt.“

Am 01. August trat das von Bundestag und Bundesrat einvernehmlich beschlossene Alkoholverbot für junge Fahrer und Fahranfänger in Kraft. Das Alkoholverbot gilt für all diejenigen, die noch in der zweijährigen Probezeit sind und für alle jungen Fahrerinnen und Fahrer vor Vollendung des 21. Lebensjahres. Verstöße gegen das Verbot führen im Regelfall zu einem Bußgeld in Höhe von 125 Euro und zu zwei Punkten im Verkehrszentralregister. Bei Fahranfängern, die sich noch in der Probezeit befinden, verlängert sich zudem die Probezeit um weitere zwei Jahre.

DB erstmals auf Internationaler Automobil-Ausstellung

Die Deutsche Bahn AG war in diesem Jahr erstmals als Aussteller auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) vertreten, um sich den autobegeisterten Besuchern der Messe als Verkehrsunternehmen zu präsentieren. „Das Motto der IAA: ‚Sehen, was morgen bewegt‘ war für uns das ideale Umfeld, um zu zeigen, wie die DB für die Zukunft vorbereitet ist“, sagte Ralf Klein-Bölting, Generalbevollmächtigter Konzernmarketing und Kommunikation.

Der Messestand der DB spiegelte die Entwicklung des Unternehmens der letzten Jahre wider. Die Deutschen Bahn ist heute ein führender Betreiber von weltweiten Verkehrsnetzwerken und betreibt eines der komplexesten Schienennetzwerke der Welt. Daneben ist die DB auch Deutschlands größtes Busunternehmen mit 10 300 Fahrzeugen und managt 100 000 Autos etwa beim Fuhrpark-Service der Bundeswehr und mit DB Carsharing.

Einweihung der 2. Strelasundquerung

Mit der Einweihung der 4700 Meter langen zweiten Strelasundquerung am 21. Oktober ist die leistungsfähige Anbindung der Insel Rügen an die deutschen und europäischen Wirtschaftszentren sichergestellt. Die 2830 Meter lange Brücke ist das Kernstück der zweiten Strelasundquerung. Die Form der Schrägseilbrücke, die sowohl mit der Harfenausbildung der Seilverspannung als auch mit der Tropfenform der Pfeiler dem mariti-

men Umfeld Rechnung trägt, soll das große Brückenbauwerke harmonisch in das Umfeld einpassen.

Mit den 125 Millionen Euro wurden 71 000 Kubikmeter Beton und 22 000 Tonnen Stahl verbaut. Allein der 128 Meter hohe Pylon hat ein Stahlgewicht von 850 Tonnen.

Emissionsabhängige Start- und Landeentgelte

Ende September hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee ein Pilotprojekt zur Einführung emissionsabhängiger Start- und Landeentgelte an den Flughäfen Frankfurt und München angekündigt. Das Pilotprojekt wurde in enger Zusammenarbeit mit der „Initiative Luftverkehr“ entwickelt.

Tiefensee: „Der Klimaschutz ist auch im Luftverkehr längst zu einem wichtigen Thema geworden. Deswegen habe ich die Einführung von emissionsabhängigen Start- und Landeentgelten angeregt. Jetzt kommen wir einen wichtigen Schritt voran. Das Fliegen wird sauberer und klimaschonender. Ich freue mich sehr, dass die Flughäfen Frankfurt und München, über die rund 50 Prozent des Luftverkehrs in Deutschland abgewickelt werden, ab 01. Januar 2008 diesen Schritt gehen. Damit schaffen wir für die Fluggesellschaften Anreize, moderne und damit umweltfreundlichere Flugzeuge einzusetzen. Die Deutsche Lufthansa als größtes deutsches Luftfahrtunternehmen stellt unter Beweis, dass ihr der Umweltschutz ein wichtiges Anliegen ist. Dieses Pilotprojekt hilft dem Klima und den vielen Menschen, die in unmittelbarer Nähe der Airports leben.“ Ziel ist es, die Luftqualität im Umfeld der Flughäfen spürbar zu verbessern. Die Kosten für die Fluggesellschaften werden sich insgesamt nicht erhöhen. Der Einsatz umweltfreundlicher Flugzeuge wird künftig belohnt, stärker emittierende Maschinen müssen ein höheres Entgelt zahlen.

Das Entgelt soll ausschließlich auf Stickoxide (NOx) und unverbrannte Kohlenwasserstoffe (HC) erhoben werden, da diese während des Start- und Landevorgangs entstehen und sich somit vorrangig lokal auswirken.

DHL und Lufthansa Cargo gemeinsam in Leipzig

Die Deutsche Post AG und Deutsche Lufthansa AG gaben im September bekannt, dass ihre Frachttöchter (DHL und Lufthansa Cargo) ein Gemeinschaftsunternehmen für Luftfracht mit Sitz in Leipzig gründen wollen.

Dazu sagte der Beauftragte der Bundesregierung für die neuen Länder, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee: „Durch Investitionen von insgesamt über 64 Milliarden Euro in die ostdeutsche Verkehrsinfrastruktur von 1991 bis 2005 hat die Bundesregierung die Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit in dieser Zukunftsbranche geschaffen. Ostdeutschland ist ein international attraktiver Standort für Logistikunternehmen und -investitionen geworden. Güterverkehr und Logistik sowie die exportorientierte ostdeutsche Industrie können durch das neue Luftfrachtunternehmen in Leipzig gemeinsam noch besser durchstarten. Dadurch ergeben sich für viele Menschen in Ostdeutschland neue Chancen, die sie sich durch großen Einsatz und ein hohes Maß an Flexibilität verdient haben.“

Laut Tiefensee sieht der Bundesverkehrswegeplan für den Zeitraum bis 2013 für die neuen Länder einen, gemessen an der Einwohnerzahl, überdurchschnittlichen Anteil am vordringlichen Bedarf für alle Verkehrsträger vor.

Proteste gegen Transrapid

Gegen die geplante Transrapid-Trasse haben am 03. November über 10 000 Menschen in München protestiert. Während der bayerische SPD-Fraktionschef Franz Maget dazu aufrief, die Kommunal- und Landtagswahlen 2008 zu einer Volksabstimmung gegen dieses „unsinnige Milliarden-Projekt“ zu machen wies die bayerische Staatsregierung die Kritik am geplanten Bau der Magnetschwebbahn-Verbindung entschieden zurück.

Maget sagte, der Transrapid sei verkehrlich nur von geringem Nutzen, dafür laut und städtebaulich problematisch. „Es gibt bessere und preiswertere Alternativen anstelle dieser Vergeudung von Milliarden Steuergeldern“.

Die Gegner der Transrapid-Trasse vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen fürchten ausufernde Kosten. Bislang veranschlagt die Staatsregierung 1,85 Milliarden Euro für das Projekt. Ministerpräsident Günther Beckstein (CSU) betonte in einem Interview, er habe eine „glasklare Linie“ eingezogen. „Ich will den Transrapid, aber nicht zu jedem Preis. Ich bin ein Mensch, der mit Geld umgehen kann“, stellte Beckstein klar. Mit ihm werde es keinen Vertrag geben, in dem eine Preissteigerung akzeptiert werde.

Zugleich wies er darauf hin, dass für den Transrapid eine „völlige Sonderfinanzierung“ vorgesehen sei, die nicht zulasten anderer Verkehrsprojekte gehe. Eine Expressbahn würde laut Beckstein ebenfalls einen Milliardenbetrag kosten, der aber allein aus den Verkehrstöpfen finanziert werden müsste, um die viele Projekte auch in Bayern konkurrierten.

Finanzminister Erwin Huber (CSU) betonte anlässlich der Demonstration, die fehlende Fernverkehrsanbindung sei im Vergleich mit anderen europäischen Luftverkehrsdrehkreuzen eine Schwachstelle des Münchner Flughafens. Der Transrapid sei „die große Chance“, diese Schwachstelle zu beseitigen.

Wirtschaftsministerin Emilia Müller (CSU) verwies darauf, dass nahezu alle „zukunftsweisenden“ Entscheidungen bisher mit anfänglichen Widerständen verbunden gewesen seien, die oft auf persönlichen Sorgen und falschen oder fehlenden Informationen beruhten.

Ausland

Betuwe-Route in Betrieb

Im Juni nahmen die Niederländer nach 15-jähriger Bauzeit die moderne Güterstrecke Rotterdam – Emmerich in Betrieb. Damit wurde der größte europäische Tiefseehafen besser ans Schienennetz angebunden. Die niederländische Regierung will bis 2010 den Anteil des Schienengüterverkehrs des Hafens Rotterdam verdoppeln, rund 50 Millionen Tonnen sollen von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Neben den Massengütern dient die Betuwe-Route besonders dem Containerverkehr.

Inklusive der Hafelinie ist die neue Strecke bis zum Grenzbahnhof Zevenaar 160 Kilometer lang. Auf deutscher Seite schließt sich die Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen an (2012).

Die Betuwe-Route ist mit modernster Technik wie dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) ausgestattet und wurde mit dem Wechselstrom 25 000 Volt / 50 Hertz elektrifiziert.

Der Beginn der Harmonisierung im Schienengüterverkehr hat auch eine Anpassung des Fahrzeugparks zur Folge. Railion rüstet derzeit für rund 30 Millionen Euro 26 Mehrsystemloks der Baureihe 189 und 22 Loks der Baureihe 6400 auf ETCS um. Da noch zwei Teilstrecken mit Gleichstrom 1500 Volt und der niederländischen Zugsicherungstechnik ausgestattet sind, müssen die Fahrzeuge zusätzlich diese Systeme integrieren. Die Eisenbahnen sind somit einem hohen Kostenblock zur Ertüchtigung ihrer Fahrzeuge ausgesetzt. Zwischen Rotterdam und dem Ruhrgebiet soll es einen Fahrzeitgewinn bis zu 90 Minuten geben.

SBB mit positivem Halbjahresresultat 2007

Der SBB Konzern verbesserte im ersten Halbjahr 2007 das Betriebsergebnis im Vergleich zur Vorjahresperiode deutlich um 66,1 Prozent auf 160,3 Millionen Schweizer Franken (etwa 96 Millionen Euro) gegenüber 96,5 Millionen Franken (58 Millionen Euro) in der ersten Hälfte 2006. Das Konzernergebnis liegt mit 92,3 Millionen Franken (55 Millionen Euro) um 55,4 Prozent über dem Periodenergebnis des Vorjahres.

Die Verkehrsleistungen im Personenverkehr und im Gütergeschäft wurden deutlich gesteigert. Im Personenverkehr erhöhte sich die Zahl der in SBB-Zügen zurückgelegten Personenkilometer um 5 Prozent, SBB Cargo verbesserte die gefahrenen Nettotonnenkilometer um 13 Prozent. Die Verkehrserträge liegen mit insgesamt 1714,4 Millionen Franken (1024 Millionen Euro) um 6,9 Prozent über dem Vorjahreswert.

Der Personenverkehr erzielte im ersten Halbjahr 2007 einen Verkehrsertrag von 1195,9 Millionen Franken (plus 6,2 Prozent). Der Betriebsertrag verbesserte sich um 74,9 Millionen Franken (auf 1846,5 Millionen Franken). Gleichzeitig nahm der Betriebsaufwand um 13,2 Millionen Franken (auf 1722,0 Millionen Franken) zu. Mit 90,9 Millionen Franken liegt das im Personenverkehr erzielte Spartenergebnis der ersten sechs Monate 2007 um 52,8 Millionen Franken über dem Vorjahreswert. Namentlich im West-Ost-Verkehr auf den Fernverkehrsstrecken Genf – Biel – Zürich und Genf – Bern – Zürich – St. Gallen verzeichnete die SBB ein überdurchschnittliches Wachstum. Auch das Stammkundengeschäft entwickelte sich positiv: Ende Juni 2007 waren insgesamt 325 076 Generalabonnemente (Juni 2006: 299 177) sowie 2 083 995 Halbtax-Abos (Vorjahr 2 023 109) im Umlauf.

Der Gesamtwert der Kundenzufriedenheit lag mit 77 Indexpunkten um 0,2 Punkte über dem Vorjahreswert. Die Kundinnen und Kunden bewerteten neben anderem die Pünktlichkeit, die Information im Störfall und die Sauberkeit in den Zügen positiver. Schlechter beurteilt wurde andererseits das Preis/Leistungsverhältnis und das Sitzplatzangebot: Auf einzelnen Zügen sind die Sitzplätze in der Pendlerverkehrszeit knapp. Die SBB bemüht sich, mit entsprechender Disposition beim Rollmaterial und mit gezielter Kundeninformation die Zahl der Stehplätze so gering als möglich zu halten. Wo es der Fahrplan erlaubte, wurden bereits Züge verstärkt, so etwa morgens zwischen Zürich und Basel sowie zwischen Genf und Lausanne.

In der Berichtsperiode konnte mit dem Preisüberwacher eine einvernehmliche Regelung getroffen werden, die es dem öffentlichen Verkehr ermöglicht, die Tarife im Personenverkehr zum Fahrplanwechsel im kommenden Dezember um durchschnittlich 3,1 Prozent anzuheben.

Die Pünktlichkeit im Personenverkehr lag im ersten Halbjahr 2007 leicht über den Vorjahreswerten: Die Ankunftspünktlichkeit der Züge betrug 96,3 Prozent (2006: 96,1 Prozent). Erstmals wurde dabei nur die Pünktlichkeit an Werktagen beachtet. An den Wochenenden liegt die Pünktlichkeit generell höher. Neu wurde zusätzlich auch der Pünktlichkeitswert gemessen, welcher der Zahl der von Verspätungen betroffenen Reisenden Rechnung trägt. Diese „Reisenden-Pünktlichkeit“ lag mit 94,7 Prozent rund 1,5 Prozent unter der Ankunftspünktlichkeit. In anderen Worten: Reisende in gut besetzten Zügen in den Stosszeiten sind häufiger von Verspätungen betroffen.

Die Verfügbarkeit der Fahrzeuge konnte spürbar verbessert werden.

Im Güterverkehr steigerte die SBB im ersten Halbjahr 2007 den Verkehrsertrag um 7,6 Prozent auf 530,5 Millionen Franken. Mit 6,8 Milliarden Nettotonnenkilometern liegt die Verkehrsleistung um 13,3 Prozent über der Vorjahresperiode. Allerdings resultierte daraus keine Ergebnisverbesserung: SBB Cargo weist fürs erste Halbjahr 2007 einen Verlust von 35,5 Millionen Franken aus und liegt damit auf Vorjahresniveau.

Mehrere Gründe führten zu diesem unbefriedigenden Ergebnis. Im Ausland wuchs SBB Cargo sehr rasch und steigerte die Verkehrsleistung um 43 Prozent (Deutschland) bzw. um 64 Prozent (Italien). Allerdings konnte die Mehrleistung nicht in gewünschter Masse von SBB Cargo selber erbracht, sondern musste in wesentlichem Umfang von Dritten eingekauft werden. Der rasche und erfolgreiche Kundenzuwachs führte deshalb zu deutlich höheren Aufbaukosten als erwartet.

In der Schweiz führte die Umschichtung von Verkehren zwischen einzelnen Branchen und die damit verbundene Verkehrsverlagerung zu höheren Kosten, während die Verkehrsleistung stabil blieb. SBB Cargo konnte im zurückliegenden Halbjahr mit Top-Kunden Einigungen erzielen für gestaffelte Preisanpassungen in den kommenden Jahren.

Die Pünktlichkeit im Güterverkehr lag über den minimalen Zielwerten: Im internationalen Nord-Süd-Verkehr wurde eine Pünktlichkeit von über 80 Prozent erreicht. Im Binnengüterverkehr lag die Pünktlichkeit bei 89 Prozent.

Die Strategie von SBB Cargo stimme, sie müsse aber noch konsequenter und besser umgesetzt werden, damit aus dem Verkehrswachstum künftig auch ein positives finanzielles Ergebnis resultiert.

Die Leistungen der öffentlichen Hand beliefen sich im ersten Halbjahr auf insgesamt 942,7 Millionen Franken (563 Millionen Euro, plus 2,0 Prozent). Die Abgeltungen nahmen um 15,5 Millionen Franken auf 334,1 Millionen Franken zu (200 Millionen Euro, plus 4,9 Prozent). Die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur

lagen gemäß Zahlungsrahmen für den Substanzerhalt und Betriebsbeiträge bei 608,6 Millionen Franken (364 Millionen Euro, plus 0,5 Prozent).

Ausblick: Im Personenverkehr rechnet die SBB für das zweite Halbjahr 2007 mit einer ungebrochenen Nachfrage und einer weiterhin positiven Ertragsentwicklung. Die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden soll weiter gesteigert werden durch zusätzliche Anstrengungen zur Erhöhung der Pünktlichkeit und zur Verbesserung der Informationen im Störfall.

Die Vorbereitungen auf die Fußball-Europameisterschaft 2008 laufen auf Hochtouren. Service, Qualität und Kundenfreundlichkeit sollen die Leistung der SBB bei dem Großereignis auszeichnen.

Im Güterverkehr zeichnet sich im Geschäftsbereich International weiterhin ein überproportionales Wachstum ab: Die entsprechenden Verträge sind zu rund 90 Prozent abgeschlossen. Die Sanierung des Instandhaltungsbereichs wird sich erst mit Verzögerung positiv auf die Gütererrechnung auswirken. Die Gütersparte wird auch 2007 mit Verlust abschließen; wobei der Vorjahresverlust kaum reduziert wird. Aufgrund der negativen Ergebnisentwicklung im ersten Halbjahr 2007 ist auch das Ziel, im kommenden Geschäftsjahr 2008 bei SBB Cargo schwarze Zahlen zu erreichen, gefährdet. Eine Arbeitsgruppe von SBB Cargo erarbeitet bis Ende des Jahres eine umfassende Analyse der Situation.

Insgesamt erwartet die SBB dank allgemein gutem Geschäftsgang, dank Ertragssteigerungen und Kostenoptimierungen für 2007 ein positives Jahresergebnis, das in der Größenordnung des Vorjahresresultats liegen wird.

SBB und SNCF bestärken ihre Zusammenarbeit

SBB und SNCF bestärkten in einem Spitzentreffen im Sommer in Genf den gemeinsamen Willen, die Zusammenarbeit der beiden Bahnunternehmen weiter zu fördern und auszubauen. Unter Führung von Anne-Marie Idrac, Präsidentin der SNCF, und Andreas Meyer, Vorstand der SBB, wurden im Rahmen einer „tour d’horizon“ Themen und Entwicklungen in allen für die beiden Unternehmen relevanten Märkten diskutiert. SBB und SNCF unterzeichneten Verträge für eine Kooperation im Güterverkehr und für den Ausbau der Zusammenarbeit im internationalen TGV-Verkehr zwischen der Schweiz und Frankreich.

Im Interesse der Kunden, welche immer häufiger europäische Transportlösungen wünschen, lancierten SBB Cargo und FRET SNCF bereits am 10. Juni 2007 eine grenzüberschreitende Produktion zwischen Mulhouse und Buchs. Mit der Kooperation werden die grenzüber-

schreitenden Ost-West-Gütertransporte auf dieser Strecke vereinfacht und die Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Strasse gesteigert.

Auf der neuen Achse TGV Est verkehren seit 10. Juni täglich vier Zugpaare zwischen Basel und Paris; davon werden zwei Zugpaare in der Schweiz weitergeführt bis nach Zürich. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 werden drei der vier Zugpaare zwischen Zürich und Paris verkehren.

Teil der Vereinbarung 3 ist die Beschaffung einer TGV-Garnituren zum Preis von 27 Mio. Euro durch die SBB. Im Rahmen der Lyria-Kooperation wird die SBB somit künftig drei TGV-Garnituren besitzen.

125 Jahre Gotthardbahn

Am 08. und 09. September wurde in Erstfeld und Biasca das Jubiläum „125 Jahre Gotthardbahn“ gefeiert. Das Fest nördlich und südlich des Jahrhunderttunnels zog rund 50 000 Besucherinnen und Besucher an. „All die vielen Bahnfans haben das Fest zu einem unvergesslichen Ereignis gemacht“, freute sich SBB-Vorstand Andreas Meyer.

Bahnfans sahen an beiden Feststandorten eine große Auswahl an historischen Lokomotiven und Fahrzeugen, wie etwa die legendäre Krokodillok Baureihe Ce 6/8 III Nummer 14305. Ein Höhepunkt war die Rundfahrt zwischen dem Festgelände in Erstfeld und Amsteg mit der Lok D 1/3 „Limmat“ unter Dampf mit vier Spanisch-Brötli-Bahn-Wagen.

Weiter zog es viele Besucherinnen und Besucher zur AlpTransit Gotthard-Baustelle. Hier konnte man an diesen beiden Tagen einen exklusiven Blick hinter die Kulissen werfen.

SBB Cargo präsentierte in Erstfeld eine Güterwagen-Ausstellung mit Wissenswertem zu verschiedenen Gütern. In Biasca konnten Interessierte in einer Musterwohnung entdecken, welche Alltagsgüter SBB Cargo transportiert.

Damit die Besucherinnen und Besucher ohne Mühe beide Festplätze in Erstfeld und Biasca erkunden konnten, wurden Shuttle-Fahrten im Halbstundentakt angeboten.

Porta Alpina: Die Tür ist zugefallen

Als Verkehrsweg fällt der Rhein an der Nähe seines Ursprungs vollkommen aus. Mit anderen Verkehrsmitteln ist das Bündner Oberland auch nur schlecht erreichbar. Es gibt nur ganz wenige wichtige Fremdenverkehrsorte in der Schweiz, zu denen die Anreise ähnlich langwierig ist wie nach Sedrun. Hierhin dauert die

Bahnfahrt ab Basel — egal, ob man über Zürich – Chur oder über Göschenen anreist — rund 4¼ Stunden. Ähnlich schlecht sind wohl nur Sankt Moritz und Pontresina, noch schlechter Sils Maria und das dort beginnende Fextal erreichbar. Sei es Zermatt, Saas Fee, Leukerbad, Grindelwald, Engelberg, Davos oder Arosa — überall kommt der Urlaubsgast schneller hin. Und ebenso kommen die Bewohner dieser Orte schneller in die Wirtschaftszentren der Schweiz, insbesondere Zürich.

So verwundert es nicht, dass an jedem Ladengeschäft, jedem Hotel/Restaurant, jedem Kfz in Sedrun (und ebenso im benachbarten Disentis) mit einem Aufkleber Werbung für die „Porta Alpina“ gemacht wird. Bereits in Folge 75 der GRV-Nachrichten wurde über dieses Projekt berichtet.

Porta Alpina wäre ein unterirdischer Bahnhof inmitten des im Bau befindlichen Gotthard-Basistunnels. Mit einem 800 Meter hohen Aufzug — Weltrekord — kämen die Fahrgäste oben am Rand von Sedrun heraus. Da an der betreffenden Stelle ohnehin für rund 400 Millionen Schweizerfranken (rund 240 Millionen Euro) eine Nothaltebahnhof für allfällig erforderliche Evakuierungsmaßnahmen vorgesehen ist, sind die (Mehr-)Kosten für einen regulären bedienten Bahnhof mit rund 50 Millionen Franken (etwa 30 Millionen Euro) bezahlbar.

Gegen den Halt spricht der Fahrzeitverlust von rund 6 Minuten und damit einhergehend der Verbrauch zirka einer Fahrplantrasse pro Halt im Gotthard-Basistunnel. Und die Netzwirkung ist eben auch gering. Für Sedrun ist der Reisezeitgewinn mit 1½ Stunden beachtlich, für Disentis mit rund einer Stunde ebenso. Doch schon nach Ilanz („Alpen-Arena“) wird es weiterhin über Chur schneller gehen, für Andermatt schneller über Göschenen. Auch in der Relation Italien – Tessin – Chur wird der Postbus durch den San-Bernardino-Tunnel weiterhin schneller sein.

Zunächst sahen die Chancen für die Verwirklichung der Porta Alpina recht gut aus. Das Graubündner Stimmvolk hatte im Februar 2006 in einer Volksabstimmung den kantonalen Anteil in Höhe von 20 Millionen Franken bewilligt, weitere 5 Millionen sollten aus der Region Sedrun selbst kommen.

Nun verkündete das Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden am 13. September 2007 in einer Medienkonferenz:

„Graubünden stoppt weitere Investitionen — Option Porta Alpina ist für spätere Generation gewahrt

Graubünden verzichtet auf die Realisierung der Porta Alpina. Diesen Beschluss hat die Kantonsregierung zusammen mit der Region Surselva und der Gemeinde Tujetsch als Trägerschaft des Projektes am 11. September 2007 gefasst. Die technischen, betrieblichen aber insbesondere auch die finanziellen Risiken des Projek-

tes sind für Kanton, Region und Gemeinde ohne gesicherte Beteiligung des Bundes und klare Zusagen seitens der SBB nicht verkraftbar.

Nach eingehender Überprüfung des heutigen Projektstandes, der neu gegebenen Rahmenbedingungen und der damit veränderten Realisierungschancen ist die Projektträgerschaft zum Schluss gekommen, dass die Weiterführung des ursprünglich im Gleichschritt mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels geplanten Projektes Porta Alpina zu einem nicht verkraftbaren Risiko geworden ist. Dieser Schluss ergibt sich einerseits aus dem bereits im Mai 2007 vom Bundesrat aufgeschobenen Finanzierungsentscheid, andererseits aufgrund der anfangs September von den SBB abgegebenen Stellungnahme zu einem möglichen betrieblichen Minimalangebot.“

Getreu dem Motto „die Hoffnung stirbt zuletzt“ versucht der Förderverein Visiun Porta Alpina nun, private Investoren für das Projekt zu gewinnen. Der Verein ist überzeugt, dass die Porta Alpina allen Widerständen zum Trotz gebaut wird. Weitere Informationen: <http://www.visiun-porta-alpina.ch>.

ÖBB-Konzern legt Rekordbilanz vor

Bereits am 15. Mai 2007 haben die ÖBB ihren Jahresabschluss 2006 vorgelegt. „Wir haben das beste Ergebnis seit der Ausgliederung der ÖBB im Jahr 1994 erreicht“, so ÖBB-Chef Martin Huber bei der Präsentation der Bilanz. Die ÖBB haben neun Millionen mehr Fahrgäste verzeichnet und fünf Millionen Tonnen mehr Güter befördert. Mit einem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EGT) von 32,3 Millionen Euro hat der Konzern das Vorjahresergebnis um 148 Prozent übertroffen. „Wir sprechen die Sprache des Marktes — das haben wir deutlich gezeigt; Kundenorientierung und Qualität zahlen sich aus“, so Huber.

„Die Gesamterträge sind auf 5466 Millionen Euro gestiegen — und haben damit um 8,6 Prozent zugelegt“, berichtet ÖBB-Finanzvorstand Erich Söllinger. Diese Steigerungen sind vor allem auf mehr Geschäft im Personen- und Güterverkehr zurückzuführen — also auf Erfolge am Markt. Deutlich verbessert wurde auch die Produktivität: Plus 16,2 Prozent.

„Wie positiv sich das Geschäftsjahr 2006 entwickelt hat, sieht man vor allem auch am Betriebserfolg“, so Söllinger. „In nur einem Jahr ist er um 39 Prozent angestiegen und hat mit 314 Millionen Euro den höchsten Wert seit der Ausgliederung 1994 erreicht. Mit anderen Worten: wir haben das wirtschaftlich erfolgreichste Jahr absolviert“, erklärt der Finanzvorstand.

„Riesenmaulwurf“ bei Brixlegg

Im Juli starteten die Vortriebsarbeiten an einem weiteren Bauabschnitt zur Verwirklichung der Unterinntaltrasse. Mit einer Investitionssumme von 154 Millionen Euro wird ein weiterer Schritt zum viergleisigen Ausbau im Tiroler Unterland gesetzt. Verkehrsminister Werner Faymann, Landeshauptmann Dr. Herwig van Staa und ÖBB-Chef Martin Huber untermauerten in ihren Ansprachen die enorme Bedeutung des Verkehrsprojektes für Tirol, Österreich und ganz Europa.

In den nächsten Jahren wird sich der 100 Meter lange und 2600 Tonnen schwere „Riesenmaulwurf“ eine unterirdische Bahn mit dreizehn Metern Durchmesser graben. Vom „Matzenköpfl“ im Gemeindegebiet von Reith im Alpachtal an der Gemeinde Münster vorbei, bis zur Autobahnanschlussstelle bei Wiesing reicht sein Weg. Auf seiner Route durchs Unterland wird die Tunnelvortriebsmaschine nicht nur den Inn, sondern zudem die Autobahn und die Bestandsstrecke der ÖBB unterqueren. Bis Ende 2012 sollen der viergleisige Ausbau der Unterinntalbahn auf den 40 Kilometern zwischen Kundl-Radfeld und Baumkirchen abgeschlossen sein.

Österreichs Postbus feiert 100 jähriges Bestehen

Vor 100 Jahren war der erste Postbus zwischen euromarkt und Predazzo in Südtirol unterwegs. Im Juni 2007 fanden die Feierlichkeiten zum 100-jährigen Jubiläum in Wien statt. „Die Bedeutung des Postbusses ist wichtiger denn je, schließlich werden derzeit 841 österreichische Gemeinden ausschließlich vom Postbus versorgt“, unterstrichen die beiden Geschäftsführer Andreas Fuchs und Michael Gassauer.

Vor hundert Jahren startete die Geschichte des Postbusses: war man im 18. und 19. Jahrhundert noch mit der Postkutsche unterwegs, so wurde im Jahr 1907 der erste motorisierte Postbus eingesetzt. Dieser bot immerhin schon Platz für 17 Fahrgäste. Die Reisezeiten waren mit jenen von heute natürlich nicht vergleichbar.

So betrug die Höchstgeschwindigkeit des ersten Postbusses 22 Stundenkilometer.

Die erste Postbuslinie zwischen Neumarkt und Predazzo in Südtirol wurde am 06. August 1907 von der k.u.k. Postverwaltung eröffnet. Seit damals ist der Postbus fixer Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Im Jahr 2002 wurde der Postbus von den ÖBB gekauft. Die beiden großen österreichischen Linienbusunternehmen — Postbus und Bahnbus — wurden unter der Federführung des jetzigen Geschäftsführers Andreas Fuchs fusioniert und Parallelstrukturen aufgelöst. Heute sorgen in ganz Österreich 3900 Mitarbeiter der ÖBB-Postbus GmbH mit über 2100 Bussen für ein optimales und

bedarfsgerechtes Angebot. Pro Jahr zählen die ÖBB in ihren Postbussen 238 Millionen Fahrgäste.

Der HungaRoExpress ist auf Schiene

Aufgrund der verkehrstechnisch großen Bedeutung verwendet Ungarn den Hafen Rotterdam für Überseeversendungen — sowohl für Importe als auch Exporte.

Der akute Frachtraummangel auf der kontinentalen Strecke führt auch im stark wachsenden Überseeverkehr zunehmend zu Problemen. Raabersped, eine Tochter der Rail Cargo Austria AG, hat zusammen mit den bedeutendsten europäischen Bahngesellschaften eine Lösung für dieses Problem gefunden.

Der HungaRoExpress (HRE) ist eine regelmäßige Ganzzugverbindung zwischen Sopron und Kijfhoek. Von Sopron erreicht man nicht nur das ungarische Hinterland sondern auch die südosteuropäischen Länder inklusive der Türkei. Kijfhoek fungiert als Antennenverbindung zu den niederländischen Seehäfen und Großstädten.

Mit je drei Abfahrten wöchentlich (paarweise, Sopron — Rotterdam vice versa) werden sowohl Container als auch konventionelle Wagenladungen transportiert. Der „Mixtrain“ ermöglicht das Anbieten einer flexiblen Angebotspalette an die verladende Wirtschaft, die zunehmend flexible Lösungen einfordert. Die Flexibilität und die schnelle Fahrzeit (33 Stunden) machen den HungaRoExpress zu einem Top-Produkt im internationalen Güterverkehr.

Nachhaltigkeit

Major Economies Meeting in Washington

Zum Ausgang des „Major Economies Meeting“, an dem auf Einladung von US-Präsident George W. Bush Ende September ranghohe Vertreter der siebzehn Staaten mit den weltweit höchsten Treibhausgasemissionen teilnahmen, erklärte Bundesumweltminister Sigmar Gabriel:

„Das Treffen in Washington hat deutlich gezeigt, dass in den USA Vieles in Bewegung geraten ist. Unter den Teilnehmern bestand Einigkeit, dass das Menschheitsproblem Klimawandel einer dringenden Antwort bedarf und dass hierfür die Vereinten Nationen das richtige Forum sind. In der Sache wurden allerdings sehr unterschiedliche Auffassungen gerade zur Position der US-Regierung deutlich. Diese lehnt derzeit international verbindliche Minderungsziele für Treibhausgase eben-

so ab wie den marktwirtschaftlichen Ansatz, der Verschmutzung mit Treibhausgasen einen Preis zu geben.“

Zwar tritt auch die US-Regierung dafür ein, lang- und mittelfristige Ziele weltweit zu vereinbaren, will es aber den einzelnen Staaten überlassen, mit welchen eigenen Zielen dies erreicht werden soll. Ablehnend steht die US-Regierung auch einem internationalen Emissionshandel gegenüber, der marktwirtschaftliche Anreize zur Emissionsminderung und zur Einführung neuer Technologien geben würde. Statt dessen setzt sie darauf, dass sich moderne Techniken von alleine durchsetzen.

Diese Vorstellungen stießen bei der Mehrzahl der Teilnehmer auf nachdrücklichen Widerspruch. Sowohl Deutschland und die EU als auch Südafrika und Brasilien sowie andere Teilnehmer forderten neben nationalen Zielsetzungen auch international verbindliche Ziele und Überprüfungen. Zudem brachte die überwältigende Mehrheit der Konferenzteilnehmer zum Ausdruck, dass sie die Einführung eines weltweiten Handels mit Verschmutzungsrechten für zwingend erforderlich halten.

Bundesumweltminister Sigmar Gabriel zieht gleichwohl ein positives Fazit der Konferenz: „Die USA haben wieder Platz genommen im Boot der internationalen Klimaschutzverhandlungen. Das ist ein wichtiger Schritt nach vorne. Jetzt geht es darum, dass alle Insassen im Boot beginnen, in die gleiche Richtung zu rudern. Ich bin überzeugt, dass sich die USA am Ende des Prozesses ihrer Verantwortung beim Klimaschutz stellen werden.“

Das Washingtoner Treffen diente auch der Vorbereitung der Welt-Klimakonferenz auf Bali Ende dieses Jahres.

Friedensnobelpreis für Al Gore und IPCC

Am 12. Oktober hat das Nobelkomitee bekannt gegeben, den früheren US Vizepräsidenten Al Gore und den UN-Klimarat IPCC wegen ihrer Verdienste um den Klimaschutz am 10. Dezember mit dem Friedensnobelpreis auszuzeichnen.

Zur Entscheidung des Nobelkomitees erklärte Bundesumweltminister Sigmar Gabriel:

„Im Namen der Bundesregierung gratuliere ich Al Gore herzlich zum Friedensnobelpreis. Wir begrüßen die Entscheidung des Nobelkomitees sehr, weil sie das Thema Klimaschutz in den Mittelpunkt der öffentlichen Aufmerksamkeit rückt. Die Regierungszeit von Al Gore hat aber auch die Probleme aufgezeigt, die bei der Lösung dieses drängenden Menschheitsproblems bestehen, und mit denen wir heute noch zu kämpfen haben.“

Energieeffizienz-Aktionsplan

Gemäß EU-Richtlinie für Endenergieeffizienz und Energiedienstleistungen hat Anfang Oktober das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie der Europäischen Kommission den ersten nationalen Energieeffizienz-Aktionsplan (EEAP) vorgelegt. Der ressortabgestimmte Aktionsplan legt dar, durch welche Maßnahmen die Einsparziele der europäischen Richtlinie (9 Prozent Endenergieeinsparung bis 2017) erreicht werden sollen. Im Abstand von jeweils drei Jahren werden zwei weitere EEAP folgen. Die Steigerung der Energieeffizienz ist eine der kostengünstigsten Maßnahmen zur Sicherung der Energieversorgung und zum Schutze des Klimas.

Mit dem EEAP wird zugleich im direkten Anschluss an die Kabinettklausur von Meseberg ein erster Katalog an wirtschaftlich umsetzbaren Energieeinsparmaßnahmen zusammengestellt. Der Aktionsplan fußt auf den Ergebnissen einer Studie zu den aktuellen wirtschaftlichen Energieeffizienzpotenzialen, die das Bundeswirtschaftsministerium in Auftrag gegeben hatte.

Im Aktionsplan werden insbesondere folgende Maßnahmen hervorgehoben:

- Deutliche Verschärfung der energetischen Anforderungen an Gebäude.
- Ausbau bzw. Auflegen verschiedener Förderprogramme, um im Bereich Gewerbe, Haushalte, Land- und Forstwirtschaft, Handel, Dienstleistungen sowie im Verkehrssektor die kostengünstigsten Effizienzpotentiale zu mobilisieren.
- Verstetigung des Kohlendioxid-Gebäudesanierungsprogramms und Erweiterung der Fördertatbestände.
- Anreize zum Austausch von Nachstromspeicherheizungen.
- Verbesserung der Energieverbrauchskennzeichnung von PKW.
- Start eines Technologieprogramms „Klimaschutz und Energieeffizienz“

DB senkt Kohlendioxid-Ausstoß bis 2020 um mehr als 40 Prozent

„Andere reden über Klimaschutz, wir handeln“, sagte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, bei der Vorstellung des ersten Nachhaltigkeitsberichts. „Wir haben in den vergangenen Jahren große Erfolge erzielt. Allein durch den wachsenden Schienengüterverkehr werden täglich 100 000 Langstrecken-Lkw-Fahrten gespart, das entspricht einer Lkw-Kolonnenlänge von 1500 Kilometern oder umgerechnet 21 000 Tonnen des Klimagases CO₂“.

Der DB-Chef kündigte an, dass das Verkehrsunternehmen bis zum Jahr 2020 mehr als 40 Prozent CO₂ gegenüber 1990 einsparen will. Bereits bis 2002 konnte die Deutsche Bahn AG mehr als 25 Prozent Einsparung verbuchen, weitere 20 Prozent bis 2020 hat der Konzern verbindlich in einem Maßnahmenbündel hinterlegt. Dazu zählen: moderne Technik, energiesparendes Fahren, ein Energiemix mit hohem Anteil regenerativer Energien und eine höhere Auslastung der Züge.

Neben den Umweltkenngrößen beschreibt der Bericht die Leistungen im sozialen Bereich und zeigt die Kette einer nachhaltigen Wertsteigerung des Konzerns. Am Beispiel der Energieeffizienz wird deutlich, wie sich Ökologie und Ökonomie ergänzen: Weniger Energieverbrauch senkt die Kosten, festigt die Marktposition, sichert Arbeitsplätze und schützt gleichzeitig das Klima.

Der Nachhaltigkeitsbericht 2007 der DB kann beim Bahn-Umwelt-Zentrum angefordert werden: bahn-umwelt-zentrum@bahn.de eine Online-Version findet sich unter www.db.de/nachhaltigkeitsbericht.

Transparenz beim Kohlendioxid-Ausstoß von Autos

Autokäufer sollen in Zukunft umfassender über den Kohlendioxid-Ausstoß ihres Neuwagens informiert werden. Dabei soll die Höhe der Kohlendioxid-Emissionen pro gefahrenen Kilometer in Relation zu dem Wert vergleichbarer Neufahrzeuge gesetzt werden. Außerdem soll ein neuer Klimapass Auskunft darüber geben, wie weit das jeweilige Kraftfahrzeug noch von dem für 2012 angestrebten Zielwert der Europäischen Union entfernt ist und welche Betriebskosten auf den Käufer zukommen.

Die EU-Kommission hat vorgeschlagen den durchschnittlichen Kohlendioxid-Ausstoß neuer Autos durch eine gesetzliche Regelung zu reduzieren. Insgesamt soll 2012 ein durchschnittlicher Wert von 120 Gramm Kohlendioxid je Kilometer Fahrt erreicht werden, wobei 130 Gramm Kohlendioxid je Kilometer Fahrt durch technische Maßnahmen am Fahrzeug realisiert werden sollen. Technologische Fortschritte für weniger Spritverbrauch und Kohlendioxid-Ausstoß können durch Kundennachfrage beschleunigt werden. Deshalb sollen klimaschonende Fahrzeuge in Zukunft mit dem Klimapass besser erkennbar sein und durch die geplante Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf Kohlendioxid-Bezug finanziell belohnt werden.

Das Konzept für einen Klimapass ist in die Kohlendioxid-Strategie der EU-Kommission eingebettet und gibt dem Verbraucher Transparenz über die Klimaschädlichkeit seines Fahrzeugs.

Umweltstandards für Lokomotiven

Eisenbahnunternehmen soll die Kaufentscheidung für leise, energieeffiziente und schadstoffarme Schienenfahrzeuge leichter gemacht werden. In Zusammenarbeit mit Umwelt- und Eisenbahnexperten sowie mit Banken will die Allianz pro Schiene einen Kriterienkatalog zur umweltfreundlichen Fahrzeugbeschaffung erarbeiten. Dieser Katalog soll Kreditgebern als Grundlage dafür dienen, ihre Finanzierungsbedingungen nach Umweltkriterien zu überprüfen. Gefördert wird das Projekt „Umweltbezogene Risikobewertung bei der Finanzierung von Schienenfahrzeugen“ vom Bundesumweltministerium.

Das Bewertungssystem soll einen Anreiz für die beschleunigte Markteinführung von Umweltinnovationen bei Eisenbahnfahrzeugen liefern. Bei der Beschaffung von Schienenfahrzeugen handelt es sich in Deutschland um einen Markt mit einem Jahresvolumen von rund 3 Milliarden Euro. Das Bewertungssystem soll im September 2008 auf der Fachmesse InnoTrans in Berlin vorgestellt werden.

Personalia

Hartmut Mehdorn, DB-Vorstandsvorsitzender, erhielt vom Aufsichtsrat am 27. Juni eine Vertragsverlängerung um drei Jahre, Vertragsende ist dann im Mai 2011.

Kalyan Coomar Jena ist seit 01. August 2007 neuer Präsident der Indischen Bahnen. Entsprechend der UIC-Satzung übernahm er kommissarisch die Aufgabe des UIC-Präsidenten von Jai Prakash Batra. Die UIC Generalversammlung im Dezember 2007 muss dies bestätigen.

Daniel Nordmann, Leiter SBB Cargo ist am 16. August wegen schlechter Zahlen zurückgetreten, sein Stellvertreter Nicolas Perrin übernahm interimistisch die Leitung.

Roland Heinisch, DB-Vorstandsmitglied für den Systemverbund Bahn, wurde am 24. August 2007 von Hartmut Mehdorn in den Ruhestand verabschiedet: „Heinisch hat sich um das Bahnwesen in Deutschland verdient gemacht und viele Innovationen eingeführt, ohne die die moderne Bahn von heute in Deutschland nicht denkbar wäre“. Seine Aufgaben übernahm **Dr. Lutz Bücken**, der als Generalbevollmächtigter direkt an den Vorstandsvorsitzenden berichtet. Bücken hatte bislang das Geschäftsfeld Dienstleistungen geführt.

Dr. Wilhelm Bender, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, übernahm im Sommer von Wilhelm Bonse-Geuking den Vorsitz des Präsidiums des Deutschen

Verkehrsforums, Bender war 1984 Gründungsgeschäftsführer des Verkehrsforum Bahn.

Dr. Rolf Kranüchel hat Anfang September den Vorsitz der Geschäftsführung von DB Dienstleistungen bei der DB übernommen.

Dr. Dionys Jobst, langjähriger Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages wurde am 05. September 80 Jahre alt.

Literatur

UIC Jahresbericht 2006

Die elektronische Version des UIC Jahresbericht 2006 ist nun auf der UIC Webseite in deutsch, englisch und französisch erhältlich: www.uic.asso.fr/annualreport.

Eine CD-Rom kann bei der UIC Kommunikation angefordert werden: communication@uic.asso.fr.

„Diplomat wollte ich nie werden“

Anhänger des DB-Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn werden sich nach Lektüre dieses Buches bestätigt fühlen. Kritiker auch. Beide Gruppen können sich wohl auf die Formulierung einigen: Er ist ein Original.

In einer Reihe von Gesprächen mit Hartmut Mehdorn hat Hugo Müller-Vogg die wichtigsten Merksteine im Leben des Bahnchefs im wahrsten Sinne des Wortes erforscht und die so entstandene Biografie in der Form belassen, wie sie entstanden ist — als Interview.

Über sein Privatleben gibt Mehdorn nur sehr wenig preis. Was seine eigenen Empfindungen angeht, ist er ausgesprochen offen, doch seine Familie, die geht keinen etwas an. Richtig so. Der Leser erfährt gerade noch, dass die drei Kinder mit der Mutter französisch, mit dem Vater deutsch und alle zusammen englisch sprechen. Und dass sie dem ältesten Sohn zu verbieten versucht haben, dieses Jahr 40 zu werden. Witziger wird es auf den über 200 Seiten an keiner Stelle.

Über den Erfolg als Bahnchef darf es eigentlich keine Zweifel geben. Wer die Fakten würdigt, muss dies anerkennen. Dass das Gebilde, das er in nunmehr acht Jahren aufgebaut hat, in sich logisch ist, dass die einzelnen Teile wie ein Puzzle zusammenpassen, erklärt er niemandem. Den bewährten Grundsatz „tue Gutes und rede darüber“ ignoriert er, als ob dies reine Zeitverschwendung wäre. Auch in dem langen Interview bleibt das Erklären von Zusammenhängen auf der Strecke. Stattdessen gibt es die einfachen Aussagen wie „Wir sind die beste Bahn“, die man ihm anscheinend einfach

so glauben soll. In unserer aufgeklärten Gesellschaft, die alles, manchmal sogar zu viel, hinterfragt, eckt er damit jedoch an.

Eher ein Unikat ist Mehdorn in der Riege der Unternehmensführer dieses Republik auch unter einem anderen Aspekt: Er besitzt ein ausgesprochenes Gerechtigkeitsempfinden. Schon auf dem Schulhof hat er sich in so manche Prügelei zugunsten der Schwächeren eingemischt. Und es stört ihn ausgesprochen, dass Franz Beckenbauer und Michael Schumacher den deutschen Pass haben, aber hierzulande keine Steuern bezahlen; dabei kritisiert er allerdings weniger die, die diese Gesetze ausnützen, sondern vielmehr den Staat, dass dieser sich das gefallen lässt.

Vollkommen unverständlich ist die Selbstdarstellung von Mehdorn in der Reihe der Bahn-AG-Vorstände, insbesondere hinsichtlich seinem Vor-Vorgänger Heinz Dürr. Dass es zwischen Mehdorn und seinem unmittelbaren Vorgänger Dr. Johannes Ludewig keinen Groll gibt, davon kann man ausgehen. Die Kontinuität der Bahn-AG-Vorstände war jedoch bereits zwischen Dürr und Ludewig unterbrochen. Und Mehdorn hat bei der Konstruktion des Konzerns in solchem Umfang das Werk von Dürr zurückbuchstabiert (und mehrere von dessen Fehlern korrigiert), dass in zentralen Fragen von einer totalen Kehrtwende gesprochen werden muss.

Müller-Vogg, Hugo: Hartmut Mehdorn : »Diplomat wollte ich nie werden«. Hoffmann und Campe Verlag, Hamburg 2007. ISBN 978-3-455-50047-9, 17,95 Euro

Impressum

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

Redaktion (verantwortlich):

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

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

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

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

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

Bahnweisheiten von heute, Folge 1

Ein guter Schaffner ist eine gelungene Mischung aus Butler, Reiseauskunft, Seelsorger, Ersthelfer und Rausschmeißer.

Fahrgäste haben ein Recht auf guten Service. Egal ob Lokführer, Schaffner oder Fahrkartenverkäufer – Höflichkeit und Freundlichkeit zahlen sich immer aus!

Mit Messungen, Befragungen und Mystery Shopping ermittelt econex nicht nur das Qualitätsniveau des Personals, sondern auch dessen Wahrnehmung durch die Fahrgäste. Und falls Verbesserungen nötig sind, entwickeln wir dazu auch die richtigen Konzepte.

Mehr Info unter www.econex.de oder unter 0202 28358 0.




econex 