

# 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

<b>Verkehrspolitik der EU</b>	<b>2</b>
Europäisches Parlament unterstützt Internalisierung der externen Kosten	
Intramodaler Wettbewerb im Schienengüterverkehr — Erfolge und Hemmnisse	
<b>Verkehrspolitik in Deutschland</b>	<b>7</b>
Teilprivatisierung der DB ist Entscheidung der Politik	
Zusätzliche Finanzmittel für Verkehrsinfrastruktur	
<b>Eisenbahnen allgemein</b>	<b>9</b>
2007 weiteres Wachstum bei DB	
<b>Eisenbahn-Infrastruktur</b>	<b>11</b>
Verkehrspolitik stärker auf die Schiene ausrichten	
München – Lindau – Zürich wird ausgebaut	
<b>Schienenpersonenfernverkehr</b>	<b>13</b>
Dänemark ist seit Dezember 2007 sechstes ICE-Land	
<b>Schienenpersonennahverkehr</b>	<b>13</b>
Deutsche Bahn steigt in den britischen SPNV ein	
Bundesrat stimmt neuem Regionalisierungsgesetz zu	
VDV zur Erweiterung der Kundenrechte	
<b>Schienengüterverkehr</b>	<b>16</b>
Rekordergebnis bei Schienengüterverkehr 2007	
<b>Schifffahrt</b>	<b>17</b>
Absenkung der Mineralölsteuer für Hafenernehmer	
<b>Andere Verkehrsträger</b>	<b>19</b>
Nordrhein-Westfalen und Thüringen ignorieren	
Länderbeschluss gegen Riesen-Lkw	
<b>Ausland</b>	<b>20</b>
Alstom präsentiert neuen Hochgeschwindigkeitszug AGV	
Neuerungen im Fahrplan von SBB und ÖBB	
Trotz SBB Cargo schließt die SBB 2007 mit Gewinn	
Sanierungspaket für SBB Cargo	
<b>Nachhaltigkeit</b>	<b>27</b>
Klimawandel ist die Aufgabe der Zukunft	
Mit steigender Lärmbelastung steigt der Blutdruck	
<b>Veranstaltungshinweise</b>	<b>29</b>
<b>Personalia und Literatur</b>	<b>30</b>
<b>Impressum</b>	<b>31</b>

## Leitartikel

### Wer zahlt die Rechnung?

*Johannes Ludewig, Exekutivdirektor der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER)*

„Jede Reise hat ihren Preis“ — unter diesem Titel stellte jüngst eine niederländische Studie die Herausforderung der externen Umweltkosten des Verkehrs dar. Bis 2050, so die Autoren, wird der Verkehrssektor alleine so viel Kohlendioxid produzieren, wie den politischen Zielen der EU zufolge von allen Sektoren zusammen maximal produziert werden soll. Ein Blick in aktuelle Statistiken bestätigt das Problem: Der Verkehr ist der einzige Sektor in der EU, dessen Treibhausgasemissionen nach wie vor weiter zunehmen.

Die niederländische Studie ist nur eine von vielen. Spätestens seit im Oktober 2006 der frühere Weltbankökonom Sir Nicholas Stern die wirtschaftlichen Folgen des Klimawandels beziffert hat, steht die Frage im Raum, wer für die immensen Kosten der Schadensbeseitigung aufkommen wird — aber auch wer Anpassungsmaßnahmen an und Prävention von Klimawandel finanziert.

Während in der Vergangenheit von bestimmten Interessengruppen bezweifelt wurde, dass sich externe Kosten des Verkehrs beziffern und damit auch dem Verursacher monetär zuordnen lassen, hat nun die Europäische Kommission das Gegenteil demonstriert. Im Januar legte sie im Rahmen ihrer IMPACT-Studie zur Internalisierung von externen Kosten eine Auswertung der bisher zu dem Thema vorliegenden Forschung vor. Das Ergebnis: es gibt zwar in einigen Punkten unterschiedliche Bewertungen über die exakte Höhe der Kosten, aber es liegen wissenschaftlich fundierte Methoden vor, die eine Monetarisierung ermöglichen.

Das vorliegende Handbuch schafft die Grundlage für Kostentransparenz. Das Wissen um die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrs ist jedoch nur der erste Schritt. Der nächste dringend notwendige Schritt

ist die Schaffung der rechtlichen Möglichkeit, diese Kosten einzupreisen. Das Grundprinzip der Marktwirtschaft, dass Preise Kosten widerspiegeln, ist in der EU für den Gütertransport auf der Straße außer Kraft gesetzt: Die derzeit geltende Eurovignetten-Richtlinie untersagt den Mitgliedstaaten, bei der Berechnung von Mautgebühren Kosten, die der Gesellschaft etwa durch Umweltverschmutzung, Klimawandel, Unfälle oder Staus entstehen, zu berücksichtigen. Nur die direkten Kosten für Bau und Unterhalt der Infrastruktur dürfen angesetzt werden. Eine derartige Beschränkung gibt es für die anderen Verkehrsträger übrigens nicht.

EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot hat angekündigt, dass er im Juni diesen Jahres nicht nur die vollständige Studie über die Möglichkeiten der Internalisierung externer Kosten vorlegen wird, sondern auch einen Vorschlag zu einer Revision der Eurovignetten-Richtlinie. In Anbetracht des erheblichen politischen Widerstandes seitens der Rates bei der letzten Revision im Jahre 2005 bleibt abzuwarten, wie weit reichend der Kommissionsvorschlag sein wird: Wird den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben oder werden sie sogar dazu verpflichtet, Mautgebühren zu erheben (so wie die EU auch vorgeschrieben hat, dass Eisenbahnen Trassengebühren zahlen müssen)? Dürfen externe Kosten komplett internalisiert werden oder nur bis zu einem bestimmten Deckel? Und was passiert mit den Einnahmen? Sind sie für Verkehrsprojekte zu verwenden oder fließen sie in den Gesamthaushalt des Mitgliedstaates?

Volkswirtschaftlich effizient wäre es, mit den Einnahmen jene Verkehrsträger zu fördern, die die geringsten externen Kosten verursachen, bzw. den Verkehr auf Straße und Schiene so zu verknüpfen, dass die Belastungen für Mensch und Umwelt minimiert werden. Damit würde ein doppelter Effekt und ein positiver Kreislauf in Gang gesetzt. Die Umlage der externen Kosten auf die Verursacher würde zu einer wesentlich effizienteren Kombination der Verkehrsträger mit deutlich geringeren externen Kosten führen. Würden die Mittel nun dazu verwendet, die Kapazität für den umweltfreundlichen intermodalen Verkehr auszubauen, würde dies einen weiteren Gewinn für die Umwelt bedeuten haben.

Die Schweiz ist in der ganzen Debatte das Beispiel dafür, wie wirkungsvoll eine solche Politik sein kann: Die Einpreisung externer Kosten in die Schwerverkehrsabgabe in Kombination mit dem ehrgeizigen Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur hat zu einem Verkehrsanteil des Schienengüterverkehrs im Alpen transit von 66 Prozent geführt. Zwischen 2000 und 2006 sank die Zahl der alpenquerenden LKW-Fahrten um 16 Prozent.

Das Schweizer Vorbild führt nicht nur vor, dass eine nachhaltige, umfassende Verkehrspolitik Früchte trägt; sie besänftigt auch Sorgen des Speditionsgewerbes um

die Auswirkungen erhöhter Mautgebühren auf die verlandende Wirtschaft. In Anbetracht des sehr geringen Anteils der Transportkosten an den Gesamtproduktionskosten von Gütern in der EU drängte sich in diesem Zusammenhang ohnehin der Verdacht der Panikmache auf. Auch mit Internalisierung der externen Kosten gehört die Schweizer Wirtschaft zu den wettbewerbsfähigsten weltweit.

Die anstehende Revision der Eurovignetten-Richtlinie ist die entscheidende Weichenstellung der europäischen Verkehrs- und Umweltpolitik für die nächsten Jahre. Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften ermutigt die Europäische Kommission, aber vor allem die Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament, jetzt grundsätzliche, nachhaltige Entscheidungen zu treffen. Die Rechnung zahlen andernfalls die künftigen Generationen.

## Verkehrspolitik der EU

### Europäisches Parlament unterstützt Internalisierung der externen Kosten

Am 11. März stimmte das Europäische Parlament dem Albertini-Bericht zu und forderte eine Revision der Eurovignette Richtlinie im Juni 2008, um es Mitgliedsstaaten zu erlauben, die Kosten für die Gesellschaft aus Klimaveränderung, Luftverschmutzung, Lärm, Unfällen und Verkehrsstau (externe Kosten) zu berücksichtigen. Da die Kohlendioxid-Emissionen des Verkehrs immer noch ansteigen, lassen sich die Ziele der EU-Klimapolitik nur mit dieser Maßnahme erreichen.

In der Diskussion des Albertini-Berichts hatte der Verkehrskommissar, Jacques Barrot, auf die Notwendigkeit einer Verkehrsverlagerung von der Straße zur Schiene hingewiesen und die dafür nötigen Investitionen ange mahnt.

Der Exekutivdirektor der CER Johannes Ludewig zeigte sich zufrieden: „Es ist ein wichtiges Signal, dass die Mitglieder des Parlaments der Kommission den Rücken stärken und nun die Internalisierung der externen Kosten erlauben.“

*Die GRV begrüßt diese Parlamentsentscheidung und hofft nun auf eine zügige Umsetzung der Internalisierung der externen Kosten um die wichtigste Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern zu beseitigen und gleichzeitig einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität zu leisten.*

## **Eisenbahnen in Mittel- und Osteuropa benötigen zuverlässige Rahmenbedingungen**

Das Eisenbahnsystem in Mittel- und Osteuropa ist gefährdet, wenn die nationalen Regierungen nicht stabilen finanziellen Rahmenbedingungen sowohl für Eisenbahnunternehmen als auch für Infrastrukturbetreiber hohe Priorität geben. Dies ist die wichtigste Botschaft eines Treffens von Bahnchefs aus 20 Mittel- und Osteuropäischen Bahnen Ende Februar in Brüssel. Auf Einladung der CER trafen sie sich mit dem Verkehrskommissar Jacques Barrot und dem Generaldirektor Matthias Ruete der Europäischen Kommission. Dabei wies Barrot darauf hin, dass der Kampf gegen die Klimaveränderung nur dann gewonnen werden kann, wenn es gelingt eine Verkehrsverlagerung zum Schienengüterverkehr zu erreichen.

In diesen Ländern finanzieren die Regierungen Eisenbahninfrastruktur nur von Jahr zu Jahr. Die CER bat die Kommission auf die Mitgliedsstaaten hinzuwirken, mit dem Ziel mehrjährige verlässliche Verträge mit den Infrastrukturmanagern zu schließen. Der CER Exekutivdirektor Johannes Ludewig fasste zusammen: „Die Bahnen in Mittel- und Osteuropa haben enorme Anstrengungen unternommen, um von der Zentralwirtschaft auf die Marktwirtschaft überzugehen. Die Bahnen können sich aber ohne gesunde finanzielle Bedingungen nicht dem intra- and intermodalen Wettbewerb stellen.“

## **Drittes Eisenbahnpaket diskutiert**

Auf Einladung des Polnischen Verkehrsministers, des Vorstandsvorsitzenden der polnischen Staatsbahn PKP sowie der CER diskutierten am 06. März in Warschau über 200 hochkarätige Vertreter der EU-Mitgliedsstaaten und des Eisenbahnsektors über die Herausforderungen und Chancen des Dritten Eisenbahnpakets (siehe Folge 79 der GRV-Nachrichten). Die drei Teile des Pakets werden spätestens im Januar 2010 in Kraft treten. Sie umfassen die Marktöffnung für den internationalen Personenverkehr, Kundenrechte sowie die Zertifizierung von Lokführern.

Da das rollende Material in den Mittel- und Osteuropäischen Ländern durchschnittlich über 30 Jahre alt ist, bestand besonders großes Interesse an der Finanzierung von neuem Rollmaterial. Vertreter der Weltbank, der Europäischen Investitionsbank sowie der Kommission erläuterten die verschiedenen Werkzeuge der Finanzierung.

Der Exekutivdirektor der CER Johannes Ludewig forderte die Regierungen der Mittel- und Osteuropäischen Länder auf, diese Werkzeuge zu nutzen und zukunfts-

gerichtete Entscheidungen zu treffen um die klassischen Bahnen für den Wettbewerb mit neuen Bahnen ohne Altschulden und mit modernen Fahrzeugen zu rüsten.

## **Vereinfachte Lokzulassungen in Europa**

Das Europäische Parlament in Straßburg hat am 11. Dezember 2007 nach jahrelangen Bemühungen in nur einer Lesung die Richtlinie für eine einfachere und schnellere Zulassung von Schienenfahrzeugen verabschiedet. Die in einem Land ausgestellten Zertifikate müssen künftig von allen Mitgliedstaaten anerkannt werden. Die Bahnindustrie in Deutschland VDB, der europäische Dachverband UNIFE und die CER begrüßten die Entscheidung, die eine wichtige Etappe zu einem einheitlichen Eisenbahnraum darstellt und die eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Schiene beseitigt.

Der VDB weist gleichwohl darauf hin, dass der künftige legislative Rahmen nun durch zwischenstaatliche technische Vereinbarungen EU-weit umgesetzt werden müsse. Beispielgebend ist hierfür die Vereinbarung zwischen Deutschland und Frankreich aus dem Jahre 2006, die das Zulassungsverfahren zwischen beiden Ländern bereits deutlich vereinfacht hat. Hinzu kommt die Unterzeichnung einer Absichtserklärung („Memorandum of Understanding“) zur Vereinfachung der Zulassung von Zügen und Loks auf dem Güterverkehrskorridor Rotterdam – Genua durch die Verkehrsminister Deutschlands, der Niederlande, Österreichs, der Schweiz und Italiens im Juni 2007.

Nach der Veröffentlichung der neuen Richtlinie im EU-Amtsblatt bis voraussichtlich Mitte 2008 bleiben den Staaten maximal zwei Jahre, um die Bestimmungen in nationales Recht umzusetzen.

## **UIRR zu Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes**

Die UIRR (Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße) hat sich im Januar zu dieser Mitteilung der Europäischen Kommission geäußert:

Mit der Einrichtung eines solchen Netzes beabsichtigt die Europäische Kommission deutlich die für den Güterverkehr im Schienenbereich zur Verfügung stehenden Kapazitäten zu steigern. Das Inkraftsetzen aller Aspekte des vorgezeichneten Rahmens würde ermöglichen, das bis 2015 auf ungefähr 40 Prozent geschätzte Wachstum des Schienengüterverkehrs aufzunehmen,

welches hauptsächlich durch eine Verdoppelung des kombinierten Verkehrs erreicht würde.

Innerhalb dieses ehrgeizigen Projektes gibt es zahlreiche Fristen, deren Einhaltung sowohl eine erhebliche Disziplin der betroffenen Mitgliedstaaten als auch eine engmaschige Weiterverfolgung seitens der Europäischen Kommission und des Parlaments erfordert.

Qualitätsindikatoren auf den Korridoren, die sich an den Erfahrungen der UIRR orientieren könnten, sind notwendig, damit dieses Netz eine gute Qualität erzielt und so erfolgreich wird. Die UIRR unterstützt jede geeignete Initiative in Bezug auf die Problematik der Engpässe, die bis 2020 zuzunehmen drohen, und wird aus diesem Grund ihre aktive Teilnahme an der von der Kommission eingerichteten „Focal Points“ Arbeitsgruppe fortsetzen und zur Schaffung von pragmatischen und vertretbaren Lösungen beitragen.

## **Fördergelder für Marco Polo II freigegeben**

Anfang Februar hat die Europäische Kommission zu Projektvorschlägen für Marco Polo II aufgerufen. In diesem Jahr stehen 59 Millionen Euro für die Förderung der Verlagerung internationaler Gütertransporte von der Straße auf Schiene und Schiff zur Verfügung. Bis 2013 sind insgesamt rund 400 Millionen Euro vorgesehen, aus denen Anlaufverluste neuer Dienste bis zu fünf Jahren finanziert werden.

## **Intramodaler Wettbewerb im Schienengüterverkehr — Erfolge und Hemmnisse**

*Alexander Vogt, Student der Geographie, Universität Freiburg im Breisgau*

Unter der Regie der Europäischen Kommission begann 1991 die sukzessive Öffnung des europäischen Eisenbahnmarktes, am 01. Januar 2007 erfolgte dann die vollständige Öffnung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes. Damit ist jedes zugelassene und mit einem Sicherheitszertifikat ausgestattete Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) theoretisch befähigt, Schienengüterverkehrsleistungen sowohl im Binnenmarkt als auch auf internationalen Relationen anzubieten und damit in ein Konkurrenzverhältnis zu den ehemaligen Staatsbahnen zu treten. Durch einen funktionierenden intramodalen Wettbewerb soll die Schiene gestärkt werden und der intermodale Wettbewerb (vor allem mit der Straße) an Fahrt gewinnen. Langfristig, so erhofft sich die Europäische Kommission, soll der seit den 1970er Jahren andauernde Niedergang der Schiene, der

sich in der Verschiebung des Modal Splits zu Gunsten der Straße äußert, gestoppt und umgedreht werden.

### **Intramodaler Wettbewerb in den einzelnen Segmenten des Schienengüterverkehrs**

Wie aus der einschlägigen Presse bekannt, ist der aus den Deregulierungs- und Liberalisierungsbemühungen und der daraus resultierende intramodale Wettbewerb von EU-Land zu EU-Land unterschiedlich. Während in Großbritannien, den Niederlanden und Deutschland die ehemaligen Staatsbahnen spürbarem Wettbewerb ausgesetzt sind, bilden Länder wie Luxemburg, Irland, Spanien und Frankreich das Schlusslicht im aktuellen Liberalisierungsindex 2007

([www.db.de/liberalisierungsindex](http://www.db.de/liberalisierungsindex)). Es ist richtig, dass in Ländern wie Großbritannien, die Niederlande oder Deutschland, sich die neuen Wettbewerber einen teilweise beachtlichen Marktanteil erkämpft haben (zum Beispiel 25 Prozent in den Niederlanden), ob dies jedoch für einen funktionierenden intramodalen Wettbewerb in allen Segmenten des Güterverkehrs auf der Schiene spricht, kann bezweifelt werden. Im Einzelwagenverkehr ist von einem Wettbewerb auch im Jahr 14 nach dem „Open Access“ für alle potentiellen Marktteilnehmer keine Spur. Es stimmt zwar, dass in Deutschland, vor allem im Rahmen von MORA C (Marktorientiertes Angebot Cargo), die damalige DB Cargo AG (die Güterbahn der Deutschen Bahn AG) „großzügig“ Verkehrsleistungen an Wettbewerber abgetreten hat, dass diese Verteilerverkehre jedoch keinen Wettbewerb darstellen, sondern das Abgeben von weniger lukrativen Verkehren an Privatbahnen ist, ist nachvollziehbar. Diese Güterbahnen sind Dienstleister vom DB-Cargo-Nachfolger Railion und keine Wettbewerber.

Kommen wir zum zweiten Segment des Schienengüterverkehrs, dem Kombinierten Verkehr (KV). Hier treffen wir intramodalen Wettbewerb an — der KV ist einfacher zu organisieren und zeichnet sich durch höhere Gewinnmargen aus — und somit besonders interessant für neue Wettbewerber, im Gegensatz zum Einzelwagenverkehr. Jedoch wird eine entscheidende Komponente oft vernachlässigt. Der KV benutzt häufiger Verladestationen, die nicht den ehemaligen Staatsbahnen untergeordnet sind (wie Hafenterminals im Rahmen von Container-Hinterlandverkehren), der Zugang erfolgt hier überwiegend diskriminierungsfrei. Im Einzelwagenverkehr müssen jedoch Anlagen (wie Güterbahnhöfe) genutzt werden, die größtenteils administrativ oder sogar eigentumsrechtlich in die ehemaligen Staatsbahnen integriert sind (zum Beispiel DB Netz in Deutschland oder RFF in Frankreich). Der Zugang zu diesen Anlagen ist zwar theoretisch gegeben, kann aber praktisch durch verschiedenste Mittel behindert werden (unfaire Preispolitik, angebliche Kapazitätsengpässe, etc.). In Deutschland haben diese Zugangshemmnisse für Dritte in den letzten Jahren stark abgenommen, sind

aber teilweise noch von Relevanz. Ganz anders die Situation in Frankreich oder Belgien, hier wird von massiven Behinderungen durch die ehemaligen Staatsbahnen berichtet. Diese beeinträchtigen die Entwicklung eines potentiellen Wettbewerbs im Einzelwagenverkehr.

Der Ganzzugverkehr, als drittes Segment des Schienengüterverkehrs, ist wie der KV einem gewissen Wettbewerbdruk ausgesetzt. Bei beiden Segmenten nimmt der grenzüberschreitende Verkehr einen immer größeren Stellenwert ein. Dass hier die Bahnreform von 1994 (Zusammenführung der Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn zur formell privatisierten und entschuldeten Deutschen Bahn AG) für Wachstum verantwortlich ist, mag bezweifelt werden, hier wird eine Stagnation im Binnenverkehr durch ein starkes Wachstum im Transitbereich kompensiert: Zwischen 1998 und 2006 nahm der Transitverkehr um 76 Prozent zu, der grenzüberschreitende Verkehr um 31,1 Prozent, der Binnenverkehr jedoch nur um 1,67 Prozent (bezogen auf die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern).

### **Qualität statt Quantität — der Wettbewerber auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt**

Kommen wir nun zur Anzahl der in Deutschland aktiven Güterbahnen. Es entspricht nicht den Tatsachen, wenn die Deutsche Bahn AG (und viele andere Autoren) von 300 aktiven Güterbahnen auf dem deutschen Eisenbahnnetz spricht. Es stimmt, dass es zurzeit ca. 300 verschiedene Unternehmen gibt, die über eine Zulassung zum Transportieren von Gütern auf dem Schienennetz verfügen. Ob diese Genehmigung auch tatsächlich in einem wahrnehmbaren Maße — oder überhaupt — genutzt wird und nicht nur zum Beispiel einer Museumsbahn dient, ist eine andere Frage. Die Zahl der aktiven Wettbewerber, die in Konkurrenz zur Railion Traktionsleistungen anbieten, und damit der Zielstellung der Europäischen Kommission entsprechen, durch intramodalen Wettbewerb die Schiene effizienter und kundenorientierter zu gestalten, um somit Verkehrsströme von der Straße auf die Schiene zu verlagern, liegt bei ungefähr 30. Diese Zahl bezieht bereits ausländische Güterbahnen aus Belgien (Dillen & Le Jeune) oder den Niederlanden (European Rail Shuttle), die vor allem in Transitverkehren auf der Rheintalachse aktiv sind, mit ein. Gemessen an der Verkehrsleistung (in Tonnenkilometern) und dem Umsatz gehören folgende Privatbahnen auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt zu den „wahrnehmbaren“ Konkurrenten von Railion: die aus den Güterfernverkehren der BASF entstandene Rail4Chem, die Trenitalia Tochter TX Logistik, die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), die SBB Tochter SBB Cargo Deutschland, die französische Veolia Cargo Deutschland, die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (VPS), die aus einer Museumsbahn hervorgegangene Mittelweserbahn, die European Rail Shuttle, die Dillen & Le Jeune sowie die ITL Dresden.

### **Intramodaler Wettbewerb im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr**

Railion, als größte Güterbahn Europas, ist mit seinen Tochtergesellschaften in Dänemark, den Niederlanden (Railion NL), der Schweiz (BLS), Großbritannien (EWS), Frankreich (Euro Cargo Rail), Spanien (Transfesa) und Italien (Railion Italia) bestens für den europäischen Markt positioniert. Interoperable Elektrolokomotiven ermöglichen es der Deutsche-Bahn-Tochter durchgängige Verkehre „aus einer Hand“ von Skandinavien bis nach Italien durchzuführen. Im Jahr 2006 wurden mit 37 Zielländern Güterverkehre realisiert, wobei fast 100 Millionen Tonnen verladen bzw. empfangen wurden. Nach Angaben der CER hielt die Railion im Jahr 2005 einen Marktanteil von 75 Prozent auf dem wichtigsten europäischen Schienengüterverkehrskorridor (Niederlande – Deutschland – Schweiz – Italien). Dementsprechend sind die Niederlande, gefolgt von Italien und Österreich, die wichtigsten Zielländer für grenzüberschreitende Verkehre der Railion von Deutschland aus.

Die internationalen Aktivitäten der Railion sind also bekannt, während die der aufstrebenden neuen Wettbewerber aus Deutschland immer noch ein „unbeschriebenes Blatt“ darstellen. Eine Magisterarbeit, die an der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg, Institut für Geographie, angefertigt wurde, soll dem entgegenwirken und hat die international aktiven deutschen Privatbahnen identifiziert und analysiert. Durch Internetrecherchen, Auskünften des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wurden alle international tätigen neuen Wettbewerber aus Deutschland identifiziert (Stand Mai 2007). Dreizehn persönliche Interviews mit international aktiven deutschen Privatbahnen untersuchten unter anderem folgende Punkte: Welche Güterbahn operiert in welchen Ländern der Europäischen Union? Welche Güterströme werden durch die neuen Wettbewerber realisiert? Welche Markteintrittsbarrieren bei internationalen Verkehren behindern ein Zusammenwachsen des europäischen Eisenbahnnetzes? Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

Im Mai 2006 waren fünfzehn deutsche Privatbahnen in dreizehn verschiedenen Zielländern aktiv, wobei mit folgenden Ländern grenzüberschreitende Schienengüterverkehre realisiert wurden: Schweden, Dänemark, die Niederlande, Belgien, Frankreich, Schweiz, Italien, Österreich, Slowenien, Slowakei, Ungarn, Tschechien und Polen. Es konnten zwei Organisationstypen bei der Durchführung dieser Verkehre identifiziert werden: Verkehre in Kooperation mit einer Güterbahn des Zielandes (Privatbahn bleibt jedoch die gesamte Strecke über Frachtführer oder Traktionär) oder Verkehre ohne Kooperation (meist mit Tochtergesellschaften im Zielland). Grenzüberschreitende Verkehre ohne Lokwechsel sind aus fehlender Interoperabilität technischer Na-

tur wie unterschiedliche Stromsysteme oder Zugbeeinflussungssysteme weniger ausgeprägt (im Gegensatz zur Railion, die sehr gut mit modernem interoperablen Lokmaterial ausgestattet ist). Nur Verkehre in die Schweiz und Österreich werden überwiegend ohne Lokwechsel realisiert. Im Mai 2007 gab es keine einzige deutsche Privatbahn die Elektrolokomotiven besaß, um durchgängige Verkehre in die Niederlande beziehungsweise nach Tschechien durchzuführen.

Die höchste Zahl deutschen Privatbahnen ist in den Niederlanden aktiv (zehn), gefolgt von Polen (neun) und Österreich (sieben). Der relativ hohe Gewinnmargen garantierende Container-Hinterlandverkehr der Nordseehäfen (Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Bremen, Hamburg) mit Verbindungen nach Ost- und Südeuropa (vor allem Italien, Polen, Tschechien, Österreich) ist hierfür verantwortlich. Die geringste Anzahl von aktiven deutschen Güterbahnen finden wir in Schweden (TX Logistik), Slowenien (Lokomotion), der Slowakei (Rail4Chem) und Ungarn (Rail4Chem, HGK), dies kann unter anderem mit der geringen Bedeutung dieser Länder für die deutsche Volkswirtschaft erklärt werden. Die relativ junge Marktöffnung dieser Zielländer und der damit verbundene fragile intramodale Wettbewerb spielt jedoch auch eine Rolle wie das Beispiel Frankreich zeigt: nur zwei deutsche Privatbahnen sind hier aktiv (die Rail4Chem [jedoch im Auftrag der SNCF auf 1,6 km] sowie die Veolia Cargo).

Zu den international aktivsten deutschen Privatbahnen gehören die Rail4Chem mit zehn Zielländern, gefolgt von der HGK (sieben), der TX Logistik (fünf) sowie der Mittelweserbahn, der Veolia Cargo und der SBB Cargo Deutschland (jeweils vier Zielländer). Es handelt sich jedoch überwiegend um Verkehre in Kooperation mit Güterbahnen des Ziellandes.

### **Markthürden des internationalen Schienengüterverkehrs**

Der internationale Schienengüterverkehr ist Problemen ökonomischer, legislativer, diskriminatorischer und technischer Natur ausgesetzt. Diese erschweren es, den ehemaligen Staatsbahnen, im Besonderen jedoch den neuen Wettbewerbern, effiziente grenzüberschreitende Verkehre zu etablieren. Anhand der international aktiven Privatbahnen Deutschlands wurde im zweiten Teil der Magisterarbeit aufgezeigt, welche Markthürden im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr existieren. Eine Literaturrecherche identifizierte neunzehn potentielle Markteintrittsbarrieren, die mit den Probanden diskutiert wurden. Aussagen über existierende Markteintrittsbarrieren zu neun Zielländern deutscher Privatbahnen konnten somit verifiziert werden. Die Ergebnisse zeigen, dass einige Markteintrittsbarrieren nicht bestätigt werden konnten, während folgende Eintrittsbarrieren weiterhin von Relevanz sind: Die Erlangung von länderspezifischen Sicherheitszertifikaten für

EVU, die Zulassung von Lokomotiven, die fehlende Verfügbarkeit von interoperablen Lokomotiven sowie der Mangel an Lokomotivführern. Diese Mängel sollten beseitigt werden um den intramodalen Wettbewerb in einem zusammenwachsenden Europa zu forcieren. Länder wie die Niederlande, Österreich oder die Schweiz gelten dabei als relativ einfach zu betreten. Grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsleistungen nach Frankreich, Belgien oder Polen dagegen sind immer noch mit verschiedensten technischen oder diskriminatorischen Problemen behaftet. So ist zum Beispiel das Sicherheitszertifikat in Frankreich streckenbezogen, das heißt jede neu zu befahrende Strecke obliegt einem aufwendigen und zeitraubenden administrativen Prozess mit den französischen Genehmigungsbehörden. Aus Belgien wurde berichtet, dass die dortige ehemalige Staatsbahn B-Cargo den Zugang zu Güterbahnhöfen behindert.

### **Schlussfolgerung**

Wenngleich die großen „Rennstrecken“ des Schienengüterverkehrs wie die Rheintalstrecke sehr wohl einem gewissen Wettbewerb ausgesetzt sind und dies zu Effizienzsteigerungen geführt hat und damit die Schiene für die Industrie wieder attraktiver gemacht hat, ist ein Wettbewerb im Einzelwagenverkehr nicht zu beobachten. Hier sind die geringen Gewinnmargen sowie der Zugang zu Schlüsseleinrichtungen wie Güterbahnhöfe ein Hindernis. Liegt der Anteil der neuen Wettbewerber in Deutschland bei 16 Prozent (Basisjahr 2006, gemessen an der Verkehrsleistung in Tonnenkilometern) kann man den Anteil der Privatbahnen an der Verkehrsleistungen im Vergleich zu den ehemaligen Staatsbahnen auf Relationen wie Deutschland – Schweiz oder Deutschland – Niederlande auf das doppelte schätzen. Dies zeigt, der intramodale Wettbewerb auf internationalen Relationen ist deutlicher ausgeprägt als auf dem Binnenmarkt – im grenzüberschreitenden Verkehr spielen Einzelwagenverkehre auch kaum eine Rolle. Deutsche Güterbahnen wie die Rail4Chem oder die TX Logistik gehören mittlerweile zu den europäischen „Playern“ die den ehemaligen Staatsbahnen Paroli bieten. Im internationalen Segment sehen auch die neuen Wettbewerber, wie auch die Railion, ihre Wachstumschancen. Jedoch sind diese immer noch durch Markteintrittshürden administrativer und technischer Art gehemmt. Besonders die neuen Wettbewerber sind diesen Hemmnissen ausgesetzt — sie besitzen nicht das Kapital und die Bonität um entsprechendes interoperables Traktionsmaterial zu bestellen. Hier ist die Railion oder die SNCF Fret klar im Vorteil. Es kann jedoch konstatiert werden, dass es ohne die progressive „Open Access Politik“ der Europäischen Kommission keine fünfzehn international tätigen deutschen Privatbahnen mit insgesamt dreizehn Zielländern geben würde. Siebzehn Jahre nach der ersten Liberalisierungs-Richtlinie 91/440/EWG befinden wir uns in einem Zusammen-

wachsen des (noch) fragmentierten Schieneninfrastruktur Europas dem es im Ganzzugverkehr und im kombinierten Verkehr zunehmend gelingt mit der Straße in Konkurrenz zu treten. Wer sich in den nächsten Jahren der Railion als führende europäische Güterbahn in den Weg stellt, wird sich zeigen, es wird jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit eine ehemalige Staatsbahn sein — und keine klassische Privatbahn wie die Rail4Chem die sich eher Nischenmärkten widmen. Dazu sind die Größenunterschiede zu gewaltig.

Eine Veröffentlichung der Magisterarbeit „New Entrants of the European Rail Freight Market and their Market Challenges Concerning International Traction and Service Provision“ ist im Sommer 2008 vorgesehen. Zu weiteren Fragen zum Artikel wenden Sie sich bitte an den Autor: [vogt.alexander@daad-alumni.de](mailto:vogt.alexander@daad-alumni.de).

## Verkehrspolitik in Deutschland

### Aktuelles Transportmarkt-Barometer

Die ProgTrans AG, Basel, und das Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (ZEW), Mannheim, haben Anfang März 2008 die neuesten Ergebnisse ihrer Expertenbefragung zur Entwicklung der Transportmärkte und -preise in Deutschland im kommenden halben Jahr vorgelegt. Befragt wurden rund 300 Spitzenkräfte der Transport- und Verladenden Wirtschaft nach ihren kurzfristigen Prognosen (6 Monate) im nationalen (Deutschland) sowie grenzüberschreitenden Transport nach Westeuropa und Osteuropa.

Die aktuellen Ergebnisse und deren Veränderungen gegenüber den Vorquartalen zeugen im Hinblick auf die Einschätzungen zur Transportmengenentwicklung von einer gewissen Skepsis über den Fortbestand der guten Konjunktur

Die markantesten Ergebnisse:

Die Einschätzungen zur Entwicklung des Transportaufkommens im nächsten halben Jahr zeugen von einer gewissen Verunsicherung hinsichtlich der weiteren Konjunktur- und Außenhandelsentwicklung als den wesentlichen Bestimmungsgrößen der Transportnachfrage; im Übrigen sind die Erwartungen für die einzelnen Transportzweige und für die verschiedenen Relationen unterschiedlich:

- Nur im Straßengüterverkehr wird in allen Teilmärkten und auf hohem Niveau weiter mit starkem Wachstum gerechnet. Bei der sehr zurückhaltenden Einschätzung für die Schiene könnten die Streiks bei der Deutschen Bahn AG eine Rolle gespielt haben. Aber auch die Binnenschifffahrt, der Kombi-

nierte Verkehr und die Kurier-, Express- und Paketsendungen (KEP) werden überwiegend nicht mehr so deutlich auf Wachstumskurs gesehen wie in den Vorquartalen. Beim kombinierten Verkehr gehen jedoch 61 Prozent der Experten von einem weiteren Wachstum aus.

- Die Einschätzungen im Bezug auf die einzelnen Transport-Relationen sind teilweise recht unterschiedlich: Binnenverkehre werden auf der Straße, dem Binnenschiff und bei den KEP-Dienstleistungen wieder etwas stärker eingeschätzt, ebenso die Europaverkehre bei der Luft- und Seefracht.

Die Einschätzungen zur Preisentwicklung sind einhellig wie selten: Die Preise werden steigen — je nach Verkehrszweig und Transportmarkt allerdings unterschiedlich stark. Ausschlaggebend dürften die erwarteten Veränderungen bei einzelnen Kostenfaktoren (Dieselpreise, Arbeitskosten, Sonderabgaben) und die Marktentwicklungen bzw. Positionierung der Verkehrszweige in den einzelnen Teilmärkten sein. Die Dieselpreispreise haben momentan einen neuen nominellen Höchststand erreicht. Bei den Arbeitskosten wird auf Straße und Schiene immer noch über das Ausmaß des Anstiegs und darüber, wer die Kostensteigerungen tragen soll, diskutiert. Die Erwartungen zu den Preisentwicklungen sind momentan recht einheitlich und unterscheiden sich bei den einzelnen Transportzweigen nur im Ausmaß.

- Im Straßengüter- und im kombinierten Verkehr sowie im interkontinentalen Luft- und Seefrachtverkehr sind die erwarteten Preissteigerungen vergleichsweise hoch.
- Im Schienengüterverkehr, bei der Binnenschifffahrt und in den KEP-Märkten liegen die Preissteigerungserwartungen generell etwas niedriger.

### Teilprivatisierung der Deutschen Bahn ist Entscheidung der Politik

Zu Presseveröffentlichungen zur Teilprivatisierung der DB AG erklärte am 13. Februar 2008 der Sprecher des BMVBS, Rainer Lingenthal:

Die Spitzen der Koalition haben BMVBS und BMF den klaren Auftrag erteilt, das so genannte Holding-Modell zu prüfen. Dies geschieht derzeit gemeinsam auf der Arbeitsebene der beteiligten Bundesministerien. Vorentscheidungen über eine Positionierung sind noch nicht gefallen. Einzelheiten über angebliche Papiere aus Beraterkreisen werden selbstverständlich nicht kommentiert.

Die Gespensterdebatte über eine Entscheidung durch die DB AG ist völlig haltlos und führt zu absurden Erwägungen über einen Alleingang der DB AG. Selbstverständlich war, ist und bleibt, dass die Ent-

scheidungen zu einer evtl. Teilprivatisierung der DB AG von der Politik gefällt werden, also von Koalitionsparteien und Bundestag. Für das BMVBS ist es dabei zwingend, dass hierbei nichts gegen die SPD geschieht.

Am gleichen tag erklärte in Berlin das Vorstandsmitglied der Deutschen Bahn AG für Wirtschaft und Politik, Dr. Otto Wiesheu: „Vermutungen, die Deutsche Bahn AG habe die Absicht den Prozess der Teilprivatisierung am Parlament vorbei zu steuern, sind falsch und entbehren jeder Grundlage.“ Es gebe weder eine derartige Absicht, noch Äußerungen des DB-Vorstands in diesem Sinne, machte Wiesheu weiter deutlich. Beim Thema Teilprivatisierung sei eindeutig der Eigentümer des Unternehmens und damit der Bund Herr des Verfahrens.

## **Zusätzliche Finanzmittel für Verkehrsinfrastruktur**

Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat bereits im November 2007 zusätzliche Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur von 650 Millionen Euro gebilligt. Davon stehen für Investitionen in die Straße 2008 und 2009 zusätzliche 300 Millionen Euro zur Verfügung. Um insbesondere Engpässe bei den Hinterlandanbindungen der deutschen Häfen zu beseitigen, hat das Parlament außerdem für 2008 und die Folgejahre weitere 250 Millionen Euro für die Schiene gebilligt. 100 Millionen Euro stehen 2008 zusätzlich für den generellen Ausbau des Schienennetzes und zur schnelleren Realisierung laufender Schienenprojekte bereit.

Dazu erklärte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee: „Wir wissen, dass der Verkehr in den kommenden Jahren stark zunehmen wird. Mobilität und Logistik sind gerade für den Exportweltmeister Deutschland wichtige Faktoren für eine positive wirtschaftliche Entwicklung. Wir müssen in unsere Infrastruktur investieren, um auch in Zukunft als Wirtschaftsstandort attraktiv zu bleiben. Durch die zusätzlichen Mittel liegt der Gesamthaushalt des Ministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nun bei 24,2 Milliarden Euro. Die Investitionen im Haushaltsentwurf 2008 sind gegenüber der alten Finanzplanung um 720 Millionen Euro auf 9,5 Milliarden Euro gestiegen. Die Investitionsquote liegt somit bei knapp 54 Prozent.“

Das Thema der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wurde auch von der Allianz pro Schiene im Februar 2008 aufgegriffen: „Die Große Koalition hat in der ersten Hälfte ihrer Amtszeit die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Vergleich zu den rot-grünen Vorgängerregierungen deutlich aufgestockt. Unter Schwarz-Rot flossen in den beiden vergangenen Jahren durchschnittlich 9,35 Milliarden Euro pro Jahr in die Verkehrswege des Bundes für Straße, Binnenschiff und

Eisenbahn. Die rot-grünen Vorgängerregierungen investierten 1999 bis 2005 mit 9,03 Milliarden Euro jährlich rund 300 Millionen Euro weniger. (Bundestagsdrucksache Nr. 16/8014)..

Aus Sicht der Allianz pro Schiene hat die neue Großzügigkeit allerdings einen Haken: „Während die Große Koalition in den Bundesfernstraßenbau im Jahresdurchschnitt 8 Prozent mehr investiert hat als Rot-Grün und in die Bundeswasserstraßen 6 Prozent mehr, hat die Schiene als einziger Verkehrsträger im Jahresdurchschnitt 2 Prozent weniger Investitionsmittel erhalten“, kritisierte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege.

Die Notwendigkeit, die Schiene zu stärken, scheine die Große Koalition erkannt zu haben. „2007 sind die Investitionen ins Gleisnetz im Vergleich zu 2006 deutlich angestiegen, was wir sehr begrüßen“, sagte der Allianzpro-Schiene-Geschäftsführer. Nach Ansicht der Allianz pro Schiene ist es jedoch „auch unter klimapolitischen Gesichtspunkten bedenklich, dass der Bund im vergangenen Jahr immer noch rund eine Milliarde Euro mehr in Straßen- als in Gleisbau investiert hat“. Insgesamt, so das Bündnis mit Verweis auf die Bundestagsdrucksache, habe der Bund seit der Wiedervereinigung 13 Milliarden Euro mehr für Bundesfernstraßen ausgegeben als für die Bundesschienenwege. 2007 betragen laut Bundesregierung die Investitionen in die Bundesfernstraßen 4,93 Milliarden Euro und in die Bundesschienenwege 3,95 Milliarden Euro.

## **Verkehrspolitik stärker auf die Schiene ausrichten**

Die drei Spitzenverbände der Schienenbranche in Deutschland fordern von der Bundesregierung mehr Engagement beim Ausbau des Bahnverkehrs. „Wir brauchen eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik mit einer deutlich stärkeren Orientierung auf den umweltfreundlichen und ökonomisch effizienten Schienenverkehr“, heißt es in einer Mitte Februar veröffentlichten Erklärung der Allianz pro Schiene, des Verbandes der Bahnindustrie (VDB) und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Als Orientierungshilfe für die Politik haben die drei Verbände „Die zehn wichtigsten Gründe zur Förderung des Schienenverkehrs“ in einem Faltblatt zusammengestellt.

„Deutschland sollte die Chance nutzen und mit einer nachhaltigen Mobilitätspolitik verkehrspolitische Maßstäbe in der weltweiten Klimaschutzdiskussion setzen. Unser Land hat alle Voraussetzungen für diese Führungsrolle“, sagte Allianz-pro-Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege. „Der energieeffiziente Schienenverkehr wird im 21. Jahrhundert weltweit eine Renaissance erleben. Je früher Deutschland sich an die Spitze der



Bewegung setzt, desto besser für unsere Volkswirtschaft“, so Flege.

VDB-Hauptgeschäftsführer Professor Ronald Pörner forderte jährlich fünf Milliarden Euro staatlicher Investitionen in die Infrastruktur der Bundesschienenwege, um das Potenzial des Schienenverkehrs noch stärker ausschöpfen zu können als bisher. „Der Schienenverkehr wächst seit Jahren stark und stößt insbesondere im Güterverkehr bereits heute an Kapazitätsgrenzen. Im vergangenen Jahr hat der Bund eine Milliarde Euro zu wenig investiert“, sagte Pörner.

VDV-Hauptgeschäftsführer Professor Adolf Müller-Hellmann mahnte ein Gesetz zur Finanzierung der Infrastrukturen Nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE) an. „Die Finanzierung der bundeseigenen Schienenwege ist gesetzlich geregelt, den NE-Bahnen fehlen in den meisten Fällen aber die Mittel zur Unterhaltung ihrer Infrastrukturen. Gerade jetzt, wo viele Nebenstrecken wertvolle Alternativen zu überlasteten Hauptstrecken darstellen, wirkt ein zunehmender Verschleiß kontraproduktiv.“ Der Bund müsse den Ländern jährlich etwa 150 Millionen Euro zur zweckgebundenen Finanzierung von Ersatzinvestitionen und zur Instandhaltung der regionalen Bestandsnetze zuweisen, damit der Verkehrsträger Schiene insgesamt die Anforderungen der Wirtschaft weiter erfüllen könne.

„Die zehn wichtigsten Gründe zur Förderung des Schienenverkehrs“ können im Internet unter [www.bahnindustrie.info](http://www.bahnindustrie.info), [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de) oder [www.vdv.de](http://www.vdv.de) heruntergeladen werden.

## **Wettbewerbsnachteile der Schiene abbauen!**

Bundesumweltminister Sigmar Gabriel (SPD) hat sich dafür ausgesprochen, Wettbewerbsnachteile für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene abzubauen. „Besonders wichtig ist mir die vorgesehene Überprüfung der Stromsteuer im Schienenverkehr. An diesem Punkt, den wir seit geraumer Zeit diskutieren, müssen wir endlich vorankommen“, sagte Gabriel auf einer Veranstaltung der Allianz pro Schiene im November 2007 in Berlin. „Allerdings müsse die angedachte Entlastung des Schienenverkehrs als Preissignal dauerhaft bei den Kundinnen und Kunden der Bahn ankommen. Wie dies sichergestellt werden kann, sollten wir verbindlich vereinbaren.“ Fast alle EU-Mitgliedstaaten machen von der Möglichkeit Gebrauch, den umweltfreundlichen Schienenverkehr im Bereich der Energiesteuern zu entlasten.

Allein bei der Deutschen Bahn AG macht die Stromsteuer über ein Drittel der Abgaben und Steuern auf Energie in Höhe von rund 380 Millionen Euro aus. Diese Belastung werde sich durch die veränderte Aus-

gestaltung des Emissionshandels ab 2008 um mehr als 30 Millionen Euro erhöhen. U-Bahnen und Straßenbahnsysteme sind von den Steuern und Abgaben auf Strom in gleicher Weise betroffen.

# **Eisenbahnen allgemein**

## **Neue Marken bei Deutsche Bahn**

Die Deutsche Bahn hat im Dezember 2007 ihre Marken neu geordnet: Die Produkte des Personenverkehrs sind mit „DB Bahn“ gekennzeichnet, „DB Netze“ ist die neue Marke für Infrastruktur und Dienstleistungen, „DB Schenker“ steht für Transport und Logistik der DB.

Der neue Marktauftritt soll eine einfache, klare und einheitliche Außendarstellung sichern. Hartmut Mehdorn: „Die Deutsche Bahn AG ist heute ein führendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen. Mit den neuen Marken schaffen wir ein kraftvolles und einheitliches Erscheinungsbild, das von unseren Kunden, Partnern und Mitarbeitern verstanden wird. Mit den neuen Marken können sich die 230 000 Mitarbeiter in über 150 Ländern stärker mit der DB identifizieren.“ Mittelfristig werde durch den neuen Auftritt der Markenwert des Konzerns steigen. Die organisatorische Struktur des Unternehmens bleibt unverändert.

Intermodal wird künftig unter „DB“ mit der zusätzlichen Kennzeichnung „Intermodal“ am Markt auftreten. Dadurch wird weiterhin die Neutralität im kombinierten Verkehr gegenüber Operateuren, Spediteuren und Reedereien sichergestellt. Diejenigen Teile des Wagenladungsverkehrs, die ebenfalls vor allem für Kunden aus Speditionen arbeiten, treten auch unter der Bildmarke „DB“ auf.

## **2007 weiteres Wachstum bei DB — trotz Tarifaueinandersetzung**

Die Deutsche Bahn AG hat 2007 im dritten Jahr in Folge Umsatz, Verkehrsleistung und Gewinn gesteigert. Gleichzeitig konnte das Unternehmen seine Schulden um 3,07 Milliarden Euro auf 16,3 Milliarden Euro abbauen.

DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn sagte bei der Präsentation der Geschäftszahlen des Jahres 2007 am 31. März 2008 in Berlin: „Unsere Strategie erweist sich als richtig. Die Deutsche Bahn ist fit für die Herausforderungen zuhause und in Europa. Um diesen Weg auch weltweit konsequent weiterzugehen, brauchen wir in den nächsten Wochen eine positive Ent-

scheidung über die Teilprivatisierung. Der Verkehrsmarkt in Europa ist in einem rasanten Umbruch. Die DB AG muss jetzt ihre Chancen nutzen können. Dafür benötigt sie zusätzliches Kapital. Auch dem Bund würde zeitnah die Möglichkeit eröffnet, dringend notwendige Infrastrukturmaßnahmen mit den Erlösen aus einer Teilprivatisierung zu finanzieren.“

Die finanziellen Kennziffern der DB AG entwickelten sich durchweg positiv. Der Umsatz stieg um 1,26 Milliarden Euro bzw. 4,2 Prozent auf 31,31 (Vorjahr: 30,05) Milliarden Euro. Das operative Ergebnis (EBIT, Earnings before Interest and Taxes) erhöhte sich ohne Sondereffekte um 10,6 Prozent oder 227 Millionen Euro auf 2,37 (2,14) Milliarden Euro. Mit Sondereffekten verbesserte sich das EBIT um 16,9 Prozent oder 418 Millionen Euro auf 2,89 (2,47) Milliarden Euro. Das Jahresergebnis erreichte 1,716 (1,68) Milliarden Euro, was einem Plus von 2,1 Prozent oder 36 Millionen Euro entsprach.

Die Brutto-Investitionen betrugen nur noch 6,32 (6,58) Milliarden Euro, zwischen 2000 und 2007 waren es durchschnittlich 7,45 Milliarden Euro. Der ROCE (Return on Capital Employed) stieg um 1,2 Prozentpunkte auf 8,7 (7,5) Prozent.

Nach dem außergewöhnlichen Rekordjahr 2006 konnte der DB-Schienengüterverkehr seine Verkehrsleistung erneut verbessern — und zwar um 2,5 Prozent oder 2,4 Milliarden Tonnenkilometer auf 98,79 (96,39) Milliarden Tonnenkilometer. Trotz der erheblichen Beeinträchtigungen durch den Tarifkonflikt stabilisierte der Schienenpersonenverkehr seine Verkehrsleistung mit 74,79 Milliarden Personenkilometern auf dem Niveau des Vorjahres.

Alle Geschäftsfelder der DB AG trugen zum Umsatzplus des Konzerns bei. Die absolut größten Zuwächse wurden bei Schenker, Energie, Schienengüterverkehr, Stadtverkehr und Netz erreicht. In Deutschland kletterte der Umsatz auf 20,46 (19,86) Milliarden Euro.

Ausgesprochen positiv war die Entwicklung im Geschäftsfeld Netz. Hier konnte erstmals ein positives Betriebsergebnis erreicht werden. Ursächlich war hierfür im Wesentlichen die Steigerung der Produktivität um mehr als 30 Prozent. Dabei wurden 2007 so viele Baumaßnahmen durchgeführt wie nie zuvor. Die positive Leistungsentwicklung im deutschen Schienenverkehr spiegelt sich auch in der gestiegenen Trassennachfrage wider. Die Betriebsleistung des Netzes stieg um 3,2 Prozent auf 1049 (1016) Millionen Trassenkilometer, wobei konzernexterne Bahnen ein Plus von 14,8 Prozent verzeichneten.

Unter der Marke DB Schenker hat sich das Unternehmen mit einem einheitlichen Marktauftritt in den internationalen Märkten weiterhin als führender Logistiker positioniert. Mit einem Umsatz von 14,06 (13,23) Mil-

liarden Euro (rund 45 Prozent des Gesamtumsatzes) und einem EBIT-Anstieg auf 453 (367) Millionen Euro dokumentierte die DB-Tochter Schenker ihre hervorragende Marktposition als Marktführer im deutschen und europäischen Landverkehr, als Nummer 2 in der Luftfracht und als Nummer 3 in der Seefracht. Im weltweiten Luftfrachtmarkt gab es ein Plus von 8,5 Prozent, im Bereich Seefracht einen Zuwachs von 14,1 Prozent.

Diese erfolgreiche Geschäftsentwicklung wurde durch die Tarifaueinandersetzung mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) getrübt. Die Auswirkungen auf den Umsatz 2007 bezifferte Mehdorn mit -170 Millionen Euro. Die nunmehr vereinbarten zweistelligen Lohnerhöhungen sind eine erhebliche Belastung für die Wettbewerbsfähigkeit der DB, besonders in den umkämpften Märkten von Regio und dem Schienengüterverkehr. Für die fünfjährige Mittelfristplanung nannte Mehdorn eine zusätzliche Belastung aus dem zu hohen Tarifabschluss von 1,6 Milliarden Euro. Daher soll in den nächsten Monaten mit einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen gegengesteuert werden, um sich weiterhin im Markt behaupten zu können.

## **Pünktlichkeit der Deutschen Bahn auf hohem Niveau**

Die Deutsche Bahn wies im Januar Berichte der Stiftung Warentest zur Pünktlichkeit im Personenverkehr als irreführend zurück. Von den Testern wurden über einen Zeitraum von etwas über 30 Tagen lediglich rund zehn Prozent der täglich verkehrenden Personenverkehrszüge untersucht. Diese Stichprobe erlaubt keine allgemein gültigen Rückschlüsse und ist somit nicht repräsentativ. Vielmehr lag die gesamte Pünktlichkeit im Personenverkehr im Jahr 2007 bei deutlich über 90 Prozent; bei den Anschlüssen wurden sogar mehr als 93 Prozent erreicht.

Stiftung Warentest weist in ihrem Bericht zu Recht darauf hin, dass die Deutsche Bahn viel für die weitere Verbesserung der Pünktlichkeit unternimmt. Im Jahr 2007 wurden im Rahmen des Programms ProNetz so viele Baumaßnahmen umgesetzt wie noch nie und Präventionsmaßnahmen gesteigert, um die Verfügbarkeit des Schienennetzes weiter zu erhöhen. Trotz zahlreicher Baumaßnahmen konnte die Pünktlichkeit bis zum Jahresende leicht gesteigert werden und die Anzahl der Langsamfahrstellen im Streckennetz deutlich reduziert.

Trotz aller Anstrengungen sind Störungen im Bahnbetrieb nicht immer vermeidbar. Häufige Ursachen sind Witterungseinflüsse, technische Störungen oder auch externe Einflüsse. Gleichzeitig ist die Auslastung des Streckennetzes insbesondere auf den Hauptstrecken und großen Knoten durch die erfreulichen Verkehrszuwächse auf der Schiene deutlich gestiegen. Dies kann

sich natürlich auch auf die Pünktlichkeit in großen Knotenbahnhöfen und entlang viel befahrener Strecken auswirken. Wie auch von Stiftung Warentest berichtet sind daher weitere Investitionen in den Ausbau des Schienennetzes dringend notwendig.

## **Professor Udo Steiner neuer Ombudsmann**

Die Deutsche Bahn hat den ehemaligen Richter des Bundesverfassungsgerichts Professor Dr. Udo Steiner zum Ombudsmann berufen. Er folgte zum 01. Februar dieses Jahres dem früheren Vizepräsidenten des Bundessozialgerichtes Professor Dr. Otto Ernst Krasney. Professor Krasney war von der DB nach dem Unglück von Eschede im Jahr 1998 gebeten worden, als neutraler Ansprechpartner für die Verletzten, Angehörigen und Hinterbliebenen zur Verfügung zu stehen. Er betrat dabei völliges Neuland und hat für diese anspruchsvolle Aufgabe richtungsweisende Maßstäbe gesetzt. Der Ombudsmann ist Vermittler bei strittigen Entschädigungsfällen und organisiert darüber hinaus bei Bedarf die psychologische Betreuung sowie die psychosoziale Nachbetreuung der Betroffenen.

## **DB verkauft 490 Empfangsgebäude**

Bereits im Dezember 2007 hat die DB Station & Service AG den Verkauf von weiteren 490 Empfangsgebäuden an ein Bieterkonsortium beschlossen. Es besteht aus dem Unternehmen Patron Capital Ltd., London, und dem Hamburger Immobilienentwickler Procom Invest GmbH & Co. KG. Die Empfangsgebäude wurden zuerst den Kommunen zum Kauf angeboten. In allen Fällen hatten die Kommunen von den Kaufoptionen keinen Gebrauch gemacht.

Für die Durchführung des Schienenpersonenverkehrs sind diese Empfangsgebäude nicht mehr notwendig. Der Verkauf erfolgt daher unabhängig vom Betrieb der Verkehrsstationen. Die Verkehrsstationen, die Bahnsteiganlagen und die Zugänge zu den Gleisen, bleiben im Besitz der Deutschen Bahn. Der Zugverkehr wird somit ungehindert weiter durchgeführt.

Bei der Auswahl der Investoren wurde neben der finanziellen Leistungsfähigkeit besonderer Wert auf die konzeptionelle Ausrichtung sowie die strukturelle und personelle Qualität des Investors gelegt. Dieser hat sich bereit erklärt, innerhalb der nächsten fünf Jahre 15 Millionen Euro in die Gebäude zu investieren.

Im Jahr 2001 erwarb die inzwischen insolvente Firma First Rail Property eine erste Tranche von 500 Empfangsgebäuden. Diese Tranche übernahm das Bieterkonsortium von einem Insolvenzverwalter. Mit dem

jetzigen Verkauf von 490 Gebäuden übernimmt das Konsortium damit auch den zweiten Teil der insgesamt rund 1000 Gebäude.

# **Eisenbahn-Infrastruktur**

## **Intensives Baugeschehen bei der DB**

Im Jahr 2007 hat die DB Netz AG so viele Baumaßnahmen durchgeführt wie nie zuvor. Die Arbeiten wurden in 28 Korridoren gebündelt und konzentrierten sich auf die Erneuerung von Schienen, Schwellen und Schotter. Insbesondere auf den Hauptstrecken und in den Bahnknoten wurden binnen acht Monaten rund 1800 Weichen und 3,9 Millionen Tonnen Schotter ausgetauscht sowie etwa 4400 Kilometer Schienen und über 3,3 Millionen Schwellen erneuert. Insgesamt werden in diesem Jahr rund 3,5 Milliarden Euro in das bestehende Netz investiert.

„Eine leistungsfähige und hochwertige Infrastruktur ist die Voraussetzung für mehr Verkehr auf der Schiene“, erklärt Stefan Garber, Vorstand Infrastruktur der DB AG. „Dabei hat für uns die Modernisierung des bestehenden Netzes neben notwendigen Investitionen für Aus- und Neubaumaßnahmen höchste Priorität.“

Im Frühjahr 2007 hatte die DB das Zukunftsprogramm ProNetz gestartet. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems Schiene zu erhöhen. Dazu wird etwa die präventive Instandhaltung verstärkt und die Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen enger verzahnt. „ProNetz zeigt bereits erste Erfolge“, stellt Dr. Volker Kefer, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG, fest. „Trotz des hohen Bauvolumens liegt die Pünktlichkeit im Personenverkehr auf dem Vorjahresniveau von über 90 Prozent.“ Die Anzahl der Langsamfahrstellen konnte bereits um ein Drittel gesenkt, die daraus resultierenden Verspätungen sogar halbiert werden. Dank verbesserter Planungs- und Bauprozesse verliefen alle Korridorbaumaßnahmen nach Plan. Die umfassende Information der Reisenden stieß auf positive Resonanz. Es wurden beispielsweise rund 5600 Fahrplanänderungen über Aushänge und Flyer kommuniziert und mehrere hundert Mitarbeiter als Kundenbetreuer in Bahnhöfen zusätzlich eingesetzt. Mit den Bauarbeiten verbundene Kundenbeschwerden sind im Vergleich zum Vorjahr sogar gesunken.

Die DB Netz AG hat die zur Verfügung stehenden Bundesmittel für Infrastrukturinvestitionen für das Jahr 2007 komplett abgerufen. Auch im Jahr 2008 setzt sich das intensive Baugeschehen fort. Die Anzahl der Baukorridore, in denen diese Baumaßnahmen gebündelt werden, wird allerdings aufgrund der positiven Erfahrungen auf 63 ausgeweitet. Im Schnitt wird jeden Tag

an rund 600 Baustellen gearbeitet. Weiterhin stehen die Erneuerung des Oberbaus auf den hoch belasteten Hauptstrecken und Eisenbahnknoten sowie Präventionsmaßnahmen im Vordergrund.

## **Deutsch-polnischen Staatsvertrages zu Eisenbahngrenzbrücken unterzeichnet**

Ende Februar unterzeichneten Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und sein polnischer Amtskollege Cezary Grabarczyk in Frankfurt (Oder) den Staatsvertrag über den Bau und die Instandhaltung von Eisenbahngrenzbrücken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen.

Instandhaltung oder Neubau der 13 bestehenden Grenzbrücken, davon drei über die Oder und zehn über die Lausitzer Neiße, werden jeweils einer Seite komplett zugeordnet, was den Ablauf der Arbeiten wesentlich erleichtert. Tiefensee verwies darauf, dass aufgrund der Dringlichkeit des Neubaus der Grenzbrücken bei Frankfurt (Oder) und bei Horka (Lausitzer Neiße) der Vertrag mit sofortiger Wirkung in Kraft tritt.

Im Anschluss fand der feierliche Beginn des Neubaus der Eisenbahngrenzbrücke bei Frankfurt (Oder) statt. Nachdem bereits im Dezember 2005 das nördliche Gleis der Brücke aus Sicherheitsgründen gesperrt werden musste, entsteht hier an gleicher Stelle eine zweigleisige moderne Eisenbahnbrücke über die Oder, sie soll pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 fertig gestellt sein und wieder eine leistungsfähige zweigleisige Oderquerung für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr bieten.

Die Investitionen werden rund 25 Millionen Euro betragen. Während einer sechswöchigen Totalsperrung vom 17. Oktober bis 01. Dezember 2008 soll die bis dahin gefertigte neue Brücke in die Endlage verschoben werden.

## **München - Lindau – Zürich wird ausgebaut**

Die Schienenstrecke München – Zürich wird zwischen Geltendorf und Lindau bis zum Jahr 2015 elektrifiziert und für Züge mit Neigetechnik ausgebaut. Eine Absichtserklärung über die Finanzierung hat Bundesverkehrsminister Tiefensee Mitte Februar mit dem Schweizer Bundesrat Moritz Leuenberger, der bayerischen Verkehrsministerin und der Deutschen Bahn AG unterzeichnet. Das Projekt soll den alpenquerenden Güterverkehr durch den Lötschberg und durch den Gotthard-Basistunnel beschleunigen. Mit der Elektrifizierung der Strecke werden Lärm und Abgase vermie-

den, da ab 2015 keine Diesellokomotiven mehr verkehren werden.

Die Kosten belaufen sich auf 205 Millionen Euro. Um das Projekt zügiger zu realisieren wird sich — neben dem Bund — die Schweiz mit rund 50 Millionen Euro und der Freistaat Bayern mit 55 Millionen Euro an der Vorfinanzierung beteiligen. Der Bund wird diese Mittel ab dem Jahr 2025 über die DB Netz AG an die Schweiz und Bayern zurückzahlen.

Laut Absichtserklärung soll im Jahr 2010 mit dem Bau begonnen werden, 2015 sollen die Züge auf der fertig gestellten Strecke rollen. Zwischen München und Zürich wird sich die Fahrzeit im Personenverkehr um 50 Minuten auf 3 Stunden und 15 Minuten verkürzen.

## **Erste Sitzung des Lenkungskreises Stuttgart 21**

Vertreter der baden-württembergischen Landesregierung, der Deutschen Bahn AG, der Landeshauptstadt Stuttgart und des Verbands Region Stuttgart trafen sich am 06. März zur konstituierenden Sitzung des „Lenkungskreises Stuttgart 21“, der die Einhaltung der Termin-, Kosten- und Qualitätsvorgaben bei dem Bahnprojekt sicherstellen soll. Dem Gremium gehören unter anderem Ministerpräsident Günther H. Oettinger, DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn, Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster und Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher an. Die Mitglieder werden im halbjährlichen Rhythmus zusammentreten und das Projekt über die nächsten zehn bis zwölf Jahre begleiten.

Mehdorn unterstrich die Bedeutung des Lenkungskreises, der für die Bahn eine Innovation sei: „In Deutschland hat es noch nie bei einem Infrastrukturprojekt eine solche Finanzierungspartnerschaft zwischen Bund, Land, Stadt, Region und der DB AG gegeben. Darum müssen wir auch gemeinsam über mögliche Gegensteuerungsmaßnahmen bei Kostensteigerungen und über eine eventuelle Inanspruchnahme des Risikobudgets entscheiden.“

Das Gesamtprojekt, bestehend aus der ICE-Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm sowie der Neugestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofes, sei ein wichtiges Infrastrukturprojekt für das gesamte Land, betonte Ministerpräsident Oettinger. Jetzt würden die letzten Planfeststellungsverfahren zügig abgeschlossen, damit möglichst bald ein Spatenstich erfolgen könne. Die Einhaltung des Kostenrahmens habe für das Land, hohe Priorität, ebenso aber die geplante, verstärkte Öffentlichkeitsarbeit. Oberbürgermeister Schuster verwies auf den bereits bestehenden „Arbeitskreis Kommunikation“, in dem die vier Partner ihre Kommunikationsaktivitäten koordinieren.

# Schienenpersonenfernverkehr

## Dänemark ist seit Dezember 2007 sechstes ICE-Land

Die DB will bis zum Jahr 2010 die Umsätze auf den internationalen Verbindungen von gegenwärtig 200 auf 300 Millionen Euro jährlich steigern. Dazu baut sie die Kooperationen mit ausländischen Bahnen weiter aus: Ab Mai 2008 sollen täglich rund 200 Direktverbindungen in 80 ausländische Städte angeboten werden.

Seit dem Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2007 fährt der ICE von Berlin und Hamburg nach Kopenhagen und Aarhus und machte so Dänemark zum sechsten ICE-Land (nach der Schweiz, Österreich, Frankreich, Belgien und den Niederlanden). Mit dem ICE will die DB dem Flugzeug Marktanteile abnehmen.

Ebenfalls zum letzten Fahrplanwechsel wurde Österreich in den ICE-Taktverkehr integriert: Die neue Linie von Dortmund beziehungsweise Frankfurt am Main nach Wien knüpft alle zwei Stunden schnelle Verbindungen über Würzburg, Nürnberg, Regensburg, Passau und Linz. Die Züge betreiben die DB und die ÖBB gemeinsam.

Die Hochgeschwindigkeitsverbindung von Frankfurt am Main und Stuttgart nach Paris wurde deutlich verstärkt: zwischen Frankfurt und Paris gibt es nun fünf durchgehende ICE-Verbindungen pro Tag, neu ist auch eine TGV-Verbindung von München nach Paris.

„Der deutsch-französische Hochgeschwindigkeitsverkehr ist eine Erfolgsgeschichte für die Bahn. In den ersten sechs Monaten nutzten mehr als 500 000 Fahrgäste die ICE- und TGV-Züge“, sagte Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Personenverkehr der DB AG. „Die wichtigsten Gründe für diesen Erfolg sind die Reisezeit und der Komfort. Heute ist die Bahn zwischen Paris, Frankfurt und Stuttgart das attraktivste Verkehrsmittel. Unser Ziel steht fest: Bis 2012 wollen wir die Anzahl der Reisenden im internationalen Verkehr auf beiden Relationen auf mehr als 1,5 Millionen steigern.“

## Neuer Rekord der ICE-Flotte

Die ICE-Flotte der Deutschen Bahn hat im März 2008 einen Rekord erreicht: Seit der Aufnahme des planmäßigen ICE-Verkehrs im Jahre 1991 haben die Hochgeschwindigkeitszüge eine Milliarde Kilometer zurückgelegt. Das entspricht einer Reise von dreimal zur Sonne und wieder zurück.

Heute fahren die rund 250 ICE mit Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 320 Stundenkilometern täglich über 300.000 Kilometer, zunehmend auch auf Strecken außerhalb Deutschlands. „Der ICE ist europaweit das Topprodukt des Fernverkehrs und ein Synonym für Komfort, Service und Schnelligkeit“, so Dr. Nikolaus Breuel, Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG. „Jedes Jahr nutzen 70 Millionen Kunden die Hochgeschwindigkeitszüge in und außerhalb Deutschlands.“

Seit dem Fahrplanwechsel Ende letzten Jahres verbindet der ICE Deutschland mit sechs Nachbarländern und fährt nach Österreich, Frankreich, Belgien Dänemark sowie in die Schweiz und die Niederlande.

Aufgrund der guten Nachfrage wird die Flotte der international einsetzbaren ICE-Züge ausgebaut. Zurzeit läuft eine Ausschreibung für sieben neue Hochgeschwindigkeitszüge, die auch auf grenzüberschreitenden Verbindungen zum Einsatz kommen sollen. Mit einer maximalen Geschwindigkeit von 320 km/h sollen die neuen Züge ab 2011 im Einsatz sein. Bereits heute können rund 60 ICE-Züge auf europäischen Strecken verkehren.

# Schienenpersonennahverkehr

## Bundesrat stimmt neuem Regionalisierungsgesetz zu

Bereits Ende November 2007 hat der Bundessrat dem neuen Regionalisierungsgesetz zugestimmt. Der Bund hatte im Sommer 2006 Kürzungen um insgesamt 2,8 Milliarden Euro bis zum Jahre 2010 beschlossen. Im Jahr 2008 erhalten die Bundesländer nun rund 6,7 Milliarden Euro für den Öffentlichen Personennahverkehr. Mit dem neuen Regionalisierungsgesetz hat der Bund die Kürzungen abgemildert: Bis 2014 steigen die Mittel bei einer jährlichen Steigerungsrate von 1,5 Prozent auf rund 7,3 Milliarden Euro. Im Jahr 2014 soll die Höhe der Mittel überprüft werden. Daneben sieht das Gesetz erstmalig eine jährliche Information durch die Länder über die Verwendung der Mittel vor.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee kommentierte: „Es werden den Ländern ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt, um die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs weiter zu verbessern und in Zukunft ein bedarfsgerechtes Angebot im Schienenpersonennahverkehr auch in der Fläche sicherzustellen. Dies wird verbunden mit einer langfristigen Planungssicherheit.“

Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs im Rahmen der Bahnreform ist eine Erfolgsges-

schichte: So stieg seit 1996 die Anzahl der beförderten Personen von 1,5 Milliarden auf rund 2 Milliarden jährlich. Seit der Bahnreform 1994 stieg das Gesamtangebot von knapp 500 Millionen Zugkm um rund 28 Prozent auf fast 640 Millionen Zugkm im Jahr 2006.

## **Märkische Regiobahn**

In-Brandenburg hat Veolia Verkehr zum 09. Dezember 2007 eine neue Marke geschaffen: Die vier Desiro-Züge traten ihren Dienst unter dem Namen „Märkische Regiobahn“ an.

Die zu Veolia Verkehr gehörende Ostseeland Verkehr GmbH (OLA) war Anfang Oktober 2007 als Siegerin einer Ausschreibung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) für die bisher von der DB betriebenen Relationen RB 33 und RB 51 hervorgegangen. Zunächst bis Dezember 2009 werden nun die Dieseltriebzüge von Berlin-Wannsee über Beelitz nach Jüterbog (MR 33) sowie zwischen Brandenburg (Havel) und Rathenow (MR 51) unterwegs sein. Der VBB-Tarif bleibt bestehen.

## **VDV zur Erweiterung der Kundenrechte**

Im Dezember 2007 wurde im EU-Amtsblatt die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 „über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“ veröffentlicht.

VDV-Präsident Diplom-Kaufmann Günter Elste erklärte hierzu: „Die neuen EU-Vorschriften sollten mit Inkrafttreten der EU-Verordnung für grenzüberschreitende Eisenbahnverkehre eins zu eins in Deutschland gelten.“ Wenn man aber — wie das Bundesjustizministerium — das Regelwerk auch auf den innerstaatlichen Fern- und den Nahverkehr mit Eisenbahnen übertragen möchte, müssten zwingend etliche Regelungen aus der EU-Verordnung national modifiziert werden. Elste forderte von der Politik in Deutschland „eine ruhige Sachdebatte und dabei zunächst eine gründliche Folgenabschätzung der angekündigten nationalen Erweiterungsvorschläge, insbesondere im Hinblick auf die missbrauchssichere Praktikabilität“. Weitere Gesetze müssten einerseits den berechtigten Erwartungen der Fahrgäste genügen, andererseits aber auch den wirtschaftlichen Interessen der Verkehrsunternehmen angemessen Rechnung tragen.

Obwohl die EU-Verordnung erst am 03. Dezember 2009 in Kraft treten wird, hat das Bundesjustizministerium nicht nur die Geltung der darin niedergelegten Mindeststandards für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Eisenbahnen angekündigt, die Informationspflichten, Kundenansprüche bei Verspätungen und

Hilfeleistungspflichten für Personen mit eingeschränkter Mobilität vorsehen. Vielmehr soll bereits in diesem Jahr ein darüber hinausgehendes Gesetz auf Bundesebene in Kraft gesetzt werden, das auch den gesamten innerstaatlichen Eisenbahn- inklusive den Nahverkehr erfassen soll. Mit einem Referentenentwurf aus dem Bundesjustizministerium wird in Kürze gerechnet, Eckpunkte hatte es bereits im September 2007 veröffentlicht. Danach sollen bei einer Verspätung von 60 Minuten 25 Prozent des Fahrpreises erstattet werden, bei einer Verspätung ab 120 Minuten 50 Prozent. Dies soll nicht nur in den Fällen gelten, in denen sich ein einzelner Zug verspätet, sondern für die gesamte Reisekette bei Benutzung mehrerer Züge. Im Nahverkehr soll der Fahrgast nach den Vorstellungen des Bundesjustizministerium ab einer 20-minütigen Verspätung auch ein anderes Schienenverkehrsmittel nutzen dürfen, sofern dieses vom Beförderer selbst oder von einem mit ihm in einer Tarifgemeinschaft verbundenen Unternehmen betrieben wird. Damit dürften in Verkehrsverbänden auch Schienenbahnen benutzt werden, die gar keine Eisenbahnen sind (Straßen- und U-Bahnen).

„Bei den jetzt europäisch geregelten Kundenrechten dachte man an grenzüberschreitende Einzelfahrten mit der Eisenbahn, etwa von Stuttgart nach Paris. Bei einer Übertragung auf den Nahverkehr muss aber bedacht werden, dass dort in der weit überwiegenden Zahl der Fälle Monats- oder Jahreskarten eingesetzt werden“, erläuterte der VDV-Präsident. Bei diesen könne nicht durch die Vorlage des Fahrscheins bewiesen werden, welcher Zug tatsächlich benutzt worden sei. So könne man etwa über die Internetseiten der Deutschen Bahn AG leicht nachschauen, welcher Zug welche Verspätung hatte und dann behaupten, genau diesen habe man benutzt.

## **Mehr Fahrgastrechte im Nahverkehr**

Die Kunden des Nahverkehrs in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen haben seit dem 01. Januar ein einklagbares Recht auf finanzielle Entschädigung bei Verspätungen. Entsprechende Regelungen gab es bereits in Bayern und Schleswig-Holstein.

Hat ein Nahverkehrszug am Zielbahnhof des Reisenden mehr als 60 Minuten Verspätung, bekommt der Kunde eine Entschädigung in Höhe von 25 Prozent des Fahrkartenwertes. Bei mehr als 120 Minuten beträgt die Entschädigung 50 Prozent. Die Fahrkarten müssen einen Mindestwert von vier Euro für die einfache Fahrt aufweisen. Es werden mindestens zwei Euro erstattet.

Neben der DB Regio AG und den DB-Gesellschaften Burgenlandbahn, Erzgebirgsbahn, Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn sowie Elbe-Saale-Bahn sind die folgenden Eisenbahnverkehrsunternehmen

beteiligt: Cantus Verkehrsgesellschaft mbH, Connex Sachsen GmbH, Erfurter Bahn GmbH, Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH, Süd-Thüringen-Bahn GmbH, Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH und Vogtlandbahn GmbH.

Die Kunden in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen profitieren von den neuen Regelungen auf allen Direkt- und Umsteigeverbindungen im Schienenpersonennahverkehr außerhalb der Verbünde sowie bei Fahrten, die die Grenzen von Verbänden überschreiten.

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

## **Modernisierung der DB-Fahrzeugflotte im Nahverkehr**

Mit der Bestellung von 64 Doppelstockwagen für das Ostnetz Schleswig-Holstein setzte die DB AG die Modernisierung im Nahverkehr im Dezember 2007 fort. Die Dostos werden aus einem Rahmenvertrag abgerufen, den die DB AG mit Bombardier Transportation, Berlin, geschlossen hat. „Mit den neuen Fahrzeugen wird die Qualität des Schienenverkehrs gesteigert. Dies ist eine wichtige Komponente im neu vergebenen Ostnetz“, so Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Dietrich Austermann.

Mehr als 1600 Doppelstockwagen hat die Deutsche Bahn AG heute bereits im Betrieb. Sie sind dabei einer der zuverlässigsten Fahrzeuge, bei denen die Reisenden den hohen Komfort schätzen. Die neuen Wagen sollen schwerpunktmäßig zwischen Hamburg und Lübeck verkehren, werden aber auch bis Kiel weitergeführt und von Lübeck bis nach Travemünde und Fehmarn eingesetzt. Sie kommen ab 2008 zur Auslieferung.

Im Januar folgte dann die Bestellung von 19 elektrischen Triebzügen „Talent 2“ ebenfalls bei Bombardier. „Wir sind einer der größten Investoren in Deutschland und sichern mit unseren Aufträgen Arbeitsplätze in der Wirtschaft“, erläuterte Dr. Lutz Bücken, Generalbevollmächtigter Systemverbund Bahn, die Bestellungen.

Ab 2009 kommen diese Fahrzeuge (Baureihe 442) zur Auslieferung. In Rheinland-Pfalz werden acht

Triebzüge als Vierteiler und fünf als Zweiteiler unterwegs sein. Sie verkehren auf der Strecke von Koblenz nach Trier. In Brandenburg und Sachsen werden jeweils drei Vierteiler und Zweiteiler auf den Linien Cottbus – Falkenberg sowie Cottbus – Leipzig eingesetzt.

## **Keolis und Veolia ziehen sich bei S-Bahn Stuttgart zurück**

Im Wettbewerbsverfahren um die S-Bahn Stuttgart ist die DB Regio AG nun konkurrenzlos. Die beiden Mitbewerber Keolis Deutschland GmbH & Co KG und Veolia Verkehr Regio GmbH haben sich aus dem Verfahren zurückgezogen. Dies hat der Verband Region Stuttgart im Februar mitgeteilt. Die im Zuge des Wettbewerbs definierte Leistungsbeschreibung bleibe aber weiterhin die Grundlage für die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG. Allerdings gebe es nun keinen Grund mehr, am Bruttovertrag festzuhalten.

Entsprechend dem Zeitplan für das Wettbewerbsverfahren sollten bis Ende März die ersten Angebote der Verkehrsunternehmen eingereicht werden.

Keolis und Veolia nennen folgende wesentliche Gründe für ihren Rückzug:

- Unternehmerische Abwägung hinsichtlich Chancen, Risiken und Kosten für eine Angebotserstellung im Vergleich zum übrigen deutschen Markt und zu Geschäftsmöglichkeiten in anderen Ländern.
- Die Chancen auf einen Erfolg gegenüber dem heutigen S-Bahn-Betreiber wurden in Bezug auf die zu leistende „Pionierarbeit“ als eher gering eingeschätzt. Grund dafür: die bereits heute „relativ hohe Betriebsqualität“.
- Trotz der Bemühungen der Region Stuttgart und der Bundesnetzagentur, das S-Bahn-Betriebswerk in Plochingen auch für Konkurrenten zugänglich zu machen, seien die Zugangsbedingungen nicht wettbewerbsfähig kalkulierbar gewesen.
- Problematisiert wurde die Kooperationsbereitschaft der DB AG bezüglich der vorhandenen Fahrzeuge und der Reparatur-Infrastruktur.
- Hinzu komme die komplizierte Situation für den S-Bahnbetrieb während der Bauphase von Stuttgart 21.

# Schienengüterverkehr

## Rekordergebnis bei Schienengüterverkehr 2007

Der Güterverkehr auf der Schiene ist im vergangenen Jahr auf Rekordniveau gestiegen. Das hat das Statistische Bundesamt am 27. Februar mitgeteilt. Die Verkehrsleistung stieg auf 114,6 Milliarden Tonnenkilometer. Das ist eine Zunahme gegenüber 2006 von 7,1 Prozent. Erfreulich ist, dass auch die mittlere Transportweite mit 317,4 km einen Höchstwert erreichte.

Der Anteil des Kombinierten Verkehrs ist ebenfalls angestiegen. Hier hat es im vergangenen Jahr einen deutlichen Anstieg von 15,9 Prozent gegeben.

Dazu Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee: „Angesichts des zunehmenden Güterverkehrs müssen wir die einzelnen Verkehrsträger optimal einsetzen und verknüpfen. Deswegen freut mich besonders die Zunahme des Kombinierten Verkehrs. Unsere Maßnahmen greifen. Bis Ende 2007 hat der Bund 492 Millionen Euro in den Kombinierten Verkehr investiert.“

Erfreut hat auch die Allianz pro Schiene auf die positiven Zahlen reagiert. „Trotz der durch den Lokführerstreik verursachten Bremsspuren haben die Güterbahnen in 2007 das vierte Jahr in Folge Marktanteile gewonnen“, sagte Allianz-pro-Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege. „Während der Lkw seit 2003 leichte Marktanteilsverluste hinnehmen musste, hat der Schienengüterverkehr im selben Zeitraum fast zwei Prozent Marktanteil hinzugewonnen“, so Flege.

Als Ursachen für die Renaissance des Schienengüterverkehrs nannte der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer die gestiegene Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene sowie zunehmende Engpässe im Straßengüterverkehr.

*Die GRV begrüßt das Wachstum im Schienengüterverkehr, das durch eine Internalisierung der externen Kosten noch verstärkt werden könnte.*

## Starke Schweizer Präsenz an Rhein und Elbe

*Kurt Metz, Schweiz*

Eine Re 421 von SBB Cargo wartet am nördlichsten Punkt ihres Einsatzgebiets auf dem Bahnhof Alte Süderelbe auf ihre rund tausend Kilometer lange Fahrt Richtung Alpen. Was hat eine Schweizer Güterlokomotive gut 900 Kilometer nördlich von Basel zu suchen? Sie holt für den auf kombinierten Verkehr spezialisierten Operateur Intercontainer-Interfrigo (ICF) mit Sitz in

Basel einen „Hinterlandzug“ aus dem Hafen Hamburg in die Schweiz. Gut dreißig „Swiss Hansa Shuttle“ pro Woche zieht SBB Cargo für ICF zwischen den Terminals in Frenkendorf (Basel) und Rekingen (Zürich) und den Häfen Hamburg und Bremerhaven. Viele der Container erreichen die Schweizer Hubs im Einzelwagenverkehr aus Anschlussgleisen oder kleinen Terminals im Land und werden hier zu grenzüberschreitenden Ganzzügen zusammengestellt. Und in umgekehrter Richtung über den so genannten „Swiss Split“ auf der Schiene in die ganze Schweiz verteilt.

## Binnenverkehr abhängig vom Ausland

Das ist nur einer der Aufträge, die SBB Cargo im Wettbewerb mit anderen Eisenbahnverkehrs-Unternehmen im letzten Jahr in Deutschland gewonnen hat. Damit positioniert sie sich als Alternative zur immer mächtiger werden Railion und ist zweitgrößtes Güter-EVU im nördlichen Nachbarland. „Was die Kunden heute wollen“, sagte Edmund Prokschi, Geschäftsführer SBB Cargo in Deutschland anlässlich einer Studienreise von Medienschaaffenden und Meinungsbildnern in Duisburg Anfang September 2007, „ist die durchgehende Transportverantwortung aus einer Hand von A bis Z, von der Abfahrt bis ans Ziel. Das traditionelle Kooperationsmodell zwischen den nationalen Bahnen, wo alle zuständig und niemand verantwortlich ist, hat ausgedient. Unsere Import-, Export- und Transitgeschäfte können wir nur durch eine eigene, integrierte Produktion ab den Aufkommensgebieten sichern.“ Und er präzisiert den Auftrag von SBB Cargo im Ausland: „Unsere Aufgabe ist es, sowohl die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene zu fördern wie den grenzüberschreitenden Wagenladungsverkehr zu erhalten, um den Binnenverkehr in der Schweiz zu stärken“. Die beförderten Mengen bestätigen den Erfolg des Konzepts: Heute verkehren wöchentlich bereits 435 Züge von SBB Cargo in Deutschland, die Leistung im ersten Halbjahr 2007 ist um 43 Prozent Netto-Tonnenkilometer gewachsen. Für die SBB Cargo Tochter in Italien lauten die Zahlen 405 Züge und ein Plus von 64 Prozent in den ersten sechs Monaten 2007. Damit stieg der Anteil der im Ausland produzierten Verkehrsleistung auf 40 Prozent und SBB Cargo ist in Deutschland wie in Italien die grösste private Eisenbahnverkehrsunternehmung (EVU).

## Wettbewerb der Traktion

Nebst SBB Cargo steht mit Crossrail ein weiteres Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmen und mit Rail4Chem ein mit Schweizer Beteiligung (25 Prozent durch den Spediteur Bertschi aus Dürrenäsch) ausgestattetes EVU im Wettbewerb um die Traktion aus deutschen Häfen ins europäische Hinterland. Das in Wiler bei Bern ansässige EVU hat sich kürzlich von der Türzu-Tür Beförderung von Wechselkisten und Containern aus dem Norden getrennt und das Geschäft an die bel-



gische Ewals Cargo Care-Gruppe abgetreten, für die sie bereits kombinierte Züge durch die Alpen zieht. Crossrail arbeitet im Norden mit der belgischen Dillen & Le Jeune Cargo (DLC) und im Süden mit der Trenitalia-Tochter Serfer zusammen und bietet so die Traktion im „one-stop-shop“ — nur ein Ansprechpartner für Transporte durch mehrere Länder — an. Im Moment ist sie mit 14 Lokomotiven, davon 9 für mehrere Länder, unterwegs. Im Dezember erhält sie zwei neue BR 186, die für Deutschland, Österreich, die Schweiz und Italien ausgerüstet sind. Durch die Übernahme der Crossrail durch das australische Investment- und Beratungsunternehmen Babcock & Brown, die Teilhaberin an der Schienenfahrzeug-Vermietgesellschaft CB Rail ist und Terminals wie Hafenanlagen besitzt, dürften sich zusätzliche Synergien im transalpinen Verkehr über kurz oder lang einstellen. Noch im Frühjahr ist die Fusion von DLC und Crossrail geplant, womit das neue Unternehmen von den ARA-Häfen bis ans Mittelmeer über die Traktionsmittel aus einer Hand verfügt.

*Nicht verschwiegen werden sollte, dass sich das Auslands-Engagement der SBB im Güterverkehr unter finanziellen Gesichtspunkten wenig erfreulich darstellt und deshalb schmerzliche Restrukturierungsmaßnahmen bevorstehen (siehe gesonderter Artikel im Abschnitt Ausland).*

## **SBB Cargo auch in der Schweiz erfolgreich**

SBB Cargo fährt seit dem 17. Dezember 2007 die Ganzzüge der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) in der Schweiz. Es handelt sich dabei um vorerst 400 Ganzzüge pro Jahr mit Kerosin, Benzin und anderen Brennstoffen. Die Häfen und Güterverkehr Köln AG beliefert im Auftrag ihrer deutschen Kunden aus der Schwerindustrie verschiedene Abnehmer in der Schweiz. SBB Cargo übernimmt diese Ganzzüge neu ab der Schweizer Grenze in Basel und fährt sie an insgesamt zehn verschiedene Destinationen. Die Züge werden in der Regel mit durchgehender Traktion an den Bestimmungsort geführt. Die Lokführer von SBB Cargo übernehmen den Führerstand im Rangierbahnhof Basel. Zum Einsatz kommen Lokomotiven der HGK, deren Bedienung identisch mit den Lokomotiven von SBB Cargo ist. Bisher arbeitete die HGK für ihre Schweizer Verkehre mit Railion (Schweiz) zusammen.

## **Veolia Cargo kauft Rail4Chem**

Veolia Cargo hat im Februar das Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail4Chem erworben. Rail4Chem ist ein auf den internationalen Schienengütertransport spezialisierendes Unternehmen und erzielte 2007 einen Umsatz von

mehr als 80 Millionen Euro. Die Übernahme wird vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden 2008 in Kraft treten.

Dank der Hauptaktivitäten in Deutschland und den Niederlanden sowie neuerdings auch in Belgien und Italien wird Veolia Cargo in diesen Regionen nun zum bedeutendsten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Erwerb wird es Veolia Cargo erlauben, in den wichtigsten europäischen Märkten mit eigenen Angeboten tätig zu sein und ihr neue Perspektiven in weiteren Industriezweigen eröffnen — insbesondere in den Sparten Chemie und Landwirtschaft. Des Weiteren wird die Position von Veolia Cargo im Kombinierten Verkehr erheblich gestärkt. Durch die Akquisition von Rail4Chem wird der Umsatz von Veolia Cargo von 122 Millionen Euro im Jahr 2007 auf mehr als 200 Millionen 2008 ansteigen.

# **Schifffahrt**

## **Maritime Wirtschaft in Boomphase**

Ein Jahr nach ihrer Ernennung zur Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft zog die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie, Dagmar G. Wöhrl, Ende November 2007 eine positive Bilanz ihrer Tätigkeit. Mit der Funktion einer maritimen Koordinatorin wird der ressort- und länderübergreifenden Bedeutung der maritimen Wirtschaft Rechnung getragen. Wöhrl: „Ein exportorientiertes Land wie Deutschland muss die maritime Wirtschaft als nationale Angelegenheit betrachten. Der Schiffbau boomt! Diese hochtechnologische Zukunftsbranche gibt starke Impulse für Wachstum und Beschäftigung.“

Die Auftragsbestände der deutschen Werften liegen bei rund 15,2 Milliarden Euro. Noch größer als die Werftindustrie selbst ist die deutsche Schiffbau- und Offshore-Zuliefererindustrie, die weltweit erfolgreich ist. Deutsche Schiffbauzulieferer erwirtschafteten 2006 mit 72 000 Mitarbeitern einen Umsatz von 10,5 Milliarden Euro. Das ist ein Plus von 11 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Exportquote der deutschen Schiffbauzulieferer liegt bei 75 Prozent.

Der deutsche Ex- und Import läuft zum großen Teil über die deutschen Seehäfen. 2006 ist der Seegüterumschlag der deutschen Häfen erneut um mehr als sechs Prozent auf über 300 Millionen Tonnen gewachsen; 2007 werden voraussichtlich 320 Millionen Tonnen Güter erreicht. Die von deutschen Reedern kontrollierte Handelsflotte hat sich in den letzten fünf Jahren mehr als verdoppelt und ist heute die drittgrößte weltweit. Im Bereich Containerschifffahrt ist Deutschland weltweit

führend. 380 deutsche Schifffahrtsgesellschaften bereedern gegenwärtig rund 3100 Handelsschiffe mit über 80 Millionen Tonnen Tragfähigkeit.

## **Absenkung der Mineralölsteuer für Hafenernehmer**

Die Bundesregierung will die Mineralölsteuer für die Umschlagunternehmen in den deutschen Nord- und Ostseehäfen von bisher 47 Cent auf 6,1 Cent pro Liter absenken. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee äußerte sich am 19. Februar optimistisch, dass diese Regelung kurzfristig von der EU Kommission genehmigt wird: „Wir wollen die Senkung der Mineralölsteuer zügig umsetzen.“

Die deutschen Betriebe waren bislang gegenüber vielen europäischen Häfen klar benachteiligt. Deswegen war die Absenkung der Mineralölsteuer ein wichtiges Ziel unserer maritimen Politik. Die neue Regelung ist ein Meilenstein auf dem Weg zu einem fairen Wettbewerb in Europa. Die Marktposition der deutschen Hafenernehmer wird deutlich gestärkt.“

Die Umschlagunternehmen in den Häfen werden durch die Absenkung der Mineralölsteuer um jährlich 25 bis 30 Millionen Euro entlastet. In anderen EU-Mitgliedsstaaten, u. a. den Niederlanden und Belgien, profitieren Seehafenbetriebe bereits von niedrigen Mineralölsteuern.

Bereits am 27. Februar hat die Europäische Kommission die Steuersenkung genehmigt.

*Die GRV fordert seit langem eine Reduzierung der Mineralölsteuer für den Schienenverkehr. Zahlreiche europäische Bahnen sind davon völlig befreit oder zahlen reduzierte Sätze.*

## **Ingenieurbaukunst hat in Deutschland hohen Stellenwert**

Im Rahmen der Bundesinitiative „Architektur und Baukultur“ hat der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesbau- und verkehrsministerium, Achim Großmann im Dezember 2007 an das Schiffshebewerk in Niederfinow erstmals den Titel „Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ verliehen. Das Schiffshebewerk Niederfinow ging im Jahre 1934 nach siebenjähriger Bauzeit in Betrieb. Hier können rund fünf Millionen Gütertonnen pro Jahr bewältigt werden.

„Die Verleihung des Titels soll allen bewusst machen, welcher hohen Stellenwert der Ingenieurbau in Deutschland hat. Mit seinen technischen Leistungen muss er sich nicht hinter anderen technischen Disziplinen verstecken. Der Beruf des Ingenieurs mit seiner langen

Tradition in Deutschland hat Zukunft und das wollen wir gerade jungen Menschen verdeutlichen“, sagte Großmann anlässlich der Verleihung.

Im Jahre 2000 wurde die Bundesinitiative „Architektur und Baukultur“ gestartet, bei der die Bundesingenieurkammer Gründungspartner war.

Einer der Schwerpunkte der Initiative ist es, den erheblichen Anteil auch der eher mathematisch-naturwissenschaftlich ausgerichteten Bauingenieurkunst an der Qualität unserer gebauten Umwelt hervorzuheben.

## **Ostsee-Aktionsplan verbessert den europäischen Meeresschutz**

Die Umweltminister der Ostsee-Anrainerstaaten haben in Krakau auf einer Sondersitzung der Helsinki-Kommission zum Schutz der Ostsee (HELCOM) den Ostsee-Aktionsplan verabschiedet. Anlässlich des Beschlusses sagte Bundesumweltminister Sigmar Gabriel in Berlin: „Mit dem Ostsee-Aktionsplan bekräftigt HELCOM ihre Tradition als Vorreiterin im regionalen Meeresschutz. 15 Jahre nach der Zeichnung des revidierten Helsinki-Übereinkommens und der Verabschiedung des Internationalen Ostsee-Aktionsprogramms von 1992 hebt HELCOM den regionalen und europäischen Meeresschutz auf ein noch höheres Niveau.“

Der Ostsee-Aktionsplan initiiert konkrete Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt. Mit seinen vier thematischen Schwerpunkten Eutrophierung (übermäßige Nährstoffanreicherung), gefährliche Stoffe, Biodiversität und maritime Aktivitäten konzentriert er sich auf die wesentlichen Belastungen der Ostsee. Alle Eingriffe in das Ökosystem Ostsee werden zukünftig in ihrer Gesamtheit betrachtet.

Der Ostsee-Aktionsplan hat eine herausragende politische Bedeutung, weil er eine wichtige Brücke zur Zusammenarbeit mit der Russischen Föderation bildet. Nur gemeinsam können die Ostsee-Anrainerstaaten dieses hochsensible Ökosystem wirksam schützen. Der Maßnahmenkatalog gilt darüber hinaus als Pilotvorhaben für die in der zukünftigen EU-Meeresschutzstrategie geforderten regionalen Aktionspläne aller europäischen Meeresregionen.

Gabriel: „Für mich ist die zukünftige EU-Meeresschutz-Richtlinie ein unverzichtbares Instrument für den Meeresschutz. Deutschland setzt sich für eine gleichermaßen ambitionierte wie realistische Richtlinie ein. Nur wenn es gelingt, dieses Instrument schlagkräftig zu gestalten, wird der Meeresschutz in Europa zukünftig eine wirksame Grundlage haben. Der Ostsee-Aktionsplan der HELCOM ist ein politisches Signal für die Zusammenarbeit in den anderen Meeresgebieten in Europa.“

# Andere Verkehrsträger

## Investitionen am Flughafen Hahn

Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister begrüßte Anfang des Jahres die geplanten Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens Frankfurt-Hahn. „Die Erweiterung des Terminals und die neue 3800 Meter lange Start- und Landesbahn werden die Verkehrsentwicklung am Flughafen beflügeln“, zeigte sich der Minister zuversichtlich.

Mit Hochdruck arbeite das Land an der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur rund um den Hahn. Mit dem Ausbau der Bundesstraße 50 zwischen Nieder Kostenz und Kauerhof könne im Jahr 2009 begonnen werden, nachdem der Bund im Dezember grünes Licht gegeben hatte. „Damit sind die finanziellen Weichen für die vollständige Finanzierung und den durchgehenden vier-spurigen Ausbau der Bundesstraße 50 zwischen Rheinböllen und dem Flughafen Frankfurt-Hahn gestellt.“

Einen großen Erfolg habe das Land Rheinland-Pfalz vor dem Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz für den Weiterbau der Bundesstraße 50 und insbesondere des Hochmoselübergangs erzielt. Die Klage des BUND gegen den Ergänzungsbeschluss vom 31. Oktober 2006 wurde vom Gericht abgewiesen, die Revision nicht zugelassen. Nun verhandle das Land mit dem Bund über die Finanzierung der Maßnahme. Auch die Planungen zur Reaktivierung der Hunsrückbahn laufen, nachdem im Juli 2007 das Land und die DB Netz AG eine Planungsvereinbarung über die Reaktivierung der Strecke unterzeichnet haben. Die Schienenanbindung soll eine wichtige Rolle im Flughafensystem Rhein-Main-Flughafen-Hahn spielen.

## 2007 erstmals weniger als 5000 Verkehrstote

Noch nie seit Einführung der offiziellen Statistik im Jahr 1953 sind in Deutschland im Straßenverkehr weniger Menschen ums Leben gekommen als 2007. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee sprach von einem historischen Tief: „Die Zahl der getöteten Menschen ist im vergangenen Jahr auf 4970 gefallen. Das ist ein Erfolg. Es zeigt sich, dass sich die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer immer umsichtiger verhalten. Allerdings ist jedes Opfer im Verkehr eines zuviel. Deswegen dürfen wir uns auf dem Erreichten nicht ausruhen.“ Ziel der EU ist es, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 europaweit zu halbieren.

Die Allianz pro Schiene hat die Zahlen zu den Straßenverkehrsunfällen begrüßt. „Wir freuen uns, dass die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr weiter zurück-

gegangen ist — ein Trend, der hoffentlich auch künftig anhält“, kommentierte Norbert Hansen, Vorstandsvorsitzender der Allianz pro Schiene. Hansen betonte: „Das mit Abstand sicherste Verkehrsmittel bleibt dennoch die Bahn. Wer mit dem Zug statt mit dem Auto fährt, reduziert sein Risiko, tödlich zu verunglücken, um das 42-fache.“

Die Schiene hält ihren Sicherheitsvorsprung gegenüber allen anderen motorisierten Verkehrsträgern zu Lande schon seit Jahren. Laut Statistik sind die meisten Unfallopfer im Straßenverkehr unter den Pkw-Fahrern und Motorradfahrern zu beklagen. Im vergangenen Jahr starben auf Deutschlands Straßen im Schnitt 95 Menschen pro Woche durch Verkehrsunfälle. Die Zahl der im Straßenverkehr Verletzten stieg im vergangenen Jahr sogar um 2,2 Prozent auf durchschnittlich 8298 Verletzte pro Woche. Allein für Autofahrer ist das Verletzungsrisiko 83-mal höher als im Schienenverkehr.

## NRW und Thüringen ignorieren Länderbeschluss gegen Riesen-Lkw

Obwohl die Versuche mit so genannten „Gigalinern“ eigentlich Ende 2007 hätten beendet werden müssen rollen weiterhin Riesen-Lkw durch Nordrhein-Westfalen. Die Länderverkehrsministerkonferenz hatte am 10. Oktober vergangenen Jahres gegen das Votum Nordrhein-Westfalens beschlossen, „bestehende Modellversuche planmäßig zu Ende zu führen und neue Versuche mit langen Fahrzeugen nicht zuzulassen“.

Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Oliver Wittke hat aber die Versuche bis zum 30. Juni 2008 verlängert. Beim Start der so genannten „Feldversuche“ hatte Wittke den Bürgern versprochen, dass die „Monstertrucks“ nur bis zum 31. Dezember 2007 rollen würden. Die Verkehrsministerkonferenz hatte sich in ihrem Beschluss unter anderem wegen „des sich erheblich erhöhenden Risikos für die Verkehrssicherheit“ gegen weitere Experimente mit Gigalinern ausgesprochen.

Auch in Thüringen rollen seit dem 01. Februar erstmals 25 Meter lange Riesen-Lkw auf den Autobahnen. „Ein klarer Verstoß gegen geltende Beschlusslage und gegen den Mehrheitswillen der Thüringer“, kritisierte Allianzpro-Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege.

Eigentlich sollte Deutschland Anfang dieses Jahres frei sein von Riesen-Lkw. So wollte es jedenfalls die Mehrheit der Länderverkehrsminister, als sie am 10. Oktober vergangenen Jahres in Übereinstimmung mit dem Bundesverkehrsminister für ein Ende der damals in Baden-Württemberg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen laufenden Versuche mit so genannten „Gigalinern“ stimmte.

Gekommen ist nun alles ganz anders. Flege: „Baden-Württemberg hat unmittelbar vor der sich abzeichnenden Abstimmungs-niederlage die Pilotversuche bis Sommer 2008 verlängert, Nordrhein-Westfalen hat noch nach der Abstimmung die laufenden Versuche eigenmächtig bis Sommer 2008 ausgedehnt und nun besitzt Thüringens Verkehrsminister Trautvetter sogar die Dreistigkeit, völlig neue Versuche zu starten.“ Warum Trautvetter sich über den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz und die Bevölkerungsmehrheit hinwegsetzt, liegt nach Ansicht des Schienenbündnisses auf der Hand: „Ebenso wie in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen haben in Thüringen Hersteller von Riesen-Lkw ihren Firmensitz.“

Bislang sind in Deutschland Lkw mit einer Länge von bis zu 18,75 Metern und einem maximalen Gewicht von 40 Tonnen erlaubt. In den Modellversuchen kommen Lkw mit einer Länge von 25,25 Metern und einem Gewicht von 44 Tonnen zum Einsatz.

*Siehe auch Folge 79 der GRV Nachrichten, Seite 21.*

## Aus für den Transrapid in München

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee ist am 27. März 2008 mit Bayerns Ministerpräsident Günther Beckstein und Vertretern der Industrie zu einem Gespräch über den Transrapid zum Münchner Flughafen zusammen getroffen.

Bund und Freistaat Bayern sind sich einig geworden, das Projekt nach der nun von der Industrie vorgelegten Kostenschätzung von über drei Milliarden Euro nicht weiter zu verfolgen.

Die Vertreter der Industrie hatten dargelegt, dass Kostensteigerungen, insbesondere beim Tunnel und Erdbau, annähernd eine Verdoppelung der in der bisherigen Planung und der Realisierungsvereinbarung vorgesehenen Kosten von 1,85 Milliarden Euro mit sich bringen. Auch nach weiteren Optimierungen sei eine erhebliche Reduzierung nicht zu erreichen. Tiefensee und Beckstein stellten fest, dass die nun aufgetretenen Kostensteigerungen weder von Seiten des Bundes noch von Bayern aufgefangen werden können.

Die bisher in der Machbarkeitsstudie und später von der DB Magnetbahn veranschlagten 1,85 Milliarden Euro standen in einem angemessenen Verhältnis zu dem industrie- und verkehrspolitischen Nutzen des Projektes. Ein Preis von mehr als drei Milliarden Euro kommt aber weder für den Bund noch für den Freistaat in Betracht. Bund und Freistaat Bayern standen zu ihrer Zusage, für das Projekt 925 bzw. 490 Millionen Euro zu Verfügung zu stellen. Eine Aufstockung der Beträge kam jedoch nicht in Frage.

# Ausland

## Deutsche Bahn steigt in den britischen Schienenpersonenverkehr ein

Die Deutsche Bahn AG wird von John Laing Plc. das Unternehmen Laing Rail Ltd. übernehmen. Der Kaufvertrag wurde am 18. Januar 2008 in London unterzeichnet. Vorbehaltlich der notwendigen Genehmigungen durch Behörden und Gremien wird die Deutsche Bahn AG damit über den Erwerb von Laing Rail deren Beteiligungen Chiltern Railways zu 100 Prozent sowie die beiden Joint Ventures London Overground Rail Operations und Wrexham, Shropshire und Marylebone Railways zu jeweils 50 Prozent übernehmen. Nach einer Meldung der DB vom 02. April 2008 wurden die Genehmigungen für den Kauf erteilt.

Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Personenverkehr der DB: „Durch diese Akquisition wird die DB erstmals in größerem Umfang Schienenpersonenverkehr außerhalb von Deutschland betreiben. Damit stärken wir unsere Position im europäischen Markt deutlich und legen gleichzeitig die Basis für weiteres Wachstum.“

Alle übernommenen Aktivitäten werden nach Abschluss der Transaktion dem Geschäftsfeld Regio zugeordnet. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart.

Chiltern Railways (Chiltern) ist in Großbritannien das am schnellsten wachsende Eisenbahnverkehrsunternehmen. Es betreibt im Auftrag des Department for Transport vor allem Pendlerverkehre zwischen London und Birmingham sowie zwischen London und Aylesbury. In London ist Chiltern über den Bahnhof Marylebone direkt an das Londoner U-Bahnnetz angeschlossen. Aufgrund der sehr guten Performance wurde der Franchisevertrag mit Chiltern 2002 bis Ende 2021 verlängert. 2007 wurde das Unternehmen mit dem National Rail Award als „Passenger Operator of the Year“ ausgezeichnet. Auf Basis vorläufiger Einschätzungen werden die rund 750 Mitarbeiter 2007 einen Umsatz von rund 160 Millionen Euro erzielt haben. Die Fahrgastzahlen für das abgelaufene Jahr lagen bei rund 17 Millionen Kunden. Die jährliche Betriebsleistung umfasst 9,1 Millionen Zugkilometer.

London Overground Rail Operations Ltd. (LOROL) ist ein Joint Venture, an dem neben Laing Rail Ltd. zu gleichen Teilen das in Hongkong ansässige Verkehrsunternehmen MTR Corporation (Mass Transit Railway) beteiligt ist. LOROL betreibt auf Bestellung der Stadt London seit November 2007 S-Bahn-ähnliche Verkehre im äußeren Londoner Stadtgebiet. Die Konzession läuft zunächst über sieben Jahre bis Ende 2014 — mit einer Option zur Verlängerung um zwei Jahre. Für London stellt der Betrieb der London Overground einen ersten

Baustein zur Realisierung eines S-Bahn-Rings um die britische Hauptstadt dar, für den weitreichende Investitionen geplant sind.

Wrexham, Shropshire & Marylebone Railway Company Ltd. (WSMR) ist ein neues Eisenbahnunternehmen. Es wird im Frühjahr 2008 mit jeweils fünf Zügen pro Richtung als alleiniger Betreiber eine durchgehende Verbindung zwischen London und den walisischen Zentren Wrexham und Shropshire aufnehmen. Hierbei handelt es sich um eigenwirtschaftliche Verkehre. 50 Prozent der Unternehmensanteile an WSMR gehören der Renaissance Trains.

## **Alstom präsentiert neuen Hochgeschwindigkeitszug AGV**

Selbst Frankreichs Staatspräsident Nicolas Sarkozy hat sich die Premiere nicht entgehen lassen: Der Industriekonzern Alstom stellte am 05. Februar in La Rochelle den Prototypen des neuen Hochgeschwindigkeitszugs AGV vor. Das Unternehmen will damit seine Vormachtstellung im wachsenden Markt der schnellen Züge ausbauen. Der Konkurrent Siemens hatte zuletzt mit seinem Zug Velaro einiges gut gemacht, der nach Spanien, Russland und China verkauft wurde.

Für den AGV („Automotrice à Grande Vitesse“, übersetzt „Triebwagen für hohe Geschwindigkeit“) sind schon erste Bestellungen eingegangen. So kauft der private italienische Bahnbetreiber NTV 25 Züge. Inklusive Wartung umfasst der Auftrag ein Volumen von 1,5 Milliarden Euro. Der Zug soll mit Tempo 300 zwischen Mailand und Neapel verkehren. Weitere Milliardenaufträge erhofft sich Alstom aus China, Indien, Brasilien, den USA und Vietnam. Mit dem AGV will sich der französische Konzern auch um eine Ausschreibung der DB bewerben und damit Siemens in seinem Heimatmarkt Konkurrenz machen. Es geht um den Auftrag für 15 neue Mehrsystem-ICE-Züge, die in Deutschland, Frankreich und Benelux verkehren sollen.

Genauso wie Velaro oder ICE 3 von Siemens wird der AGV nicht mit Triebköpfen bewegt, der Antrieb befindet sich stattdessen unter den Wagen, dadurch gibt es mehr Platz für Passagiere.

## **UIC-Generalversammlung bestätigt neuen Präsidenten**

Das UIC-Exekutivkomitee und die Generalversammlung tagten am 7. Dezember 2007 in Paris. Die Generalversammlung ratifizierte die Ernennung von Kalyan Coomar Jena, dem Präsidenten des Indian Railways Board, zum neuen UIC-Präsidenten bis zum

31. Dezember 2008 (siehe Folge 79 der GRV-Nachrichten, Seite 30).

Als Gastredner hob Clifford C. Eby, Deputy Administrator der Federal Railroad Administration (US-Verkehrsministerium), die großen Herausforderungen hervor, mit denen die US-Behörden derzeit konfrontiert sind: Vor allem handelt es sich um die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr, weniger Staus auf der Straße und die Entwicklung nachhaltiger Verkehrslösungen durch eine Kapazitätserhöhung des Bahnnetzes.

Im Rahmen der Implementierung der neuen regionalen UIC-Strukturen konzentrierte sich das Exekutivkomitee auf die Rolle der UIC als globale Qualitätszertifizierungsstelle. Dies ist eine der Kernfragen, bei der es darum geht, den Schienenverkehr durch den Ausbau der internationalen Schienenverkehrskorridore in Zusammenarbeit mit den großen Logistikanbietern als Schlüsselglied im weltweiten Logistikgeschäft zu positionieren. Diese Arbeiten laufen unter der Federführung von Herrn Yakunin, dem Präsidenten der JSC Russischen Bahnen

Die Wiederaufnahme der Bahnverbindungen zwischen Nord- und Südkorea wurde von der Generalversammlung der UIC offiziell durch eine Resolution unterstützt. Die UIC-Generalversammlung genehmigte zudem die für eine Reihe internationale Kooperationsprojekte vorgeschlagenen Ausrichtungen bzw. Ergebnisse, insbesondere zur

- Rolle der UIC als globale Qualitätszertifizierungsstelle,
- Entwicklung interkontinentaler Korridore und Integration der Bahn in die weltweite Logistikkette,
- Rolle und Nutzen des Bahnverkehrs für die Ziele der nachhaltigen Entwicklung (Charta der nachhaltigen Bahnen),
- Entwicklung einer weltweiten Kommunikationsstrategie zur Förderung der Bahnen im Internet.

Die Generalversammlung beschloss auch die Gründung von „UIC Events“, einer Tochtergesellschaft des Verbands, die mit der Ausrichtung von Konferenzen beauftragt wird. Ferner wurde die Generalversammlung über den auf Vorschlag des Generaldirektors basierenden Beschluss des Exekutivkomitees unterrichtet, Joachim Mayer (DB AG) als Nachfolger von Philippe Renard (SNCF) zum Vorsitzenden der UIC-Plattform Technik und Forschung zu ernennen.

In den weltweiten Bahnverband wurden 10 neue Unternehmen aufgenommen; damit steigt die Mitgliederzahl auf 191.

Als aktive Mitglieder:

- Macedonian Rail Transport JSC-Skopje,
- Macedonian Railways Infrastructure,
- MAV Start (Ungarn).

Als assoziierte Mitglieder:

- CFL Cargo (Luxemburg),
- Bratislava Regional Company (BRKS — slowakische Republik),
- Eurocom CO. Plc. (Ungarn).

Und als angeschlossene Mitglieder:

- Thalys, Port Autonome du Havre,
- AD Trem, Nahverkehrsbetreiber (Brasilien).

## **Next Station 2007: Bahnhofsmodell der Zukunft**

Mit dem Bahnhof von morgen befassten sich im Dezember 2007 über 400 Teilnehmer in Paris bei einer Konferenz. Die Bahnhöfe stehen heute vor neuen Herausforderungen: nachhaltige Entwicklung, Service und Tarifierung für die Beförderer, Wert der Konzessionen, Intermodalität und Einbindung der Bahnhöfe in das Stadtumfeld, Finanzierung.

Kernfrage ist, ob die aktuellen Bahnhofsmodele insbesondere im Hinblick auf die 2010 geplante Liberalisierung im internationalen Verkehr zukunftsträchtig sind und wenn nicht, welche Strategien erforderlich sind, um die neuen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen bewältigen zu können. Next Station ist ein Symbol für die immer engere internationale Zusammenarbeit der Bahnhöfe. Ein konkretes Beispiel dafür ist auch die Partnerschaft zwischen dem Pariser Ostbahnhof und dem Frankfurter Hauptbahnhof, die am Vortag der Konferenz offiziell besiegelt wurde.

## **Neuerungen im Fahrplan von SBB und ÖBB**

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember bietet der Online Fahrplan neue, praktische Funktionen. Der Fahrplan auf [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) ist eine der meistgenutzten Internetseiten in der Schweiz: Durchschnittlich 450 000 Fahrplanabfragen pro Tag tätigen die SBB Kunden online. Dabei verknüpft der Online Fahrplan zahlreiche Zusatzservices wie etwa den SMS-Alarm für Pendler, Wetterprognosen, Veranstaltungen und freie Hotelzimmer am Zielort, Bahnverkehrsinformationen, direkter online Billettkauf, Fahrplan von Haustür zu Haustür und vieles mehr.

Ab sofort baut die SBB das Serviceangebot für die Kunden weiter aus: Neu lässt sich eine gewählte Bahnverbindung direkt in einen elektronischen Kalender (zum Beispiel Outlook) als Termin buchen. Die Verbindungsdetails lassen sich auch mit einem Klick direkt in ein Dokument importieren oder als Mail an Freunde oder Geschäftspartner schicken.

In Österreich hat der Fernverkehr mit dem Fahrplanwechsel sein Angebot um rund 240 000 Zugkilometer ausgeweitet. Die neue ICE-T-Verbindung im internationalen Personenverkehr verbindet sechsmal täglich im Zweistundentakt Wien mit Frankfurt. Drei Verbindungen täglich werden darüber hinaus bis nach Dortmund geführt. Auf der Westbahn sorgt die generelle Beschleunigung des EC- und IC-Taktes für ein verbessertes Angebot mit mehr Qualität. 66 EC-/IC-Züge verkehren mit bis zu 200 Stundenkilometern, daraus resultieren Fahrzeitverkürzungen bis zu 10 Minuten zwischen Wien und Salzburg.

Seit dem 09. Dezember kreuzen sich im Bahnhof von Sankt Pölten stündlich die Intercity Züge zur Minute 30. Die Nahverkehrszüge kommen kurz vor den IC-Zügen an bzw. fahren kurz nach den IC-Zügen ab. Diese Angebotsverbesserungen sind die ersten umgesetzten Schritte von „Plan 912“ — dem integrierten Taktfahrplan für Österreich. Beim „Plan 912“ wird an einer kompletten Neuplanung des Fahrplanangebotes für Schiene und Postbus gearbeitet, die stufenweise bis 2012 umgesetzt wird.

## **Rail Cargo Austria (RCA) kauft MAV Cargo**

Mit der Übernahme der ungarischen Güterbahn im Januar — vorbehaltlich der kartellrechtlichen Zustimmungen — folgte die RCA ihrer Strategie, auf den Wachstumsmärkten in Südosteuropa zu expandieren. Gemeinsam sind die beiden Bahngesellschaften jetzt Nummer 3 in Europa — unmittelbar nach der DB und der SNCF.

MÁV Zrt. hatte am 29. Mai 2007 einen öffentlichen Tender mit zwei Bierrunden für den Verkauf aller Aktien ihrer 100-prozentigen Tochtergesellschaft für Bahngüterverkehr ausgeschrieben. Die MÁV Zrt. hat den Privatisierungstender der MÁV Cargo Zrt. Am 27. November 2007 bewertet: Rail Cargo Austria hat im Konsortium mit GYSEV Zrt. mit dem Angebot über 102,5 Milliarden Forint (rund 400 Millionen Euro) die Ausschreibung gewonnen.

MAV Cargo erwirtschaftete letztes Jahr 93 Milliarden Forint Umsatz (etwa 360 Millionen Euro), 7,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Der Jahresüberschuss vor Steuern betrug 2,8 Milliarden Forint (etwa 11 Millionen Euro). Beim Unternehmen sind aktuell 3170 Mitarbeiter beschäftigt, im Jahr 2006 wurden 9,3 Milliarden Tonnenkilometer geleistet.

Ein einheitliches Service- und Tarifsystem soll die Produktivität und die Verlässlichkeit erhöhen — beides wichtige Faktoren für bestehende und zukünftige Kundenbeziehungen. Ein weiteres Qualitätsmerkmal erfolgreicher Logistik-Leistung sind lange Achsen im eige-

nen Wirkungsbereich. Diese werden jetzt Realität und tragen ebenfalls zu wesentlichen Synergieeffekten bei. In Zeiten steigender Transportmengen und knapper werdenden Waggon-Ressourcen sind Rail Cargo Austria und MAV Cargo jetzt gut positioniert. Gemeinsam stehen aktuell 32 000 Güterwagen zu Verfügung — Tendenz steigend. Derzeit investiert die RCA rund 400 Millionen Euro in mehr als 5000 neue Wagen; 2011 soll das Programm abgeschlossen sein.

## Trotz SBB Cargo schließt die SBB 2007 mit Gewinn

Am 02. April 2008 präsentierten der Präsident des Verwaltungsrates, Thierry Lalive d'Épinay und der Vorstandsvorsitzende Andreas Meyer die Ergebnisse 2007 der SBB mit neuen Rekordwerten. Nie reisten mehr Menschen mit der SBB (306,7 Millionen), und nie transportierte SBB Cargo mehr Güter als im Berichtsjahr (13,37 Milliarden Tonnenkilometer). Ein positives wirtschaftliches Umfeld und der kontinuierliche Angebotsausbau im Personenverkehr ermöglichten die Leistungssteigerungen. Trotz Mehrverkehr erlitt die SBB jedoch im Güterverkehr einen herben Rückschlag.

Die SBB schloss das Geschäftsjahr 2007 mit einem Konzerngewinn von 80,4 Millionen Schweizerfranken (etwa 50 Millionen Euro) ab. Im Vorjahr hatte der Gewinn 259,4 Millionen Franken (etwa 165 Millionen Euro) betragen. Einerseits leisteten die Segmentergebnisse des Personenverkehrs (193,0 Millionen Franken) und von Immobilien (32,6 Millionen Franken nach Ausgleichszahlungen an Infrastruktur SBB sowie Zins- und Amortisationsleistungen für die Pensionskasse SBB von insgesamt 148,1 Millionen Franken) wesentliche Beiträge an das positive Resultat. Andererseits schmälerten der massiv höhere operative Verlust im Güterverkehr von -87,9 Millionen Franken (2006: -37,3 Millionen Franken) sowie Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Sachanlagen in der Höhe von 102,5 Millionen Franken zur Sanierung von SBB Cargo den Konzernerfolg deutlich. Diese belasten das Konzernergebnis mit insgesamt 96,0 Millionen Franken.

2007 bezahlte die **öffentliche Hand** 2094,3 Millionen Franken (etwa 1325 Millionen Euro, Vorjahr 2046,3 Millionen Franken respektive 1295 Millionen Euro) an die SBB. Die Beiträge an die Infrastruktur beliefen sich auf 1284,4 Millionen Franken (Vorjahr 1211,4 Millionen Franken). Die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr betragen 591,8 Millionen Franken (Vorjahr 552,1 Millionen Franken), die Abgeltungen im Güterverkehrsbereich 76,9 Millionen Franken (Vorjahr 79,2 Millionen Franken). Der Bundesbeitrag zur Finanzierung jener Infrastrukturinvestitionen, die über die Substanzerhaltungen hinausgehen, betrug 141,2 Millionen Franken (Vorjahr 203,6 Millionen Franken).

Der **Personenverkehr** erreichte 2007 ein Betriebsergebnis von 249,5 Millionen Franken (2006: 250,0 Millionen Franken). Das Jahresergebnis lag bei 193,0 Millionen Franken (Vorjahr 193,7 Millionen Franken). Sondereffekte hatten das Vorjahresergebnis stark positiv beeinflusst. Die Verkehrserträge nahmen um 7,1 Prozent auf 2,47 Milliarden Franken zu. Die Zahl der Reisenden erhöhte sich um 7,6 Prozent auf 306,7 Millionen, die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer um 6,1 Prozent auf 15,134 Milliarden Personenkilometer.

Der **Güterverkehr** schloss 2007 mit einem hohen Verlust. Das Betriebsergebnis belief sich auf -180,0 Millionen Franken (2006: -29,2 Millionen Franken). Das Jahresergebnis fiel mit -190,4 Millionen Franken deutlich schlechter aus als im Vorjahr (-37,3 Millionen Franken). Für die Sanierung und Repositionierung von SBB Cargo mussten Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Sachanlagen in der Höhe von insgesamt 102,5 Millionen Franken vorgenommen werden. Die Verkehrserträge lagen mit 1,06 Milliarden Franken um 5,6 Prozent über dem Vorjahr. SBB Cargo steigerte die Verkehrsleistung um 8,3 Prozent auf 13,37 Milliarden Nettotonnenkilometer.

Die **Infrastruktur** weist 2007 ein Betriebsergebnis von -107,5 Millionen Franken (2006: -91,1 Millionen Franken) aus. Das Jahresergebnis belief sich auf 32,2 Millionen Franken (2006: 91,8 Millionen Franken). Der Verkehrsertrag lag bei 723,2 Millionen Franken (Vorjahr 710,6 Millionen Franken). Die Auslastung des Schienennetzes erhöhte sich um 1,8 Prozent auf 154,7 Millionen Trassenkilometer.

Im **Immobilienbereich** konnten die guten Ergebnisse der Vorjahre gehalten werden. Das Betriebsergebnis belief sich auf 270,9 Millionen Franken (2006: 229,8 Millionen Franken). Trotz Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur und — erstmalig — Zins- und Amortisationsleistungen an die Sanierung der Pensionskasse SBB steigerte Immobilien das Segmentergebnis auf 32,6 Millionen Franken (2006: 27,8 Millionen Franken).

**Weiteres Nachfragewachstum erwartet.** Die positive Nachfrageentwicklung dürfte sich in den kommenden Jahren fortsetzen. Planung und Finanzierung von Eisenbahnvorhaben sind überaus langfristige Geschäfte. Vorlaufzeiten für Rollmaterial von drei bis vier Jahren und für Infrastruktur und Bahnhöfe von acht bis zwölf Jahren verlangen entsprechenden Weitblick. Das Unternehmen muss in den nächsten Jahren mit weiteren Milliardeninvestitionen in das Rollmaterial die Leistungsfähigkeit der Bahn erhöhen. Gleichzeitig braucht es Investitionen der öffentlichen Hand in den Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur. Ohne diese Aufwendungen ist die Leistungsfähigkeit der Bahn als wichtiger

Verkehrsträger der Schweizer Volkswirtschaft langfristig in Frage gestellt.

**Sanierung von SBB Cargo.** Die SBB startete 2007 mehrere Maßnahmenprogramme mit dem Ziel, das Unternehmensergebnis nachhaltig zu verbessern. Sofortmassnahmen wurden bereits umgesetzt, weitere Maßnahmen sind eingeleitet. Ziel ist es, den Güterbereich zu sanieren und zu repositionieren, um möglichst bald und nachhaltig ein zumindest ausgeglichenes Resultat zu erreichen. Allerdings dürfte SBB Cargo auch das laufende Geschäftsjahr mit Verlust abschließen. Die geplanten Maßnahmen werden ihre volle Wirkung erst ab 2009 entfalten. Das integrierte Angebot auf der Nord-Süd-Achse von SBB Cargo hat sich bewährt.

Der Schweizer Markt ist für die SBB weiterhin von zentraler Bedeutung, die mittlere Transportentfernung von nur 80 Kilometern erfordert ein verstärktes internationales Engagement. Derzeit prüfen die SBB mehrere Kooperationsmöglichkeiten, ein Totalverkauf kommt aber nicht in Frage.

Der Verwaltungsrat verabschiedete am 06. März 2008 ein Maßnahmenpaket zur Sanierung und Repositionierung von SBB Cargo (siehe folgenden Beitrag). Lalive zeigte sich überrascht, dass die Absicht in Bellinzona mit Privaten ein modernes Güterwagenwerk zu entwickeln und den Unterhalt der Elektrolokomotiven nach Yverdon zu verlegen „im Tessin eine Volksbewegung von diesem Ausmaß und dieser Breite“ ausgelöst hat.

**Sanierung der Pensionskasse SBB ungelöst.** Noch immer ungelöst ist das Problem der Unterdeckung bei der Pensionskasse (PK) SBB. Nachdem die SBB auf den 01. Januar 2007 einen Sanierungsbeitrag von 1493 Millionen Franken zugunsten der aktiven Versicherten leistete, lag der Deckungsgrad der PK SBB zu Beginn des Berichtsjahres bei 94,5 Prozent. Per 31.12.2007 sank dieser Wert aufgrund der Entwicklungen an den internationalen Finanz- und Kapitalmärkten auf 92,4 Prozent. Der Fehlbetrag belief sich auf 1099,8 Millionen Franken. Im Berichtsjahr wurden die Gespräche mit dem Bund über einen nachhaltigen Sanierungsbeitrag an die PK SBB weiter geführt.

Ohne Aussicht auf eine Sanierungslösung müsste der Stiftungsrat der PK SBB aufgrund der geltenden Gesetzesbestimmungen noch im laufenden Jahr zwingend weitere einschneidende Sanierungsmassnahmen beschließen. Dies könnte bedeuten, dass SBB und Mitarbeitende einen Einschuss in der Höhe von 1,5 bis 2 Milliarden Franken verteilt auf zehn Jahre leisten müssten, was für die Mitarbeitenden de facto einer Lohnkürzung zwischen 4,5 bis 6 Prozent gleichkäme. Bis zur Erreichung des Sanierungsziels müsste die bestehende Mindestverzinsung aufrechterhalten werden, was einer erheblichen Reduktion der Rentenerwartung entspräche. Für SBB und Versicherte — darunter auch 30 000 Rentenbezieher — ist eine rasch Durchführung

des Vernehmlassungsverfahrens und die Verabschiedung einer entsprechenden Botschaft durch den Bundesrat noch im Herbst von fundamentaler Bedeutung.

## Sanierungspaket für SBB Cargo

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen SBB verabschiedete am 06. März ein umfassendes Restrukturierungsprogramm für SBB Cargo. Insgesamt werden bei SBB Cargo 401 Stellen abgebaut; davon wurden bereits seit letztem Herbst 65 Stellen nicht mehr besetzt. 300 Stellen entfallen auf den Overhead. Gleichzeitig werden im Industriewerk Yverdon von SBB Personenverkehr zusätzliche 80 Arbeitsplätze aufgebaut. Der Grossunterhalt von SBB-Lokomotiven wird schrittweise in Yverdon konzentriert. Der Unterhalt von Güterwagen in Bellinzona soll künftig in Partnerschaft mit Unternehmen der Privatwirtschaft ausgebaut und das Volumen deutlich erhöht werden. Verkaufs- und Auftragsbearbeitung sowie Kundeninformation werden in Basel konzentriert, das Kunden Service Center Freiburg wird aufgelöst und in die Zentrale von SBB Cargo integriert. Die SBB rechnet mittelfristig mit Ergebnisverbesserungen von jährlich über 70 Millionen Schweizerfranken (etwa 45 Millionen Euro).

SBB Cargo steigerte im zurückliegenden Geschäftsjahr die Transportleistung um 8,3 Prozent auf 13,4 Milliarden Tonnenkilometer. Gleichzeitig verzeichnete die Gütersparte der SBB 2007 trotz guter Konjunkturlage einen massiven operativen Verlust von 87,9 Millionen Franken (etwa 56 Millionen Euro). Im Vorjahr hatte SBB Cargo einen Verlust von insgesamt 37,3 Millionen Franken (etwa 24 Millionen Euro) ausgewiesen. Im Zusammenhang mit der notwendigen Restrukturierung von SBB Cargo mussten 2007 Rückstellungen von insgesamt 102,5 Millionen Franken (etwa 65 Millionen Euro) für Personalmassnahmen, Rückbau und Sonderabschreibungen vorgenommen werden. SBB Cargo schloss das Geschäftsjahr 2007 somit mit einem Verlust von insgesamt 190,4 Millionen Franken (etwa 121 Millionen Euro). Aufgrund der sich abzeichnenden Resultatverschlechterung setzte die SBB im vergangenen Sommer eine Taskforce ein mit dem Auftrag einer umfassenden Analyse und der Erarbeitung möglicher Maßnahmen zur Sanierung und Repositionierung von SBB Cargo. Erste Maßnahmen (Einstellungsstopp, Investitionsstopp, Nachverhandlung von Leistungsverträgen) wurden bereits im letzten Herbst angegangen.



## **Alle 12 Minuten ein Zug: Schweizer Bahnen sind Welt- und Europameister auch in der Zugsdichte**

*Von LITRA, schweizerischer Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr.*

2006 verkehrte im Schnitt auf allen schweizerischen Bahnstrecken alle 12 Minuten ein Zug. Oder anders ausgedrückt: Auf allen Bahnstrecken der Schweiz verkehrten täglich durchschnittlich mehr als 93 Züge. Dies bedeutet einsame Spitze aller Bahnen der Welt. Die dichte Streckenbelegung stößt vor allem in den Agglomerationen und im Fernverkehr an ihre Grenzen. Sie verpflichtet die Bahnen, ihr Streckennetz laufend auszubauen und das Rollmaterial zu erneuern. So kann der ständig wachsende Verkehr fahrplanmäßig und komfortabel abgewickelt werden.

In der Eisenbahnstatistik 2006 (Synthese) des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) folgt der Schweiz mit durchschnittlich 93,8 Zügen pro Tag und Strecke weltweit gesehen und deutlich zurückliegend Japan mit 75,3 Zügen pro Tag. Als nächstes europäisches Land folgen die Niederlande mit 71,0 Zügen. Dänemark weist 55,8 Züge auf, während Österreich, Deutschland und Luxemburg alle rund 47 Züge zu Protokoll geben.

Die Schweizer Bahnen sind schon bei der Anzahl Fahrten pro Einwohner und Jahr Europameister und bei den auf dem Schienennetz zurückgelegten Kilometern pro Einwohner und Jahr Weltmeister. 93,8 Züge pro Tag und Strecke ergeben alle 12 Minuten ein Zug. Mit diesem Spitzenresultat haben die Schweizer Bahnen mit großem Abstand auf das zweitplatzierte Land (Japan) einen weiteren Weltmeistertitel errungen.

Bei der Berechnung der Zugdichte sind nur jene Bahnen berücksichtigt, die beim Internationalen Eisenbahnverband (UIC) Mitglied sind. Das sind in allen Ländern in der Regel die nationalen oder staatlichen Eisenbahngesellschaften. In der Schweiz gehören neben den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auch die BLS Lötschbergbahn, BLS Cargo sowie Cisalpino AG zu den UIC-Mitgliedern. Alle übrigen Bahnen der Schweiz (Privatbahnen, Trambahnen und Seilbahnen) sind somit in der UIC-Statistik nicht berücksichtigt. Für die Berechnung der Streckenlänge wurden einspurige Strecken einfach und mehrspurige Strecken doppelt gezählt. Für die Berechnung der Zugfolge in Minuten wurde von einer 18stündigen Betriebsdauer (6 bis 24 Uhr) ausgegangen.

Die hohe Zugsdichte in der Schweiz hat aber auch ihre Kehrseite: Auf vielen Teilen des Netzes existieren kaum mehr Spielräume für verspätete oder zusätzliche Züge. Dazu kommt, dass in der Schweiz auf vielen Strecken bis zu vier unterschiedliche Zugarten verkehren: Die schnellen Intercity-Züge, rasche Schnellzüge,

immer wieder anhaltende Regional- und S-Bahn-Züge sowie Güterzüge, die lange Beschleunigungsstrecken benötigen. Kein anderes Land auf der Welt hat einen derart starken Mischverkehr auf seinem Eisenbahnnetz.

Vor allem im S-Bahn-Verkehr und im Fernverkehr zeigt sich, dass das Schienennetz zu den Stoßzeiten an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit stößt. Der ständig wachsenden Nachfrage kann mit einem raschen Ausbau der Infrastruktur im Rahmen der Agglomerationsprogramme und aufgrund des zurzeit bei den Eidgenössischen Räten liegenden Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) begegnet werden. So können die Zugsdichte und der Komfort für die Reisenden weiter erhöht werden. Gleichzeitig müssen die Schweizer Bahnen aber auch in die Lage versetzt werden, über eine auf den Markt abgestimmte Preisgestaltung genügend Einnahmen generieren zu können, um ihre Fahrzeugflotte laufend zu erneuern und zu vergrößern.

Die hohe Qualität und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz gilt es im Interesse aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch der Autofahrer (Entlastung der Straßen, weniger Staus) und der Umwelt (weniger Luftverschmutzung) sowie als Beitrag zur Sicherung und Förderung der gesamten Mobilität unserer Gesellschaft zu erhalten. Taktfahrplan, hohe Zugfolge, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Komfort durch moderne Fahrzeuge u.a.m. sind wichtige Voraussetzungen für die nach wie vor hohe Qualität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

## **Neue Eisenbahnlinie Mendrisio – Varese – Malpensa**

Die Vorbereitungen für den Bau der neuen grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindung Mendrisio – Varese – Malpensa (FMV) kommen planmäßig voran. Im November und Dezember 2007 erfolgte in den Gemeinden das Planaufgabeverfahren. Für das Bewilligungsverfahren für den Bau der neuen Eisenbahnlinie hatte die SBB im letzten September beim Bundsamt für Verkehr (BAV) die Unterlagen eingereicht.

Das Investitionsvolumen für die FMV-Eisenbahnverbindung beläuft sich auf Schweizer Seite auf insgesamt 137 Millionen Schweizerfranken (etwa 87 Millionen Euro). Bund und Kanton Tessin teilen sich die Kosten je hälftig. 50 Prozent finanziert die SBB mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds des Bundes.

Auch auf italienischer Seite kommen die Arbeiten für die neue FMV planmäßig voran. Am 06. Juni 2007 übergab die Infrastruktur-Gesellschaft der italienischen Bahn „Rete Ferroviaria Italiana“ dem Ministerium für Infrastruktur in Rom die definitiven Pläne für den Stre-

ckenteil Induno Olona – Giaggiolo – Landesgrenze zur Genehmigung und zur Bereitstellung der nötigen finanziellen Mittel. Die Kosten auf italienischer Seite belaufen sich auf 223 Millionen Euro.

Die geplante Strecke ist 17,7 Kilometer lang; davon liegen 6,5 Kilometer auf schweizer und 11,2 Kilometer auf italienischer Seite. In der Schweiz wird die bestehende eingleisige Eisenbahnverbindung zwischen Mendrisio und Stabio auf Doppelspur ausgebaut. Zwischen Stabio und der Grenze zu Italien wird auf einer Länge von zwei Kilometern eine neue zweigleisige Strecke gebaut. Der Baubeginn ist in diesem Jahr vorgesehen, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 soll die neue Strecke in Betrieb genommen werden.

## **Schweizer Bahnhofläden verzichten auf Alkoholverkauf ab 22 Uhr**

Die Ladengeschäfte und Kioske in den SBB Bahnhöfen verzichten künftig jeweils ab 22 Uhr auf den Verkauf von Alkohol. Dies hat die SBB in Absprache mit ihren Geschäftspartnern entschieden. Die Umsetzung der neuen Regelung erfolgt ab dem 01. April 2008 und wird bis Ende Mai abgeschlossen sein. Davon erhoffen sich die SBB und die Ladengeschäfte im Interesse der Bahnkunden auch am späten Abend mehr Sauberkeit und Ordnung in den Bahnhöfen.

Die Erweiterung der Ladenöffnungszeiten der Lebensmittelgeschäfte in den Bahnhöfen bis 24 Uhr wird von den Kundinnen und Kunden allgemein sehr geschätzt. Die Erfahrungen sind überwiegend positiv. Die Kehrseite ist jedoch, dass sich zur späten Stunde namentlich auch Jugendliche in ganzen Gruppen, in den Bahnhöfen Alkohol in rauen Mengen beschaffen und konsumieren. Die Folgen sind für die Bahnkunden sowie die Mitarbeitenden der Ladengeschäfte und der SBB des öfteren mit Unannehmlichkeiten verbunden.

Sensibilisierungskampagnen haben bisher nicht im gewünschten Ausmaß Wirkung gezeigt. In Gastronomiebetrieben, Bars und Restaurants am Bahnhof können die Kunden weiterhin alkoholhaltige Getränke konsumieren.

Die neue Verkaufspraxis soll dazu beitragen, dass die Bahnhöfe für die Bahnkunden auch spätabends unbehindert und sicher zugänglich bleiben. Gleichzeitig stellt die neue Regelung einen Beitrag zum Jugendschutz dar. Die SBB und ihre Geschäftspartner nehmen entsprechende Umsatzeinbußen in Kauf.

## **Gebrüder Weiss & Rail Cargo Austria bringen Lkw auf die Schiene**

Die Firma Gebrüder Weiss hat im Jahr 2007 mit Wagengruppen zwischen Wien und Hall bzw. Wien und Bludenz begonnen, LKW-Transporte auf die Schiene zu verlagern. Rail Cargo Austria, die Logistik-Tochter der ÖBB, war und ist Partner für dieses Projekt. Die guten Erfahrungen im kombinierten Ladungsverkehr haben den Logistik-Dienstleister Gebrüder Weiss dazu bewegt, das System auszubauen und 2008 als eigenen Ganzzug anzubieten.

Gustav Poschalko, Vorstandsdirektor Rail Cargo Austria AG: „Nach einer intensiven Planungs- und Verhandlungsphase ist es gelungen, ein marktgerechtes Angebot zu realisieren. Vor allem die beteiligten Terminals Bludenz, Hall und Wien Nordwest hatten die schwierige Aufgabe, den neuen Ganzzug zusätzlich zum bestehenden Verkehr in den Spitzenzeiten ohne Qualitätsverlust zu behandeln.“

Seit dem 07. Januar 2008 wird dieser Verkehr als neuer Ganzzug zwischen den Terminals Wien Nordwest und Bludenz mit Abstellhalt im Terminal Hall in Tirol geführt und es können somit 9000 Tonnen Kohlendioxid eingespart werden. Da Güterzüge grundsätzlich in der Nacht fahren, erfolgen die Abfahrten Montag bis Freitag jeweils am Abend, die Bereitstellung der Wagons am nächsten Morgen. Zwei Shuttlegarnituren pendeln unverändert zwischen Wien und Bludenz (Hall).

## **Bahnhof-City Wien West vorgestellt**

Anfang Januar wurden in Wien die Pläne für den Umbaupläne des Westbahnhofs vorgestellt. Ab Oktober 2008 wird der Bau aus der Nachkriegszeit bei laufendem Betrieb zu Österreichs erster BahnhofCity umgebaut. Die Vorarbeiten zum Umbau des Westbahnhofs laufen im Bereich der Felberstraße und des Europaplatzes bereits seit Frühjahr 2007. Der Westbahnhof wird nicht nur für die Bahn-Fahrgäste optimiert und neu gestaltet. Auch ein Zugang zur U-Bahn wird komplett erneuert. Mit zwei Neubauten links und rechts der denkmalgeschützten Bahnhofshalle entsteht die neue „BahnhofCity Wien West“. Auf drei Ebenen werden sich dort die eigentliche Bahnhofshalle mit den dazugehörigen Serviceeinrichtungen sowie eine ausgedehnte Shoppingmeile mit etwa 80 Geschäften und abwechslungsreichem Gastronomieangebot befinden. Ein so genannter Food Court wird in der Bahnhofshalle auf Ebene des Gleisgeschoßes eine breite Palette an Restaurants — von klassisch-wienerisch über Pizza bis zu asiatisch — anbieten. Daran angeschlossen steht der deutlich erweiterte und nach modernstem Standard ausgestatteter Wartebereich mit rund 200 Sitzplätzen zur Verfügung.

# Nachhaltigkeit

## Klimawandel ist DIE Aufgabe der Zukunft

Experten aus Wissenschaft, Politik und Wirtschaft diskutierten Ende November 2007 in Berlin die Konsequenzen aus dem aktuellen IPCC-Bericht (siehe Leitartikel in Folge 78 der GRV-Nachrichten) für die Weltklimakonferenz in Bali. Der Vorsitzende des UN-Klimarats (IPCC), Rajendra Pachauri, und Autoren des Berichtes diskutierten die wichtigsten Ergebnisse des am 17. November 2007 in Valencia verabschiedeten Vierten Sachstandsberichtes.

Michael Müller, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesumweltministerium: „Die Ergebnisse der Wissenschaft sind unmissverständlich. Wir müssen schnell und entschlossen handeln, um den Klimawandel in einem beherrschbaren Rahmen zu halten. Die Politik muss diese Herausforderung annehmen und bei der UN-Klimakonferenz im Dezember in Bali ein starkes Signal aussenden: Wir brauchen ein klares Mandat für den Beginn von Verhandlungen für die Zeit nach 2012. Spätestens 2009 sollte klar sein, was auf den ersten Verpflichtungszeitraum des Kyoto-Protokolls folgt.“ Professor Carlo Jaeger, Vorsitzender des European Climate Forum: „Der Klimawandel ist eine globale Herausforderung, die wir gemeinsam annehmen müssen. Dazu braucht es die internationale Umweltdiplomatie, aber auch nationale Initiativen, die ein offenes Wettrennen der verschiedensten Umwelttechnologien in Gang setzen. Deutschland kann in wichtigen Bereichen Klimaweltmeister werden und dadurch Millionen von Arbeitsplätzen — gerade auch in den neuen Bundesländern — schaffen.“

Der in Valencia verabschiedete Synthesebericht des IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) fasst die Inhalte der im ersten Halbjahr 2007 veröffentlichten Teilbände des Vierten Sachstandsberichtes zusammen. Die Kernaussagen:

Die Klimaänderung findet statt, die Folgen sind spürbar, ohne schnelles Gegensteuern drohen unkontrollierbare Risiken. Mit geeigneten Politiken und einem effektiven internationalen Klimaregime kann es gelingen, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2050 um mindestens die Hälfte gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren.

Erstmals benennt der IPCC klar die Risiken, die drohen, wenn die globale Erwärmung weiter steigt: Bei einem Anstieg um 1 bis 2 Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten drohen ernsthafte Risiken für viele einzigartige und bedrohte Ökosysteme. Insbesondere die Korallenriffe der Welt, aber auch der Amazonasurwald sind in ihrer Existenz bedroht. In Europa ist mit

einer Zunahme von Extremereignissen wie Hitzewellen und Frühlingsstürmen zu rechnen. Außerdem kann langfristig Festlandeis in der Arktis und Antarktis abschmelzen. Das würde zu einem Anstieg des Meeresspiegels von fünf und mehr Metern über die nächsten Jahrhunderte führen.

Carlo Jäger: „Die Erwärmung muss auf Dauer unter 2 Grad bleiben. Dazu müssen die globalen Emissionen bis 2100 um 80 Prozent sinken. Die Emissionen der Industrieländer wiederum müssen dazu bereits bis 2050 um 80 Prozent sinken. Ansonsten werden Hamburg, Lübeck, Los Angeles, Shanghai und die meisten Küstenstädte der Welt in einigen Generationen nicht mehr existieren.“

## Gabriel begrüßt Ergebnis von Bali als großen Fortschritt

Bundesumweltminister Sigmar Gabriel begrüßt den Ausgang der Klimaschutzkonferenz auf Bali als „mühsam errungenen, aber tragfähigen Kompromiss mit substantiellen Festlegungen“. „Das Ergebnis von Bali ist weniger, als Deutschland und die EU sich gewünscht hätten. Aber es ist weitaus besser, als angesichts der schwierigen Ausgangslage und der unterschiedlichen Interessen zu erwarten war“, sagte Gabriel nach Beendigung der zweiwöchigen Klimakonferenz.

Die Staatengemeinschaft will in den kommenden zwei Jahren ein Nachfolgeabkommen zum Kyoto-Protokoll aushandeln. Sowohl Industrieländer als auch Entwicklungsländer wollen ihre Anstrengungen für den Klimaschutz verstärken. Alle Industrieländer, die USA eingeschlossen, wollen deutlich stärkere Verpflichtungen oder Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels leisten. Diese Anstrengungen, die quantifizierte Ziele zur Begrenzung und Minderung der Treibhausgasemissionen ausdrücklich einschließen, müssen „messbar, dokumentierbar und nachprüfbar“ sein.

Es ist ein großer Fortschritt, dass in Bali die Entwicklungsländer, die weit weniger zu den Ursachen des Klimawandels beigetragen haben, erstmals zugestimmt haben, ihrerseits weitergehende Maßnahmen zur Senkung des Treibhausgas-Ausstoßes zu ergreifen. Dabei wollen sie technologisch und finanziell unterstützt werden.

Das Verhandlungsmandat orientiert sich an den wissenschaftlichen Erkenntnissen des IPCC, auf dessen jüngsten Synthesebericht hingewiesen wird. Für die Industrieländer wird für 2020 eine Reduzierung um 25 bis 40 Prozent für erforderlich gehalten.

Sigmar Gabriel: „Bali hat die Grundlage dafür geschaffen, dass wir mit Aussicht auf Erfolg in die Verhand-

lungen über ein zweites Klimaschutzabkommen treten können.“

Die nächste Weltklimakonferenz findet Ende 2008 (COP 14) in Gdansk, Polen statt, ein Jahr später soll dann in Kopenhagen bei COP 15 das Nachfolgeabkommen zum Kyoto Protokoll vereinbart werden.

## **Europa bleibt Vorreiter beim Klimaschutz**

Bundesumweltminister Sigmar Gabriel hat das am 23. Januar in Brüssel vorgestellte Klima- und Energiepaket der Europäischen Kommission begrüßt: „Die Kommission zeigt, wie die ehrgeizigen Klimaschutzziele, die unter der deutschen EU-Präsidentschaft beschlossen wurden, umgesetzt werden können. Das Paket ist ein mutiger Schritt — dies gilt ungeachtet der Tatsache, dass es in einigen Detailfragen noch Gesprächsbedarf gibt. Das Paket stellt sicher, dass Europa den Kohlendioxid-Ausstoß bis 2020 in jedem Fall um 20 Prozent gegenüber 1990 reduziert. Es ist gut, dass die Kommission schon heute darlegt, mit welchen Stellschrauben sie das 30-Prozent-Ziel erreichen will, das greift, wenn die internationalen Klimaschutzverhandlungen den erhofften Erfolg haben.“

Die EU-Kommission will den Emissionshandel vereinfachen und europaweit einheitlich gestalten, die Kohlendioxid-Zertifikate für die Stromerzeugung sollen ab 2013 komplett versteigert werden. Die EU-Vorgabe, den Anteil der erneuerbaren Energien in Deutschland auf 18 Prozent am Gesamtenergieverbrauch zu erhöhen, nannte der Bundesumweltminister realistisch.

CER Exekutivdirektor Johannes Ludewig wies darauf hin, dass die Ziele des Verkehrssektors nur dann erreicht werden können, wenn eine stärkere Verkehrsverlagerung zu effizienteren Verkehrsarten erfolgt.

## **Emissionshandel**

Das Bundesumweltministerium hat die bundeseigene Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) mit der Abwicklung des Verkaufs der Kohlendioxid-Emissionszertifikate beauftragt, die mit Beginn der zweiten Handelsperiode am 01. Januar 2008 nicht mehr kostenlos an die Energieversorger ausgegeben werden. Spätestens ab 2010 werden die Zertifikate versteigert.

Die kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten in der ersten Handelsperiode wurde von vielen Seiten kritisiert. In der zweiten Handelsperiode (2008 bis 2012) erlaubt die Europäische Emissionshandelsrichtlinie den Verkauf und die Versteigerung von bis zu zehn Prozent der zugeteilten Zertifikate. Das Zuteilungsgesetz 2012 macht von dieser Möglichkeit Gebrauch: Ab

2008 erhalten Kraftwerke insgesamt 40 Millionen Berechtigungen weniger, die spätestens ab 2010 versteigert werden.

Bis zum Beginn der Versteigerung werden die Zertifikate zum Marktpreis über die Börsenplätze, auf denen Emissionszertifikate gehandelt werden, verkauft. Die KfW-Bank wird die Emissionszertifikate ab Januar 2008 kontinuierlich und entsprechend der Marktliquidität an den bekannten Handelsplätzen anbieten. Die Marktteilnehmer erhalten monatlich Informationen über die von der KfW Bankengruppe ausgeführten Verkäufe.

## **Mit steigender Lärmbelastung steigt der Blutdruck**

Lärm nervt nicht nur, Lärm kann auch krank machen: So haben etwa Personen, die erhöhtem Nachtfluglärm ausgesetzt sind, häufiger höhere Blutdruckwerte, als Menschen in ruhigeren Wohngebieten. Schon ein Anstieg des nächtlichen Fluglärmpegels um 10 Dezibel (dB(A)) im Schallpegelbereich zwischen 30 und 60 dB(A) erhöht das Risiko für Bluthochdruck um rund 14 Prozent. Das geht aus einer aktuellen internationalen Studie hervor, welche die Europäische Kommission förderte. An dieser Studie nahm auch das Umweltbundesamt teil, das im Januar die wesentlichen Ergebnisse veröffentlichte. Bei rund 5000 Anwohnern der Flughäfen Amsterdam, Athen, Berlin, London, Mailand und Stockholm wurden die Wirkungen des Flug- und Straßenverkehrslärms auf die Gesundheit vor allem auf den Blutdruck untersucht.

Im Ergebnis der Untersuchung zeigte sich für alle Flughäfen: Personen, die Nachtfluglärm ausgesetzt waren (mittlere Lärmbelastung im Zeitraum zwischen 22 bis 6 Uhr oder 23 bis 7 Uhr, je nach Land) wiesen häufiger höhere Blutdruckwerte (vor Ort gemessen) auf oder waren bereits wegen Bluthochdrucks in ärztlicher Behandlung, als Personen aus ruhigeren Wohngebieten. Die Forscher fanden heraus: Ein um 10 dB(A) höherer Fluglärmpegel ist mit einem Anstieg des Risikos für Bluthochdruck um rund 14 Prozent verbunden. Männer und Frauen sind gleichermaßen betroffen.

Darüber hinaus ermittelten die Forscher die Straßenverkehrslärmbelastung der Anwohner. Dies geschah in Berlin mit Hilfe der Berliner Verkehrslärmkarte. Im Ergebnis ist auch für den Straßenverkehrslärm ein Zusammenhang zwischen Lärm und höherem Blutdruck nachweisbar. Steigt der mittlere Straßenverkehrslärmpegel (24 Stunden-Mittelwert) um 10 dB(A), erhöht sich das Risiko für Bluthochdruck um etwa zehn Prozent. Diese Risikoerhöhung betraf vornehmlich Männer.

## Mehr Mittel für Lärmschutz

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat bereits im November 2007 ein Pilot- und Innovationsprogramm zur Lärminderung für Güterwagen vorgestellt: „Ich kenne die Sorgen vieler Menschen im Rheintal und an anderen Orten in Deutschland, die unter dem Lärm des Güterverkehrs auf der Schiene zu leiden haben. Bei der Lärmbelastung der Anwohner erreichen wir jetzt schnell eine Trendwende. Unser Ziel ist es, mit Hilfe der innovativen LL-Bremssohle schon im Jahr 2012 eine erhebliche Lärminderung bei den Güterwagons zu erreichen.“

Der Bundestag hat im November 2007 den Haushalt für das Jahr 2008 verabschiedet.

Darin sind für das Programm zehn Millionen Euro vorgesehen. Insgesamt umfasst das Maßnahmenpaket 40 Millionen Euro. Es sieht unter anderem vor:

- mit einem Pilotprojekt „Leiser Rhein“ einen raschen Einstieg in die Umrüstung und den Einsatz leiser Wagen auf diesem hoch belasteten Korridor zu ermöglichen;
- mit einem Innovationsprogramm für leise K- und LL-Bremssohlen die Verfügbarkeit kostengünstiger Umrüttlösungen zu verbessern;
- die Vorbereitung einer Umrüstung der gesamten Güterwagenflotte durch Entwicklung und Umsetzung eines emissionsabhängigen Trassenpreissystems.

Das Programm fördert die bereits von der UIC zugelassenen K-Bremssohlen, setzt jedoch besonders auf eine rasche Markteinführung der LL-Bremssohlen. Dieser Bremsbelag kann ohne große Veränderungen die volle Lärminderung bewirken, da er in seinem Reibverhalten der klassischen Grauguss-Sohle entspricht. Die Umrüstphase könnte sich damit verkürzen.

## Lärmsanierung der DB auf hohem Niveau

Die DB hat sich zum Ziel gesetzt, mit einem integrierten Gesamtkonzept den Schienenverkehrslärm ausgehend vom Jahr 2000 bis 2020 zu halbieren. Wichtiger Bestandteil ist dabei das 1999 von der Bundesregierung aufgelegte Programm „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“.

„Von den rund 3400 Kilometern der betroffenen Strecken wurden bundesweit bereits nahezu 15 Prozent saniert“, bilanziert Oliver Kraft, Vorstand Produktion der DB Netz AG, den Erfolg des Lärmsanierungsprogramms. In 2007 wurden 35 Kilometer neue Schallschutzwände errichtet und 4200 Wohnungen saniert. Insgesamt sind damit bereits 171 Kilometer Schall-

schutzwände gebaut und über 32 000 Wohnungen mit Schallschutzfenstern ausgerüstet.

Wie im Vorjahr stehen dem Programm von Seiten des Bundes Finanzmittel in Höhe von 100 Millionen Euro zur Verfügung. Die Arbeiten können daher im Jahr 2008 auf hohem Niveau weitergeführt werden: Vorgeesehen ist unter anderem die Fertigstellung von Schallschutzwänden mit einer Länge von rund 45 Kilometern.

Neben dem Lärmsanierungsprogramm sind Maßnahmen zur Reduktion des Lärms an der Quelle (aktiver Lärmschutz) von entscheidender Bedeutung. Hier setzt die Bahn insbesondere auf die Förderung der Verbundstoffbremssohlen bei Güterwagen, der K-Sohlen oder LL-Sohlen, die statt des klassischen Graugusses aus einem speziellen Werkstoffgemisch bestehen. Durch diese Maßnahme kann das Rollgeräusch eines Wagens um bis zu 10 dB(A) abgesenkt werden, was einer wahrgenommenen Halbierung des Lärms entspricht. Schon seit 2001 beschafft Railion neue Wagen grundsätzlich mit der K-Sohle. Bis heute sind über 3300 lärmarme Güterwagons im Einsatz.

## Veranstaltungshinweise

### Wie kann uns die Eisenbahn nützen?

Der Nutzen der Eisenbahn und ihre Wirkung auf Gesellschaft und Umwelt sind das Thema der 26. Horber Schienen-Tage vom 19. bis 23. November 2008 in Horb am Neckar. Hierzu soll das gesamte Verkehrssystem Eisenbahn und Öffentlicher Nahverkehr betrachtet werden.

Die 26. Horber Schienen-Tage sind die letzten vor der Bundestagswahl 2009. Deshalb werden alle Fraktionen im Deutschen Bundestag eingeladen, ihre Politik im Hinblick auf die Eisenbahn vorzustellen.

### Vortragsanmeldung bis spätestens 27. Juni 2008 an:

Tagungsbüro Horber Schienen-Tage  
Postfach 2 40  
D-83089 Bad Endorf  
Fax: (089) 6428 0267  
E-Post [horber@schienen-tage.de](mailto:horber@schienen-tage.de)

Weitere Informationen <http://horber.schiene-tage.de>.

### Deutscher Nahverkehrstag im Juni 2008 in Mainz

Der 7. Deutsche Nahverkehrstag vom 18. bis 20. Juni 2008 in Mainz beschäftigt sich mit der Frage „Fit für die Zukunft?“ und will Trends und Entwicklungen im

ÖPNV aufzeigen. Dazu lädt das Land Rheinland-Pfalz erneut mit der DB AG, der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG) und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Experten und Interessenten aus allen Bereichen des ÖPNV zu einem der größten Nahverkehrskongresse Deutschlands ein.

Der öffentliche Personennahverkehr steht vor einer Fülle von Herausforderungen. Rückläufige Schülerzahlen stellen bei Bus und Bahn eine sicher geglaubte Einnahmequelle immer stärker in Frage. Auf der anderen Seite bieten die neuen Kommunikationstechniken Informationsmöglichkeiten, wie sie noch vor wenigen Jahren unvorstellbar gewesen sind. Auf dem ÖPNV-Markt sind immer mehr Anbieter aktiv.

Im neuen Gutenbergsaal der Mainzer Rheingoldhalle werden mehr als 700 Besucher erwartet. Es werden Diskussionsveranstaltungen und Workshops zu den wichtigsten aktuellen Themen des Nahverkehrs geboten. Parallel sind wieder zahlreiche Fachfirmen mit ihren Produkten und Dienstleistungen auf einer informativen Fachmesse im Rheinfoyer präsent.

Nähere Informationen gibt es unter [martin.haubitz@mwvlw.rlp.de](mailto:martin.haubitz@mwvlw.rlp.de).

## Personalia

**Dr. Karin Jäntschi-Haucke** aus dem Bayerischen Staatsministerium ist bereits seit November 2007 neue Vizepräsidentin der DVWG, sie ist auch seit langem im Beirat der GRV.

**Dr. André Zeug** ist seit dem 01.01. 2008 Vorstandsvorsitzender der DB Station&Service AG. Er folgt auf **Wolf-Dieter Siebert**, der nun als Generalbevollmächtigter für internationale Projekte beim Vorstandsvorsitzenden der DB AG verantwortlich ist.

**Nicolas Perrin** ist seit 01.01.2008 offiziell neuer Leiter von SBB Cargo, er leitete den Güterbereich der SBB bereits seit dem 16.08.2007 interimistisch.

Am 14.01.2008 schied Staatssekretär **Jörg Hennerkes** aus seinem Amt im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus. Neuer Staatssekretär ist **Matthias von Randow**, der seit 2003 die Grundsatzabteilung des Ministeriums leitete.

**Guillaume Pepy** wurde am 27.02.2008 zum neuen Präsidenten der SNCF ernannt. Er löst **Anne-Marie Idrac** ab, die sich um das Projekt „Grand Paris“ kümmern wird.

**Dr. Claudia Langowsky** ist seit 01.03.2008 neue Hauptgeschäftsführerin des VDV, sie folgt auf **Professor Adolf Müller-Hellmann**, der in den Ruhestand tritt.

**Claude Alain Dulex**, Finanzvorstand der SBB, hat seine Kündigung zum 31.10.2008 eingereicht. Ende Februar 2008 hat der Verwaltungsrat **Georg Radon** zu seinem Nachfolger ernannt.

### † Nachruf Dr. Werner Dollinger

Unser früheres Beiratsmitglied Dr. Werner Dollinger ist am 03. Januar 2008 im Alter von 89 Jahren in seiner Heimatstadt Neustadt an der Aisch gestorben.

Dollinger gehörte 37 Jahre lang, von 1953 bis 1990, dem Deutschen Bundestag an. In den 1960er-Jahren amtierte er als Bundesschatzminister (ab 1962 unter Bundeskanzler Konrad Adenauer) sowie als Postminister. Unter Bundeskanzler Helmut Kohl war er von 1982 bis 1987 Bundesverkehrsminister und förderte besonders die Finanzierung der ersten beiden DB-Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart.

Dollinger war Gründungsmitglied der CSU und über 20 Jahre ihr stellvertretender Vorsitzender. Neben seinen politischen Arbeiten engagierte er sich auch in Wirtschaftsverbänden und in der bayerischen Landesynode der evangelischen Kirche.

Von 1990 bis 2005 war Dollinger Mitglied im Beirat der GRV und unterstützte ihren Vorsitzenden, Alfons Thoma, mit seinen Ratschlägen. Die GRV wird sein Wissen, seinen Ratschlag aber besonders den Menschen Werner Dollinger sehr vermissen.

## Literatur

### Der Zustand der Umwelt in Deutschland

In den „Umweltdaten Deutschland Online“ veröffentlicht das Umweltbundesamt (UBA) aktuelle Informationen zu Ursachen von Umweltbelastungen, Trends der Umweltqualität, Wirkungen auf Mensch und Natur und zu umweltpolitischen Zielen. Viele Links und Hintergrundinformationen runden das Angebot ab. Die „Umweltdaten Deutschland Online“ sind die zentrale Auskunftsstelle für Umweltdaten.

Die Emissionen der wichtigsten Luftschadstoffe sanken seit der deutschen Vereinigung um 55 Prozent, das Abfallaufkommen fiel zwischen 1999 und 2005 um 18 Prozent. Die Treibhausgase des Straßenverkehrs sind von 1990 bis 1999 gestiegen, seither leicht rückläufig. Allerdings geben diese Erfolge keinen Anlass zur Entwarnung: Drei Viertel der Biotoptypen in Deutschland sind bedroht und etwa 12 Millionen Deutsche unterliegen verkehrslärmbedingt einem erhöhten

Herzinfarkttrisiko, täglich steigt die Siedlungs- und Verkehrsfläche um 114 Hektar. Das UBA fordert eine umfassende Neuordnung der Siedlungs- und Verkehrspolitik um deren Flächenverbrauch auf 30 Hektar täglich bis 2020 zu reduzieren.

Das Internetangebot „Umweltdaten Deutschland Online“ finden Sie unter [www.umweltbundesamt-umwelt-deutschland.de](http://www.umweltbundesamt-umwelt-deutschland.de).

Das Faltblatt „Fakten zur Umwelt“ gibt es unter [www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3342.pdf](http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3342.pdf) zum herunter laden.

## Handbuch Das System Bahn

Das im höchsten Maße komplexe System Bahn ist durch eine Vielzahl interner und externer Rückkopplungen zwischen den Teilsystemen und seinem Umfeld gekennzeichnet. Die Zusammenhänge zwischen diesen Teilsystemen werden im „Handbuch Das System Bahn“ näher beleuchtet und erklärt. Besondere Beachtung finden hier die Elemente Produktionsplanung, Infrastruktur, Betriebsführung, Fahrzeuge, Bahn und Umwelt sowie die Interoperabilität des Transeuropäischen Bahnsystems.

Ergänzend werden auch die Wirtschaftlichkeit des Systems Bahn und Bahnen besonderer Bauart (Straßen- und U-Bahnen, Magnetschwebbahnen oder Schwerlastbahnen) behandelt.

Ein Ausblick auf die Perspektiven des Systems sowie ein Glossar, ein umfangreiches Sachregister und ein Abkürzungsverzeichnis runden das Handbuch ab.

Das „Handbuch Das System Bahn“ ermöglicht einen einmaligen Einblick in die Gesamtzusammenhänge und den aktuellen Entwicklungsstand des Systems Bahn. Es ist sowohl für junge Ingenieure, aber auch für Planer, Entwickler, Hersteller, Betreiber und Interessierte von Bahnsystemen unverzichtbar.

*Das Buch hat einen Umfang von 680 Seiten und kostet 64,00 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten, die ISBN lautet 978-3-7771-0374-7). Im Internet ist das Buch unter [www.eurailpress.de/system](http://www.eurailpress.de/system) zu bestellen.*

## VDV Handbuch Schienengüterverkehr 2008

In den letzten Jahren wurden aus den veralteten Staatsbahnstrukturen leistungsfähige Netzwerkstrukturen, die immer mehr das Interesse der Transportkunden wecken und zu einer Renaissance des Schienengüterverkehrs geführt haben. Es gibt eine steigende Angebotsvielfalt sowie eine wachsende Zahl der Akteure. Auch das

wirtschaftliche Umfeld, wie Maut und steigende Dieselpreise, spielt eine große Rolle.

Das „VDV Handbuch Schienengüterverkehr“ bietet erstmals seit der Bahnreform eine umfassende Übersicht über die Grundstrukturen des Bahntransports. Ergänzt wird das Nachschlagewerk durch ein Branchenverzeichnis, das alle Bahnunternehmen, Bahnspeditionen und Servicedienstleister nennt.

*Das Handbuch (184 Seiten) ist ideal als Arbeitshilfe für alle Aktiven und Interessierte des Gütertransports auf der Schiene. Es kostet 48,00 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten, die ISBN lautet 978-3-7771-0368-6). Im Internet ist das Buch unter [www.eurailpress.de/vdvgueter](http://www.eurailpress.de/vdvgueter) zu bestellen.*

## Spendenaufruf

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

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

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

## Impressum

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

**Redaktion** (verantwortlich):

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



# Rail Media

**Das umfassendste Eisenbahn-Portfolio weltweit**



**Global und lokal – Ihr Medien-Partner No. 1**