

# 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>3</b>
Kommission beschließt Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen	
José Manuel Barroso, Präsident der Europäischen Kommission, beim Jahresempfang der CER	
<b>Verkehrspolitik in Deutschland</b>	<b>6</b>
Teilprivatisierung der DB AG	
Wettbewerbsbericht 2008 der DB AG	
<b>Eisenbahnen allgemein</b>	<b>8</b>
Initiative will ITF für ganz Deutschland	
<b>Eisenbahn-Infrastruktur</b>	<b>11</b>
30 000 km Schienen mit ERTMS	
VDV fordert neue Finanzierungsgrundlagen für regionale Eisenbahninfrastruktur	
<b>Schienenpersonenfernverkehr</b>	<b>13</b>
Hochgeschwindigkeitszug Thalys mit neuem Look	
Interview mit DB-Personenverkehrsvorstand Rausch	
<b>Schienenpersonennahverkehr</b>	<b>16</b>
Rheinland-Pfalz-Takt 2015	
<b>Schienengüterverkehr</b>	<b>17</b>
SGV benötigt nachhaltige Infrastrukturentwicklung	
Masterplan Güterverkehr und Logistik vorgestellt	
<b>Schifffahrt</b>	<b>19</b>
Binnenschifffahrt soll Straßen entlasten	
<b>Straßenverkehr</b>	<b>20</b>
EU-Verkehrsministerrat einigt sich auf Straßenpaket	
<b>Luftfahrt</b>	<b>22</b>
Neues Flughafenkonzept für Deutschland	
<b>Ausland</b>	<b>24</b>
Sanierung Gotthard-Straßentunnel	
<b>Nachhaltigkeit</b>	<b>27</b>
Energie- und Klimapakete der Bundesregierung	
<b>Literatur</b>	<b>29</b>
<b>Personalien</b>	<b>30</b>
<b>Veranstaltungshinweise</b>	<b>31</b>
<b>Impressum</b>	<b>31</b>

## Leitartikel

### Das Signal steht auf Grün

*Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der DB AG*

#### Zusammenfassung

Die Weichen für die Zukunft sind gestellt. Bundesregierung und Bundestag haben die Teilprivatisierung des DB-Konzerns beschlossen. Der Aufsichtsrat hat die neue Konzernstruktur festgelegt. Zum 01. Juni wurden die Mobilitäts- und Logistikaktivitäten in der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) zusammengefasst.

Die Beteiligung privater Kapitalgeber an der DB ML AG ist die folgerichtige Vollendung der 1994 begonnenen Bahnreform. Diese Entscheidung eröffnet dem DB-Konzern hervorragende Entwicklungsperspektiven. Wir sind sicher, dass davon unsere Kunden und das gesamte System Schiene in Deutschland profitieren werden.

#### Die Teilprivatisierung vollendet den erfolgreichen Bahnreformprozess

Mit den Zielen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und den Steuerzahler zu entlasten, wurden im Jahr 1994 die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn mit der Bahnreform grundlegend umgestaltet. Aus den bis dahin als Bundesbehörden geführten Eisenbahnen des Bundes wurde die DB AG. Mit ihr wird die grundgesetzliche Vorgabe umgesetzt, Schieneninfrastruktur und -verkehr als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form zu führen. Aufgaben der Daseinsvorsorge liegen bei Bund und Ländern. Der Bund trägt die Gemeinwohlverpflichtung für die Infrastruktur. Nach dem Regionalisierungsgesetz erhalten die Bundesländer vom Bund jährlich Regionalisierungsmittel, mit denen sie den Regionalverkehr bei der DB ML AG und anderen Bahnunternehmen bestellen. Damit wurde eine klare Trennung zwischen Aufgaben der staatlichen Daseinsvorsorge und unternehmerisch ausgerichteten Aktivitäten gezogen. Neben EG-rechtlichen Vorgaben waren vor allem die hohen Verluste der

Behördenbahnen und der abnehmende Markterfolg ausschlaggebend für diesen Schritt. In der zweiten Stufe der Bahnreform wurde das Unternehmen im Jahr 1999 gesellschaftsrechtlich in einen mehrstufigen Konzern unterteilt, den die DB AG als Holding führt. Auch der Personenverkehr, der Güterverkehr, das Netz und die Bahnhöfe wurden als Aktiengesellschaften aufgestellt.

Die Bahnreform ist ein großer Erfolg: Heute gibt es auf Deutschlands Schienen mehr Verkehr denn je. Im Personenverkehr und im Güterverkehr konnte der Anteil am Modal Split gesteigert werden, so zwischen 2003 und 2007 von 8,3 Prozent auf 9,5 Prozent im Personenverkehr und von 15,7 Prozent auf 17,3 Prozent im Güterverkehr. Umsatz und Ergebnis des DB-Konzerns lagen 2007 erneut über den Vorjahreswerten — gemessen an 2003, als wir zum ersten Mal mit einer schwarzen Zahl abschlossen, stieg unser Umsatz bis 2007 um 36 Prozent und führte zu einem EBIT<sup>1</sup> vor Sondereffekten von rund 2,4 Milliarden Euro. Die Mitarbeiterproduktivität in unserem traditionellen Bahngeschäft hat sich gegenüber 1993, dem letzten Jahr vor der Bahnreform, nahezu verdreifacht — ohne, dass dadurch ein DB-Mitarbeiter im Zuge einer betriebsbedingten Kündigung seinen Arbeitsplatz verloren hätte. Im Gegenteil: Die nationale und internationale Dynamik des Unternehmens sichert auch künftig hochwertige Arbeitsplätze in Deutschland. Wir sind ein führendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen.

Die Teilprivatisierung vollendet nun den Prozess der deutschen Bahnreform. Die politischen Akteure einigten sich auf eine Struktur, die den integrierten Konzern erhält. Die Mobilitäts- und Logistikaktivitäten sind in der DB ML AG zusammengefasst. Private Anleger werden an der DB ML AG mit bis zu 24,9 Prozent beteiligt. 75,1 Prozent verbleiben im Eigentum der DB AG. Für die Infrastruktur ist derzeit ein solcher Schritt nicht geplant. Wichtig ist: Das integrierte Führungssystem des Konzerns wird erhalten. Die DB AG bildet weiterhin eine Klammer um die Infrastruktur und die Transport- und Dienstleistungsunternehmen. Sie sorgt dafür, dass die Vorteile und Synergien aus dem Zusammenspiel innerhalb des Systemverbunds zum Tragen kommen. Die enge Abstimmung an den Schnittstellen, gerade bei Qualitäts- und Innovationsthemen, ist so weiterhin möglich. Die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene in Deutschland soll damit auch in Zukunft bestmöglich gesichert werden. Für die Mitarbeiter des DB-Konzerns bedeutet die neue Struktur, dass der konzerninterne Arbeitsmarkt erhalten bleibt.

---

<sup>1</sup> Anmerkung des Lektors: EBIT bedeutet „Earnings before Interest and Taxes“, also das Unternehmensergebnis vor Zinsen und Steuern.

## **Kundenorientierung ist der Schlüssel zum unternehmerischen Erfolg**

Im Zuge der Bahnreform wurden aus „Beförderungsfällen“ Bahnkunden. Unseren Kunden wollen wir als modernes Dienstleistungsunternehmen heute selbstverständlich optimalen Service bieten. Wir können und wollen uns immer noch verbessern, der wirtschaftliche Druck ist der beste Garant dafür. Unsere Kunden wollen die Eisenbahn als leistungsfähiges, kostengünstiges und serviceorientiertes Verkehrsmittel nutzen. Sie stehen für uns im Mittelpunkt — ob als Geschäftsreisende oder als Familien, im Personennah- und -fernverkehr oder als Unternehmen, die auf der Schiene Güter transportieren wollen.

Die konsequente unternehmerische Ausrichtung hat dazu geführt, dass wir Qualität und Service deutlich verbessert und das Unternehmen umfassend modernisiert haben. Die Teilprivatisierung des Unternehmens verankert die Anforderungen an die flexible und kundenfreundliche Bahn dauerhaft. Die ständige Verbesserung zum Wohl des Kunden und Investitionen in die Attraktivität des Angebots sind der Schlüssel zum unternehmerischen Erfolg. Eine moderne, bedarfsgerechte und leistungsfähige Schieneninfrastruktur dient uns hierfür als Basis und ist die Voraussetzung für das weitere Wachstum des Schienenmarktes.

## **Privatisierungserlöse eröffnen dem Bund Spielräume für eine Finanzierungsoffensive in das deutsche Schienennetz**

Der Bund hat signalisiert, erhebliche Teile der Privatisierungserlöse für eine groß angelegte Schienenoffensive in Deutschland zu nutzen. Das ist dringend notwendig, denn die Infrastruktur darf nicht zum Engpass des wirtschaftlichen Erfolgs in Deutschland werden. Bei der Bewältigung der weiter steigenden Güterverkehrsströme hat die Schiene eine Schlüsselrolle. Darum muss das umweltfreundliche Verkehrssystem Schiene nachfragegerecht weiter wachsen. Das geht nicht ohne hohe Investitionen in das Netz, in die Bahnhöfe, in die Lärmsanierung und in neue Bahntechnologie für den Umweltvorteil der Schiene. Die geplante Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB AG definiert darüber hinaus künftig Infrastrukturqualität und -umfang des Bestandsnetzes eindeutig. Kontrolliert werden diese über einen Netzzustandsbericht. Die LuFV soll sicherstellen, dass in das deutsche Bestandsnetz kontinuierlich und mit einer langfristigen Perspektive investiert wird.

## **Der DB-Konzern steht im harten Wettbewerb**

Künftig werden noch mehr nationale und internationale Eisenbahnunternehmen das deutsche Schienennetz im Wettbewerb nutzen. Bereits seit Jahresbeginn 2007 ist die vollständige Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa Realität. 2010 öffnet sich der Markt im

Personenverkehr, zunächst für grenzüberschreitende Verkehre. In Deutschland sind die Märkte bereits heute geöffnet. Die Liberalisierung hat zu zusätzlichem Wettbewerb für die Geschäfte des DB-Konzerns im Heimatmarkt geführt. Die wachsende Bedeutung Deutschlands als Transitland und internationale Drehscheibe für europäische und globale Warenströme ist auch für andere Bahnunternehmen attraktiv. In Deutschland gibt es heute bereits rund 330 konzernfremde Eisenbahngesellschaften, die die Infrastruktur der DB AG nutzen und im Jahr 2007 Marktanteile von 19,7 Prozent im Schienengüterverkehr bzw. 16,3 Prozent im Regionalverkehr erreichen. Ohne die unternehmerische Ausrichtung und den Modernisierungskurs könnte der DB-Konzern diesem Wettbewerb nicht standhalten. Er motiviert das Unternehmen zu erheblichen Produktivitätssteigerungen, um die führende Marktposition im Heimatmarkt zu erhalten und zudem neue Möglichkeiten im Ausland zu nutzen. Der DB-Konzern ist in liberalisierten Auslandsmärkten erfolgreich tätig; er hat aus organischem Wachstum heraus sowie durch Akquisitionen und Kooperationen das in Europa führende Schienengüterverkehrsnetzwerk entwickelt, zuletzt durch Akquisitionen in Spanien und Großbritannien.

Im Personenverkehr setzt der DB-Konzern auf eine weitere Internationalisierung des Fernverkehrs mit dem ICE. Der ICE soll sich damit zunehmend zum Standard für Hochgeschwindigkeitsverkehre entwickeln und die wichtigsten europäischen Metropolen an das deutsche Kernnetz anschließen. Ergänzend arbeitet die DB mit Railteam in Kooperation mit anderen Bahngesellschaften an einheitlichen Service- und Qualitätsstandards für wichtige grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsverkehre, um damit für die europäischen Städteverbindungen eine attraktive Alternative zum Flugzeug anbieten zu können.

Die Teilprivatisierung schafft die Voraussetzung, um notwendige Investitionen zu tätigen. Mit ihr kann die intra- und intermodale Wettbewerbsfähigkeit im europäischen Verkehrsmarkt verbessert werden.

### **Privates Kapital eröffnet weitere Wachstumschancen**

Eisenbahn-Know-How alleine genügt jedoch heute nicht mehr: Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist internationale Logistik-Kompetenz. Deutschland lebt als Exportweltmeister davon, dass deutsche Mittelständler und Großunternehmen mit ihren Produkten im internationalen Wettbewerb erfolgreich sind. Viele dieser Unternehmen sind Großkunden von uns. Sie erwarten, dass wir ihnen nicht nur in Deutschland attraktive Transport- und Logistiklösungen bieten, sondern ihnen auch dorthin folgen, wo sie neue Produktionsstandorte oder Absatzmärkte erschließen. Unser Anspruch und unsere besondere Fähigkeit sind es, dabei die jeweili-

gen Stärken von Schiene, Straße, Flugzeug und Schiff bestmöglich miteinander verknüpfen. Wir sind hier sehr erfolgreich, weil wir bereits heute über die Kompetenz verfügen, Transport- und Logistikdienstleistungen weltweit nicht nur in erstklassiger Qualität, sondern durch die starke Einbindung der Schiene in unsere Transportketten gleichzeitig auch klimaverträglich zu organisieren. Nur Anbieter, die umfassende und leistungsfähige Netze betreiben, können ihren Kunden durchgehende und derart hochwertige Leistungen anbieten. Wir besitzen heute die Fähigkeit, komplexe Verkehrsnetzwerke zu entwickeln und zu betreiben. Diese Kompetenz unterscheidet uns von unseren Wettbewerbern und wird uns erlauben, unsere Verkehrsnetze entlang der Bedürfnisse der Kunden sowie der Trends im Verkehrsmarkt weiter zu entwickeln.

### **Die Weichen für eine erfolgreiche Unternehmensentwicklung sind gestellt**

Wir als DB-Konzern nehmen diese Herausforderung an. Wir werden mit ganzer Kraft weiter daran arbeiten, unser Unternehmen erfolgreich zu modernisieren und zukunftsfähig auszurichten. Der jetzt bevorstehende Einstieg in die Teilprivatisierung eröffnet uns diese Chance. Nur wenn wir die Instrumente des Kapitalmarktes nutzen, können wir den eingeschlagenen Weg auch künftig erfolgreich weitergehen.

Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht und eine starke, globale Strategie entworfen, die mehr Verkehr auf die Schiene holen soll. Unsere Fähigkeit, Verkehrsnetzwerke zu betreiben und diese zu erweitern, zu optimieren und zu verknüpfen macht uns aus unserer Sicht für die Kunden besonders attraktiv. Mit vereinten Kräften werden wir die weitere Entwicklung der DB ML AG als integraler Bestandteil der DB AG vorantreiben und gestärkt durch die Teilprivatisierung die weltweiten Wachstumschancen in unseren Märkten konsequent nutzen — für die Zukunft unseres Unternehmens und im Interesse des Schienenverkehrs in Deutschland und Europa!

## **Verkehrspolitik der EU**

### **Kommission beschließt Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen**

Die Europäische Kommission hat am 29. April 2008 Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen beschlossen, um die Vorschriften für die Gewährung öffentlicher Finanzmittel zu präzisieren. Die Kommission begleitet auf diese Weise den Liberalisierungsprozess in der Eisenbahnbranche und sorgt dafür,

dass die öffentlichen Finanzmittel zu einer nachhaltigen Mobilität in Europa beitragen.

Der (noch) für Verkehr zuständige Vizepräsident der Kommission Jacques Barrot erklärte: „Nach dem dritten Eisenbahnpaket und der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen eröffnet die Verabschiedung dieser Leitlinien einen neuen Abschnitt in der Entwicklung eines kohärenten und transparenten Rechtsrahmens für eine dynamische und wettbewerbsorientierte Eisenbahnbranche, die ein Stützpfiler umweltverträglicher Mobilität in Europa ist.“

Die Leitlinien sollen als Orientierungshilfe dienen, wenn zu prüfen ist, ob staatliche Beihilfen für Eisenbahnunternehmen mit dem EG-Vertrag vereinbar sind. Zwar ist die Eisenbahn ein sicheres und umweltverträgliches Verkehrsmittel, sie befindet sich aber auch in einem Prozess der Liberalisierung und in starkem Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern. Daraus ergeben sich besondere Herausforderungen hinsichtlich der Gemeinschaftsvorschriften für staatliche Beihilfen. In den Leitlinien wird den Besonderheiten der Schiene Rechnung getragen, gleichzeitig aber auch für eine Angleichung der branchenspezifischen Bestimmungen an die allgemeinen Vorschriften über staatliche Beihilfen gesorgt. Die Kommission möchte den Liberalisierungsprozess im Eisenbahnsektor begleiten, seine Wettbewerbsfähigkeit stärken und seine Vorteile, insbesondere aus ökologischer Sicht, zum Tragen bringen. Die Leitlinien ergänzen die Verordnung Nr. 1370/2007 über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, in der es unter anderem um Beihilfen geht, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden.

Der angenommene Text sieht vor, dass unter bestimmten Voraussetzungen Beihilfen mit regionaler Zielsetzung gewährt werden können, die dem Erwerb und dem Austausch von Fahrzeugen des Schienenpersonenverkehrs dienen. Die Kommission hebt damit ein entsprechendes Verbot auf, das in den Leitlinien über Regionalbeihilfen für den Zeitraum 2007 bis 2013 enthalten war. Im Interesse der Reisenden und einer umweltverträglicheren Mobilität sind derartige Beihilfen nun zulässig, wenn sie der — vor allem in den neuen Mitgliedstaaten dringend gebotenen — Modernisierung des Schienenverkehrs dienen. Zur Förderung nachhaltiger Mobilität wird die Kommission das Konzept auch auf den öffentlichen Personenkraftverkehr anwenden und die Möglichkeit in Betracht ziehen, eine gezielte Förderung der umweltfreundlichsten Technologien zuzulassen.

Ferner enthalten die Leitlinien Hinweise für die Mitgliedstaaten, wie sie die zur finanziellen Sanierung der Eisenbahnunternehmen im Gemeinschaftsrecht vorgesehene Schuldenübernahme mit den Vorschriften des

EG-Vertrags über staatliche Beihilfen in Einklang bringen können.

Die Kommission hat außerdem die für die Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten geltenden Vorschriften geändert, um auch jene Fälle zu berücksichtigen, in denen die Güterverkehrssparte eines Eisenbahnunternehmens sich in ernststen Schwierigkeiten befindet, das Unternehmen als Ganzes jedoch zu keiner Umstrukturierung der Sparte in der Lage ist. Die Kommission signalisiert ihre Bereitschaft, von der Anwendung bestimmter horizontaler Vorschriften abzusehen, um der besonderen Situation des Schienengüterverkehrs während einer Übergangszeit bis 01. Januar 2010 Rechnung zu tragen. Damit soll die Umstrukturierung von Güterverkehrssparten begünstigt werden, vorausgesetzt, dass eine rechtliche Trennung dieser Sparten vom übrigen Unternehmen erfolgt.

Die Kommission weist darüber hinaus auf die allgemeinen Kriterien hin, die für die öffentliche Infrastrukturfinanzierung gelten, und bekräftigt, dass mit Ausnahme der in den Leitlinien genannten Sonderregelungen für den Eisenbahnsektor dieselben Wettbewerbsvorschriften gelten wie für alle übrigen Branchen. In diesem Zusammenhang sind vor allem die unbegrenzten staatlichen Bürgschaften zu nennen, von denen einige Eisenbahnunternehmen nach wie vor profitieren. Die Kommission weist darauf hin, dass diese Bürgschaften mit dem EG-Vertrag unvereinbare staatliche Beihilfen darstellen, die innerhalb von zwei Jahren aufzuheben sind.

## **José Manuel Barroso, Präsident der Europäischen Kommission, beim Jahresempfang der CER**

Am 06. Mai sprach der Präsident der Europäischen Kommission, José Manuel Barroso, im historischen Rathaus von Brüssel zu den rund 400 Gästen des Jahresempfangs anlässlich des 20. Geburtstages der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER).

Barroso bezeichnete die Eisenbahnen als „den Klebstoff, der den Binnenmarkt Europas zusammenhält.“ Er unterstrich die Bedeutung der Infrastrukturentwicklung und wies auf die Schienenprojekte im transeuropäischen Netz hin. Die Leistungsfähigkeit der Bahnen sei in den Ländern am größten, die ihren Schienengüterverkehrsmarkt am frühesten geöffnet hätten. Barroso bedankte sich für die ihm geschenkte Abfahrtskelle indem er auf seinen Großvater, einen Eisenbahner, hinwies.

CER-Exekutivdirektor Johannes Ludewig begrüßte die Verbesserungen im Verhältnis mit der Kommission und ergänzte, dass die Bahnen keine Angst vor Wettbewerb

und Marktöffnung haben. Er dankte auch für die wertvolle Arbeit des scheidenden Verkehrskommissars Jacques Barrot.

Vor dem Jahresempfang hatte die CER eine Konferenz veranstaltet: „A marketbased Instrument approach to sustainable transport“. Diese Konferenz befasste sich mit der Internalisierung der externen Kosten und dem für Mitte Juni angekündigten Vorschlag der Kommission für die Änderung der Eurovignette Richtlinie.

Professor Hans Joachim Schellnhuber, Direktor des Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung präsentierte das Thema: „Scientific evidence and political action: Consequences of the latest findings in international climate impact research“. Er verblüffte die Zuhörer mit der Aussage, dass wenn nicht sofort agiert wird, katastrophale Folgen des Klimawandels eintreten. Die heutige mittlere Temperatur beträgt 15 Grad Celsius, bei einer Verdoppelung der Kohlendioxid-Konzentration wird sich diese Temperatur um wenige Grad ändern was aber zu einer Erhöhung des Meeresspiegels um 50 Meter führen kann. Falls die mittlere Temperatur 20 Grad Celsius erreicht, könnten daraus sogar 100 Meter werden. Professor Schellnhuber betonte, dass derartige Szenarien nicht mehr unrealistisch sind. *(Anmerkung des Redakteurs: das IPCC ging bisher von einer Erhöhung des Meeresspiegels bis zum Ende des Jahrhunderts zwischen 50 Zentimeter und 1 Meter aus).*

Um das Problem des Klimawandels anzugehen schlägt Professor Schellnhuber eine dritte industrielle Revolution vor, die auf erneuerbare Energien setzt. Auch der Verkehr muss seine Verantwortung übernehmen: Während der Kohlendioxid-Ausstoß der Schiene seit 1960 zurückgeht, gibt es bei den anderen Verkehrsträgern einen starken Anstieg.

Professor Rothengatter, IWW Karlsruhe, argumentierte, dass richtige Preise ein erster wichtiger Schritt sind, um das Verhalten zu ändern. Wegen der wirtschaftlichen Entwicklung und dem wachsenden Handel wird der Güterverkehr nicht zurückgehen. Daher sind eine Verlagerung zu nachhaltigen Verkehrsträgern und eine höhere Auslastung wichtig.

Weitere Informationen und eine Broschüre der CER zur Eurovignette (auch in deutsch) finden Sie auf der CER-Webseite: [www.cer.be](http://www.cer.be).

## **Neuer Verkehrskommissar Antonio Tajani**

Als Nachfolger von Jacques Barrot, der zukünftig für Inneres und Justiz verantwortlich sein wird, stellte sich Antonio Tajani am 16. Juni 2008 den Fragen der Mitglieder des Verkehrsausschusses des Europäischen

Parlaments. Zwei Tage später hat die Vollversammlung des Parlaments seine Ernennung gebilligt.

Während seiner Anhörung bekräftigte Tajani, dass er die Politik seines Vorgängers Jacques Barrot fortsetzen werde. Die Revision der Eurovignette Richtlinie und die Methode zur Berechnung der externen Kosten sollen am 08. Juli 2008 vorgelegt werden.

## **Deutschland und Frankreich unterzeichnen Zulassungsvereinbarung**

Am 16. April 2008 unterschrieben in Paris der Präsident vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Armin Keppel, und sein französischer Kollege Jean-Paul Troadec vom Amt für Eisenbahnsicherheit (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire, EPSF) das Erweiterungsprotokoll für die gegenseitige Anerkennung von Zügen. Damit fallen ab sofort weitere technische und administrative Barrieren für den Schienenverkehr zwischen Deutschland und Frankreich.

Die Vereinbarung führt das Abkommen zwischen den Verkehrsministerien beider Länder vom 13. März 2006 fort.

Mit der Unterzeichnung der Zulassungsvereinbarung können von nun an auch Triebwagen und Züge für den Regional- und Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen beiden Ländern fahren, ohne zuvor langfristige und teure Genehmigungsverfahren durchlaufen zu müssen. Durch vereinfachte Zulassungen von Zügen haben jetzt zum Beispiel auch regionale Bahnbetreiber die Möglichkeit, grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen deutlich schneller aufzunehmen. Das Vorgängerabkommen zwischen Deutschland und Frankreich, das heute deutlich erweitert wird, sah bislang nur die wechselseitige Anerkennung von Diesel- und Elektrolokomotiven vor.

Die Bahnindustrie in Deutschland begrüßt die neue Vereinbarung als wichtigen Schritt auf dem Weg zu einem harmonisierten Eisenbahnraum in Europa, der durch das Engagement von Bundesregierung, EBA, Französischem Verkehrsministerium und EPSF möglich geworden ist. „Das Abkommen wird dank seiner liberalisierenden Effekte zu mehr Wettbewerb, Dynamik und Qualität auf der Schiene führen“, sagt Axel Schuppe, Geschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland.

Die neue Vereinbarung basiert auf der von der Europäischen Kommission formulierten Empfehlung zur gegenseitigen Anerkennung. Sie untermauert die Neufassung der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Europäischen Gemeinschaft, die das Europäische Parlament am 11. Dezember 2007 verabschiedet hat (GRV-Nachrichten Folge 80, Seite 3).

## **Europäischer Rat unterstützt Netz für Schienengüterverkehr**

Am 07. April 2008 unterstützte der Europäische Rat die Absicht der Europäischen Kommission die Entwicklung eines Schienennetzes zu fördern, das den effizienten Betrieb internationaler Güterzüge erleichtert.

Der Exekutivdirektor der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER), Johannes Ludewig, äußerte sich sehr erfreut: „Sieben Jahre nach der Veröffentlichung des Weißbuchs der Europäischen Kommission zur Verkehrspolitik hat Verkehrskommissar Jacques Barrot sichergestellt, dass eine moderne, interoperable Schieneninfrastruktur hohe Bedeutung in der Politik besitzt. Es ist einer der wichtigsten Pfeiler der Politik der Kommission um die Schiene wiederzubeleben. Die Mitgliedsstaaten haben heute diese bedeutende Orientierung des Weißbuchs bestätigt indem sie ihre Unterstützung zur Förderung von Güterverkehrskorridoren gaben.“

Obwohl über 50 Prozent des Schienengüterverkehrs internationaler Verkehr ist, findet die Infrastrukturplanung noch immer allein auf nationaler Ebene statt. Der Europäische Rat hat am 07. April deutlich gemacht, dass Mitgliedsstaaten ihre nationalen Investitionspläne besser koordinieren müssen, um internationale Güterverkehrskorridore mit hoher Qualität zu schaffen.

Ludewig begrüßte den Vorschlag der Kommission, Korridorstrukturen aus Mitgliedsstaaten und Infrastrukturmanagern zu bilden, um die nationalen Pläne auf die Korridore auszurichten. Dabei müsse auch eine geeignete Einbindung der Eisenbahnverkehrsunternehmen gefunden werden, um die wirklichen Marktbedürfnisse zu berücksichtigen.

## **Einheitlicher Europäischer Luftraum II**

Am 25. Juni 2008 legte die Kommission ein Zweites Gesetzespaket für einen einheitlichen europäischen Luftraum vor. Die massiv gestiegene Nachfrage im Luftverkehr erfordert eine Verringerung der Verspätungen und der Kosten. Bis 2012 soll die Flugsicherung mit „funktionalen Luftraumblöcken“ deutlich effizienter werden. Das lässt sich aber nur erzielen wenn Mitgliedsstaaten die Souveränität ihres nationalen Luftraums zugunsten europäischer Lösungen aufgeben. Das Gesetzespaket II setzt das erste Paket für einen einheitlichen europäischen Luftraum aus dem Jahr 2004 fort.

## **Änderung der Wegekosten-Richtlinie (Eurovignette)**

Wie angekündigt präsentierte der neue EU-Verkehrskommissar Tajani am 08. Juli 2008 in Straßburg den Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, die erstmals durch die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 novelliert worden war.

Diese Änderung ermöglicht nun eine Internalisierung einiger externen Kosten bei der Lkw-Maut (Luftverschmutzung, Lärm und Verkehrsstau). Die beiden wichtigsten externen Kosten der Unfälle und des Klimawandels sind allerdings nicht enthalten. Der Verzicht auf die Kosten des Klimawandels steht in Widerspruch zur Klimapolitik der EU (siehe oben).

Bedauerlich ist auch, dass die Richtlinie nicht allgemeinverbindlich ist und nur für diejenigen Mitgliedsstaaten gilt, die bereits eine entfernungsabhängige Maut eingeführt haben bzw. es planen. Grundsätzlich gilt die Richtlinie ab 3,5 Tonnen, eine Ausnahmegenehmigung erlaubt es aber bei 12 Tonnen zu beginnen. Wenn der EU-Ministerrat und das Europäische Parlament die Richtlinie rasch verabschieden, kann sie 2011 in Kraft treten.

*Die GRV begrüßt die Möglichkeit für den Einstieg in die Internalisierung der externen Kosten bei der Lkw – Maut. Die wichtigsten Effekte der externen Kosten Unfälle und Klimawandel müssen aber zusätzlich berücksichtigt werden, außerdem sollte die Richtlinie und deren Anwendung (mit Ausnahmen für Handwerksbetriebe im Nahbereich) ab 3,5 Tonnen verbindlich sein.*

## **Verkehrspolitik in Deutschland**

### **Teilprivatisierung der DB AG**

Am 30. April hat das Bundeskabinett und am 30. Mai 2008 der Bundestag der Teilprivatisierung der DB zugestimmt. Der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn, freute sich: „Das ist ein guter Tag für Kunden, Steuerzahler und Mitarbeiter. Der heutige Beschluss sichert die Zukunft des Unternehmens und seiner 237 000 Beschäftigten. Jetzt gilt es in den kommenden Monaten, die Teilprivatisierung gemeinsam zu einem Erfolg zu führen und damit auch den Wirtschaftsstandort Deutschland zu stärken.“

Unmittelbar vor der Aufsichtsratsitzung hatte sich am 14. Mai die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA mit dem Konzern über den Struktur-Sicherungs-Tarifvertrag bei der Deutschen Bahn AG geeinigt. Damit sollen betriebsbedingte Kündigungen wegen der Privatisierung bis Ende 2023 ausgeschlossen werden. Außerdem wurde festgelegt, dass die DB AG alleiniger Eigentümer der Infrastruktur bleibt. Der Bund hatte seine Zustimmung zu einer Teilprivatisierung an den Abschluss dieses Tarifvertrages gekoppelt.

In einer außerordentlichen Sitzung hat der Aufsichtsrat am 15. Mai die notwendigen Umstrukturierungen für die Teilprivatisierung beschlossen. „Mit der Übertragung von Beteiligungen und Konzernfunktionen von der DB AG auf die neue DB Mobility Logistics AG haben wir einen weiteren wichtigen Schritt getan, um eine Beteiligung Dritter an der DB Mobility Logistics AG zu ermöglichen“, sagte nach der Sitzung in Berlin der DB-Aufsichtsrats-Vorsitzende, Dr. Werner Müller. Nach seinen Worten führt das Führungskonzept der DB AG zu einem Höchstmaß an Kontinuität, um die erfolgreiche Arbeit der vergangenen Jahre fortsetzen zu können. „Mit dieser zügigen Entscheidung liegen wir im Zeitplan für einen Börsengang noch in diesem Herbst“, erklärte Hartmut Mehdorn.

Mit dem jetzt beschlossenen Holdingmodell werden alle Transport- und Dienstleistungsgesellschaften sowie bestimmte weitere Gesellschaften in der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) zusammengeführt, an der private Investoren mit bis zu 24,9 Prozent beteiligt werden sollen. Damit sind künftig unter dem Dach der DB ML AG folgende Gesellschaften zusammengeführt: DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, DB Stadtverkehr GmbH, DB Vertrieb GmbH, DB Dienstleistungen GmbH, DB (UK) Logistics Holdings Limited, DB Automotive Rail (Spain) SL, DB Gastronomie GmbH und DB Magnetbahn GmbH. Die Infrastrukturgesellschaften (Netz, Bahnhöfe, Energie) verbleiben in diesem Modell in der DB AG und damit mittelbar im hundertprozentigen Eigentum des Bundes.

Die Führung der DB AG erfolgt durch Hartmut Mehdorn (Vorstandsvorsitzender), Diethelm Sack (Vorstand Finanzen), Stefan Garber (Vorstand Infrastruktur), Otto Wiesheu (Vorstand Politik und Wirtschaft) sowie Norbert Hansen (Neubestellung) als Arbeitsdirektor. Die Führung der DB ML AG erfolgt durch Hartmut Mehdorn (Vorstandsvorsitzender), Diethelm Sack (Vorstand Finanzen), Margret Suckale (Vorstand Personal und Dienstleistungen), Karl-Friedrich Rausch (Vorstand Personenverkehr), Norbert Benschel (Vorstand Logistik). Die Personalunionen werden zeitlich befristet.

Als integrierende Klammer stellt die DB AG weiterhin die betriebliche Einheit von Verkehr und Netz sicher. Am 27. Mai hat die DB im Einvernehmen mit dem Bund die Deutsche Bank, Goldman Sachs, Morgan

Stanley und UBS als Globale Koordinatoren für die Begleitung des Börsengangs der DB ML AG ausgewählt. Die Mandatierung weiterer Konsortialbanken soll im Laufe der kommenden Monate erfolgen.

Nachstehend einige Kommentare zur Teilprivatisierung

#### **Allianz pro Schiene**

Die Allianz pro Schiene hat an Bundesregierung und Bundestag appelliert, die Finanzierung der Bundes-schienenwege noch in dieser Legislaturperiode „auf jeden Fall neu zu regeln“. Das seit geraumer Zeit diskutierte Instrument einer „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ würde die Finanzausschüsse des Bundes für den Erhalt des Schienennetzes an den Infrastrukturerfolg koppeln. Dies wäre nach Ansicht des Schienenbündnisses ein deutlicher Fortschritt gegenüber dem bisherigen Verfahren, lediglich den korrekten Mitteleinsatz zu überprüfen. „Nötig ist eine mehrjährige Bereitstellung ausreichender Mittel zur Finanzierung der bestehenden Infrastruktur, eine Erfolgskontrolle der investierten Steuergelder und die Vereinbarung von Kapazitätskriterien für die Schieneninfrastruktur“, sagte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege am 30. April.

#### **Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)**

Die nach der Privatisierung an das Bundesfinanzministerium fließenden Teilerlöse müssten im Verkehrssektor bleiben, um damit die Schienenwege auszubauen, sagte VDB-Präsident Friedrich Smaxwil: „Das Neu- und Ausbautempo des Schienennetzes in Deutschland bleibt deutlich hinter dem prognostizierten Verkehrswachstum zurück. Hierfür sind höhere Investitionsmittel nötig als bisher.“ Bis 2015 geht die Branche von einem Auslastungswachstum der Schieneninfrastruktur im Güterverkehr von rund 71 Prozent aus. Die Mittel, die nach einer Teilprivatisierung bei der Deutschen Bahn verbleiben, sollten überwiegend in Schieneninfrastruktur und -fahrzeuge investiert werden.

Nach Berechnungen des VDB sind die Schienenwege in Deutschland jährlich in Höhe von mindestens einer Milliarde Euro unterfinanziert. „Die Mittel, die sich aus einer Teilprivatisierung der Deutschen Bahn ergeben, sollten deshalb nicht für die Haushaltskonsolidierung eingesetzt werden, sondern für den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur. Der Investitionsstau bei der Schiene muss ein Ende haben. Der Gewinner einer Bahnprivatisierung muss die Schiene und deren Nutzer sein“, fordert Smaxwil.

#### **Wettbewerbsbericht 2008 der DB AG**

Kennzeichnend für die Schienenverkehrsmärkte ist der ständig steigende Druck auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) immer attraktivere Angebote zu schaffen und die Kosten weiter zu senken. Auslöser dieses Drucks ist der intensive und weiter zunehmende

Wettbewerb, der in den einzelnen Märkten unterschiedliche Formen annimmt. Der siebte Wettbewerbsbericht der DB AG beschreibt wie sich der Wettbewerb im Jahr 2007 entwickelte. Die Betriebsleistungen der Wettbewerbsbahnen der DB stiegen in den letzten fünf Jahren um mehr als 20 Prozent.

Wie die gesamte Transport- und Logistikbranche profitiert der **Schienengüterverkehr** weiter von steigenden Volumina. Die Transportleistung stieg mit dem Gesamtmarkt um mehr als sieben Prozent. In diesem dynamischen Umfeld ist der Markteintritt besonders attraktiv, so dass zahlreiche Bahnunternehmen im Wettbewerb um die Kunden stehen. Wettbewerber der DB steigerten im vergangenen Jahr ihre Verkehrsleistung um 28,7 Prozent und kommen inzwischen auf einen Marktanteil von 19,7 Prozent. Viele von ihnen haben sich inzwischen vom Nischenanbieter zu Allround-Güterbahnen bedeutender Größe entwickelt. Auch Aufkäufe und Zusammenschlüsse kennzeichnen diesen Markt. So erwarb kürzlich der französische Veolia-Konzern, schon bisher einer der größten Wettbewerber der DB, mit Rail4Chem ein EVU, das sich auf Ganzzüge über weite Entfernungen spezialisiert hat.

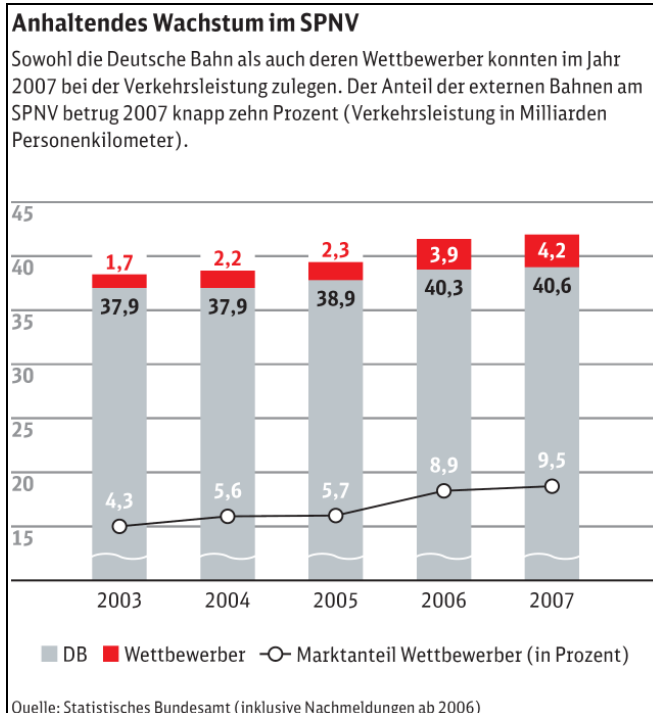
Mit einer Steigerung um 0,4 Prozent konnte die Schiene ihren Anteil an einem stagnierenden **Personenverkehrsmarkt** leicht auf 9,5 Prozent steigern. Dabei sank die Verkehrsleistung im Fernverkehr von 34,5 Milliarden Personenkilometer auf 34,1 Milliarden Personenkilometer in 2007, während sie im Regionalverkehr von 44,2 Milliarden Personenkilometer auf 44,8 Milliarden Personenkilometer zunahm. Die DB will künftig durch Kooperationen mit anderen europäischen Bahnen dem Flugzeug noch besser Paroli bieten. Der Erfolg der neuen Angebote von Paris nach Frankfurt und Stuttgart geben ihr Recht: Bereits wenige Wochen nach Aufnahme der Hochgeschwindigkeitsverbindungen wurde ein Drittel der täglichen Linienflüge zwischen Stuttgart und Paris eingestellt.

Im bestellten **Regionalverkehr** wurden im Jahr 2007 rund 29 Millionen Zugkilometer neu vergeben. Die DB war mit einem Anteil von knapp 70 Prozent das erfolgreichste Unternehmen. Allerdings bewirkten Kürzungen der Regionalisierungsmittel einen Rückgang der bestellten Zugleistungen um etwa vier Millionen Zugkilometer. Das Wachstum bei der Verkehrsleistung, das sowohl die DB (Steigerung von 40,3 auf 40,6 Milliarden Personenkilometer) als auch die Wettbewerber (Steigerung von 3,9 auf 4,2 Milliarden Personenkilometer) trotz gesunkener Zugleistungen verzeichnen konnten, belegen nachdrücklich, dass die Bahnen für den Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern, insbesondere der Straße, gut aufgestellt sind.

Der Konzernbevollmächtigte der DB für Europäische Angelegenheiten und Wettbewerb, Joachim Fried: „Angesichts immer knapper werdender Kapazitäten

wird die Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene auch davon abhängen, ob die finanziellen Mittel aufgebracht werden, die für einen bedarfsgerechten Infrastrukturausbau benötigt werden.“

Grafik aus dem Wettbewerbsbericht (Seite 20):



Der Wettbewerbsbericht 2008 der DBAG kann im Internet heruntergeladen werden:

[www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/wettbewerbsbericht\\_2008.pdf](http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/wettbewerbsbericht_2008.pdf)

## Eisenbahnen allgemein

### Komfortabler surfen auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de)

Das Reiseportal der Deutschen Bahn, [www.bahn.de](http://www.bahn.de), bietet seit Ende April 2008 neue Funktionen, die Reiseauskünfte oder den Kauf eines Online-Tickets komfortabler machen. Unter dem neuen Navigationspunkt „Meine Bahn“ wurde ein personalisierter Bereich geschaffen. Durch Voreinstellungen kommt der Kunde damit schneller zum Ziel.

Kunden können jetzt zum Beispiel ihre bevorzugte Strecke oder die präferierte Wagenklasse voreinstellen und die gewünschte Zahlungsart hinterlegen. Der Service „Meine nächste Bahn“ bietet eine direkte Anzeige der nächsten Fahrtmöglichkeiten auf vorgewählten Strecken sowie einen Abruf der dazugehörigen Ankunfts- oder Abfahrtspläne. „Meine letzte Buchung“ erlaubt wiederum die direkte Anzeige der letzten Buchung und somit einen schnellen Einstieg in die persönliche Buchungsrückschau.



Um „Meine Bahn“ zu nutzen, ist eine einmalige Registrierung erforderlich, bei der alle Einstellungen vorgenommen werden können. Diese sind anschließend auch ohne Login zugänglich.

Mit rund 5,5 Millionen Besuchern pro Monat ist [bahn.de](http://bahn.de) das meistbesuchte Reiseportal Deutschlands. Über zehn Millionen Fahrkarten im Jahr werden über die Internetseite verkauft. Monatlich werden mehr als 60 Millionen Fahrplanauskünfte abgerufen.

## Bahnindustrie 2007 mit Spitzenwerten

Die Bahnindustrie zog Ende April eine positive Bilanz ihres Geschäftsjahres 2007. Das gute Umsatzergebnis basiert insbesondere auf dem Auslandsgeschäft, das von 4,6 auf 5,1 Milliarden Euro zunahm. Dagegen stagnierte der Umsatz im Inland bei 4,5 Milliarden Euro. Die Auftragseingänge stiegen das dritte Jahr in Folge, und zwar von 10,6 auf einen neuen Rekordwert von 10,7 Milliarden Euro. Auch hier war das Ausland — trotz leichten Rückgangs — für das gute Abschneiden verantwortlich, bei den Fahrzeugen mit 5 Milliarden Euro, bei der Infrastruktur mit 1,7 Milliarden Euro.

Der anhaltende Boom der Bahnindustrie ließ die Beschäftigtenzahl von 38 400 auf 40 900 Mitarbeiter steigen. Das entspricht einem Wachstum von 6,5 Prozent. VDB-Präsident Friedrich Smaxwil bezeichnete die Branchenzahlen für das Jahr 2007 insgesamt als „hervorragend“. Als Wermutstropfen erwiesen sich indes die leicht rückläufigen Auftragseingänge aus dem Ausland und die unzureichenden Investitionen in die Schieneninfrastruktur: „Das Neu- und Ausbautempo des Schienennetzes in Deutschland bleibt deutlich hinter dem prognostizierten Verkehrswachstum zurück. Hierfür sind höhere Investitionsmittel nötig als bisher. Für den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur fehlen in den Bundesmitteln jährlich eine Milliarden Euro“, monierte Smaxwil.

Weiteres Anliegen für die Bahnindustrie bleibt der Klimaschutz. VDB-Hauptgeschäftsführer Ronald Pörner wies darauf hin, dass der Verkehrssektor insbesondere durch die Schiene die Möglichkeit habe, seine Kohlendioxid-Emissionen deutlich zu senken: „Bezogen auf die jährliche Gesamtmenge der in Deutschland entstehenden Kohlendioxid-Emissionen hat die Schiene einen Anteil von nur einem Prozent. Im Stadtverkehr und in den sich weltweit weiter ausdehnenden Ballungsräumen kann die Schiene ihre klimapolitischen Vorteile gegenüber dem Individualverkehr voll ausspielen. Straßen- und U-Bahnen emittieren bis zu 80 Prozent weniger an Kohlendioxid als Pkw“.

Auch für das Jahr 2008 gibt sich die Bahnindustrie zuversichtlich. Sie hofft in diesem Jahr durch angekün-

digte Auftragsvergaben der Deutschen Bahn und anderer Verkehrsunternehmen den Auftragseingang bei den Fahrzeugen im Inland von 3,2 auf 4 Milliarden Euro auszubauen. Der VDB rechnet auch in Zukunft mit steigenden Beschäftigtenzahlen in der Bahnindustrie. „Die gefüllten Auftragsbücher führen derzeit dazu, dass unsere Mitgliedsunternehmen einen Personalbedarf an Ingenieuren haben, den sie nur schwer decken können. In Fakten gesprochen: Unsere Branche benötigt im laufenden Jahr rund 1200 Absolventen aus den Ingenieurwissenschaften“, sagt Pörner. Dadurch stünden qualifizierten Absolventen in den Mitgliedsunternehmen des VDB derzeit alle Türen offen.

## Initiative will Integralen Taktfahrplan für ganz Deutschland

*Hans Leister*

Von einem Integralen Taktfahrplan (ITF) spricht man, wenn a) ein Fahrplan für ein ganzes Netz im Takt organisiert ist, b) die Taktfahrpläne der einzelnen Linien dieselbe Symmetrie aufweisen und c) in wichtigen Knoten sich Richtung und Gegenrichtung der Linien treffen, um Rundum-Anschlüsse zu den Knotenzeiten zu gewährleisten.

In Deutschland sind die Bedingungen a) und b) erfüllt: Die Züge fahren im Nah- wie im Fernverkehr weitestgehend im Takt, aber Taktknoten gibt es nur im Regionalverkehr der einzelnen Bundesländer, die sich dem Takt verschrieben haben (z.B. Bayern, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Schleswig-Holstein). Im Fernverkehr gibt es in der Regel nur Richtungsanschlüsse, aber keine Knoten, was den Zubringerverkehr aus der Region erschwert.

Was will nun die Initiative „Deutschland-Takt“, die von Eisenbahn-Fachleuten aus dem Kreis der Besteller im Nahverkehr, von Pro Bahn und VCD sowie von privaten Verkehrsunternehmen gegründet worden ist?

Es geht ihr darum, einerseits den Fernverkehr über den „Aufgabenträger Bund“, der es laut Grundgesetz ja eigentlich ist, zu einem verlässlichen Partner im Konzert des öffentlichen Verkehrs zu machen. Der DB-Fernverkehr soll im Takt mitspielen, seine einmal übernommenen Instrumente (sprich: Linien) auch weiter bedienen und keine Misstöne während des Konzerts verursachen. Dass es beim Bund derzeit keinen „Dirigenten“ gibt, macht die Sache so schwierig.

Es geht der Initiative andererseits darum, ein langfristiges Fahrplankonzept für ganz Deutschland zu erarbeiten, das dann auch Grundlage der Investitionen in das Schienennetz darstellen soll. Unbestritten kann man nur sinnvoll in das Schienennetz investieren, wenn im Personenverkehr der Fahrplan, der später zu fahren sein

wird, bekannt ist. Nur dann kann man die Knoten richtig dimensionieren und die Fahrmöglichkeiten, die durch Weichen, Fahrstraßen und Blockabschnitte festgelegt sind, richtig wählen. Für einen Bahnhof ist es ein riesiger Unterschied, ob er als Taktknoten fungieren soll (dann muss für jede Linie je Richtung ein Bahnsteig vorhanden sein), oder ob er bewusst nicht als Taktknoten definiert ist mit geringerer Bahnsteigkapazität.

Die Initiative beklagt, dass der Bund heute bei Schieneninvestitionen nur ganz pauschale Zahlen von Zügen je Zuggattung (ICE, Regionalzüge, Güterzüge) pro Tag (!) zur Grundlage der Planungen macht, aber nicht einen echten Fahrplan. Auf diese Art und Weise können Investitionen nicht besonders effektiv erfolgen.

Ob allerdings der Bund bereit sein wird, größere Verantwortung für den Fernverkehr zu übernehmen und als „Aufgabenträger“ zu fungieren, ist mit der Teilprivatisierung der DB Mobility und Logistics fraglich. Diese Teilprivatisierung soll ja erklärtermaßen den Bund künftig von allen Ansprüchen freistellen, was die Bedienung im Fernverkehr angeht, und der DB die freie Entscheidung überlassen, welche Fernlinien sie bedient, und in welcher Form, ob im Takt oder in anderen Fahrplankonzepten.

Allerdings: Die SPD hat sich ja gerade deshalb in dem mühsam gefundenen Kompromiss darauf festgelegt, dass eine „vernünftige Vertaktung“, die Sicherung des Fernverkehrsangebots und ein Vertrag zwischen Bund und DB dazu Vorbedingungen der Zustimmung der SPD zur Teilprivatisierung von DB ML sein sollen.

Kritische Fragen zum Konzept der Initiative Deutschland-Takt beziehen sich auf den Güterverkehr: Manche Güterverkehrsbetreiber befürchten, dass ein ITF für ganz Deutschland die Trassen des Güterverkehrs noch mehr beeinträchtigen wird, als dies ohnehin schon der Fall ist. Interessant ist hier ein Blick auf das Beispiel Schweiz: Dort wurden Anfang der 80er Jahre zwei ferne Ziele für den Bahnverkehr in der Schweiz festgelegt und die dazu nötigen Investitionen per Volksabstimmung beschlossen: Einführung eines Taktfahrplans „Bahn2000“ und Verlagerung des Alpen querenden Straßengüterverkehrs auf die Schiene, durch Bereitstellung der dafür benötigten Fahrplantrassen für schnelle Transit-Trassen. 2005 waren beide Ziele vollbracht. Seither explodiert der Verkehr auf Schweizer Schienen: Mittlerweile reist der durchschnittliche Schweizer auf einem weitaus kleineren Netz ein Vielfaches der Bahnkilometer, die der durchschnittliche Deutsche zurücklegt. Das Vorbild der BahnCard, das Schweizer Halbtax-Abo, hat heute je 1000 Einwohner siebenmal soviel Nutzer wie die deutsche BahnCard. Und im Güterverkehr sind eine ganze Reihe von Güterbahnen zufriedene Nutzer der schnellen und zuverlässigen Transit-Trassen über Gotthard und Lötschberg.

Die Initiative Deutschland-Takt tritt dafür ein, das Schweizer Modell zu analysieren und zu untersuchen, ob man daraus ein Konzept auch für Deutschland ableiten kann.

Auf den häufigen Einwand, dass die Schweiz nicht als Vorbild taugt, weil anders strukturiert, verweisen übrigens die Vertreter der Initiative darauf, dass in den 70er Jahren die konservativen Kreise der SBB genauso reagiert hatten. Vorbild für den Schweizer Taktfahrplan waren damals die Niederlande, das europäische Land mit der längsten Taktfahrplan-Geschichte. Damals hieß es in der Schweiz: Bei uns ist alles anders als in Holland, da geht so etwas nicht! Heute ist das nur noch eine Fußnote in den Annalen der SBB, inzwischen arbeitet das Schweizer Bundesamt für Verkehr am Fahrplan für das Jahr 2030, um die Investitionen für die nächste Stufe des ITF zu planen...

Kontakt: [www.deutschland-takt.de](http://www.deutschland-takt.de)

## VDEI-Förderpreis 2009

Der Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V. (VDEI) lobt zur 25. „Internationalen Ausstellung Fahrwegtechnik“, welche vom 21. bis 23. April 2009 stattfindet, erneut den „VDEI-Förderpreis“ für herausragende Arbeiten junger Ingenieurinnen und Ingenieure aus. Damit will der Berufsverband der Eisenbahningenieure den Ingenieur Nachwuchs aus dem Sektor des spurgeführten Verkehrs gezielt fördern.

Innovative Leistungen (Praktikumsarbeiten, Abschlussarbeiten, Dissertationen) von Studenten sowie jungen Ingenieurinnen und Ingenieuren aus dem deutschsprachigen Raum sollen durch die Vergabe dieses Förderpreises angeregt und deren Realisierung unterstützt werden.

Der VDEI erwartet durch Vorschläge zu Modernisierungen bestehender Anlagen und Ausrüstungen sowie Verfahren für effektivere Betriebsabläufe im System des Eisenbahnverkehrs innovative Anregungen, die spurgeführten Verkehrsmittel gegenüber anderen Verkehrsträgern und dem Individualverkehr noch attraktiver gestalten zu können.

Eine konkrete Themenvorgabe erfolgt nicht. Die innovativen Lösungen sollen sich auf aktuelle Probleme des spurgeführten Verkehrs beziehen oder Probleme der dafür planenden, produzierenden und bauenden Unternehmen aufgreifen. Bevorzugt werden Systemlösungen, welche die Komplexität der Aufgaben darstellen. Die eingereichten Unterlagen haben Lösungen, Ideen oder Studien mit entsprechenden Beschreibungen, Erzeugnisentwicklungen und Verfahren darzustellen.

Arbeiten können von Einzelpersonen oder Gruppen von Studenten oder jungen Ingenieurinnen und Ingenieuren

eingereicht werden, die in Europa ausgebildet wurden, welche sich im Promotionsverfahren befinden, bzw. die nicht länger als drei Jahre bei Bah im deutschsprachigen Raum tätig sind.

Die Antragsunterlagen auf Vergabe des VDEI-Förderpreises müssen neben der eigentlichen Arbeit den Lebenslauf der Autoren, eine Begründung der Antragstellung und eine Einschätzung der Arbeit durch eine Universität, Hochschule, Fachhochschule oder eines Unternehmens bzw. einer Behörde enthalten. Die Arbeiten können durch die Autoren bzw. durch Universitäten, Hochschulen, Unternehmen oder Behörden eingereicht werden und müssen bis zum 15. Dezember 2008, in der Geschäftsstelle des VDEI, Kaiserstr. 61, 60329 Frankfurt/Main, vorliegen.

Der VDEI-Förderpreis wird mit einer Urkunde, einem Ehrenzeichen mit der Aufschrift „VDEI-Förderpreis 2009“ und mit einem Preisgeld in Höhe von 2500 Euro übergeben.

## **VDV fordert Unterstützung durch die Politik**

Unterstützung der Politik für einen weiteren Ausbau des Angebotes von Bussen und Bahnen forderte Günter Elste, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bei der Jahrestagung seines Verbandes Anfang Juni 2008 in Nürnberg. „Gerade in Zeiten der permanent steigenden Mobilitätskosten könne der Bürger durch Fahren mit Bussen und Bahnen massiv Kosten sparen. Außerdem emittiert jeder Fahrgast im öffentlichen Personennahverkehr im Vergleich zum Pkw zwei Drittel weniger Kohlendioxid und trägt damit wesentlich zum Erreichen der Umweltziele bei. Gleichzeitig sind aber die für den öffentlichen Nahverkehr notwendigen Mittel nach und nach zusammengestrichen worden. Dies ist in hohem Maße kontraproduktiv“, betonte Elste

Insgesamt seien die Fahrgastzahlen seit dem Jahr 2000 um 7,3 Prozent angestiegen. Im Jahr 2007 hätten die Busse und Bahnen der VDV-Unternehmen 9,53 Milliarden Fahrgäste befördert, 0,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Und die Zahlen des ersten Quartals würden, so Elste, auf einen weiteren leichten Anstieg der Fahrgastzahlen auch im laufenden Jahr hindeuten. Der Zuwachs habe sich 2007 aber im Wesentlichen auf die U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen in den Ballungsräumen (plus 1,6 Prozent mehr Fahrgäste) beschränkt. Der Busbereich hingegen habe einen Rückgang der Fahrgastzahlen um 0,2 Prozent hinnehmen müssen. Dieser Rückgang sei auch auf die Angebotsreduzierungen in der Fläche durch die Kürzungen der Regionalisierungsmittel und der Ausgleichsleistungen für rabattierte Ausbildungsverkehre zurückzuführen, erläuterte

der VDV-Präsident. Außerdem mahnte er an, die Diskussion über eine Nachfolgeregelung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zu beginnen, die auch die Förderung von Ersatzinvestitionen erlaube. Schon heute bestehe ein enormer Investitionsstau. Allein in der kommenden Dekade seien, so Elste, 35 Milliarden Euro zu investieren, um die Leistungsfähigkeit des ÖPNV sicherzustellen.

Die engagierten Anstrengungen der Unternehmen zu weiteren Kostensenkungen einerseits und Ertragssteigerungen dank kundenorientierter Angebotsgestaltung andererseits hätten auch im Wirtschaftsjahr 2006 zu einer weiteren Verbesserung des Kostendeckungsgrades geführt“, stellte Elste erfreut fest.

Auch der Eisenbahngüterverkehr in Deutschland entwickle sich weiter positiv, berichtete Elste. Nach den ersten Zahlen des Jahres 2008 ist ein weiterer Anstieg der Verkehrsleistung zu erwarten. Im Jahr 2007 war das Verkehrsaufkommen um fünf Prozent auf 361,1 Millionen Tonnen und die Verkehrsleistung um neun Prozent auf 114,6 Milliarden Tonnen-Kilometer gestiegen. Dieser Zuwachs sei vor allem darauf zurückzuführen, dass der Wirtschaftsstandort Deutschland von seinen hohen Außenhandelsverflechtungen profitiere. Dabei komme dem Seehafenhinterlandverkehr und dem kombinierten Verkehr eine besondere Bedeutung zu. Um dies dauerhaft zu sichern, sei eine überaus leistungsfähige Schieneninfrastruktur unverzichtbar. Die dafür erforderlichen Mittel seien kurz-, mittel- und langfristig zu sichern.

## **Eisenbahn-Infrastruktur**

### **Hochgeschwindigkeitsstrecke Erfurt – Halle/Leipzig**

Am 30. April 2008 erfolgte in Herrengosserstedt (Sachsen-Anhalt) die Schildtaufe für die Bohrmaschine des Finne-Bahntunnels. Dieser Tunnel wird mit einer Länge von 6970 Metern der längste Eisenbahntunnel der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig. Zwei eingleisige Röhren sollen im Rohbau bis Ende 2011 fertig gestellt sein. Beide Tunnelröhren werden alle 500 Meter durch Rettungstollen verbunden, die mit Schleuseneinrichtungen versehen sind.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee äußerte sich erfreut „Mit der Schildtaufe beginnen die Bohrarbeiten für den Finnetunnel. Dieses technisch höchst anspruchsvolle Bauwerk ist ein Schlüsselprojekt für unser Ziel, die wichtige Hochgeschwindigkeitsstrecke von Erfurt nach Halle und Leipzig so schnell wie möglich fertig zu stellen. Dies ist ein guter Tag für die wirt-

schaftliche Weiterentwicklung der neuen Bundesländer. Das ist aber auch ein klares Bekenntnis zur Schiene als moderner und umweltverträglicher Verkehrsträger.“

Ab dem Jahr 2015 soll die Fahrzeit zwischen Erfurt und Halle nur noch 31 Minuten betragen. Wenn dann zwei Jahre später die Neubaustrecke von Erfurt nach Ebensfeld in Betrieb geht, werden die Züge zwischen Berlin und München nur noch gut vier Stunden unterwegs sein.

## **Erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit für Stuttgart 21**

Seit seiner Eröffnung im Juni 1998 besuchen rund 200 000 Besucher jährlich das TurmForum Stuttgart 21 im Turm des Hauptbahnhofs. Am 06. Mai, wurde der zweimillionste Besucher begrüßt.

Matthias Hahn, Bürgermeister für Städtebau und Umwelt der Stadt Stuttgart freute sich über das große Interesse an der Ausstellung: „Mit zwei Millionen Besuchern in zehn Jahren ist das TurmForum Stuttgart 21 ein Besuchermagnet. Die Ausstellung leistet überzeugende Informationsarbeit, die alle Bürger anspricht.“

Die Ausstellung im TurmForum ist multimedial und interaktiv gestaltet. Besucher können so das Projekt hautnah erleben. Wo verläuft der neue Bahnhof? Welche Gestaltungsmöglichkeiten ergeben sich für unsere Stadt? Wann sind welche Baumaßnahmen geplant? Diese und viele andere Themen rund um das große Bahnprojekt in Stuttgart und die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm werden mit Filmen, Modellen, Schautafeln und Visualisierungen anschaulich und spannend erklärt.

Wegen des starken Interesses hat das TurmForum seine Öffnungszeiten ausgeweitet und ist für Besucher nun täglich von 10 bis 18 Uhr, donnerstags bis 21 Uhr, geöffnet.

Mehr Informationen zur Ausstellung stehen im Internet unter [www.turmforum.de](http://www.turmforum.de).

## **30 000 km Schienen mit ERTMS**

Am 19. Mai 2008 informierte UNIFE, der Verband der Europäischen Bahnindustrie, dass die Gesamtlänge der bereits mit ERTMS ausgestatteten Gleise und die vertraglich vereinbarten Ausrüstungen 30 000 Kilometer erreicht haben.

Michael Clausecker, Generaldirektor der UNIFE. „Die enge Zusammenarbeit von Industrie und Europäischer Institutionen haben einen Standard ermöglicht, der nicht nur in Europa Interesse weckt. Die Europäischen Entscheider sollten ihre Unterstützung für ERTMS

fortsetzen um möglichst bald vom Nutzen der Interoperabilität zu profitieren.“

Das Sicherungssystem ERTMS (European Railway Traffic Management System) wurde von sechs UNIFE Mitgliedern entwickelt (Alstom Transport, Ansaldo STS, Bombardier Transportation, Invensys Rail Group, Siemens Mobility and Thales) in enger Kooperation mit der Europäischen Union und anderen Interessenvertretern des Bahnsektors. ERTMS besteht aus den beiden Komponenten ETCS (European Train Control and Command System) sowie dem Funksystem GSM-R um Informationen an die Züge zu übertragen. Mit ERTMS werden über 20 verschiedene nationale Zugsicherungssysteme ersetzt.

## **VDV fordert neue Finanzierungsgrundlagen für regionale Eisenbahninfrastruktur**

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sieht dringenden Handlungsbedarf zur Neuregelung der Finanzierungsgrundlagen für die regionale Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Diese Forderung ist zentrale Aussage eines Ende Mai 2008 veröffentlichten 28-seitigen Positionspapiers des Verbandes.

Mittelfristig sei es erforderlich, analog zu den Regelungen bei Bundes- und Landesstraßen, gestufte Zuständigkeiten auch für die Eisenbahninfrastruktur einzuführen, bei der der Bund für die Fernstrecken, die Länder für die regionale Eisenbahninfrastruktur verantwortlich sein sollten. Dies müsse unabhängig davon gelten, ob die Infrastruktur einem bundeseigenen oder nichtbundeseigenen Unternehmen gehöre. Die Länder sollten zur Erfüllung dieser Aufgabe vom Bund mit angemessenen Finanzmitteln ausgestattet werden. Zur Bestandsicherung der regionalen Strecken nichtbundeseigener Infrastrukturbetreiber müsse der Bund allerdings bereits kurzfristig ein Programm mit einem jährlichen Finanzvolumen von 150 Millionen Euro auflegen. Mit dem Beschluss der Länderverkehrsminister vom April dieses Jahres, der ebenfalls auf diese Forderungen abzielt, ist bereits ein Schritt in die richtige Richtung getan worden.

„Eine Neuregelung der Finanzierungsgrundlagen für regionale Eisenbahninfrastrukturen in Deutschland ist überfällig“, so Prof. Dr.-Ing. Müller-Hellmann, VDV-Hauptgeschäftsführer. „Die Nutzerentgelte reichen gerade bei den Güterverkehrsstrecken der regionalen und privaten Infrastrukturbetreiber meist nicht aus, um die laufende Instandhaltung zu finanzieren. Notwendige Investitionen werden immer wieder verschoben.“ In einigen Bereichen sei der Streckenbestand trotz des anhaltenden Booms im Schienenverkehr ernsthaft gefährdet. Diese Strecken würden allerdings benötigt,

wenn der umwelt- und wirtschaftspolitisch hochwillkommene Trend hin zum Schienenverkehr auch in Zukunft fortgesetzt werden soll.

Hinzu komme, dass für die gesamte regionale Eisenbahninfrastruktur — Strecken der Deutschen Bahn AG und der regionalen Bahnen — derzeit keine einheitliche Finanzierungsgrundlage bestehe. Für die Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen gebe es keine sicheren Finanzierungsquellen. Kurzfristig müsse dieser Nachteil der Betreiber nichtbundeseigener Infrastrukturen durch ein Bundesprogramm gemindert werden. Mit der Übertragung der Finanzverantwortung für die gesamte regionale Eisenbahninfrastruktur könne eine einheitliche und vom Eigentümer unanhängige Finanzierungsgrundlage für funktional gleichartige regionale Eisenbahninfrastrukturen geschaffen werden, so Müller-Hellmann.

Die Gesamtstreckenlänge der regionalen Infrastruktur beträgt etwa 17 000 Kilometer, was rund 44 Prozent der Gesamtstreckenlänge des öffentlichen Schienennetzes in Deutschland ausmacht. Auf die Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen entfällt ein Anteil von rund 25 Prozent der regionalen Infrastruktur.

Das Positionspapier kann von der Internetseite des VDV heruntergeladen werden: [www.vdv.de](http://www.vdv.de).

## Schienenpersonenfernverkehr

### Hochgeschwindigkeitszug Thalys mit neuem Look

Ein völlig neues Erscheinungsbild präsentierte der Hochgeschwindigkeitszug Thalys am 01. Juli 2008 bei einer Abendveranstaltung hoch über den Dächern von Köln. In der 28. Etage des Deutzer Turms zeigte die Kölner Designerin Eva Gronbach im Rahmen einer eleganten Modenschau die neue Uniform-Kollektion, die sie exklusiv für Thalys entworfen hat.

2008 ist ein Schlüsseljahr für Thalys. Die Fahrzeitverkürzung ab Mitte 2009 um mehr als eine halbe Stunde auf den Achsen von Köln bzw. Amsterdam nach Brüssel und Paris wird eine neue Ära bei Thalys einläuten. Die Fahrzeit zwischen Paris und Köln reduziert sich auf 3 Stunden 15 Minuten, die von Köln nach Brüssel auf 1 Stunde 47 Minuten (heute: 2 Stunden 17 Minuten). Pünktlich dazu wird ein neuer Thalys bereit stehen. Hierzu wurden zu Beginn dieses Jahres bereits eine Reihe technischer Innovationen wie das Internet an Bord der Thalys-Züge oder der papierlose Fahrschein eingeführt (siehe Beitrag unter Ausland). Die aktuellen

Design-Neuheiten stellen einen weiteren Baustein auf dem Weg zum neuen Thalys dar. Der erste neu gestaltete Zug soll am 01. Dezember 2008 an den Start gehen, anschließend wird die gesamte Flotte nach und nach bis 2010 umgerüstet.

Für die neuen Thalys-Uniformen wurde Ende 2007 die Kölner Designerin Eva Gronbach engagiert. Ihre multi-kulturelle Vita, ihre Liebe zu Europa und ihr Einfühlungsvermögen im Umgang mit kulturellen Identitäten haben sie zu einer Idealbesetzung für Thalys gemacht. Ihr großes Verständnis der nationalen Vielfalt, die Thalys ausmacht, spiegelt sich auch in der neuen Uniform-Kollektion wieder.

Neben einem zeitgenössischen, puristischen und ausgefeilten Design zeichnet sich die neue Thalys-Garderobe vor allem durch ihre klassische Eleganz aus. Fließende und gerade Linien sind allgegenwärtig und symbolisieren die Schnelligkeit und die schnittige Form des Thalys. Die hochwertigen Stoffe, die raffinierte Ausarbeitung von Schnitten und Entwürfen sowie eine Fülle an Accessoires unterstreichen die Klasse des Thalys — zum Ausdruck kommt das zum Beispiel in den sorgfältig verarbeiteten Details: seidiges Innenfutter, das in den Thalys-Farben gehalten ist oder Gürtelschnallen und Knöpfe, in die das Thalys-Logo eingraviert ist. Die neuen Uniformen sind ab dem 01. Dezember 2008 in den Zügen des Thalys zu sehen. Insgesamt werden 1000 Angestellte die neue Kleidung tragen.

Erstmals vorgestellt wurde auch das neue **Innendesign** der Züge als Gemeinschaftsprodukt der französischen Designschmiede Avant Première Design Graphique und den belgischen Designern von Enthoven Associates Design Consultants, die zudem auch für die neue Außengestaltung des Zugs verantwortlich sind. Das Design-Duo hat sich für ein zeitgenössisches Interieur entschieden, das zugleich die gewohnte Thalys-Gemütlichkeit ausstrahlt. Die Farbpalette umfasst eine subtile Kombination aus Rot, Aubergine, Lila und Fuchsie und schafft damit eine anziehende, warme und zeitlose Atmosphäre.

Der Innenraum des Thalys wurde völlig neu eingeteilt: Je Sitz vergrößert sich die Beinfreiheit um rund fünf Zentimeter, sowohl in Comfort 1 als auch in Comfort 2 — ohne dass die Anzahl der Sitze verringert werden musste. Die ergonomischen Sessel sorgen mit ihren breiten Armlehnen für weiteren Komfort. Jeder Sitz ist mit einem breiten Tisch oder Esstablett sowie einem separaten Abfallbehälter ausgestattet. Ein Stromanschluss (220 Volt) für alle Reisenden, Zeitschriftenfach und individuelle Leselampe mit LED-Leuchten, Sitzplatznummer und Hintergrundbeleuchtung sowie ein Fach für das Handy sind ebenfalls vorhanden. Zusätzlich verfügt jeder Zug über zwei Plätze für Rollstuhlfahrer. Ein weiteres Plus: Seit kurzem können die Gäste

des Thalys auf eine drahtlose Breitband-Internetverbindung zugreifen.

Alle Materialien, die für das Redesign verwendet werden, sind umweltfreundlich: Teppichboden und Stoffe bestehen aus 100 Prozent Wolle, die Sessel aus recyclebarem Aluminium.

Auch das **Außendesign** der Thalys-Züge erhält ein neues Gesicht — flammend Rot und Silber. Diese Kombination wurde ausgewählt, um die starke Identität des Zuges zu bewahren — angelehnt an die bestehenden Thalys-Farben. Eine chromfarbene Linie verläuft entlang des gesamten Thalys: Bei 300 Stundenkilometer wirkt der Zug dann wie ein Pfeil aus Chrom.

Bis zum 1. Juli 2008 waren mehr als 65 Millionen Reisende im Streckennetz des Thalys zwischen den Städten Paris, Brüssel, Amsterdam und Köln unterwegs. Bis Ende Mai konnte der Umsatz im gesamten Thalys-Netz um 8 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode gesteigert werden.

Mehr über die Fahrzeiten, Tarife oder aktuelle Angebote des Thalys erfahren Sie bei: [www.thalys.com](http://www.thalys.com)

## **Eine Million Fahrgäste im Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Deutschland und Frankreich**

Der deutsch-französische Hochgeschwindigkeitsverkehr mit ICE und TGV ist auf Erfolgskurs. Knapp ein Jahr nach der Betriebsaufnahme wurde am 19. Mai 2008 im Frankfurter Hauptbahnhof bereits der millionste Fahrgast begrüßt und mit einem Gutschein für ein Wochenende in Paris inklusive An- und Abreise 1. Klasse im ICE überrascht. „Die neuen Routen sind ein Renner. Heute nutzen täglich durchschnittlich mehr als 3300 Reisende die Züge. Damit wurden unsere hohen Erwartungen noch übertroffen“, sagt Nikolaus Breuel, Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG.

Die Kunden geben dem gemeinsamen Angebot von DB und SNCF hervorragende Noten, wie erste Befragungen ergeben haben. So sind 96 Prozent der Fahrgäste zufrieden oder sehr zufrieden mit dem Angebot. Insbesondere das Servicekonzept mit den gemischten deutsch-französischen Teams kommt sehr gut an. Ebenso gelobt wird der Service in der 1. Klasse, der für internationale Reisende eine leichte Mahlzeit, deutsche und französische Zeitungen sowie eine Taxi-Reservierung für Paris umfasst.

Vor einem Jahr (10. Juni 2007) wurde der deutsch-französische Hochgeschwindigkeitsverkehr aufgenommen. Seitdem verbindet der ICE bis zu fünfmal täglich Frankfurt am Main, Mannheim, Kaiserlautern und Saarbrücken mit Paris. Der TGV fährt viermal täglich von Stuttgart über Karlsruhe und Straßburg in

die französische Hauptstadt — einmal täglich auch direkt ab bzw. bis München.

Beide Züge erreichen auf der französischen Neubau-strecke eine Höchstgeschwindigkeit von 320 Stundenkilometern. Die beste Reisezeit im ICE von Frankfurt am Main nach Paris beträgt 3 Stunden 48 Minuten. Stuttgart und Paris sind mit dem TGV nur noch 3 Stunden 39 Minuten voneinander entfernt. Die schnellen und bequemen Verbindungen helfen auch der Umwelt: Gegenüber dem Flugzeug wird der Kohlendioxid-Ausstoß bei einer Reise um mehr als 75 Prozent reduziert.

Auch die SNCF ist hoch zufrieden, da im ersten Betriebsjahr auf der TGV-Est-Strecke bereits 11 Millionen Reisende fuhren, die Prognosen sahen diese Zahl erst nach 18 Monaten vor. Der nationale Verkehr verteilt sich zu 20 Prozent auf Champagne – Ardenne, und je 40 Prozent auf Lothringen und Elsass. Zum Flugzeug hat der TGV zwischen Straßburg und Paris einen Marktanteil von 70 Prozent erreicht. Besonders erfreulich sind folgende Fakten: von den neuen Fahrgästen sind 29 Prozent jünger als 26 Jahre und mehr als ein Viertel benützt erstmals einen TGV.

## **Auch Erfolg Richtung Wien**

Die Deutsche Bahn zog nach den ersten sechs Monaten Mitte Juni eine erfolgreiche Bilanz auf der ICE-Verbindung von Frankfurt nach Wien. Diese internationale Verbindung, die im Zwei-Stundentakt das Rhein-Main-Gebiet mit Österreich verbindet, zog gleich von Beginn an viele neue Reisende auf die Schiene: Über zehn Prozent mehr Fahrgäste wurden im ersten Halbjahr in den ICE-Zügen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Linz und Wien gezählt.

Die ICE-Linie, die in Kooperation von den ÖBB und der DB betrieben wird, verbindet sechsmal täglich pro Richtung den Main und die Donau über Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg, Regensburg, Plattling, Passau und Linz. Drei Zugpaare fahren weiter bis Dortmund bzw. starten dort.

„Durch dieses neue Angebot sind Österreich und Deutschland nun noch ein Stück näher zusammengedrückt, nicht nur während der Fußball-EM“, so Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für den Freistaat Bayern, zur Halbjahresbilanz.

## **Komfortabel telefonieren im ICE**

Störungsfreies Telefonieren in hoher Qualität und ohne Verbindungsabbrüche soll bald auf allen ICE-Strecken möglich sein: In Kooperation mit vier Mobilfunkanbietern rüstet die Deutsche Bahn ihre gesamte Flotte von rund 250 ICE-Zügen mit neuen „Repeatern“ für verbes-

serten Handy-Empfang aus. Die Umrüstung startete im Mai 2008. Insgesamt sollen in den nächsten drei Jahren 1495 Wagen mit der neuen Technik ausgestattet werden. Bereits in den vergangenen Jahren haben die Mobilfunkanbieter die Qualität durch zusätzliche Sendemasten entlang wichtiger Fernverkehrsstrecken verbessert.

Künftig sollen Telefonate aus dem ICE über alle GSM-Netze in Deutschland unterstützt werden, um so die persönliche Erreichbarkeit per Handy nahezu uneingeschränkt zu ermöglichen.

Aufgrund von Kundenwünschen bleibt auch in Zukunft das Telefonieren in durch Piktogramme ausgewiesenen Ruhebereichen und in den Bordrestaurants nicht erwünscht. Eine gezielte Platzreservierung für den Handy- oder Ruhebereich ist in den meisten ICE möglich.

*Allerdings sind die Piktogramme nur ziemlich selten angebracht, und dann häufig noch so, dass sie durch aufgehängte Mäntel und Jacken verdeckt werden. In einigen Baureihen (ICE 2) sind die Symbole zudem unverständlich (stilisierter Finger vor dem Mund anstatt einem durchgestrichenen Handy-Symbol). Jedenfalls halten sich zu viele Reisende nicht daran. Dass es auch besser geht, machen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) vor: Eine klare Kennzeichnung an jedem Fenster sorgt dort dafür, dass in den Ruhewagen tatsächlich Ruhe herrscht.*

## „Wir leben von einem vernetzten Nah- und Fernverkehr“

*Interview mit Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Personenverkehr der DB Mobility Logistics AG, Abdruck aus „Mobility Networks Logistics“ mit freundlicher Genehmigung der DB AG.*

**Frage:** Mit der Entscheidung zur Teilprivatisierung wurden Befürchtungen laut, der DB-Konzern könnte in Zukunft weniger frequentierte Fernverkehrsverbindungen in Deutschland einstellen beziehungsweise stark ausdünnen und Städte vom Fernverkehrsnetz abkoppeln. Sind diese Befürchtungen berechtigt?

**Rausch:** Die Behauptungen der Beratungsfirma KCW sind frei erfunden. Hier werden unter dem Deckmantel wissenschaftlicher Arbeit Ängste geschürt und ohne jede Grundlage Reisende und politisch Verantwortliche verunsichert. Das Ganze ist ein durchsichtiges Manöver, um in der öffentlichen Debatte gegen die Teilprivatisierung Stimmung zu machen. Unsere Kunden werden auch in Zukunft ein flächendeckendes Angebot von ICE und IC nutzen können. Wir leben sehr stark von der Vernetzung zwischen ICE, Intercity und Nahverkehr. Schließlich sind rund 40 Prozent unserer Kunden im Fernverkehr Umsteiger aus anderen Zügen. Da wä-

ren wir schlecht beraten, wenn wir diesen Vorteil aufgeben.

**Frage:** Aber in der Vergangenheit kam es doch bereits zu einem Rückzug aus der Fläche und einem abnehmenden Zugangebot?

**Rausch:** Das ist ein Klischee, das gerne gepflegt wird, aber zum Glück nicht der Wirklichkeit entspricht. So wurde im Nahverkehr das Zugangebot in den vergangenen zehn Jahren sogar deutlich ausgeweitet. Die Zahl der Kunden ist in dieser Zeit überproportional gestiegen. Auch im Fernverkehr wachsen wir kontinuierlich. Heute steigen acht Prozent mehr Kunden in die Fernzüge als 2003. Das ist die Folge neuer Strecken, kürzerer Fahrzeiten, attraktiver Preisangebote und nicht zuletzt modernerer Züge. So haben wir unsere ICE-Flotte seit 1999 um 130 ICE-3- und ICE-T-Züge erweitert.

**Frage:** Einige Fernzughalte wie beispielsweise Augsburg und Magdeburg müssen aber nachweislich Rückgänge in den ICE-Halten verzeichnen. Damit wird die allgemeine Befürchtung doch bestätigt?

**Rausch:** Natürlich kommt es durch Streckenneubau zu Veränderungen bei der Zahl der Halte. Durch die neue Strecke München – Ingolstadt – Nürnberg ist zum Beispiel das Angebot in Augsburg um 16 Prozent auf täglich 99 ICE-Halte zurückgegangen. Gleichzeitig stieg die Zahl der Halte in Ingolstadt von elf auf 43. Ähnliches gilt für Magdeburg: Durch die Neubaustrecke Hannover – Wolfsburg – Berlin verlor Magdeburg seinen Status als ICE-Halt an Wolfsburg und Stendal. Den Magdeburgern bieten wir dafür seitdem einen Intercity-Studentakt an. Ab dem 15. Juni können vier IC-Halte am Samstagabend und Sonntagmorgen wegen extrem geringer Nachfrage nicht mehr angeboten werden. So steigen zum Beispiel in den IC, der sonntags um 8 Uhr nach Köln fährt, im Durchschnitt nur acht Personen ein. Diese Kunden können aber eine Stunde früher oder später einen IC nutzen.

**Frage:** Setzt die Deutsche Bahn mit dem schnelleren, aber auch teureren ICE nicht auf das falsche Pferd? Der InterCity ist doch bei vielen Kunden beliebt.

**Rausch:** Deshalb erhalten wir ihn auch! Noch in diesem Jahr wird es eine Ausschreibung für den Ersatz der heutigen IC-Flotte geben. Es ist geplant, ab 2015 die in die Jahre gekommenen IC-Waggons durch neue Züge zu ersetzen. Äußere Erscheinung, Innenausstattung und Design der neuen IC-Züge werden auf ICE-Niveau gebracht, ansonsten bleibt es aber beim bewährten IC-Konzept: Anbindung von Regionen durch häufigere Halte bei niedrigerer Reisegeschwindigkeit und geringerem Fahrpreis.

**Frage:** Mit welchen langfristigen Strategien kann sich der Fernverkehr am Markt behaupten?

**Rausch:** Wir betrachten nicht isoliert den Fernverkehr, sondern berücksichtigen die Vernetzung aller Verkehrsträger. Dabei liegt der Fokus auf dem Kerngeschäft in Deutschland, das unser wichtigster Umsatzträger ist und bleibt. Ziel ist es, die Angebote im Fernverkehr qualitativ auszubauen, die Auslastung der Züge weiter zu erhöhen und unsere Kunden stärker an die Bahn zu binden. Um Neukunden zu gewinnen, wird es weiterhin Einsteigerangebote und Sonderaktionen geben, wie zum Beispiel das Dauer-Spezial. Zusätzliches Wachstum generieren wir durch den Ausbau der Mobilitätskette. Dazu gehören über die Fahrt von Bahnhof zu Bahnhof hinaus zum Beispiel die Anreise mit dem ÖPNV, Call a Bike, DB Carsharing oder die DB Lounge. Die Grenzen unseres Heimatmarktes überschreiten wir mit dem Ausbau des internationalen Geschäftes. Zu lange haben die Bahnen in Europa national gedacht und den Airlines das Feld überlassen. Jetzt wurde mit der Railteam eine Allianz europäischer Bahnen für den grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr geschaffen.

## Schienenpersonen-nahverkehr

### Rechtsrahmen für den ÖPNV in Deutschland an EU-Vorgaben anpassen

Die am 03. Dezember 2009 in Kraft tretende neue EU-Verordnung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfordert nach Auffassung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) noch in dieser Legislaturperiode Anpassungen des nationalen Rechts. Der Ordnungsrahmen müsse klar und bundeseinheitlich adaptiert werden.

VDV-Präsident Günter Elste betonte Anfang Juni 2008 anlässlich der Jahrestagung des Verbandes, dass die Arbeit zur Anpassung des Rechtsrahmens auf der nationalen Ebene zügig zum Abschluss gebracht werden müsse. Dies gelte vor allem für das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Die hierzu kürzlich von einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe entwickelten ersten Gedanken bilden nach Ansicht des VDV-Präsidenten eine gute Grundlage für die weitere Diskussion.

Es gehe jetzt darum, so der VDV-Präsident, die EU-Verordnung „eins zu eins“ im PBefG zur Anwendung zu bringen. Er appellierte an die Fachreferenten in den Ministerien und an die Politik, bundeseinheitliche Spielregeln zu schaffen, die rechtssicher angewendet werden können. Es dürfe keinen „föderalen Flickenteppich“ zu zentralen Fragen der Marktordnung des ÖPNV geben. „Risiken, die sich aus einigen unbestimmten

Rechtsbegriffen der EU-Verordnung ergeben, müssen im Personenbeförderungsgesetz ausgeräumt und dürfen nicht der Rechtsprechung überlassen werden“, betonte Elste.

Gleichzeitig erteilte er ordnungspolitisch motivierten Forderungen einzelner Branchenangehöriger, wesentliche Bausteine der EU-Verordnung in Deutschland nicht zur Anwendung zu bringen, eine klare Absage: „Es wäre absurd, wenn die Bundesregierung und die Parteien der Großen Koalition einem Kompromiss in Straßburg und Brüssel zustimmen und dieser dann in Deutschland nicht zur Wirkung kommt.“

Der VDV-Präsident bewertet die Europäische Verordnung als tragfähige Grundlage für die ÖPNV-Branche. Elste: „Der EU-Kompromiss anerkennt im Kern die heute anzutreffende Vielfalt der Organisation und Finanzierung des ÖPNV in Europa. Die Gebietskörperschaften dürfen danach weiterhin selbst entscheiden, ob sie den ÖPNV selbst erbringen oder durch eigene oder private Unternehmen durchführen lassen.“ Das bedeute für die Praxis, dass ausgeschriebene Verkehre denselben Regeln folgen wie bisher, für nicht ausgeschriebene selbst oder mit eigenen Unternehmen erbrachte Verkehre müsse nach Inkrafttreten der Verordnung der neue Rechtsrahmen beachtet werden.

„Trotz der verstärkten Bürokratisierung unserer Branche kann und muss die neue EU-Verordnung genutzt werden, den Rechtsrahmen des ÖPNV in Deutschland in der Zeit bis zum Inkrafttreten mit Augenmaß zu adaptieren. Den Behörden und Verkehrsunternehmen ist dringend zu empfehlen, sich auf den neuen Rechtsrahmen vorzubereiten“, mahnte der VDV-Präsident.

### Rheinland-Pfalz-Takt 2015

Mit dem neuen Konzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ soll das Angebot im Nahverkehr deutlich verbessert werden. „Gemeinsam mit den beiden Zweckverbänden für den SPNV und dem Saarland haben wir die bestehenden Schwachstellen analysiert und ein neues Konzept entworfen, von dem die Kunden spürbar profitieren werden. Damit machen wir unser Erfolgsmodell Rheinland-Pfalz-Takt fit für die Zukunft und verbessern die Anbindung der ländlichen Räume“, erklärte der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering nach einer gemeinsamen Sitzung der SPNV-Zweckverbände am 18. Juni 2008 in Mainz. Die Leistungen sollen um ca. 20 Prozent auf rund 40 Millionen Zugkilometer bis 2015 steigen. Deutliche Verbesserungen sind sowohl bei schnellen RegionalExpress-Zügen als auch bei den Regionalbahnen geplant.

Durch ein landesweites RegionalExpress-Konzept sollen die fünf Oberzentren im Land besser verknüpft und der ländliche Raum damit besser an die benachbarten



Ballungsräume bis hin nach Thionville oder Metz auf französischer Seite angebunden werden. Trier und Koblenz werden neue Netzknoten im Schienenpersonennahverkehr; der Knoten Kaiserslautern wird durch neue Direktverbindungen deutlich aufgewertet. Beispielsweise wird sich durch einen neuen Regionalexpress von Koblenz über Trier, Saarbrücken und Kaiserslautern nach Mannheim die Fahrzeit zwischen Trier und Mannheim von heute in der Regel 3 Stunden 10 Minuten mit einmaligem Umsteigen auf eine Direktverbindung von 2 Stunden 24 Minuten verkürzen.

Durch die Abstimmung der Regionalbahnen auf die schnelleren RegionalExpress-Züge werden die Vorteile des Konzeptes in weite Regionen des Landes getragen. Auch bei den Regionalbahnen werden neue Direktverbindungen geschaffen und die Takte teilweise verdichtet.

Durch die frühzeitige Planung der Maßnahmen für 2015 (Fahrplanwechsel Dezember 2014) in Verbindung mit Effizienzsteigerungen im System, zusätzlichen Erlösen und Wettbewerbseffekten könne man gezielt neue finanzielle Spielräume schaffen. Das Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015 sei die größte Weiterentwicklung seit Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes im Jahr 1994.

Seit der Bahnreform 1994 sind die Länder für den Nahverkehr zuständig. Im gleichen Jahr hat Rheinland-Pfalz sein erfolgreiches Nahverkehrskonzept, den Rheinland-Pfalz-Takt, auf den Weg gebracht. Moderne Bahnhöfe, attraktive Fahrzeiten, ein vertaktetes Verkehrsangebot, bequeme Fahrzeuge und eine nahezu flächendeckende Verbundstruktur haben zu Fahrgastzuwächsen von rund 100 Prozent geführt. Das Zugangebot wurde um 50 Prozent ausgeweitet.

## Schienengüterverkehr

### UIRR mit positiver Bilanz 2007

Bei der ordentlichen Generalversammlung der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) am 05. Juni 2008 in Portorož (Slowenien) wurde eine positive Jahresbilanz 2007 präsentiert.

Das Gesamtverkehrsvolumen der UIRR-Mitgliedsgesellschaften ist um 9 Prozent angestiegen. Der internationale unbegleitete Verkehr ist im Vergleich zu 2006 um 10 Prozent gestiegen, vor allem aufgrund des transalpinen Verkehrs, der Entwicklung der Ost-West-Serviceleistungen sowie aufgrund des erhöhten Verkehrs maritimer Container. Der nationale unbegleitete Verkehr hat seine 2006 begonnene Verbesserung mit

einem Sendungszuwachs von 9 Prozent bestätigt. Der begleitete Verkehr hat seinerseits einen Anstieg von 2 Prozent verzeichnet. Erklärt werden diese guten Ergebnisse durch die fortschreitende Eisenbahnliberalisierung, der zahlreichen KV-Vorteile für den Langstreckenverkehr sowie dem Anstieg des Dieselpreises. Die UIRR-Gesellschaften übernehmen über zwei Drittel des in Europa auf die Schiene gebrachten KV.

Der Kongress „Für eine grünere Mobilität in Südosteuropa“ am 06. Juni wurde vom slowenischen Staatspräsidenten, Danilo Türk, eröffnet. Er wies die 250 Teilnehmer auf die wichtige Rolle der UIRR-Gesellschaften für eine nachhaltige Mobilität hin. Der Präsident von Adria Kombi hat die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene in dieser Region angesprochen und die Notwendigkeit von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur betont. Herr Grillo-Pasquarelli von der Europäischen Kommission hat verschiedene Initiativen zur Wiederbelebung des Eisenbahnschienenverkehrs vorgestellt, unter anderem die Verstärkung der Leistungskontrolle des Eisenbahnverkehrs, die Schaffung von Anreizen im Hinblick auf eine effiziente Anpassung bzw. Erneuerung der Infrastruktur, das Projekt eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes sowie die Überprüfung der Richtlinie zur Eurovignette.

Die Dokumentation des Kongresses und der auch in deutsch veröffentlichte Jahresbericht sind unter [www.uirr.com](http://www.uirr.com) zu finden.

### Schienengüterverkehr benötigt nachhaltige Infrastrukturentwicklung

Der Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V. (VDEI) und das Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrssicherung (IfEV) der TU Braunschweig gingen am 07. Mai 2008 mit der Fachtagung „Nachhaltige Infrastrukturentwicklung für den Schienengüterverkehr“ der Frage nach, welche Anforderungen sich aus den sich verändernden Verkehrsverhältnissen für die Entwicklung und die Anpassung der Eisenbahninfrastrukturen in Deutschland und Europa ergeben. Des Weiteren wurden die technischen, betrieblichen, rechtlichen, sicherheitlichen sowie finanziellen und zeitlichen Randbedingungen beleuchtet, unter denen eine solche Anpassung erfolgen kann und muss.

Die aus den sich veränderten Relationen zwischen dem Personen- und dem Güterverkehr resultierenden Verschiebungen führen beispielsweise zu anderen Betriebsprogrammen bei den Bahnen. Dies gilt auch für die tageszeitliche Abwicklung der Verkehre, da zum Beispiel angesichts langer, europaweiter Zugläufe die Güterverkehre verstärkt auch am Tage fahren müssen.

Um diesen Problemen zu begegnen, wird in Fachkreisen eine Vielzahl von Maßnahmen diskutiert. Sie reichen von der Erhöhung der Achslasten über die Verlängerung der Züge bis hin zum Einsatz neuer Technologien zur Steigerung der Leistungsfähigkeit. Eine wesentliche Rolle spielt jedoch die Fahrweginfrastruktur, da ihre Gestaltung gerade im Eisenbahnwesen einer engen Wechselwirkung mit dem abzuwickelnden Betriebsprogramm unterliegt, und dieses die Leistungsfähigkeit stark beeinflusst.

Im Verlauf der Tagung berichteten Professor Pachl von der Technischen Universität Braunschweig, Professor Siefer von der Universität Hannover und Herr Kille von der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft (ATL), Nürnberg, zu den allgemeinen Entwicklungen und wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Steigerung des Schienengüterverkehrs, während über die praktische Umsetzung konkreter Programme und Maßnahmen Vertreter der DB referierten. Der Vertreter des Wirtschaftsministeriums Niedersachsen unterstrich die Notwendigkeiten zur Verbesserung der Seehafenhinterlandverkehre

Weitere Informationen zu der Tagung [www.vdei.de](http://www.vdei.de).

## Masterplan Güterverkehr und Logistik vorgestellt

Am 14. März 2008 hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee den Entwurf des Masterplans Güterverkehr und Logistik vorgestellt. Der Masterplan ist ein Handlungskonzept für die künftige Verkehrspolitik und die Entwicklung des Logistik- und Wirtschaftsstandortes Deutschland. Der Plan umfasst ein Bündel von 39 konkreten Maßnahmen, die jetzt dem Bundeskabinett zugeleitet werden sollen. Ziel des Masterplans ist es, die Weichen für die Verkehrspolitik der kommenden Jahre zu stellen, damit der Verkehr auch in Zukunft zu wirtschaftlichem Wohlstand beiträgt und die Belastungen für Mensch und Umwelt erträglich gestaltet.

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik hat fünf Themen-Schwerpunkte:

- Effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur
- Vermeidung unnötiger Verkehre
- Erhöhung der Lebensqualität durch Klima-, Umwelt- und Lärmschutz
- Bessere Arbeitsbedingungen und gute Ausbildung für die Beschäftigten im Güterverkehr
- Neu- und Ausbau der Infrastruktur.

Tiefensee: „Wir werden die einzelnen Verkehrsträger künftig noch effizienter einsetzen und verknüpfen. Die Herausforderungen der Zukunft werden wir aber nur bewältigen, wenn wir die Infrastruktur in Deutschland weiter ausbauen. Um die Infrastruktur für die kommen-

den Jahrzehnte fit zu machen, besteht ein zusätzlicher Investitionsbedarf von rund einer Milliarde Euro jährlich. Mit den vorgeschlagenen Entscheidungen zur Weiterentwicklung der Maut (siehe Beitrag unter Strasse) sollte für eine Verstärkung der Verkehrsinvestitionen eine Grundlage bestehen.“

Der Masterplan sieht unter anderen folgenden Maßnahmen vor:

Verkehrsvermeidung:

- Initiative Urban Logistics mit dem Ziel, umwelt- und klimafreundliche Konzepte für städtische Verkehre zu entwickeln.
- Längere Züge auf ausgewählten Strecken.

Verkehrsfluss:

- Kürzere Bauzeiten und verstärkter Einsatz intelligenter Verkehrsbeeinflussungssysteme auf Autobahnen
- Eine Entmischung von Güter- und Personenverkehr auf Straßen und Schienen. Dazu sollen zusätzliche Investitionen für neue Schienenstrecken und für den sechs- bzw. achtstreifigen Ausbau von hoch belasteten Autobahnen erfolgen.

Stärkung des Schienenverkehrs:

- Beschleunigte Einführung des European Train Control Systems (ETCS), das bis zu 30 Prozent mehr Züge ermöglicht wird. Zurzeit sind bundesweit sechs Schienenkorridore zur Einführung von ETCS vorgesehen.
- Pilotprogramm zur Lärm mindernden Umrüstung vorhandener Güterwagen um den Umweltvorteil des Schienengüterverkehrs und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhalten.

Tiefensee: „Wir werden in Zukunft den Schwerpunkt noch stärker auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Schiene legen. Ab einer Entfernung von 200 Kilometern lohnt die Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene. Deswegen setze ich mich dafür ein, die Mittel für den Kombinierten Verkehr weiter aufzustocken.“

Am Masterplan Güterverkehr und Logistik haben Wirtschaft, Gewerkschaften, Umweltverbände sowie Vertreter aus den Ländern mitgewirkt. Nach der Ressortabstimmung sollte der Masterplan Güterverkehr und Logistik Ende Juni dem Bundeskabinett zugeleitet werden.

Am 20. Mai 2008 reagierten 9 Verbände auf die teilweise geäußerte Kritik am Masterplan mit folgender Erklärung:

1. Wir begrüßen den am 14. März 2008 vorgelegten Entwurf grundsätzlich. Der Masterplan benennt die Herausforderungen, vor der Politik und Wirtschaft stehen und bietet wichtige Orientierung, um den

Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland zukunftsfest zu machen.

- Wir begrüßen den integrierten Ansatz des Masterplans. Eine bessere Verknüpfung der Verkehrsträger ist der Schlüssel zu mehr Effizienz im Güterverkehr.
- Eine grundlegende Neuausrichtung und Überarbeitung des Masterplan-Entwurfs halten wir für überzogen und politisch kontraproduktiv.
- Zwar gibt es in einzelnen Punkten Optimierungsbedarf, etwa der stärkeren Berücksichtigung des Leistungspotenzials der Binnenschifffahrt, aber unterm Strich ist der Entwurf des Masterplans eine gute Grundlage für weitere Schritte zur Stärkung der Güterverkehrs- und Logistikbranche in Deutschland.
- Ein Stoppen des Masterplanprozesses und ein völliger Neuanfang der Diskussion wären ein schwerer Rückschlag für die notwendige Weiterentwicklung der gegenwärtigen Verkehrspolitik.
- Wir fordern die Bundesregierung daher auf, den Masterplan im Rahmen der Ressortabstimmung punktuell nachzubessern und bis Ende Juni 2008 im Kabinett zu verabschieden.
- Der begonnene Dialog mit Verbänden, Unternehmen und Wissenschaft sollte auf der Grundlage des verabschiedeten Masterplans bis zur Implementierung der konkreten Maßnahmen fortgesetzt werden. Die unterzeichnenden Verbände erwarten für die Maßnahmenrealisierung eine ausreichende Mittelbereitstellung des Bundes und bieten ausdrücklich ihre konstruktive Mitwirkung am weiteren Masterplanprozess an.

ACE Auto Club Europa e.V.

ACV Automobil-Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland e.V.

Allianz pro Schiene e.V.

BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.

IBS Interessengemeinschaft der Bahnspediteure e.V.

mobifair für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V.

VDB Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V.

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

*Die GRV schließt sich weitgehend der Meinung dieser Verbände an, zusätzlich fordert die GRV die Besteuerung des Stromverbrauchs der Schiene abzuschaffen und mit der Erarbeitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans zu beginnen.*

# Schifffahrt

## Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals

Der Bund will den Nord-Ostsee-Kanal auf seiner kompletten Länge von rund 100 Kilometern ausbauen. Dies gab Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee Mitte Mai bekannt: „Wir setzen damit ein klares Zeichen für die deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee. Wir stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt in Deutschland und weltweit. Das bedeutet weniger Staus auf unseren Straßen. Gleichzeitig werden die Menschen von Kohlendioxid Emissionen und Lärm entlastet.“

Da die Schiffe immer größer werden, sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass Schiffe mit einer Länge von 280 Metern und 33 Metern Breite den Nord-Ostsee-Kanal durchgängig befahren können. Die Fahrrinne des Kanals soll um einen Meter auf 10,50 Meter vertieft werden. Für den Ostabschnitt werden Investitionen von 140 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Der Vollausbau wird zusätzlich 280 Millionen Euro erfordern.

Pro Jahr werden auf dem Nord-Ostsee-Kanal etwa 100 Millionen Tonnen Güter transportiert. Das Aufkommen hat sich damit seit 1999 mehr als verdoppelt. Mit dem Nord-Ostsee-Kanal entfällt der Umweg über den Skagerrak.

Der Ausbau des Ostabschnitts ist nach derzeitigem Planungsstand für 2014 vorgesehen, die Fertigstellung des gesamten Kanals könnte im Jahr 2018 erfolgen.

## Binnenschifffahrt soll Straßen entlasten

„Der Güterverkehr wird in Deutschland in den kommenden Jahren stark anwachsen. Die Bundesregierung hat sich ehrgeizige Klimaschutzziele gesetzt, darunter die Absenkung der Kohlendioxid-Emissionen. Vor dieser Herausforderung steht besonders die Verkehrspolitik. Deshalb setzen wir uns dafür ein, mehr Verkehr auf die umweltfreundlichen Wasserstraßen zu bringen.“

Das sagte die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesverkehrsminister, Karin Roth, in ihrer Rede zur „Bedeutung der Bundeswasserstraßen für eine integrierte Verkehrspolitik“ anlässlich des 54. Schiffertages am 01. Juni 2008 in Speyer.

Roth verwies auf das beste Ergebnis, das die Binnenschifffahrt bei den Beförderungsmengen seit 15 Jahren erzielte. 2007 konnten die deutschen Binnenschifffahrt-Unternehmen ihren Transportzuwachs um 2,4 Prozent auf 250 Millionen Tonnen steigern. Auch das Jahr 2008 habe mit Zuwächsen begonnen. Bis 2025 soll sich der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen mehr als

verdoppeln, der Containerverkehr um mehr als das Dreifache ansteigen und die Binnenschifffahrt um 20 Prozent wachsen.

Die Investitionen in die Bundeswasserstraßen sollen von rund 450 Millionen Euro im Jahr 2007 bis auf rund 640 Millionen im Jahr 2009 angehoben werden.

Anlässlich eines Symposiums im Mai in Hamburg wies Roth darauf hin, dass See- und Binnenschifffahrt vom Klimawandel in besonderer Weise betroffen sind: „Das Bundesverkehrsministerium betreibt und unterstützt die Forschung, die sich mit den Folgen des Klimawandels auf den Schiffsverkehr beschäftigt. Änderungen von Seegang oder Stürmen, der Eisbedeckung oder der Meeresströmungen erfordern womöglich ein neues Schiffsdesign, neue Techniken oder veränderte Anforderungen an Routenplanung und Informationen.“

Eine Broschüre „Schifffahrt und Wasserstraßen in Deutschland — Zukunft gestalten im Zeichen des Klimawandels“ kann beim Bundesverkehrsministerium über das Referat Öffentlichkeitsarbeit bezogen werden [ref-oea@bmvbs.bund.de](mailto:ref-oea@bmvbs.bund.de).

## **IMO beschließt Abkehr vom Schweröl bei Schiffstreibstoffen**

Nach monatelangen schwierigen und sehr kontroversen Verhandlungen über den Einsatz sauberer Schiffstreibstoffe konnte Anfang April in London der entscheidende Durchbruch erzielt werden. Deutschland hat sich, unterstützt von Norwegen und Finnland, in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO erfolgreich für die Umstellung vom schwefel- und rückstandsreichen Schweröl auf saubere Treibstoffe eingesetzt. Mit großer Mehrheit sind die weit über 100 Mitgliedstaaten der IMO dem deutschen Vorschlag gefolgt.

Ab 2020 sollen Schiffe nur noch mit schwefelarmen Bunkerölen (Destillaten) fahren dürfen. Auf Nord- und Ostsee gilt dies sogar schon ab 2015. Nord- und Ostsee sind so genannte Schwefelemissionsüberwachungsgebiete, in denen bereits heute hohe Standards für Schweröl gelten.

Bisher lagen die internationalen Grenzwerte für Schwefel in Schiffstreibstoffen weit über den bei Landverkehren geltenden Grenzwerten. Schweröl erzeugt erhebliche Schwefel-, Stickoxid- und Partikelemissionen sowie Meeresverschmutzungen durch Schwerölrückstände.

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UN), die sich unter anderem zum Ziel gesetzt hat, die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu verringern. Deutschland ist unter anderem Mitglied des IMO-Meeresumweltausschusses.

# **Straßenverkehr**

## **EU-Verkehrsministerrat einigt sich auf Straßenpaket**

Die EU-Verkehrsminister haben sich am 13. Juni 2008 über das so genannte „Road Package“ geeinigt. Das Paket umfasst unter anderem die Neufassung der Markt Zugangsverordnung für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr sowie die neue Berufszugangsverordnung für Kraftverkehrsunternehmer.

Die Markt Zugangsverordnung für den Güterkraftverkehr soll im Wesentlichen eine europaweit einheitliche Kabotagefestlegung festlegen. Das heißt, die Festlegung auf die Anzahl zulässiger Transporte, die ein ausländisches Unternehmen in einem Land durchführen darf. Die Minister haben sich auf drei Kabotagefahrten innerhalb von sieben Tagen nach einer grenzüberschreitenden Beförderung geeinigt.

Bisher gelten in einer Übergangsphase für die Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten Einschränkungen, um nationale Unternehmen vor Lohndumping zu schützen. Innerhalb der alten EU-Mitgliedstaaten war die Kabotage „zeitweilig“ erlaubt, ohne dass der Begriff der Zeitweiligkeit näher definiert war. Mit der nun beschlossenen Einigung kann diese Regelung nicht mehr ausufernd ausgelegt werden. Die Positionen der Mitgliedstaaten lagen anfangs sehr stark auseinander: Staaten in Randlage sind für eine großzügige Regelung eingetreten, während Haupttransitländer sich eher für eine restriktive Lösung ausgesprochen haben.

Zweiter Gegenstand der Einigung war die Berufszugangsverordnung für die Kraftverkehrsunternehmer. Die Verordnung legt die Mindestvoraussetzungen fest, die ein Unternehmer erfüllen muss, um zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen zu werden. Ziel ist es zu gewährleisten, dass nur gut ausgebildete und zuverlässige Unternehmer die Zulassung erhalten.

Das Straßenpaket soll die Grundlagen für fairen Wettbewerb auf europäischen Straßen schaffen.

## **Mit Härte gegen Raser und Drängler**

Das Bundeskabinett hat am 21. Mai 2008 den von Bundesverkehrsminister Tiefensee vorgelegten Entwurf des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes beschlossen. Der neue Bußgeldkatalog soll die Hauptunfall-Ursachen auf den Straßen bekämpfen. „Vor allem Raser und Drängler, also diejenigen, die sich im Verkehr besonders rücksichtslos verhalten und andere vorsätzlich gefährden, müssen mit deutlich

höheren Bußgeldern rechnen“, erklärte Minister Tiefensee.

Beispielsweise soll die Bußgeldobergrenze für Alkoholverstöße von 1500 Euro auf 3000 Euro und für die anderen Verkehrsordnungswidrigkeiten von 1000 Euro auf 2000 Euro angehoben werden. Die Bußgeldsätze für einzelne Verkehrsverstöße werden dann innerhalb dieses neuen Rahmens in der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) geregelt werden, sobald das Parlament dem Gesetzentwurf zugestimmt hat.

Bei den Verwarnungsgeldern sind keine Erhöhungen vorgesehen, da die heutigen Regelungen als ausreichend betrachtet werden.

Die neuen Regelungen sollen am 1. Januar 2009 in Kraft treten, sie lassen sich herunterladen:

<http://www.bmvbs.de/-,302.1038625/Dokument.htm>.

## Maut wird erhöht

Das Bundeskabinett hat am 18. Juni 2008 zusammen mit dem zweiten Energie- und Klimapaket (siehe unter Nachhaltigkeit) auch die Verordnung über die LKW-Maut (Mauthöhen VO) beschlossen. Gegenüber den derzeitigen Mautsätzen sind ab 01. Januar 2009 Erhöhungen um 40 bis 85 Prozent vorgesehen, der durchschnittliche Mautsatz steigt von 13,5 auf 16,2 Cent, die jährlichen Mehreinnahmen sollen 850 Millionen Euro betragen.

Die Allianz pro Schiene, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hatten am Vortag der Kabinettsitzung an die Bundesregierung appelliert, die notwendige Anhebung der durchschnittlichen Lkw-Maut von derzeit 13,5 Cent auf 17 Cent pro Kilometer zu beschließen. Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene: „Die Maut muss endlich alle Wegekosten von Lkw widerspiegeln. Nach dem jüngsten Wegekostengutachten vom November 2007 (siehe unten) verursachen Lkw in Deutschland Wegekosten von rund 4,8 Milliarden Euro. Die Quersubventionierung des umweltschädlichen Lkw-Verkehrs muss endlich beendet werden. Mit durchschnittlich 17 Cent pro Lkw-Kilometer wären wenigstens die durch Lkw verursachten Wegekosten gedeckt.“

Tiefensee: „Im Verkehrsbereich wollen wir mit den Änderungen der LKW-Mautsätze die Unternehmer stärken, die sich für eine umweltfreundliche LKW-Flotte entscheiden. Ein LKW mit hohem Schadstoffausstoß bezahlt dann doppelt so viel wie ein umweltfreundlicher, moderner LKW. Auch durch die Erhöhung der LKW-Maut unterstützen wir die Energiewende, denn so werden überflüssige Fahrten vermieden. Mit den zusätzlichen Einnahmen bauen wir die Infrastruktur aus. Damit stützen wir unsere Volkswirtschaft

entscheidend. Denn nur mit exzellenter Verkehrsinfrastruktur funktioniert die Wirtschaft und sind die Arbeitsplätze gesichert.“

## Auszüge aus dem Wegekostengutachten von protrans/IWW

Im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) haben die renommierten Gutachter protrans, Basel (Rommerskirchen) und IWW, Karlsruhe (Rothengatter) am 30. November 2007 den Endbericht ihres Gutachtens „Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen in Deutschland“ vorgelegt. Basis war die Wegekostenrechnung aus dem Jahr 2002, welche die Grundlage für die Festlegung der Mautsätze für die seit dem 01. Januar 2005 erhobene Lkw-Maut bildet.

Hinsichtlich der Grundstruktur der Wegekostenrechnung wurden folgende Festlegungen aus 2002 beibehalten:

1. Betriebskonditionen eines öffentlichen Unternehmens,
2. Prinzip der langfristigen Substanzerhaltung des Netzes, also einer Abschreibung zu Wiederbeschaffungswerten,
3. Zukunftsbezogene Rechnung nach dem „life cycle costing“-Prinzip (Reinvestitionszyklen),
4. Unterscheidung von laufenden und Kapitalkosten (Abschreibung und Zins),
5. Vermögensbewertung auf Grundlage von Zustandserhebungen und Tagesgebrauchswerten der Anlagen,
6. Flexible (lastabhängige) Abschreibungsrechnung unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belastungen in der Berechnungsperiode,
7. Kompatibilität der Erweiterungsplanung und der verkehrlichen Entwicklung mit der Bundesverkehrswegeplanung,
8. Allokation nach den Prinzipien der verursachungsbezogenen, veranlassungsbezogenen und intergenerationalen Fairness,
9. Bezug auf die (Fahrzeug-)kategorialen Fahrleistungen und
10. Sicherung der Übereinstimmung von Gesamterlösen aus einer kostenbasierten Maut und den Gesamtkosten im Falle von anreizbezogenen Mautdifferenzierungen.

Die Wegekosten für das mautpflichtige Segment der Lkw ab 12 Tonnen betragen im Jahr 2007 etwa 4,7 Milliarden Euro bzw. 44,7 Prozent der gesamten

Wegekosten der Bundesautobahnen (10,57 Milliarden Euro). In den folgenden Jahren werden die Wegekosten für die Lkw ab 12 Tonnen kontinuierlich ansteigen. Im Jahr 2012 werden sie knapp 5,7 Milliarden Euro betragen, dies entspricht etwa 44,3 Prozent der gesamten Wegekosten der Bundesautobahnen (12,74 Milliarden Euro). Aus dem Quotient der gesamten Wegekosten je Fahrzeugkategorie und den kategoriespezifischen Jahresfahrleistungen ergeben sich die spezifischen Mautsätze für das jeweilige Fahrzeugsegment. Die spezifischen Wegekosten der Lkw ab 12 Tonnen auf Bundesautobahnen steigen von 16 Cent je Kilometer im Jahr 2005 auf etwa 18 Cent je Kilometer im Jahr 2012.

Vergleicht man diese Ergebnisse mit denen der Wegekostenrechnung von 2002, dann kann man feststellen, dass sich die spezifischen Kostensätze nur leicht verändert haben. So stiegen die Mautsätze für Lkw ab 12 Tonnen für das Jahr 2005 von 15 auf 16 Cent und für 2010 von 16 auf 17 Cent an. Diese Zunahme wird vor allem durch methodische Neuerungen bei der Berechnung der Wegekosten, zum Beispiel durch die neue Einbeziehung der Planungskosten, durch höhere Baupreisindizes beim Grunderwerb oder durch die neue Einbeziehung von Autobahnmeistereien und Raststätten hervorgerufen.

## Luftfahrt

### Flughafenkonzept für Deutschland

Der Bundesminister für Verkehr, Wolfgang Tiefensee, hat am 13 Juni 2008 den Bundesländern den Entwurf für ein neues Flughafenkonzept zugeleitet. Er soll als Diskussionsgrundlage dienen zur Vorbereitung eines abgestimmten Konzeptes für eine nachhaltige Flughafeninfrastruktur in Deutschland.

Das Flughafenkonzept knüpft an den Masterplan Güterverkehr und Logistik an und soll Antworten geben auf den zunehmenden Verkehr der nächsten Jahre.

Tiefensee: „Die Luftverkehrswirtschaft steckt momentan durch den massiven Preisanstieg bei Kerosin in der schwersten Wirtschaftskrise seit dem 11. September 2001. Auf diese Entwicklungen müssen wir unter anderem mit deutlicher Effizienzsteigerung reagieren. Ein wichtiger Beitrag hierzu ist das Flughafenkonzept. Wir müssen das Potenzial vorhandener Flugplätze optimal nutzen und bedarfsgerecht weiterentwickeln. Dies gilt vor allem für die großen Drehkreuze wie Frankfurt und München.“ Der Bau neuer Flughäfen ist im Flughafenkonzept des Bundes nicht vorgesehen.

Auszüge aus dem Flughafenkonzept:

- Der Bund wird künftig eine stärkere Rolle wahrnehmen und sein Bundesinteresse an einer effizienten Flughafenlandschaft in Deutschland deutlicher als in der Vergangenheit geltend machen.
- Der Bund will aus volkswirtschaftlichen Gründen verlässliche Rahmenbedingungen schaffen, um möglichst bedarfsgerechte Kapazitäten für die Abwicklung von Flugzeugbewegungen im Bereich Passage und Luftfracht entwickeln und vorhalten zu können. Hierzu gehört insbesondere die optimierte Nutzung der bereits vorhandenen Infrastrukturen von Flugplätzen sowie deren bedarfsgerechte Weiterentwicklung. Dies gilt vor allem für Flughäfen mit Drehkreuzfunktion. Der Bund unterstützt hier den bedarfsgerechten Um- und Ausbau der Flughafeninfrastruktur. Aus- und Umbau dürfen jedoch grundsätzlich nicht zu dauerhaften Betriebs-subsventionen führen.
- Die Länder sollen den Bund und die angrenzenden Länder frühzeitig über ihre Planungen informieren und einbinden.
- Flughafenkapazitäten determinieren sich durch das Zusammenspiel von Start- und Landebahnen, die Konfiguration von Vorfeld und Rollwegen, der Fracht- und Passagierabfertigungsterminals sowie der Ausrüstung mit technischen Systemen. Um diesen Einflüssen gerecht werden zu können, sollen die vorhandenen Kapazitäten möglichst effizient ausgenutzt werden. Im Rahmen der Initiative Luftverkehr für Deutschland hat sich eine Arbeitsgruppe mit der Optimierung der Abfertigungsprozesse auf den Flughäfen befasst. Defizite bei der Abstimmung zwischen Flughafenbetreiber, Fluggesellschaft und der Flugsicherung abgestellt. Diese Defizite waren Quelle für vermeidbare Verspätungen und unnötigen Energieverbrauch.
- Luftverkehr ist auch mit Belastungen für Menschen, Umwelt, Flora und Fauna verbunden. Der Bund wird sicherstellen, dass alle am Luftverkehr Beteiligten ihren größtmöglichen Beitrag leisten, die Belastungen für Anwohner und Umwelt zu minimieren.
- Auf Grund des massiven internationalen Wettbewerbs im Luftverkehr ist die Möglichkeit, Bewegungen außerhalb der normalen Betriebskernzeiten durchzuführen, ein wichtiger Wettbewerbsfaktor für die deutsche Luftverkehrsbranche (Passage und Fracht).
- Eine Ausweitung des Nachtflugbetriebs auf weitere Flughäfen ist nicht beabsichtigt.
- Bezüglich des Nachtflugbetriebs setzt sich der Bund dafür ein, dass die Luftfrachtunternehmen nur Fluggerät einsetzen dürfen, das mindestens den Anforderungen des strengsten Lärmkapitels der ICAO-Konvention entspricht. Es sind die jeweils neuesten Erkenntnisse im Bereich des aktiven und passiven Lärmschutzes zugrunde zu legen.

- Zur Zeit sind nahezu 20 Beihilfeverfahren von deutschen Flughäfen bei der EU-Kommission anhängig. Die Länder werden aufgefordert, die Einhaltung des EG-Beihilferechtes in ihrem Zuständigkeitsbereich sorgfältig zu überwachen und eventuellen Fehlentwicklungen entgegen zu wirken.
- Mit ihrem integrierten Energie- und Klimaprogramm setzt die Bundesregierung die europäischen Richtungsentscheidungen auf nationaler Ebene durch ein konkretes Maßnahmenprogramm um. Leitschnur bleibt das Zieldreieck aus Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Dies gilt auch für den Luftverkehrsbereich.
- Der Bund wird zur weiteren Verringerung des von Flugzeugen emittierten Lärms die DFS und die Flughafenbetreiber auffordern, kontinuierlich An- und Abflugverfahren sowie Flugrouten im Hinblick auf minimale Lärmfaltung weiterzuentwickeln, und für eine kontinuierliche Verbesserung der Anreizstrukturen für die Fluggesellschaften zum Einsatz lärmärmeren Fluggeräts eintreten.
- Der Bund setzt sich für eine Reduzierung der Stickoxide und der unverbrannten Kohlenwasserstoffe ein und begrüßt die Einführung von emissionsbezogenen Landeentgelten an den Flughäfen Frankfurt/Main und München und Köln.
- Die Einführung einer Kerosinsteuer wird nur wettbewerbsneutral im internationalen Rahmen befürwortet.
- Der Bund setzt sich für die zügige Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Luftraumes ein.
- Der Bund befürwortet die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in den Emissionshandel. Hierbei handelt es sich um ein Instrument zur Reduzierung des Ausstoßes von Kohlendioxid.
- Ein wichtiges Ziel des Bundes ist die Vermeidung überflüssiger Verkehre. Einen wesentlichen Beitrag hierzu kann neben der Optimierung der Logistik eine verbesserte Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger leisten.
- Der Vernetzung der Verkehrsträger im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik kommt deshalb eine immer größere Bedeutung zu. Die Mobilität der Zukunft muss durch das intelligente Zusammenspiel der einzelnen Verkehrsträger gekennzeichnet sein. Ziel des Bundes ist es, dass die Verkehrsträger innerhalb eines integrierten Verkehrssystems so eingesetzt und miteinander verknüpft werden, dass sie ihre spezifischen Stärken optimal entfalten können. Der Bund unterstützt daher die Verknüpfung der Flughäfen mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene, um die Attraktivität für die Nutzer und damit die Wettbewerbsposition der deutschen Flughäfen insgesamt zu stärken.
- Darüber hinaus soll eine Entlastung der Flughafeninfrastruktur durch Substituierung von Verkehren,

die über andere Verkehrsträger vergleichbar gut abwickelbar sind, erzielt werden. Hierzu gehören insbesondere Kurzstreckenflüge im Luftverkehr, die im Bereich der Passage durch den Schienenverkehr ersetzt werden könnten. Im Bereich der Fracht sollte der Verkehr vorzugsweise über die Schiene abgewickelt werden. Der Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung führt Möglichkeiten zur Stärkung der Schienenverkehre im Frachtverkehr hierbei besonders aus.

- Bei der Umsetzung der Bedarfspläne für den Ausbau der Bundesschienenwege bzw. der Bundesfernstraßen ist der Verbesserung der Intermodalität an den Flughafenstandorten besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

## Effizienzpotenziale bei Flugzeugen

Das Umweltministerium beauftragte im Sommer 2007 Professor Hüttig von der Technischen Universität Berlin mit der Durchführung des Forschungsvorhabens „Effizienzpotenziale bei Flugzeugen“. Neben Publikationen wurden dabei auch Gespräche mit Vertretern der Hersteller sowie von Forschungsinstituten durchgeführt. Die Studie befasst sich mit den bestehenden und absehbaren, künftigen Potenzialen im Bereich Triebwerke und Flugzeugzelle. Die Bewertung der Potenziale erfolgte auch unter Berücksichtigung der von der Luftfahrtindustrie selbst entwickelten Ziele im Rahmen von ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research), die vorsehen, den spezifischen Verbrauch im Flugverkehr bis 2020 um 50 Prozent (als Summe aus Maßnahmen am Triebwerk, der Zelle und durch operationelle Maßnahmen) zu reduzieren. Neben dem Verbrauch sollen die spezifischen Stickoxidemissionen um 80 Prozent und der Fluglärm um 50 Prozent gesenkt werden.

Die Studie kommt zu folgenden zentralen Ergebnissen:

- Es gibt unterschiedliche Technologien im Triebwerksbereich, die grundsätzlich zu einer Verbesserung führen können (z.B. Getriebefan, Wärmetauschertechnologien); allerdings sind besonders wirksame Technologien mit Effizienzpotenzialen deutlich über 10 Prozent nicht kurzfristig verfügbar, sondern befinden sich noch in Entwicklungsphase.
- Die wichtigsten Maßnahmen im Bereich der Flugzeugzelle sind Leichtbaumaterialien (Kohlefaserverbundstoffe) und Aerodynamik (z.B. intelligente Flügel). Grundsätzlich neue Flugzeugkonzepte sind für den Zeitraum bis 2020 nicht zu erwarten.
- Das gleichzeitige Erreichen der Ziele in allen drei genannten Bereichen (Effizienz, Stickoxide, Fluglärm) ist sehr schwierig, da die technischen Zielkonflikte bis 2020 nicht hinreichend gelöst werden können. Sollen somit die Ziele bei Stickoxiden und

Fluglärm erreicht werden, ist nur eine geringere Verbesserung bei der Effizienz möglich.

- Eine rasche Reduzierung des absoluten Treibstoffverbrauchs ist nicht zu erwarten, da deutliche Verbesserungen erst mit neuen Flugzeugen zu erwarten sind. Nach dem A 380 und der Boeing 787, die sicherlich eine Verbesserung ermöglichen, ist erst mit den Nachfolgemodellen für den Airbus A 320 und die Boeing 737 ein weiterer Effizienzsprung zu erwarten. Dies ist jedoch erst etwa ab 2017 der Fall und wird auch für die Gesamtflotte zunächst nur eine geringe Wirkung haben.
- Erst ab etwa 2050 könnte eine vollständige ACARE konforme Flotte realisiert werden. Dies bedeutet, dass technische Erfolge erst zu einem erheblich späteren Zeitpunkt auch zu Minderungen beitragen.

*Die GRV fordert die Bundesregierung auf, in der EU und in anderen internationalen Gremien darauf hinzuwirken, dass der Luftverkehr sowohl in den Emissionshandel von Kohlendioxid einbezogen wird als auch eine Kerosinsteuer bezahlt. Die daraus resultierenden höheren Kosten werden zu einer gewissen Verkehrsvermeidung, aber auch zu einer Verlagerung beispielsweise zur umweltfreundlicheren Schiene führen.*

## Ausland

### Thalys: bei 300 km/h im Internet surfen

Am 14. Mai 2008 stellte Thalys seinen neuen Service Medienvertretern bei einer Testfahrt zwischen Brüssel und Paris vor. Mit dem neuen Breitbandinternet-Service (WiFi) an Bord des Thalys können Fahrgäste ab sofort im Internet surfen, während sie die Grenzen von vier Ländern Europas mit Hochgeschwindigkeit passieren. Der neue Service ist im gesamten Streckennetz von Thalys in Belgien, Frankreich, Deutschland und den Niederlanden verfügbar. Über ein Viertel der Züge wurde bereits mit der innovativen Technologie ausgestattet, ab Herbst 2008 soll der Internet-Service dann in allen Zügen der Thalys-Flotte verfügbar sein. Um stabile Internet-Verbindungen bei hoher Datenübertragungsrate zu ermöglichen, setzt das Konsortium aus Nokia Siemens Networks, 21Net und Telenet auf eine Kombination aus Satelliten-, UMTS- und WiFi-Technologie.

Das Konsortium hat eine Komplettlösung mit vollständigem End-to-End-Hosting geliefert, das Breitbandinternetdienste in internationalen Hochgeschwindigkeitszügen ermöglicht. Das Konsortium hat sowohl ein innovatives, grenzüberschreitendes, kabelloses Netz inklusive der WiFi-Hotspots an Bord entwickelt, als auch

die gesamte dafür notwendige Technik installiert. Darüber hinaus fällt der Servicebetrieb und -unterhalt in den Aufgabenbereich des Konsortiums.

Die Einrichtung des WiFi-Services kommt sowohl den Erwartungen der Geschäfts- als auch der Privatkunden entgegen. Geschäftsreisende müssen auch während der Fahrt nicht auf gewohnte Kommunikationsstandards verzichten und können die Reisezeit noch effizienter nutzen. Freizeitreisende können ihren Aufenthalt spontan im Zug planen oder die Informations- und Unterhaltungsangebote des Internets in Anspruch nehmen – und damit den Erlebniswert ihrer Reise steigern.

„Unser oberstes Ziel ist es, unser Serviceangebot ständig auszubauen, um den neuen Anforderungen und den fortschreitenden Erwartungen unserer Kunden zu entsprechen. Damit bleibt jede Reise im Thalys ein unverwechselbares Erlebnis!“, erklärte Jean-Michel Dancoisne, Vorstand von Thalys International, gegenüber den GRV-Nachrichten.

In der 1. Klasse (Comfort 1) ist der Zugang zum ThalysNet-Portal und zum Internet bereits im Fahrscheipreis enthalten, ebenso wie die anderen hier angebotenen Leistungen: am Platz servierte Mahlzeit, Tagespresse etc. Im Comfort 2 ist der Zugang zum ThalysNet-Portal ebenfalls kostenfrei, der Zugang zum Internet dagegen gebührenpflichtig:

- 6,50 Euro für 60 Minuten Verbindungsdauer. Die Verbindung wird ab der Erstverbindung abgerechnet, die Sitzung muss im Laufe einer Fahrt genutzt werden;
- 13 Euro für einen unbegrenzten Zugang während einer Fahrt, unabhängig von der Dauer der Reise.

Intelligente Services und Technologien zählen zu den Schlüsselementen des „Neuen Thalys“, der bis 2009 fertig gestellt werden soll. Dahinter steht eine Innovationspolitik für den Kunden, in die sich das neue WiFi-Serviceangebot nahtlos einreihet. Bereits im Februar wurde in Kooperation mit Viadeo, dem führenden Social Network in Frankreich, die Online-Kontaktbörse Thalysseo ins Leben gerufen. Der „Ticketless-Service“, der es Thalys-Kunden erlaubt, auch ohne Fahrschein aus Papier zu reisen, wurde auf die Pariser Nahverkehrskarte Navigo ausgedehnt. Und die nächsten Etappen des Neuen Thalys sind schon am Start: Noch in 2008 wird Thalys eine neue Uniformkollektion und ein komplett renoviertes Zug-Interieur präsentieren – gerade rechtzeitig für den Zeitgewinn in 2009, wenn sich die Fahrtzeit von Paris nach Köln bzw. nach Amsterdam mit Fertigstellung der neuen Hochgeschwindigkeitstrassen um mehr als eine halbe Stunde auf weniger als drei Stunden und 15 Minuten reduziert.



## 382. Taurus-Lok komplettiert ÖBB-Beschaffungsprogramm

Am 21. Mai 2008 ging die 382. und damit letzte ÖBB-Taurus-Lok vom Band. Ein achtjähriges Beschaffungsprogramm mit einem Investitionsvolumen von über 1,2 Milliarden Euro ist damit zu Ende. Die Taurus-Lok ist die schnellste Elektro-Lok der Welt, was sie in einem Rekord 2006 mit 357 Stundenkilometern unter Beweis gestellt hat. Die ÖBB-Traktion GmbH verfügt im internationalen Vergleich damit über eine der modernsten Lokflotten und kann ihren Einsatzradius auf praktisch ganz Europa ausdehnen.

Die Taurus-Lok bringt in Österreich 230 Stundenkilometer und knapp 10 000 PS auf die Schiene und kann damit sowohl schnelle Personenzüge als auch tausende Tonnen schwere Güterzüge ziehen. Sie gilt damit als Universallok — und universell ist auch ihr Einsatzgebiet: Zusätzlich zum Heimmarkt Österreich fahren die ÖBB-Taurus-Loks bereits nach Deutschland, Ungarn, Slowenien, Italien, Tschechien und in die Slowakei. Die technische Antwort auf unterschiedliche Stromsysteme sind Mehr-Systemloks.

Der Umwelt nützt die Lok in zweifacher Hinsicht: einerseits fährt sie mit dem „grünen“ Bahnstrom aus österreichischer Wasserkraft, andererseits speist sie beim Bremsen nicht benötigten Strom wieder ins Stromnetz zurück. Dadurch können bis zu 20 Prozent Strom eingespart werden.

Seit der Ausfahrt der ersten ÖBB-Taurus-Lok im Jahr 2000 hat die Flotte insgesamt 370 Millionen Kilometer zurückgelegt. Gemanagt wird ihr Einsatz und die notwendigen Lokführer und Lokführerinnen von der ÖBB Traktion GmbH. Die Taurus-Lok ist eine Entwicklung der Siemens AG, ihre Energieeffizienz und ein hohe Verfügbarkeit (98 Prozent) stellen eine neue Dimension dar. Rund 40 wichtige Komponenten erzeugen die ÖBB-Technische Services (TS) in ihren Werken selbst. In einem davon, im Competence Center in Linz, findet der Zusammenbau der Komponenten, die Lackierung der Loks und die Inbetriebsetzung statt. In den letzten acht Jahren konnten die ÖBB-TS ein umfassendes Know-how aufbauen, das nun auch europaweit vermarktet wird: Derzeit hat ÖBB-TS Verträge über die Fertigung von 39 Lokomotiven für andere Bahnen.

Zusammensetzung der ÖBB-Taurusflotte:

- 50 Taurus 1016: Ein-System-Lok, für Bahnstromnetze in Österreich und Deutschland (16 2/3 Hertz Wechselstrom),
- 282 Taurus 1116: Zwei-System-Lok, zusätzlich für 50 Hertz Wechselstrom, zum Beispiel in Ungarn, sowie
- 50 Taurus 1216: Mehr-System-Lok, zusätzlich für Gleichstrom, zum Beispiel in Italien, Tschechien, Slowenien, Slowakei.

## Sanierung Gotthard-Straßentunnel

Der im September 1980 eröffnete Gotthard-Straßentunnel muss früher als bisher erwartet grundsaniert werden, nämlich nach rund 40 statt 50 Jahren, also so etwa im Jahr 2020. Dies berichtete kürzlich die „Berner Zeitung“. Das Schweizerische Bundesamt für Straßen (ASTRA) rechnet demnach mit Kosten von 300 bis 500 Millionen Schweizer Franken (etwa 200 bis 300 Millionen Euro).

Kopfzerbrechen bereitet die Verkehrsabwicklung während der Bauzeit, denn der Tunnel wird dazu gesperrt werden müssen.

Werden die Bauarbeiten ununterbrochen durchgeführt, ist mit einer Bauzeit von rund einem Jahr zu rechnen. Die Gotthard-Passstraße ist indes normalerweise nur ein knappes halbes Jahr von etwa Mitte Mai bis Ende Oktober offen. Nach der Brandkatastrophe (über 10 Todesopfer) am 24. Oktober 2001 wurde die Passstraße allerdings auch bis zur Wiedereröffnung des Straßentunnels am 21. Dezember 2001 offen gehalten. Zwar waren die dafür benötigten Streusalzmengen immens, aber vermutlich wäre es möglich, wenn es denn gar nicht anders geht, die Gotthard-Passstraße ganzjährig offen zu halten. Auch historisch wurde der Pass ganzjährig frequentiert, im Winter mit Pferdeschlitten. Außer dem Gotthard-Straßentunnel bestehen ganzjährig zu nutzende Verbindungen nur noch mit dem San-Bernardino-Straßentunnel, der Lukmaier- und der Simplon-Passstraße. Bei allen genannten Verbindungen reicht die Kapazität der Zufahrtsstraßen nicht aus, und es sind mittlere bis große (Simplon) Umwege zu fahren.

Daneben wird eine geteilte Sanierung in mehreren aufeinander folgenden Sommern geprüft. Dann wäre allerdings jeweils die Hauptreisesaison betroffen.

Eine Alternative wird es allerdings zum Zeitpunkt der Sanierung auch geben: Bis dahin wird der Gotthard-Basistunnel (NEAT / Neue Eisenbahn Alpen Transversale) fertig gestellt sein. Dann könnte — zumindest während der Bauzeit — neben dem geplanten Lkw-Verlad auch eine Autobeförderung durch den neuen Tunnel angeboten werden.

## Rotterdam – Bologna direkt

Die Schweizer Güterbahn baut ihr Angebot in Italien weiter aus und fährt für ERS Railways neben Melzo und Padua nun auch bis nach Bologna, die heute südlichste Destination von SBB Cargo. Die mit diversen Konsumgütern beladenen Container werden in Rotterdam und Bologna umgeschlagen. ERS Railways übernimmt den Transport zwischen Rotterdam und Basel, SBB Cargo bedient durchgehend die Strecke zwischen Basel und Norditalien. Mit der Angebotserweiterung

nach Bologna fahren insgesamt 36 Containerzüge pro Woche von Rotterdam direkt nach Norditalien und zurück. Die beiden Partner wollen ihre Zusammenarbeit auf der Nord-Süd Achse weiter verstärken. ERS Railways gehört zur A.P. Møller-Maersk-Gruppe und ist einer der führenden Anbieter im kombinierten Verkehr von Containern, Tanks und Wechselbehältern.

## Neue Güterbahn entsteht

Am 23. Juni haben der tschechische und der slowakische Verkehrsminister den Zusammenschluss der Güterbahnen der beiden Länder beschlossen, um im liberalisierten europäischen Markt wettbewerbsfähiger zu sein. CD Cargo mit jährlich 90 Millionen Tonnen und ZSSK Cargo (50 Millionen Tonnen) sollen Ende Oktober 2008 vereinigt werden. Die neue Gesellschaft würde etwa die Größe der polnischen Güterbahn haben, die heute nach Railion an zweiter Stelle in Europa steht.

## Cisalpino optimistisch

Cisalpino ist das für den grenzüberschreitenden Nord-Süd-Personenverkehr zuständige Tochterunternehmen von SBB und Trenitalia. Bei einem Medientermin Anfang Juni in Zürich wurde eine erneute Steigerung des Geschäftsergebnisses für 2007 bekannt gegeben.

Cisalpino hat im Berichtsjahr die Zahl der beförderten Passagiere um 6,9 Prozent auf 12,4 Millionen Personen gesteigert, die Verkehrsleistung betrug 1,52 Milliarden Personenkilometer (Vorjahr: 1,42 Milliarden). Der Brutto-Streckenertrag wurde um 7 Prozent auf 255 Millionen Schweizer Franken (etwa 157 Millionen Euro) gesteigert (Vorjahr: 238 Millionen Franken, das waren rund 147 Millionen Euro) und den EBIT („Earnings before Interest and Taxes“, also das Unternehmensergebnis vor Zinsen und Steuern) um fast 20 Prozent auf 25 Millionen Franken (15 Millionen Euro).

Vorstand Alain Barbey hielt im Rückblick auf sein erstes Amtsjahr fest, dass ihn neben dem erfreulichen Geschäftsgang insbesondere die Optimierungsmaßnahmen an der ETR 470 Flotte zuversichtlich stimmten: „Dank zahlreicher Maßnahmen wie technischen Verbesserungen oder Schulungen beim Lokpersonal, konnten wir die Zugsausfälle halbieren und die Traktionsdefekte um 30 Prozent reduzieren. In 90 Prozent aller Fahrten sind wir pünktlich am Zielort.“

Die Firma stellte auch den neuen Hochgeschwindigkeits-Neigezug ETR 610 vor, der zurzeit für Testfahrten in der Schweiz ist. Zum Fahrplanwechsel 2008/09 will Cisalpino zunächst sieben neue Hochgeschwindigkeitszüge ETR 610 in Betrieb nehmen, die nach und

nach die heute noch in Betrieb stehenden konventionellen Züge der Cisalpino-Flotte ersetzen sollen.

Durch technische wie auch optische Anpassungen sollen die älteren Neigezug-Modelle laufend modernisiert werden. Cisalpino will in Zukunft ausschließlich Neigezüge für seine Verbindungen einsetzen. Das neue Rollmaterial bringt für die Kunden eine erhebliche Zeitersparnis: Zwischen der Schweiz und Mailand und weitere Destinationen wie Florenz oder Venedig verkürzen sich die Reisezeiten um 30 bis 45 Minuten.

Schon länger unternimmt Cisalpino intensive Anstrengungen, das Unternehmen stärker an den Kundenbedürfnissen auszurichten. Bereits umgesetzt sind zahlreiche Maßnahmen zur Komfortsteigerung an Bord, wie etwa ein DVD-Verleih, die Möglichkeit sich auch außerhalb des Speisewagens Essen am Platz servieren zu lassen oder ein besseres Menüangebot.

Weitere Informationen auf [www.cisalpino.com](http://www.cisalpino.com).

## Gratis-Kreditkarte und Halbtaxabo in einem

Jeder zweite erwachsene Schweizer besitzt ein Halbtax-Abo für den öffentlichen Verkehr. Die beliebte Kundenkarte ermöglicht es, praktisch im ganzen öffentlichen Verkehr der Schweiz zum halben Preis zu reisen. Mit derzeit über 2,1 Millionen verkauften Abos ist das Halbtax eine Erfolgsgeschichte. Daher möchten die SBB die Halbtax-Familie weiter wachsen lassen: Nach dem 1-, 2- und 3-Jahres Halbtax kommt im Herbst 2008 ein abonnierbares Halbtax auf den Markt.

Das Angebot ist preislich attraktiv: Das abonnierbare Halbtax kostet 125 Schweizer Franken (rund 77 Euro) im Jahr und ist damit 25 Franken günstiger als das 1-Jahres-Halbtax. Die Kundinnen und Kunden müssen das Halbtax künftig nicht mehr jährlich aktiv erneuern. Dieser Aufwand entfällt, denn die Jahresgebühr wird bequem über eine im Halbtax-Abo integrierte Kreditkarte beglichen. Die Kreditkarte zum abonnierbaren Halbtax ist gratis. Wer keine Kreditkarte möchte oder nicht volljährig ist, aber vom bequemen abonnierbaren Halbtax profitieren möchte, kann alternativ auch eine Prepaid-Karte beantragen. Die Prepaid-Karte ist eine vollwertige Visa-Karte mit einem hinterlegten Konto, auf das die Kundinnen und Kunden Geld einzahlen können. Das abonnier tax bringt auch den SBB einen Zusatznutzen, indem die Prozesskosten günstiger werden. Diese Kosteneinsparung wird den Kunden direkt weitergegeben, was sich im attraktiven Preis von 125 Franken pro Jahr äußert. Das abonnierbare Halbtaxabo mit Gratis-Kreditkarte kann ab Herbst an jeder Verkaufsstelle des öffentlichen Verkehrs bestellt werden.

# Nachhaltigkeit

## Klimawandel begrenzen

Mit einem Arbeitsprogramm fürs laufende Jahr sind die Klimaverhandlungen in Bangkok Anfang April abgeschlossen worden. Es bestand Einigkeit, dass Emissionshandel, Joint Implementation (JI) und der CDM (Clean Development Mechanism) auch in Zukunft eine entscheidende Bedeutung bei der Minderung des Treibhausgas-Ausstoßes spielen werden.

Bundesumweltminister Gabriel: „Bangkok war die erste Station auf unserer Reise nach Kopenhagen. Viele Staaten haben interessante Vorschläge für die konkrete Ausgestaltung des künftigen Klimaschutzabkommens gemacht, zum Beispiel zur Finanzierung. Noch sind die Vorschläge nicht alle miteinander kompatibel und müssen weiter aneinander angenähert werden. Aber wir sind auf einem guten Weg.“

In drei weiteren Verhandlungsrunden im Jahr 2008 werden die Vorschläge zur Treibhausgasminderung, zur Anpassung an den Klimawandel, zu Technologiekooperation und zur Finanzierung des Klimaschutzes vertieft erörtert. Auf der Weltklimakonferenz (COP 14) in Posen im Dezember 2008 soll dann entschieden werden, wie die Elemente zusammengeführt werden können. Die Verhandlungen sollen dann bis zur Klimakonferenz in Kopenhagen (COP 15) Ende 2009 abgeschlossen werden als Nachfolgeabkommen zum Kyoto-Protokoll.

Es ist entscheidend den Temperaturanstieg auf maximal 2 Grad Celsius gegenüber vorindustrieller Zeit zu begrenzen. Nur so lassen sich die Folgen des heute bereits stattfindenden Klimawandels auf ein beherrschbares Maß beherrschen. Die EU will ihre Emissionen bis 2020 um 30 Prozent gegenüber 1990 reduzieren.

Auf der Klimakonferenz auf Bali im Dezember 2007 (siehe GRV-Nachrichten Folge 80, Seite 27) wurde die Bali Roadmap verabschiedet. In ihr vereinbarte die Staatengemeinschaft einen Fahrplan für umfassende Verhandlungen eines Klimaregimes für die Zeit nach 2012. Die Verhandlungen finden in zwei parallel arbeitenden Arbeitsgruppen statt. Die Arbeitsgruppe unter dem Kyoto-Protokoll hat die Festlegungen der künftigen Verpflichtungen von Kyoto-Industrielländern zum Gegenstand. In der Arbeitsgruppe unter der Konvention verhandeln die Staaten über die Emissionsminderungsbeiträge der Nicht-Kyoto-Industriestaaten, insbesondere der USA sowie über die Beiträge der Entwicklungsländer zu dem künftigen Klimaschutzregime. Weitere Verhandlungsthemen sind die Anpassung an den Klimawandel, Technologien zur Minderung und zur Anpassung sowie die Investitionen und die Finanzierung, die für dieses Regime erforderlich sein werden.

Der Klimawandel wirkt sich spürbar auf die menschliche Gesundheit aus. Das ist der Tenor auf der ersten Konferenz der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zu den Auswirkungen des globalen Klimawandels auf die menschliche Gesundheit, die Anfang April in Bonn stattfand. Das Krankheitsspektrum verändert sich auch in unseren Breitengraden. Allergien können zunehmen und Infektionskrankheiten sich ausbreiten. Die Hitzeperioden belasten ältere geschwächte Menschen mit Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Darüber hinaus wird der Klimawandel auch die Ausbreitung einiger Infektionskrankheiten begünstigen, da sich die Lebensbedingungen für die Krankheiten übertragenden Tiere verbessern.

Im japanischen Toyako haben die G8-Regierungschefs am 08. Juli 2008 beschlossen, die Emissionen des wichtigsten Treibhausgases Kohlendioxid bis zum Jahr 2050 weltweit um mindestens 50 Prozent zu verringern. Für die Industriestaaten ergeben sich daraus weit höhere Reduktionsziele, bei etwa 80 Prozent, da insbesondere in den Schwellenländern China und Indien der Kohlendioxid Ausstoß weiter ansteigen wird.

## Energie- und Klimapaket der Bundesregierung

Das Bundeskabinett hat am 18. Juni 2008 mit dem zweiten Energie- und Klimapaket (IEKP) die Verordnung über die LKW-Maut (MauthöhenVO), die Novelle der Energieeinsparungsverordnung (EnEV) sowie die neue Heizkostenverordnung (HeizkostenVO) beschlossen.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee sagte in Berlin: „Der Energieverbrauch muss gesenkt werden. So entlasten wir die Bürgerinnen und Bürger. Und wir setzen unsere Strategie „Weg vom Öl“ in die Praxis um. Gebäudeheizung hat mit 40 Prozent einen enormen Anteil am Gesamtenergieverbrauch. Hier setzen wir deshalb an. Wir werden effizienter bauen und sanieren als bisher und realisieren damit ein großes Einsparpotenzial, weil wir mit der Energieeinspar- und Heizkostenverordnung umfassend fördern, aber auch fordern. Wir senken langfristig den Energiebedarf von Häusern und Gebäuden, Klimaschutz und Wärmedämmung belasten die Menschen nicht, sondern entlasten sie. Insgesamt generieren wir mit den vorgesehenen Maßnahmen ein Investitionsvolumen von rund 2 Milliarden Euro pro Jahr bei Heizkostenminderungen von jährlich rund 300 Millionen Euro.“

Ein LKW mit hohem Schadstoffausstoß soll doppelt so viel wie ein umweltfreundlicher, moderner LKW bezahlen. Durch die Erhöhung der LKW-Maut soll auch die Energiewende unterstützt werden. Um Energieeffizienz und Ausbau der Erneuerbaren Energien voranzu-

bringen, setzt die Bundesregierung im Verkehr auf folgende Maßnahmen:

- Einführung verbindlicher Kohlendioxid-Werte bei Pkw ein, die auf EU-Ebene rechtlich verankert werden müssen. Bis 2012 sollen bei in der EU neu zugelassenen Pkw im Durchschnitt 120 Gramm Kohlendioxid je Kilometer Fahrt erreicht werden.
- Mit der Umgestaltung der Kfz-Steuer für alle Neufahrzeuge, die künftig die Kohlendioxid-Emissionen berücksichtigen soll, wird ein starker Anreiz für den Kauf kraftstoffsparender und umweltfreundlicher Fahrzeuge geschaffen. Ein „Klimapass für Pkw“ soll Hinweise auf die Energieeffizienz des Fahrzeugs geben.
- Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Einführung der Maut zu einer effizienteren Auslastung der Transportkapazitäten beigetragen hat. Durch die neuen Mautsätze wird die Lenkungswirkung der Lkw-Maut verstärkt. Der höchste Mautsatz des emissionsstarken Euro-I-Lkw und der niedrigste Mautsatz des emissionschwachen Euro-V-Lkw liegen jetzt 100 Prozent (statt früher nur 50 Prozent) auseinander. Die Nachrüstung mit Partikelminderungssystemen (Dieselrussfiltern) wird bei der Mauthöhe begünstigend berücksichtigt. Die Mautsätze werden außerdem auf Grundlage der aktualisierten Wegekostenberechnung angepasst, so dass den schweren Lkw die tatsächlichen Wegekosten auch angelastet werden können.
- Der Anteil der Biokraftstoffe soll ausgebaut und ab dem Jahr 2015 stärker als bisher auf die Minderung von Treibhausgasemissionen ausgerichtet werden.
- Batterie- und Brennstoffzellentechnologie sind Schlüsselemente für eine energieeffiziente Mobilität der Zukunft. Mit einer neuen Technologielinie zum Einsatz von Hybrid- und Elektroantrieben baut die Bundesregierung auf erfolgreiche Arbeiten auf, beispielsweise im „Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“.
- Um die Attraktivität neuer Antriebstechnologien auch für den Öffentlichen Personennahverkehr zu erhöhen, prüft das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein „Markteinführungsprogramm für effiziente Antriebstechnologien im öffentlichen Personennahverkehr“. Effizienztechnologien (wie etwa Hybrid, Batterie oder Brennstoffzelle) sind im Anschaffungspreis noch vielfach teurer, dies gilt insbesondere auch für den Busbereich. Für eine Markteinführung sind neue, effiziente Antriebstechnologien daher zunächst auf eine Förderung angewiesen.

Das integrierte Energie- und Klimaprogramm der Bundesregierung findet man unter [www.bmvbs.de/-,3066/Dokument.htm](http://www.bmvbs.de/-,3066/Dokument.htm).

## Individuelle Klimabilanz bei Reisen europaweit berechnen

Der Umwelt zuliebe vom Pkw oder dem Flugzeug auf die Bahn umzusteigen, macht Sinn. Entscheidungshilfe gibt hier der UmweltMobilCheck ([www.bahn.de/umweltmobilcheck](http://www.bahn.de/umweltmobilcheck)) der Deutschen Bahn, der zunehmend für die individuelle Klimabilanz einer Reise nachgefragt wird.

Der UmweltMobilCheck erstellt eine ökologische Bilanz für individuelle Reisen innerhalb Deutschlands mit der Bahn, dem Pkw und Flugzeug. Anfang 2003 ging der Umwelt-Vergleichsrechner online. Seitdem haben die Zugriffe auf dieses Instrument stetig zugenommen. Im Durchschnitt vergleichen heute rund 100 000 Benutzer pro Monat, wie viel Kilogramm des klimaschädlichen Treibhausgases Kohlendioxid (Kohlendioxid) und andere Schadstoffe sie durch ihre Reise mit der Bahn gegenüber Auto und Flugzeug einsparen.

Ein Beispiel: Auf der 287 Kilometer langen Strecke Hamburg-Berlin emittiert die Bahn 13,1 Kilogramm Kohlendioxid pro Person und Fahrt. Damit ist sie im Vergleich zum Pkw (mehr als 50 Kilogramm) fast vier Mal, im Vergleich zum Flugzeug (fast 82 Kilogramm) sogar rund sechs Mal umweltfreundlicher.

Das Bahn-Umwelt-Zentrum der DB war beim Internationalen Eisenbahnverband UIC ein maßgeblicher Treiber der Idee, den Ökorechner der drei Verkehrsträger auf grenzüberschreitende und europäische Strecken auszuweiten. Die Basisdaten liefert auch hier das renommierte Heidelberger Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu), das unabhängige und wissenschaftlich fundierte Daten bereitstellt. Die Europäische Umweltagentur (EEA) hat Daten und Methodik geprüft und als objektiv und fundiert verifiziert. Damit wird die Methodik des UmweltMobilChecks europäischer Standard.

Seit dem 24. Juni 2008 kann nun unter [www.ecopassenger.org](http://www.ecopassenger.org) mit der europäischen Version die Umweltbilanz auf internationalen Strecken ermittelt werden. An diesem Tag hat die UIC mit Unterstützung von CER, UNIFE und DB am Sitz der EEA in Kopenhagen sowohl den Rechner für den Personenverkehr als auch das entsprechende Instrument zur Berechnung der Umweltbilanz des Güterverkehrs EcoTransIT ([www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org)) in Betrieb genommen. Dieser vergleicht die Klimafreundlichkeit der Verkehrsmittel Bahn, Lkw, Binnen-, Seeschiff und Luftfracht sowie den kombinierten Verkehr auf beliebigen europäischen Strecken.

# Literatur

## Rail transport and the environment: meeting the challenge

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee stellte im Rahmen des Internationalen Transportforums Ende Mai 2008 in Leipzig dieses englischsprachige Buch der Öffentlichkeit vor. Das Buch wurde von der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) herausgegeben. 14 führende Persönlichkeiten aus Bahnindustrie und Wissenschaft befassen sich mit den Herausforderungen des Klimawandels und anderer Umweltfragen für die Schiene. Zu den Autoren gehören:

- Roland Heinisch und Joachim Kettner, Deutsche Bahn,
- Luc Aliadière, Chef der UIC,
- Bert Klerk, Chef von ProRail, Niederlande,
- Émile Quinet, Professor, Paris,
- Chris Nash, Professor, University of Leeds, Großbritannien, sowie
- Max Friedli, Direktor des Schweizer Bundesamts für Verkehr.

Das Buch enthält Vorwörter von Jacques Barrot, dem früheren Verkehrskommissar und von Stavros Dimas, dem Umweltkommissar der EU.

ISBN: 978-1-899-650-44-6.

Das Buch kostet mit Versand 59,50 € und kann bestellt werden unter: [books@landor.co.uk](mailto:books@landor.co.uk).

## Megatrends der Nachhaltigkeit

Globale Veränderungen werden das Leben in diesem Jahrhundert dramatisch beeinflussen. Trends wie die Klimaerwärmung und Ressourcenknappheit verändern die Rahmenbedingungen unseres Alltags und unser Wirtschaften. Wer künftig ökonomisch erfolgreich sein will, muss sich den veränderten Realitäten stellen: Klimaschutz, Ressourceneffizienz und nachhaltiges Wirtschaften müssen ebenfalls zu regelrechten Megatrends werden. In der Broschüre „Megatrends der Nachhaltigkeit“ des Bundesumweltministeriums werden die Chancen und Risiken, die sich mit diesen Megatrends für Unternehmen verbinden, dargestellt.

„Megatrends der Nachhaltigkeit. Unternehmensstrategie neu denken“. ist als PDF-Datei abrufbar [www.bmu.de/presse](http://www.bmu.de/presse). Die Broschüre kann auch beim BMU, Referat ZG III 2, Postfach 30 03 61, 53183 Bonn, Fax: 01888/305-3339 oder per e-Mail: [Renate.Heddergott@bmu.bund.de](mailto:Renate.Heddergott@bmu.bund.de) bestellt werden.

## Jahrbuch des Bahnwesens / Folge 56 — 2007/08

Herausgeber:

Förderkreis des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Der Schienengüterverkehr erlebt eine Renaissance. Vor diesem Hintergrund kommt diesem Jahrbuch des Bahnwesens mit seinem Schwerpunktthema „Internationaler Schienengüterverkehr“ eine besondere Rolle zu: Die politischen und technischen Aufsätze verdeutlichen die Möglichkeiten zu einer verkehrspolitischen Wende zugunsten der Schiene und zum Nutzen des Klimas. Dieses Buch bietet einen qualifizierten Einblick in die bisherige Entwicklung und die Zukunft des europäischen Schienengüterverkehrs. Das Jahrbuch enthält auch aktuelle Chroniken sowie Technische Neuentwicklungen und neue Fahrzeuge.

Preis: 34 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten)

ISBN: 978-9-7771-0360-0

Bestellungen an:

DVV Media Group GmbH Eurailpress  
Vera Hermanns, Tel. (040) 23714-292, Fax -104,  
Mail: [vera.hermanns@dvvmedia.com](mailto:vera.hermanns@dvvmedia.com)  
Internet: [www.eurailpress.com](http://www.eurailpress.com).

## DBA — Das Bahn-Adressbuch 2008

Das „DBA — Das Bahn-Adressbuch“ 2008 enthält mehr als 3000 gründlich recherchierte Adressen der Bahnen, Bahnbehörden, Politik, der Industrie und Wirtschaft sowie aus Wissenschaft, Forschung und Verbänden (inkl. Ansprechpartner und ihren Kommunikationsdaten) aus Deutschland, Österreich, Schweiz und Luxemburg. Es ist gelungen, die Adressen noch stärker zu personalisieren, so dass ein persönlicher Kontakt schnell zu finden ist. Hierbei hilft dem Leser auch das umfangreiche Personenregister.

Preis: 48 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten)

ISBN: 978-3-7771-0346-4

Bestellungen an:

DVV Media Group GmbH Eurailpress  
Vera Hermanns, Tel. (040) 23714-292, Fax -104,  
Mail: [vera.hermanns@dvvmedia.com](mailto:vera.hermanns@dvvmedia.com)  
Internet: [www.eurailpress.com](http://www.eurailpress.com).

## Verkehr in Zahlen 2007/2008

Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung.

Das jährlich neu aufgelegte Nachschlagewerk „Verkehr in Zahlen“ informiert über nahezu alle Aspekte des Verkehrs einschließlich seiner Stellung in der Volkswirtschaft. Es wird seit mehr als 30 Jahren von politischen Entscheidungsträgern, Unternehmen, Banken und der gesamten Transportwirtschaft als zuverlässige Quelle genutzt.

„Verkehr in Zahlen 2007/2008“ bietet dem Leser einen Einblick in das Verkehrsgeschehen und die Verkehrsentwicklung in Deutschland und in der EU.

Zu dem Buch wird eine CD-ROM geliefert, deren Daten sich leicht weiterverarbeiten lassen.

Preis: 42 Euro (Buch und CD-ROM) (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten)

ISBN: 978-3-87154-369-2

Bestellungen an:

DVV Media Group GmbH Eurailpress  
Vera Hermanns, Tel. (040) 23714-292, Fax -104,  
Mail: [vera.hermanns@dvvmedia.com](mailto:vera.hermanns@dvvmedia.com)  
Internet: [www.eurailpress.com](http://www.eurailpress.com).

## Personalia

**Dr. Wilhelm Pällmann** ist bereits Ende November 2007 in Berlin mit dem Publizistikpreis Kommunikation und Mobilität der Alcatel-Lucent Stiftung für Kommunikationsforschung ausgezeichnet worden.

**Claus Weselsky** ist seit 06. Mai 2008 neuer Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL). Er war bisher Stellvertreter von **Martina Schell** (65), der 19 Jahre an der Spitze der GDL wirkte und in den Ruhestand trat.

**Norbert Hansen** hat am 08. Mai 2008 seinen Rücktritt vom Vorsitz der Gewerkschaft TRANSNET erklärt, die er seit 1999 leitete. Am 15. Mai hat ihn der Aufsichtsrat der DB zum Arbeitsdirektor der staatseigenen Holding nach der Teilprivatisierung ernannt.

**Lothar Krauß** ist seit 16. Mai 2008 neuer Vorsitzender der TRANSNET. Er gehört dem Vorstand der Gewerkschaft seit 1996 an, seit 1999 war er ihr Vize-Chef.

**Peter Klugar** wurde am 26. Mai 2008 zum Vorstandssprecher der ÖBB Holding AG ernannt, er war bisher der für Infrastruktur zuständige Holding-Vorstand. Er folgt auf **Martin Huber**, der am 21. April seinen Rücktritt erklärt hatte.

**Dr. Klaus Baur**, Vorsitzender der Geschäftsführung der Bombardier Transportation GmbH, ist seit 27. Mai 2008 neuer Sprecher des Förderkreises der Allianz pro Schiene. Er trat die Nachfolge von **Peter Witt** an, der der Allianz pro Schiene als Mitglied des Freundeskreises verbunden bleibt.

**Dr. Hans-Jörg Grundmann** ist seit 19. Juni 2008 für drei Jahre Präsident der Europäischen Bahnindustrie UNIFE in Brüssel. Grundmann, Vorstand von Siemens Mobility, ist Nachfolger von **André Navarri**.

**Bernard Guillelmon** hat am 01. Juli 2008 die Führung der Lötschbergbahn BLS übernommen. Er ist Nachfolger von **Mathias Tromp**, der in den Ruhestand trat.

**Klaus-Dieter Hommel** ist am 09. Juli 2008 zum Vorstandsvorsitzenden der Allianz pro Schiene gewählt worden. Der Bundesvorsitzende der Verkehrsgewerkschaft GDBA tritt damit die Nachfolge von **Norbert Hansen** an, auf dessen Initiative die Allianz pro Schiene im Juni 2000 gegründet wurde. Hansens Amtszeit als ehrenamtlicher Vorsitzender der Allianz pro Schiene endete mit dem Niederlegen seiner Ämter als Transit-Vorsitzender im Mai 2008.

### † Nachruf Adolf-Heinrich von Arnim

Unser Ehrenmitglied Adolf-Heinrich von Arnim ist am 28. Juni 2008 im Alter von 92 Jahren in Eberswalde gestorben.

Von Arnim arbeitete nach dem Studium der Rechtswissenschaften bei DB, DIHT und in Bundesministerien, 1981 trat er in den Ruhestand. Von 1961 bis 1989 setzte er sich als Mitglied im Rat der Stadt Bonn für eine bürgernahe Stadtpolitik, besonders aber für einen fahrgastfreundlichen Nahverkehr ein. Er war regelmäßiger Teilnehmer bei den Horber-Schienen-Tagen, wo er 1986 für das Erste und 1996 für das Zweite Horber Manifest verantwortlich zeichnete. Diese Manifeste zielten auf eine nachhaltige Verkehrspolitik.

Zeit seines Lebens hat sich von Arnim mit großer Leidenschaft, hohem Sachverstand und glänzender Rhetorik für die Schiene und ihre Kunden eingesetzt, dabei lag ihm ein flächendeckendes Bahnnetz besonders am Herzen.

Von 1986 bis 1992 war von Arnim Mitglied im Beirat und von 1992 bis 1999 gehörte er dem Vorstand der GRV an. Die GRV wird Adolf-Heinrich von Arnim ein ehrendes Andenken bewahren.

# Veranstaltungshinweise

## InnoTrans 2008 mit Ausstellerrekord

Bereits drei Monate vor Beginn der InnoTrans 2008 (23. bis 26. September in Berlin) steht fest: Die diesjährige Leitmesse der internationalen Verkehrstechnik wird größer als jemals zuvor. Über 1800 Aussteller aus 42 Ländern haben sich bisher angemeldet. Das sind 200 Aussteller mehr als vor zwei Jahren. Auch bei der Ausstellungsfläche setzt die InnoTrans 2008 eine neue Rekordmarke. Mit 150 000 Quadratmetern Hallen- und Freifläche wird die Dimension der InnoTrans 2006 gleich um 50 Prozent übertroffen.

In diesem Jahr werden neben den Messehallen im Südgelände erstmals auch die historischen Tageslichthallen im Nordbereich der Messe genutzt. Damit ist ein übersichtlicher Messerundlauf für die Fachbesucher gegeben. Das neue Geländekonzept ermöglicht außerdem eine verbesserte Strukturierung der Ausstellungssegmente. Darüber hinaus steht den Fachbesuchern im Norden des Messegeländes erstmals ein zweiter großer Eingangsbereich zur Verfügung. Seine Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist ebenso gut wie beim Südeingang. Zur InnoTrans 2008 werden mehr als 70 000 Fachbesucher aus über 100 Ländern erwartet.

Im Südbereich des Messegeländes werden die Gleise mit direkter Anbindung an die Messehallen bis zum Messestart um 1500 laufende Meter Gleis erweitert. Neben allen Bereichen der Schienenverkehrstechnik werden in diesem Jahr erstmalig Nah- und Regionalverkehrsbusse präsentiert, nach dem guten Erfolg 2006 ist auch der Tunnelbau erneut vertreten.

Weitere Informationen unter [www.innotrans.de](http://www.innotrans.de).

## Hauptversammlung der GRV

Am 18. Oktober 2008 findet die Hauptversammlung der GRV in Siegburg statt. Die Mitglieder erhalten hierzu rechtzeitig eine Einladung mit der Tagesordnung.

## 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.

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

## 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“.**

**Für Überweisungen von außerhalb Deutschlands:  
IBAN = DE47 3005 0110 0045 0046 52  
BIC = DUSSEDDXXX**

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.

Frühere Ausgaben der GRV-Nachrichten (ab Folge 76) können heruntergeladen werden von [www.grv-ev.de/home/grv-nachrichten.html](http://www.grv-ev.de/home/grv-nachrichten.html).



DVV Media Group

# Rail Media

**Das umfassendste Eisenbahn-Portfolio weltweit**



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

DVV Media Group GmbH, Nordkanalstrasse 36, 20097 Hamburg, Germany  
[www.eurailpress.de](http://www.eurailpress.de) [www.railwaygazette.com](http://www.railwaygazette.com)