

# 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>Leitartikel</b>   | 2  |
| <b>Verkehrspolitik der EU</b>  | 2  |
| Für ein nachhaltiges und effizientes Logistik- und Güterverkehrssystem                             |    |
| <b>Verkehrspolitik in Deutschland</b>  | 4  |
| Börsengang der DB Mobility Logistics AG verschoben   |    |
| <b>Nachhaltigkeit</b>  | 4  |
| Warnsignale des Klimawandels werden immer deutlicher   |    |
| <b>Eisenbahnen allgemein</b>   | 7  |
| Deutsche Bahn setzt Wachstumskurs fort   |    |
| <b>Eisenbahninfrastruktur</b>  | 11 |
| Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) in der Endphase                                    |    |
| 49 000 Kundenanmeldungen für Netzfahrplan 2009   |    |
| <b>Schienengüterverkehr</b>  | 13 |
| VDV fordert Weiterführung der Gleisanschlussförderung  |    |
| SNCF will Einzelwagenverkehr rentabler machen  |    |
| <b>Schienepersonenverkehr</b>  | 15 |
| Entwurf für mehr Rechte für Fahrgäste  |    |
| Kooperationsvertrag soll S-Bahn Rhein-Neckar voranbringen  |    |
| <b>Andere Verkehrsmittel</b>   | 20 |
| Anpassung des deutschen Personenbeförderungsrechts an die EU-Verordnung zum ÖPNV                   |    |
| <b>Schifffahrt</b>   | 21 |
| Europäisches Parlament kritisiert Blockadehaltung des Rats zum Sicherheitspaket für den Seeverkehr |    |
| <b>Straßenverkehr</b>  | 21 |
| Anpassung der LKW-Maut zum 01. Januar 2009   |    |
| Tipps vom Umweltbundesamt  |    |
| <b>Luftfahrt</b>   | 23 |
| <b>Literatur</b>   | 23 |
| <b>Personalien</b>   | 24 |
| <b>Veranstaltungen</b>   | 26 |
| InnoTrans 2008 mit Superlativen  |    |
| <b>Impressum</b>   | 27 |

## Editorial

*Die Krise auf den internationalen Finanzmärkten geht auch an der Verkehrspolitik nicht spurlos vorüber. Die Deutsche Bahn hat den Börsengang ihrer Tochter DB Mobilität und Logistik AG vertagt. Zu unserem Redaktionsschluss war noch kein neuer Termin bekannt.*

*Es überrascht nicht, dass einige Gegner des Börsengangs nun eine abgeschlossene Debatte abermals aufzuwärmen versuchen. Daran beteiligt sich die GRV nicht. Im Gegenteil: Die GRV hofft, dass nun die Verkehrspolitiker den Kopf wieder frei bekommen, über Verkehrspolitik zu diskutieren.*

*Die Bahnreform kann Verkehrspolitik nicht ersetzen. Insbesondere kann sie eine politische Willensbekundung, welcher Umfang an Eisenbahn-Bedienung gewollt ist, nicht ersetzen*

*Nachstehend einige Stichworte, die der Lösung harren.*

*So ist die Regionalisierung des SPNV insofern noch nicht vollständig, dass zwar die Entscheidung, welcher Betreiber welche Züge fährt, vor Ort fällt, der Umfang des Angebots aber nach wie vor im Bundestag entschieden wird; denn den meisten Aufgabenträgern stehen nur die Regionalisierungsmittel des Bundes und keine eigenen Budgets zur Verfügung.*

*Im Spannungsfeld zwischen „unternehmerischer Sanierung der Deutschen Bahn AG“ und „Gerechtigkeit im Wettbewerb zwischen mehreren Bahngesellschaften“ ist das Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, etwas in den Hintergrund getreten. Dieses Ziel wird jedoch keineswegs automatisch erreicht, wenn man nur die vorgenannten Ziele perfektioniert.*

*Die konzeptionelle Lücke im Fahrplan zwischen Fern- und Nahverkehr (Stichwort ehemalige Zuggattung Interregio) kommt nicht von ungefähr. Auch hier besteht noch Handlungsbedarf.*

*In der nächsten Folge der GRV-Nachrichten werden wir konkrete Ideen, wie mehr Verkehr auf die Schiene gebracht werden könnte, zur Diskussion stellen.*

# Leitartikel

## Gute Aussichten für die Bahnindustrie

*Michael Clausecker, Hauptgeschäftsführer des Europäischen Bahnindustrieverbands UNIFE, Brüssel*

Voith präsentiert die neue Gravita Lokomotive auf Gleis 10, nur wenige Meter entfernt von Skoda's neuer 109E Lokomotive im Porsche Design auf Gleis 1/6. Siemens enthüllt den neuen Velaro RUS auf Gleis 10/1 und Bombardier präsentiert der Öffentlichkeit den ersten Talent 2 auf Gleis 5/1 während Alstom erstmals die Türen seines neuen AGV für das Publikum auf Gleis 4/20 öffnet. Auf den 4000 Meter Gleis der Innotrans 2008 in Berlin präsentierte die Bahnindustrie ein Feuerwerk an Innovationen und gab jede Menge Impulse für die Zukunft der Eisenbahnen.

Während die Hersteller ihre neuesten Produkte und die Themen Energieeffizienz und Umweltfreundlichkeit in den Mittelpunkt ihrer Selbstdarstellungen rückten, lieferten eine Vielzahl neuer Eisenbahnprojekte (Fahrzeuge, Infrastruktur, Signaltechnik, Instandhaltung) den Gesprächsstoff für die CEOs, Marketing- und Vertriebsleute sowie die Einkäufer von Bahnen und Herstellern.

Die gesamte Eisenbahnbranche ist in Aufbruchstimmung und die Innotrans 2008 hat diesen Trend verstärkt, unter anderem indem sie alle bisherigen Rekorde — Besucherzahlen, Aussteller, Internationalität — gebrochen hat.

Die neueste Weltmarktstudie der UNIFE „Worldwide Rail Market Study — Status Quo and Outlook 2016“ lässt die gesamte Industrie bis 2016 auf starkes Wachstum hoffen. Die Studie, die in Zusammenarbeit mit Roland Berger Strategy Consultants erstellt wurde, rechnet bis 2016 mit einem jährlichen Wachstum der Branche zwischen 2,5 und 3 Prozent. Das zugängliche Marktvolumen läge dann bei 111 Milliarden Euro (2007: 86 Milliarden Euro).

Ziel dieser zweiten UNIFE Marktstudie ist es, eine allgemein akzeptierte Marktdarstellung für die Eisenbahnindustrie und eine Neun-Jahres-Prognose für die Branche zu erstellen. Dafür wurden die 50 bedeutendsten Bahnmärkte weltweit mit zirka 95 Prozent des Schienenverkehrsvolumens im Detail untersucht. Im Ergebnis werden Europa, Nordamerika und der asiatisch-pazifische Raum auch in Zukunft das größte Marktvolumen liefern. Asien wird 2016 voraussichtlich zum zweitgrößten zugänglichen Markt werden und damit die Region NAFTA überholen — hauptsächlich eine Folge des Wachstums sogenannter Megacities in dieser Region. China, Südkorea und Japan bilden den Kern dieser regionalen Dynamik.

Das Wachstum des Sektors erklärt sich durch mehrere gegenwärtige und künftige Trends. Dazu gehören unter anderem die fortschreitende Urbanisierung, der Klimawandel, Deregulierung und Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs, der Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern sowie verstärktes Leasing von Fahrzeugen. So schlagen sich die Vorteile der Bahn beim Umweltschutz nun auch zunehmend in konkreten Aufträgen nieder und bestätigen somit die Einschätzung aber auch die Forderungen vieler Politiker, Investoren, Wirtschaftsführer und der Öffentlichkeit.

Die Liberalisierung des Güter- und Regionalverkehrs hat beispielsweise zu erhöhten Leistungen und somit zu mehr Kundenzufriedenheit und einem steigenden Marktanteil der Schiene geführt. Die Bahnindustrie hat diese Entwicklung aktiv mitgestaltet, indem sie entsprechende neue Produkte für die sich verändernde Nachfrage entwickelt hat.

Damit die Schiene ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Strasse und Airlines behaupten kann, sind verstärkte Investitionen besonders in den Hochgeschwindigkeitsverkehr vonnöten. Eine verringerte Reisezeit, mehr Fahrgastkomfort sowie verbesserte Anschlüsse schaffen zusätzliche Nachfrage, die sich in zusätzlichen Bestellungen bei der Bahnindustrie niederschlagen. Im Güterverkehr sind es ganz besonders Multisystemlokomotiven, die neue Chancen im internationalen Verkehr eröffnen.

Wenn die UNIFE Marktstudie eine einfache Kernbotschaft enthält, dann ist es die, dass die Schiene nicht nur bei den Produktionszahlen eine weltweite Renaissance erfährt und in technologischer Hinsicht eine faszinierende Wiedergeburt erlebt. Fast jede Regierung erkennt heute an, dass Investitionen in die Schiene einen umfangreichen wirtschaftlichen und sozialen Gewinn bringen. Steigende Ölpreise und zunehmende Luftverschmutzung haben heute schon Einfluss auf die strategischen Investitionsentscheidungen in vielen Ländern. Die beginnende Einpreisung der sogenannten externen Kosten — Kohlendioxid-Emissionen, Ressourcenverbrauch, Unfallkosten, Lärm — liefert immer mehr Argumente für Investitionen in die Schiene.

Eine Zusammenfassung der Studie kann von der Internetseite [www.unife.org](http://www.unife.org) heruntergeladen werden.

## Verkehrspolitik der EU

### Für ein nachhaltiges und effizientes Logistik- und Güterverkehrssystem

Das Europäische Parlament fordert ein nachhaltiges und effizientes Logistik- und Güterverkehrssystem, das

nicht nur zur Verbesserung der Wirtschaft und der Sicherheit führt, sondern auch den Zielen der EU in den Bereichen Klimawandel und Energieeinsparungen gerecht wird. Das „zeitaufwändige und energieintensive ‚stop-and-go‘ im Güterverkehr“ möchten die Abgeordneten durch computergestützte Geschwindigkeitsanpassung vermeiden. Auch Straßenbenutzungsgebühren seien „überaus wichtig“.

In dem von Michael Cramer (Grüne) ausgearbeiteten Bericht ermutigt das EP die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Industrie, künftig eine für die Mobilität, die Umwelt, das Klima, die Wirtschaft, die Sicherheit und die sozialen Interessen nachhaltigere Güterverkehrspolitik zu unterstützen. Die Abgeordneten sprechen sich unter anderem für die „schrittweise Integration von vorrangigen grenzüberschreitenden Schienengüterkorridoren, von Knotenpunkten und von konventionellen Netzen“ aus.

Auch fordern die Abgeordneten die Kommission auf, die Mitfinanzierung der EU auf die Effizienz, die Interoperabilität, die Modernisierung der Schieneninfrastruktur, intermodale Knotenpunkte und andere Güterverkehrsträger zu konzentrieren.

Ein nachhaltiger und effizienter Güterverkehr in Europa spiele eine wesentliche Rolle im Hinblick auf eine erfolgreiche und wettbewerbsfähige Wirtschaft und sei von großer Bedeutung, um die Ansprüche der Verbraucher zu erfüllen sowie eine große Zahl an Arbeitsplätzen und ein hohes Wohlstandsniveau für die europäischen Bürger zu schaffen, so die Abgeordneten.

Das EP erwartet, dass die Kommission die „grünen Korridore“ als Musterprojekte für die Mobilität und die Verknüpfung von Verkehrsträgern definiert. Hierbei gehe es um die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger, die Reduzierung von Unfällen, Staus, Lärm, lokaler Giftstoffverschmutzung und sonstiger Verschmutzung, Kohlendioxid-Emissionen, Landschafts- und Energieverbrauch sowie die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energiequellen (insbesondere von Wind- und Solarenergie).

Die Abgeordneten erinnern daran, dass der Verkehrssektor für knapp 30 Prozent der Kohlendioxid-Emissionen in der EU — in den Städten sogar für 40 Prozent — verantwortlich zeichnet. Trotz der Bemühungen um Verbesserungen bei Technologie und Innovation seien die Kohlendioxid-Emissionen im Verkehrssektor zwischen 1990 und 2005 um 26 Prozent gestiegen, während sie in anderen Sektoren durch Investitionen, „die Milliarden von Euro gekostet haben,“ um 10 Prozent gesenkt werden konnten. Für den Güterverkehr wird eine 50-prozentige Steigerung (in Tonnenkilometern) zwischen 2000 und 2020 vorausgesagt.

Am 04. September 2008 haben 541 Abgeordnete des EP für den Bericht gestimmt, lediglich 6 dagegen.

## **Kommission genehmigt Beihilfen für die rollende Autobahn zwischen Lyon und Turin**

Die Europäische Kommission hat am 10. September 2008 die französischen und italienischen Beihilfen für das Pilotprojekt „rollende Autobahn“ zwischen Aiton und Orbassano auf der Strecke Lyon – Turin genehmigt. Die Firma AFA („Autoroute Ferroviaire Alpine“) bietet den Dienst von 2007 bis 2009 an.

Bei dieser Regelung handelt es sich um eine Verlängerung der von der Kommission 2003 genehmigten Beihilfen. Gemäß der Beihilfeentscheidung können Frankreich und Italien den Dienst auf der Strecke Aiton – Orbassano während der Pilotphase von 2007 bis 2009 mit jeweils 22 Millionen Euro subventionieren.

Die rollende Autobahn ist ein Verkehrssystem, bei dem ganze Lastkraftwagen mit ihren Fahrern auf Shuttlezüge verladen und über 200 bis 300 Kilometer transportiert werden. Die rollende Autobahn verringert die Überlastung der Straßen und die Umweltauswirkungen und fördert den kombinierten Verkehr, wodurch ein Beitrag zu den Zielen einer nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik geleistet wird.

Angesichts der Tatsache, dass es sich um ein Pilotprojekt handelt, die Betriebsbedingungen während der Pilotphase äußerst schwierig sind und eine besondere Technologie eingesetzt werden muss, ist eine staatliche finanzielle Unterstützung für die Verwirklichung des Projekts unumgänglich. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Beihilfen mit den Wettbewerbsregeln zu vereinbaren sind, soweit sie sich auf die Pilotphase beschränken.

## **Europäische Verkehrsminister unterstützen internationale Korridore für den Schienengüterverkehr**

Am 09. Oktober trafen sich in Luxemburg die europäischen Verkehrsminister um insbesondere das Thema umweltfreundlicher Verkehr zu diskutieren. Auf Einladung der französischen Ratspräsidentschaft präsentierte Johannes Ludwig, Exekutivdirektor der CER, die TEN-T Revision und die Güterverkehrskorridore.

Der Verkehrskommissar Antonio Tajani lobte in seiner Einführung die Rolle der CER bei der Entwicklung der europäischen Güterverkehrspolitik. Ludwig forderte für die Entwicklung der internationalen Güterverkehrskorridore eine koordinierte Anstrengung auf Ministerebene, beispielsweise durch Konferenzen aller an einem Korridor beteiligten Verkehrsminister. Da der Markt für den Erfolg eines Korridors wichtig ist, sollten Bahnen und Infrastrukturmanager beteiligt werden.

Die Verkehrsminister anerkannten die bedeutende Rolle des Schienengüterverkehrs für die Umwelt aber auch für die Bewältigung der steigenden Transportnachfrage, die von der Straße allein nicht bewältigt werden kann. Sie wiesen auch auf den Mangel an Investitionen und Koordination zwischen den Mitgliedsländern hin und traten für ein unbürokratisches Vorgehen ein um die Ressourcen auf prioritäre Projekte zu konzentrieren.

Der französische Staatssekretär für den Verkehr Dominique Bussereau schloss das Treffen mit seinem Dank an Johannes Ludewig.

## Verkehrspolitik in Deutschland

### Pessimistische Transportkonjunktur

Ende September 2008 haben die ProgTrans AG (Basel) und das ZEW (Mannheim) die neuesten Ergebnisse ihrer Expertenbefragung zur Entwicklung der Transportmärkte und -preise in Deutschland im kommenden halben Jahr vorgelegt. Befragt wurden — wie seit 1998 viermal jährlich — rund 300 Spitzenkräfte der Transport- und Verladenden Wirtschaft nach ihren kurzfristigen Prognosen (6 Monate) hinsichtlich des Transportaufkommens und der Transportpreise im nationalen (Deutschland) sowie grenzüberschreitenden Transport nach Westeuropa und Osteuropa bzw. im Luft- und Seeverkehr nach Europa, Nordamerika und Richtung Asien/Pazifik.

Die aktuellen Ergebnisse und deren Veränderungen gegenüber den Vorquartalen zeugen im Hinblick auf die Transportmengenentwicklung von einer nun recht pessimistischen Einschätzung der Transportkonjunktur: In allen Teilmärkten liegen die Erwartungen unter denjenigen der Vorquartale. Im Hinblick auf die Preisentwicklung scheinen sich die befragten Transportdienstleister und Verloader einig zu sein, dass sich die schon zur Jahresmitte erwarteten stärkeren Preissteigerungen fortsetzen werden. Die markantesten Ergebnisse:

1. Die Einschätzungen zur Entwicklung des Transportaufkommens im nächsten halben Jahr zeugen von einem starken Pessimismus hinsichtlich der weiteren Konjunktur- und Außenhandelsentwicklung als den wesentlichen Bestimmungsgrößen der Transportnachfrage. Die Erwartungen für die einzelnen Transportzweige und verschiedenen Relationen sind aber wieder recht unterschiedlich:
  - Im Straßengüterverkehr, im Kombinierten Verkehr sowie bei den KEP-Diensten (Kurier-, Express- und Paketdienste) wird in allen Teilmärkten

von mehr als einem Drittel der Experten mit einem Aufkommens-Wachstum gerechnet.

- Im Schienengüterverkehr, bei der Binnenschifffahrt und auch bei den KEP-Diensten dominieren sehr klar die Erwartungen unveränderter Transportmengen.
  - Bei der Luft- und Seefracht sind die Erwartungen markant zurückhaltender als in den Vorquartalen. Besonders pessimistisch ist die Einschätzung zu den Europa- und Nordamerikaverkehren.
  - Die Einschätzungen im Bezug auf die einzelnen Transport-Relationen sind teilweise recht unterschiedlich: Auf der Straße und Schiene wird den Osteuropaverkehren eine etwas günstigere Perspektive gegeben, in der Luft- und Seeschifffahrt nur noch den Asien-/Pazifikverkehren.
2. Generell wird mehrheitlich erwartet, dass die Transportpreise — trotz der schlechten Konjunkturperspektiven — weiter steigen werden. Dafür dürften vor allem die stark gestiegenen Ölpreise verantwortlich sein. Die Dieselmotorkraftstoffpreise lagen im Juni 2008 auf ihrem (nominellen) Allzeithöchststand.

## Nachhaltigkeit

### Warnsignale des Klimawandels in Europa werden immer deutlicher

Nehmen Hitzewellen und Unwetter in Europa zu? Wie stark steigt der Meeresspiegel in Europa? Und wie beeinflusst der Klimawandel Menschen, Pflanzen und Tiere? Antworten gibt der Bericht „Impacts of Europe’s changing climate — 2008 indicator based assessment“, den die Europäische Umweltagentur (EEA) am 29. September 2008 in Kopenhagen vorstellte. So hat sich das Klima in Europa in den vergangenen Jahrzehnten erheblich verändert — und die Auswirkungen dieses Wandels zeigen sich immer klarer. Ergebnisse neuester modellgestützter Projektionen lassen in Zukunft eine deutliche Verstärkung der Auswirkungen erwarten. Der Bericht beschreibt anhand von 40 Indikatoren, wie sich erhöhte Risiken für Flutereignisse und Trockenheiten, Verluste der Biodiversität oder Gefahren für den Energiesektor auswirken.

Laut Bericht stieg die Temperatur in Europa seit Beginn der Industrialisierung um 1 Grad Celsius an, also stärker als der globale Durchschnitt von 0,8 Grad Celsius. Die Gletscher der Alpen verloren seit 1850 etwa zwei Drittel ihrer Eismasse. Seit den 1980iger Jahren beschleunigt sich dieser Prozess. Steigende Temperaturen und Hitzewellen führen zu Gesundheitsproblemen;

abschmelzende Gletscher können im Alpenraum die Wasserversorgung vor neue Herausforderungen stellen.

Eine zunehmende Zahl von Naturkatastrophen — überwiegend verursacht durch Extremwetterereignisse — führt zu Toten und Verletzten und steigenden Schäden für die Versicherungswirtschaft. Auch der Meeresspiegel an Europas Küsten steigt, das Artenspektrum der Europäischen Meere verändert sich und die Vegetationsperiode hat sich in weiten Teilen Europas bereits deutlich verlängert.

Zwar zeigt der Bericht auch positive Wirkungen des Klimawandels in den nördlichen Regionen. Allerdings gibt es keinen Zweifel, dass die negativen Folgen überwiegen. Der Vize-Präsident des deutschen Umwelt-Bundesamts, Dr. Thomas Holzmann: „Die tiefgreifenden Auswirkungen der Klimaänderungen in Europa unterstreichen, wie wichtig es ist, die Klimagasemissionen weiter deutlich zu senken. Gleichzeitig müssen wir uns an die nicht mehr abwendbaren Folgen des Klimawandels anpassen“.

Der Bericht basiert auf neuen wissenschaftlichen Publikationen und langjährigen Datenreihen wissenschaftlicher Beobachtungen in verschiedenen europäischen Staaten. Mögliche künftige Klimaänderungen und deren Auswirkungen werden anhand von Computermodellen projiziert.

Die Europäische Umweltagentur (EEA) veröffentlicht den Bericht gemeinsam mit dem Vereinigten Forschungszentrum der EU (JRC-IES), Ispra (Italien) und dem Regionalbüro für Europa der Weltgesundheitsorganisation (WHO) in Rom.

Der Bericht ist in englischer Sprache unter [http://reports.eea.europa.eu/eea\\_report\\_2008\\_4/en](http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2008_4/en) veröffentlicht.

## Nachhaltigkeit ebnet den Weg für die Zukunft der Bahnen

So lautet das Fazit der 10. UIC-Konferenz über Umwelt und Nachhaltigkeit, die am 11. und 12. September in London stattfand. Etwa 200 Teilnehmer aus 35 Ländern, darunter Kanada, Korea und Japan, trafen sich zum Meinungsaustausch über die Frage, wie die Bahn ihren Umweltvorteil weiter ausbauen kann.

UIC-Generaldirektor Luc Aliadière eröffnete die Konferenz mit dem Statement, dass „der Anstieg der Öl- und Energiepreise und der dringende Kampf gegen den Klimawandel die Wirtschaft zur Suche nach effizienteren Lösungen anhalten. Die Bahn kann hierbei eine Schlüsselrolle spielen. Der Schienenverkehr leistet einen entscheidenden Beitrag zur Senkung der weltweiten Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors und

arbeitet gleichzeitig an einer weiteren Reduzierung seiner eigenen Umweltwirkung.“

Für die UIC und ihre Mitglieder sind Umwelt und Nachhaltigkeit nichts Neues. Die erste internationale Umweltgruppe der Bahnen wurde bereits 1991 gebildet, und die erste UIC Umweltkonferenz fand 1994 in Paris statt.

Bei der Konferenz wurden Musterbeispiele für Tätigkeiten der Bahnen im Bereich der Nachhaltigkeit präsentiert. Vipin Sharma, der stellvertretende Generaldirektor der UIC, erläuterte die erste Vision einer UIC-Nachhaltigkeitscharta. Er betonte, die Bahnchefs müssten der Erarbeitung einer „Business Case“ (*Anmerkung des Lektors: könnte „Kosten-Nutzen-Analyse“ heißen?*) für die Nachhaltigkeit der Bahnen höchste Priorität einräumen.

Jessica Ahrens (DB AG) präsentierte das UIC-Projekt zu Nachhaltigkeitsindikatoren für eine umweltverträgliche Verkehrsträgerwahl.

Enno Wiebe(UIC) erläuterte eine Reihe ‚grüner‘ Forschungsprojekte, die beim Weltkongress über Eisenbahnforschung (WCRR) im Mai in Seoul vorgestellt wurden. Dort wurden Fragen mit Schwerpunkt auf technologischen und Verhaltensänderungen behandelt: Energieeffizienz, Emissionen, Lärm, Bodenverschmutzung und nachhaltige Mobilität.

Bei der 10. Konferenz wurde auch der erste „UIC Sustainability Award 2008“ (UIC-Preis für Nachhaltigkeit 2008) verliehen, um die Anstrengungen der UIC-Mitglieder zur Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitsleistung zu belohnen. Die Jury zeichnete mit dem ersten Preis den SNCB-Konzern aus für seine Kampagne zur unternehmensinternen Bewusstseinsbildung zum Energiesparen und der Steigerung der Energieeffizienz.

Michael Cramer, europäischer Parlamentsabgeordneter (Die Grünen) betonte, mit einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene werde die Energieeffizienz der Schiene wirkungsvoll genutzt und ein enormes Potential für Emissionssenkungen im gesamten Verkehrssektor freigesetzt. Heiko Kunst von der Generaldirektion Energie und Verkehr gab einen Überblick der europäischen Politik zu Verkehrsverlagerung und nachhaltigerem Verkehr.

Peder Jensen von der europäischen Umweltagentur (EEA) wies darauf hin, dass die Zeit für einen Wandel im Verkehrssektor reif sei. Man brauche eine Verkehrspolitik, die eine Verhaltensänderung aller Verkehrsnutzer bewirke. Die UIC-Internet-Tools EcoPassenger und EcoTransIT mit einer von der EEA anerkannten Methode seien hierfür Sehr nützlich.

Näheres über die Konferenz sowie die Präsentationen finden Sie auf der Webseite: [www.uic-environment.org](http://www.uic-environment.org).



## Schnelle Einigung für die Kohlendioxid-Minderung bei Pkw ?

„Die deutsche Automobilindustrie und die Beschäftigten brauchen möglichst schnell Klarheit über die Klimaschutzauflagen aus Brüssel“, sagten am 26. September 2008 der Erste Vorsitzende der Industriegewerkschaft Metall, Berthold Huber, und Bundesumweltminister Sigmar Gabriel. „Mit einer langen Hängepartie ist weder dem Klima, noch der Industrie und den Beschäftigten geholfen.“

Gabriel und Huber bedauerten, dass der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments am Vortag dem Vorschlag des Abgeordneten Sacconi nicht gefolgt ist (Anmerkung: Sacconi hatte vorgeschlagen, den Grenzwert der Kommission von 130 Gramm Kohlendioxid je Kilometer Fahrt von 2012 auf 2015 zu verschieben). „Das war ein guter Vorschlag, der an den von der EU-Kommission vorgeschlagenen Grenzwerten nichts geändert, der Automobilindustrie aber angesichts langer Entwicklungszyklen eine faire Chance zur Umstellung ihrer Produktpalette gegeben hätte“, so Gabriel. „Eine schnelle Einigung ist seit gestern unwahrscheinlicher geworden. Angesichts des schwierigen Marktumfeldes braucht die Branche aber schnell Klarheit“, sagte Huber.

Beide riefen dazu auf, die Debatte zu entideologisieren. „Selbstverständlich muss sich auch die deutsche Autoindustrie mehr als in der Vergangenheit für den Klimaschutz engagieren. Dazu brauchen wir aber starke Unternehmen, die die erforderlichen technologischen Innovationen auch finanzieren können.“

*Die GRV erinnert daran, dass 1996 (also vor 12 Jahren!) die europäische Automobilindustrie sich freiwillig verpflichtet hatte, ihren Flottenverbrauch bis 2008 auf 140 Gramm und bis 2012 auf 120 Gramm zu verringern um eine Regulierung durch die EU zu verhindern. Der durchschnittliche Flottenverbrauch neuer Pkw betrug 2006 in der EU 158 Gramm. Die Automobilindustrie hatte genügend Zeit sparsame Autos zu entwickeln und so dem Klima, aber auch dem Geldbeutel der Verbraucher zu dienen. Die GRV fordert das Plenum der EU auf, Ende Oktober für die Umwelt und die Verbraucher zu entscheiden.*

## Konzernweites Klimaschutzprogramm der Deutschen Bahn

Die Deutsche Bahn will nach den Worten ihres Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn vor allem ihr Potenzial zur Bildung öko-effizienter Transport- und Reiseketten über alle Verkehrsträger hinweg ausschöpfen und Verkehre zunehmend auf energieeffiziente Verkehrsmittel verlagern. Mehdorn sagte bei der Vor-

stellung des DB-Klimaprogramms im Juli: „Ressourcensparende Logistik, Energieeffizienz und niedrigere Kohlendioxid-Emissionen sind künftig maßgebliche Erfolgsfaktoren im Personen- und Güterverkehr. Hier ist der DB-Konzern hervorragend aufgestellt. Mit unserer starken Eisenbahn als Herzstück treiben wir ökonomisch und ökologisch eine intelligente Vernetzung der Verkehrssysteme voran. Beispielhaft zeigt damit die DB sowohl der Wirtschaft als auch der Gesellschaft, dass Mobilität klimaverträglich organisiert werden kann.“ So spart DB Schenker beispielsweise durch die Anfang Juni erfolgte Verlagerung von Trailern von der Straße auf die Schiene zwischen Wels (Österreich) und Rostock wöchentlich rund 120 000 Lkw-Kilometer und dadurch zwei Drittel der bisherigen Kohlendioxid-Emissionen ein. Oder: Im Vergleich zum Lufttransport könnten durch einen beschleunigten Schienentransport von China nach Deutschland rund 95 Prozent des emittierten Treibhausgas Kohlendioxid eingespart werden, wenn der Landweg per Schiene zum Zuge kommt. „Dass wir dies leisten können, haben wir bereits unter Beweis gestellt“, betonte Mehdorn.

Die Stellhebel zur konzernweiten Kohlendioxid-Reduktion orientieren sich an den bereits erfolgreich angewandten Maßnahmen im Eisenbahnbereich. So werden erhebliche Einspareffekte durch die Modernisierung der Fahrzeugflotte erzielt — die neue S-Bahn-Generation der Baureihe 423 braucht beispielsweise um 56 Prozent weniger Strom als die bisherige Baureihe 420. Eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene, dort wo es sinnvoll ist, zahlt ebenfalls auf das Energieeinsparkonto ein. Bis zu zehn Prozent Strom bringt außerdem das energiesparende Fahren, nochmals rund acht Prozent die Rückspeisung von Bremsenergie ins Netz. Nicht zuletzt der Einsatz regenerativer Energieträger sowie Einsparungen in den stationären Bereichen wie Bahnhöfen und Niederlassungen sichern den hohen Gesamteinspareffekt.

Dr. Lutz Bücken, Generalbevollmächtigter Systemverbund Bahn, unterstreicht, dass trotz steigender Verkehrsleistungen der absolute Kohlendioxid-Ausstoß im Schienenverkehr gesunken ist. „Das ist das Ergebnis von 15 Jahren Erfahrung, die wir mit unseren Effizienzprogrammen im Schienenverkehr gesammelt haben. Von 1990 bis 2002 konnten wir den spezifischen Kohlendioxid-Ausstoß um 25,9 Prozent senken und seitdem noch einmal um 12,8 Prozent. Das Know-how wollen wir nun für das Klimaschutzprogramm des gesamten Konzerns nutzen.“

Der DB-Konzern legte in Berlin erstmals eine konzernweite Treibhausgas-Emissionsbilanz vor. Demnach wurden durch Fahrzeuge und Anlagen der Bahn sowie durch die Subauftragnehmer der Logistikkette weltweit 23 Millionen Tonnen Kohlendioxid emittiert. Die effektiven Emissionswerte: Bei durchschnittlicher Auslastung fallen bei einer Fahrt mit einem ICE oder IC

weniger als 50 Gramm Kohlendioxid pro Person und Kilometer und damit rund zwei Drittel weniger als bei der Fahrt mit einem Pkw oder sogar rund 75 Prozent weniger als bei einem Flug an. Noch deutlicher sind die Unterschiede im Güterverkehr. Hier verursacht die Bahn nur 24 Gramm Kohlendioxid je Tonnenkilometer, während beim Lkw 88 und bei der Luftfracht 665 Gramm Kohlendioxid anfallen.

Die Broschüre „Mobilität sichern — Klima schützen“ ist kostenlos erhältlich bei der Deutschen Bahn AG, Systemverbund Bahn, DB Umweltzentrum, Caroline-Michaelis-Straße 5 -11, 10115 Berlin. Unter den folgenden Internetadressen hält die Deutsche Bahn AG weitere Umweltinformationen und Services bereit: [www.db.de/umwelt](http://www.db.de/umwelt) (Informationen zu Bahn und Umwelt), [www.bahn.de/umweltmobilcheck](http://www.bahn.de/umweltmobilcheck) (Umweltvergleich Personenverkehr) sowie [www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org) (Umweltvergleich Güterverkehr).

## Mit neuer Technik den Bahnlärm bekämpfen

Bei der verkehrspolitisch erwünschten Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene konnten in letzter Zeit deutliche Fortschritte erreicht werden. Daraus kann auch eine Zunahme des Lärms an den Bahnstrecken entstehen. „Die positive Entwicklung des Schienengüterverkehrs darf nicht auf dem Rücken der Bahnanlieger erfolgen. Der Bund hat in seinem Lärmreduzierungsprogramm Forderungen des Landes aufgenommen“, betonte der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hering Anfang September auf einem Ortstermin in Bingen mit Bundesverkehrsminister Tiefensee.

Minister Hering dankte seinem Bundeskollegen dafür, dass mit dem Programm „Leiser Rhein“ die speziellen Anliegen der Rhein- und Moselanlieger berücksichtigt wurden. Die Umsetzung solle nun rasch angegangen und zügig umgesetzt werden, so Hering. Die umgerüsteten Fahrzeuge seien vorrangig auf den am stärksten belasteten Strecken einzusetzen

So habe der Bund ein Pilot- und Innovationsprogramm zur Lärmreduzierung an den Fahrzeugen des Schienengüterverkehrs entwickelt, beschlossen und inzwischen auf den Weg gebracht. Dabei stehe der Einbau so genannter „Flüsterbremsen“ (Anmerkung: Ersatz der Graugussbremsklötze durch Kunststoffbremssohlen) im Zentrum. „Dieses Programm wird den Menschen im Mittelrheintal deutliche Erleichterungen bringen“, betonten die Minister.

Ein neues und ebenso wichtiges Element in der Kette der Maßnahmen sei der Einstieg in neue, innovative Techniken, mit denen Lärmreduzierungsmaßnahmen direkt am Gleis auf den Weg gebracht werden sollen. Hering und Tiefensee stellten ortsfeste Modellprojekte

vor: „Für diese Projekte, die gewissermaßen das „Missing Link“ waren und nun die Maßnahmenpalette gegen Lärm ergänzen sollen, wollen wir heute gemeinsam den Startschuss geben“, so Hering.

Diese Projekte dienen neben der Lärmverminderung teils auch einer Reduzierung der Erschütterungen, seien aber im Sonderprogramm des Bundes zunächst nicht vorgesehen gewesen. Der von Wissenschaftlern der Universität Karlsruhe entwickelte innovative, lärm- und erschütterungsarme Gleisoberbau soll mit Unterstützung des Bundes ebenfalls in der Praxis erprobt werden.

„Ich weiß, dass die Menschen am Mittelrhein besonders unter dem Lärm zu leiden haben und setze deshalb hier einen Schwerpunkt bei der Lärmbekämpfung. Zwischen Köln und Wiesbaden/Mainz wurden auf einer Länge von 40 Kilometern Lärmschutzwände errichtet und fast 40 000 Schallschutzfenster eingebaut. Der Bund hat seit 1999 allein in dieser Region 90 Millionen Euro investiert, fast alle Städte profitieren davon“, sagte Bundesminister Tiefensee.

Auch die Verkehrsministerkonferenz hat sich am 08. Oktober mit dem Thema Bahnlärm befasst und den Bund aufgefordert, die Arbeiten zur Umsetzung des Programms zur Lärmreduzierung von Güterwagen zu beschleunigen, da die Schienengüterverkehre insbesondere auf den Hauptabfuhrstrecken rasch zunehmen. Die Verkehrsministerkonferenz sprach sich außerdem dafür aus, dass der Bund bei der EU-Kommission dafür eintreten soll, Lärmgrenzwerte für die im Verkehr befindlichen Güterwagen vorzuschreiben.

## Eisenbahnen allgemein

### Börsengang der DB Mobility Logistics AG (DB ML) verschoben

Ende September hatte die Deutsche Bahn AG ihre Pläne für den Börsengang der Tochter DB Mobility Logistics AG (DB ML) bestätigt. 24,9 Prozent der Aktien der DB ML sollten in Deutschland privaten und institutionellen Investoren öffentlich und außerhalb Deutschlands im Rahmen einer Privatplatzierung institutionellen Anlegern zur Zeichnung angeboten werden. Der erste Handelstag war für den 27. Oktober 2008 geplant.

Die extremen Unsicherheiten an den internationalen Finanzmärkten haben eine Verschiebung des Börsengangs erforderlich gemacht. Bundesfinanzministerium und Deutsche Bahn entschieden am 09. Oktober zur Wahrung eines fairen Preises, den Börsengang der

DB ML bei einem besseren Marktumfeld vorzunehmen.

„Der Börsengang der Bahn kommt. Wir werden das Vermögen des Bundes nicht zur Unzeit an den Kapitalmarkt bringen“, erklärte Bundesfinanzminister Peer Steinbrück in Frankfurt. „Der Börsengang soll und wird der Stärkung der Bahn dienen — nicht ihrer Schwächung.“ Der Börsengang stehe nicht in Frage und die Vorbereitungen würden konsequent und zielstrebig fortgeführt, so Steinbrück weiter. „Sobald das Marktumfeld einen erfolgreichen Börsengang möglich macht, sind wir startklar. Die Weichen sind gestellt.“

Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der DB ML AG, sagte: „Wir haben eine überaus positive Resonanz der Investoren erhalten. Unsere Equity Story wird verstanden, und es wird akzeptiert, dass wir ein sicherer und solider Wert sind. Angesichts der extrem hohen Volatilität und Verunsicherung an den weltweiten Kapitalmärkten, insbesondere seit Anfang dieser Woche, haben wir uns aber gemeinsam mit unserem Eigner, dem Bund, entschlossen, den Zeitplan anzupassen.“

Der Bundesminister für Verkehr, Wolfgang Tiefensee, kommentierte: „Die Teilprivatisierung der Bahn ist kein Selbstzweck. Sie muss der Stärkung des Unternehmens und einer Verbesserung des Angebots für die Bahnkunden dienen. Im derzeitigen Marktumfeld ist ein entsprechender Erlös offensichtlich nicht zu erzielen. Ein Verschleudern von Aktien unter Wert wird es nicht geben. Es ist deshalb unumgänglich, den Börsengang der Bahn zu verschieben.“

## **DB AG setzt Wachstumskurs fort**

Die Deutsche Bahn bleibt auf Erfolgskurs. „Noch nie sind so viele Menschen in Deutschland mit den Zügen der DB gefahren wie in den ersten sechs Monaten dieses Jahres und noch nie wurden so viele Güter auf der Schiene transportiert.“ Das sagte am 18. August 2008 der Vorstandsvorsitzende der DB AG Hartmut Mehdorn in Frankfurt bei der Vorstellung der Geschäftsergebnisse für die erste Hälfte dieses Jahres. „Sowohl Umsatz als auch Gewinn liegen noch einmal deutlich über den entsprechenden Vorjahreszahlen. Zu diesem exzellenten Ergebnis haben die Aktivitäten der DB Mobility Logistics AG maßgeblich beigetragen. Die neue DB Mobility Logistics AG, für die wir heute erstmals Halbjahreszahlen ausweisen, gibt einen sehr guten Einstand.“

In den ersten sechs Monaten dieses Jahres erwirtschaftete der Deutsche Bahn-Konzern einen Umsatz von rund 16,6 Milliarden Euro. Das entspricht einer Steigerung von 8,2 Prozent beziehungsweise rund 1,3 Milliarden Euro gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Das organische Wachstum ohne Zukäufe lag

dabei bei 4,6 Prozent. Zu diesem Umsatzwachstum hat jedes der Geschäftsfelder beigetragen. Die DB Mobility Logistics AG erwirtschaftete im ersten Halbjahr 2008 einen Umsatz von rund 16,2 Milliarden Euro und damit einen Anstieg um 6,8 Prozent beziehungsweise rund 1 Milliarde Euro gegenüber dem Ergebnis im ersten Halbjahr 2007. Bereinigt um Konsolidierungen betrug der Umsatz rund 15,6 Milliarden, was einem Anstieg von 3,1 Prozent entspricht.

Das EBIT („Earnings before Interest and Taxes“, also das Unternehmensergebnis vor Zinsen und Steuern) vor Sondereffekten des Deutsche Bahn-Konzerns belief sich im ersten Halbjahr 2008 auf rund 1,4 Milliarden Euro und weist damit ein Plus von 90 Millionen Euro beziehungsweise 6,8 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum auf. Das EBIT vor Sondereffekten für die DB Mobility Logistics AG belief sich auf rund 1,1 Milliarden Euro und weist damit einen Anstieg um 9,7 Prozent beziehungsweise 98 Millionen Euro gegenüber der ersten Jahreshälfte 2007 aus.

Die Anzahl der Beschäftigten im Deutsche Bahn-Konzern betrug am 30. Juni 2008 rund 241 000 und lag damit um rund 10 000 höher als vor einem Jahr. Rund 178 000 Mitarbeiter davon sind bei der DB Mobility Logistics AG beschäftigt.

Die Netto-Finanzschulden der DB AG konnten im ersten Halbjahr um 329 Millionen Euro reduziert werden.

### **Fahrgastzahlen im Personenverkehr gesteigert**

Im Personenverkehr hat die Deutsche Bahn im ersten Halbjahr so viele Fahrgäste befördert wie nie zuvor. 941 Millionen Passagiere in sechs Monaten — das sind im Schnitt 5,2 Millionen Menschen, die jeden Tag mit Zügen der DB unterwegs waren. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist das ein Plus von 28 Millionen Passagieren beziehungsweise gut 3 Prozent. Dank verschiedener Aktionsangebote wie der Umwelt-BahnCard oder der Fan-BahnCard zur Fußball-EM, von der allein 230 000 Stück verkauft wurden, konnten neue Kunden für die Bahn gewonnen werden. Auch die Ausweitung des Angebots im europäischen Fernverkehr nach Paris, Kopenhagen und Wien wurde sehr gut angenommen.

### **Schienengüterverkehr und Logistik mit kräftigen Leistungszuwächsen**

Das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics konnte beim Sendungsvolumen im europäischen Landverkehr erneut zulegen, auch wenn die Gesamtmarktentwicklung insbesondere durch Kostensteigerungen belastet war. In der Luft- wie bei der Seefracht und im Bereich Kontraktlogistik war die Entwicklung positiv. Auch hier verlief die Gesamtmarktentwicklung etwas gedämpfter als noch im Jahr 2007.

DB Schenker Rail konnte seine Verkehrsleistung erneut steigern. Auch der Umsatz hat sich deutlich positiv



entwickelt. Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr konnte von 49,9 Milliarden Tonnenkilometern im ersten Halbjahr 2007 auf 59,3 Milliarden Tonnenkilometer in der ersten Jahreshälfte 2008 gesteigert werden. Das ist ein Plus von 18,7 Prozent. Die Menge der beförderten Güter stieg um 40 Millionen Tonnen auf 197 Millionen Tonnen (plus 25,6 Prozent). Hier machte sich auch die erstmalige Einbeziehung der britischen Güterbahn EWS positiv bemerkbar.

## Schiene wächst 2008 erneut stärker als Straße

Der Schienenverkehr wird in diesem Jahr erneut stärker wachsen als der Straßenverkehr. Das ist das Ergebnis einer Anfang August veröffentlichten Prognose im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums. Demnach soll die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs (Pkw und Motorräder) 2008 im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Prozent sinken, während die Eisenbahnen bei der Verkehrsleistung im Vergleich zu 2007 um 2 Prozent zulegen. Auch im Güterverkehr liegen die Bahnen vor dem Lkw. Laut Prognose wächst die Verkehrsleistung der Güterbahnen in diesem Jahr um 5,8 Prozent, die der Lkw dagegen lediglich um 5,0 Prozent.

„Die Güterbahnen gewinnen damit das fünfte Jahr in Folge Marktanteile hinzu. Der Schienenverkehr erlebt in Deutschland eine Renaissance“, sagte Allianz-pro-Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege. Als Gründe nannte er unter anderem die gestiegenen Energiepreise, die die Kunden der energieeffizienten Bahnen nicht so stark treffen wie Straßenverkehrsteilnehmer, sowie das verbesserte Angebot auf der Schiene. „Seit fünf Jahren wächst der Schienengüterverkehr prozentual stärker als der Lkw-Verkehr“, so der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer. Beim Personenverkehr wachse der Schienenverkehr sogar seit sechs Jahren prozentual schneller als der motorisierte Individualverkehr. Einzige Ausnahme sei das Jahr 2007 gewesen, in dem der Schienenverkehr wegen des Lokführerstreiks leicht zurückgefallen sei.

Die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr — Kurzfristprognose für den Sommer 2008“ im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums können Sie unter [www.bvu.de/index.php?site=prognose&menu=&lang=deutsch](http://www.bvu.de/index.php?site=prognose&menu=&lang=deutsch) beziehen.

## Bahnindustrie im ersten Halbjahr 2008 weiter auf Wachstumskurs

Ungeachtet der Turbulenzen an den internationalen Finanzmärkten und der sich auch in Europa eintrübenden

den Konjunktur bleibt die Bahnindustrie in Deutschland auf Wachstumskurs.

Die Branche verzeichnet in den ersten sechs Monaten dieses Jahres mit 4,4 Milliarden Euro im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Umsatzplus von 2,3 Prozent. Die Auftragseingänge legen deutlich zu, um 45,2 Prozent auf 6,1 Milliarden Euro. Allerdings drücken hohe Energie- und Rohstoffpreise auf die ohnehin schmalen Margen der Branche. Mit Blick auf das Bundesfinanzministerium mahnen die Bahntechnikhersteller ein Ende der Unterfinanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur an. Nach der verschobenen Teilprivatisierung der Deutschen Bahn fordert die Bahnindustrie den Börsengang nachzuholen, sobald eine Markterholung absehbar ist. Den Börsengang in Frage zu stellen sei ein Rückfall hinter die Anfänge der Bahnreform im Jahr 1994.

Die Bahnindustrie zieht zur Mitte ihres Geschäftsjahres 2008 eine insgesamt positive Zwischenbilanz, wie der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. am 14. Oktober auf einer Pressekonferenz in Berlin mitteilt. Das gute Umsatzergebnis basiert auf dem Auslandsgeschäft, das um 8,7 Prozent auf 2,5 Milliarden Euro steigt. Das entspricht einer Exportquote von rund 57 Prozent. Die Auftragseingänge steigen stark, und zwar um 45,2 Prozent auf 6,1 Milliarden Euro. Auch hier war das Ausland mit einem Volumen von 4,1 Milliarden Euro die treibende Kraft. Die Inlandsnachfrage wächst um 5,3 Prozent auf zwei Milliarden Euro.

Zum Umsatzplus beigetragen hat vor allem das Geschäft mit **Fahrzeugen**. Es hat einen Anteil am Gesamtumsatz von rund 73 Prozent. Züge, Loks und Fahrzeugkomponenten im Wert von 2,1 Milliarden Euro verkauften die Bahntechnikhersteller in Deutschland im ersten Halbjahr 2008 ins Ausland. Das sind fünf Prozent mehr als vor einem Jahr. Dagegen liegt das Inlandsgeschäft mit Fahrzeugen unverändert bei 1,1 Milliarden Euro. Auch der Umsatz mit **Infrastruktur und Streckenausrüstungen** erreicht in der ersten Jahreshälfte 2008 wieder seinen Vorjahreswert in Höhe von 1,2 Milliarden Euro. Das Auslandsgeschäft legt mit 0,4 Milliarden Euro um über 33 Prozent zu, im Inland geht es dagegen deutlich um elf Prozent auf 0,8 Milliarden Euro zurück. Die stark gestiegenen Auftragseingänge in Höhe von insgesamt 6,1 Milliarden Euro gehen ebenfalls vor allem auf ausländische Fahrzeugbestellungen zurück. Sie verdoppeln sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 3,6 Milliarden Euro.

VDB-Präsident Friedrich Smaxwil ist sehr zuversichtlich: „Der Jahresauftakt verlief für die Bahnindustrie in Deutschland solide. Allem Anschein nach koppelt sich unsere Branche von der sich eintrübenden Konjunktur derzeit ab. Die Geschäftsstimmung unter den Bahntechnikherstellern ist aktuell mehrheitlich positiv. So bin ich zuversichtlich, dass die Wirtschaftsleistung

unserer Branche auch für das Gesamtjahr 2008 stabil bleibt und wir etwa das Niveau des Jahres 2007 halten“, sagt Smaxwil. Hinter den Erwartungen zurück bliebe im Augenblick noch das Inlandsgeschäft. Anstehende Auftragsvergaben könnten hier jedoch noch im laufenden Jahr für eine Trendwende sorgen.

VDB-Hauptgeschäftsführer Ronald Pörner fordert die Politik auf, mehr Verantwortung für das bundeseigene Schienennetz zu übernehmen. Er moniert angesichts des rasant wachsenden Schienenverkehrs die anhaltende Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur, insbesondere für den Neu- und Ausbau. In den Bundesmitteln fehlten jährlich rund eine Milliarden Euro ab 2011. Seit 2002 sinken insgesamt die Investitionszuschüsse in das Schienennetz kontinuierlich. Pörner appelliert deshalb „nachdrücklich an das Bundesministerium für Finanzen und dessen Leitung, endlich mehr Geld für Investitionen in die Schienen-, aber auch Straßeninfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Wer an der Verkehrsinfrastruktur spart, spart am falschen Ende und an der Zukunftsfähigkeit Deutschlands“.

## Positives Halbjahresresultat der Schweizerischen Bundesbahnen SBB

Der SBB-Konzern steigerte im ersten Halbjahr 2008 das Konzernergebnis gegenüber der Vorjahresperiode um 13,4 Prozent auf 104,7 Millionen Schweizerfranken (rund 69 Millionen Euro). Positiv geprägt wurde die Geschäftsperiode durch ein nochmals um 12 Prozent verbessertes Segmentergebnis im Personenverkehr von 101,8 Millionen Franken (rund 67 Millionen Euro) sowie durch deutliche Verbesserungen im Güterverkehr: Zwar schloss SBB Cargo die Geschäftsperiode abermals mit einem Verlust ab, doch fiel dieser mit 8,2 Millionen Franken (rund 5,4 Millionen Euro) deutlich geringer aus als in der Vorjahresperiode (35,5 Millionen Franken entsprechend 23,3 Millionen Euro). SBB Immobilien steigerte das Segmentergebnis um 3,9 Prozent auf 18,7 Millionen Franken (12,3 Millionen Euro), während SBB Infrastruktur ein Defizit von 27,4 Millionen Franken (18,0 Millionen Euro) auswies (erste Hälfte 2007: plus 10 Millionen Franken entsprechend 6,6 Millionen Euro): Steigende Energie- und Materialkosten belasteten das Ergebnis von SBB Infrastruktur und des ganzen Unternehmens spürbar. In der Konzernrechnung nahmen die Materialkosten und die Aufwendungen für Energie deutlich zu.

Die seit letzten Herbst eingeleiteten Maßnahmen zur Restrukturierung des defizitären Güterverkehrs zeitigen Wirkung: **SBB Cargo** verbesserte das Segmentergebnis deutlich. Zwar gingen die Verkehrsleistungen im Vorjahresvergleich um 3,3 Prozent auf 6600 Millionen Nettotonnenkilometer zurück. Gleichzeitig wurde aber der Leistungseinkauf bei Dritten um 63 Prozent redu-

ziert; die im Auftrag von SBB Cargo von Dritten erbrachten Transportleistungen lagen im ersten Halbjahr 2008 noch bei 144 Millionen Nettotonnenkilometer gegenüber 387 Millionen Nettotonnenkilometern in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Die durchgeführten Preiserhöhungen trugen ebenfalls zur Verbesserung des Ergebnisses der Gütersparte bei. Im Binnenverkehr konnten die Verkehrsleistungen gesteigert werden. Die seit Mitte 2007 im engen Kontakt mit den Kunden verstärkten Anstrengungen um maximale Kundennähe zeigten erste positive Auswirkungen. Belastet wurde SBB Cargo und das ganze Unternehmen durch den Streik der Mitarbeitenden des Industrierwerks Bellinzona im März/April 2008. Die Kosten des Streikes belaufen sich für die SBB auf über 2,5 Millionen Franken (1,6 Millionen Euro); gleichzeitig belasten die Arbeitsrückstände namentlich beim Güterwagenunterhalt als Folge des Streikes das ganze Unternehmen massiv. Seit Ende des Streikes laufen die Verhandlungen am Runden Tisch. Ziel ist es, die Produktivität des IW Bellinzona kurzfristig um jährlich mindestens 10 Millionen Franken (6,6 Millionen Euro) zu verbessern. Ohne diese Verbesserungen ist das Werk existenziell gefährdet.

In der Berichtsperiode vermochte die SBB im **Personenverkehr** die Leistungen weiter zu steigern. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer stieg um 6,9 Prozent auf 7874,5 Millionen Personenkilometer. Die Zahl der Reisenden nahm um 5,8 Prozent auf 158,1 Millionen zu. Die Nachfrage nahm auf den Strecken Lausanne – Genf (plus 10,8 Prozent), Zürich – Sargans – Chur (plus 11 Prozent), Zofingen – Bern (plus 15 Prozent) und durch den Lötschberg (plus 24,6 Prozent) überproportional zu. Dies ist einerseits auf die regionale Entwicklung und andererseits auf verbesserte Angebote der SBB zurückzuführen. Anhaltender Erfolg auch im Stammkundengeschäft: Die Zahl der sich im Umlauf befindenden Generalabonnements (GA) stieg im Vergleich zur Vorjahresperiode um 8,3 Prozent auf 352 186 GA. Bei den Halbtaxabos betrug der Zuwachs 3,6 Prozent auf insgesamt 2 158 564 Halbtaxabos per Ende Juni 2008. Mehr Leistung heißt mehr Kosten: In der Segmentrechnung von SBB Personenverkehr nahm der Betriebsertrag im Vorjahresvergleich um 7,1 Prozent zu. Gleichzeitig stieg der Betriebsaufwand um 7,9 Prozent, dies vor allem wegen erhöhter Energie- und Materialkosten. Zudem belasteten die zusätzlichen Aufwendungen für vorgezogene Revisionen wegen der Euro 2008 die Halbjahresrechnung; dieser Effekt wird sich in der zweiten Jahreshälfte ausgleichen.

Die Belastung des gut 3000 Kilometer langen **SBB-Schienennetzes** hat auch im ersten Halbjahr 2008 weiter zugenommen. SBB Infrastruktur verkaufte in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres insgesamt 79 Millionen Trassenkilometer. Das sind 3,2 Prozent mehr als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Damit festigte die SBB ihren Ruf als das Bahnunternehmen

mit dem weltweit am dichtest genutzten Schienennetz. Das starke Verkehrswachstum und die überaus hohe Belastung des Netzes erhöht die Kosten des Bahnbetriebs und die Aufwendungen für den Unterhalt beträchtlich (höhere Abnutzung, kürzere Unterhaltsintervalle et cetera). Entsprechend nahm der Betriebsaufwand der Infrastruktur in den letzten Jahren deutlich zu. Im ersten Halbjahr 2008 lag er bei 1659,4 Millionen Franken (1090 Millionen Euro); das sind 11,5 Prozent mehr als in der Vergleichsperiode des Vorjahres.

Die Fußball-Europameisterschaft **EURO 2008**, die im Juni in der Schweiz und in Österreich durchgeführt wurde, forderte das Unternehmen in hohem Masse. Insgesamt beförderte die SBB im Rahmen der Euro 2008 gegen zwei Millionen zusätzliche Passagiere und führte 4700 Extrazüge. Hunderte von SBB-Mitarbeitern namentlich aus dem Kader und den administrativen Bereichen des Unternehmens leisteten Einsätze als Kundenbetreuer in den Austragungsorten. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr rund um die EURO 2008 erreichte in der Schweiz gegen 80 Prozent. Insgesamt erhielt die SBB für ihre Leistungen zur Euro 2008 rundherum viel Lob.

Für die **zweite Jahreshälfte 2008** geht die SBB von einem weiteren Wachstum im Personenverkehr aus. Die Nachfrage dürfte weiter steigen. Damit verbunden ist ein hoher Investitionsbedarf in das Rollmaterial, um Engpässe möglichst zu vermeiden bis zur Fertigstellung neuer Infrastrukturvorhaben zur Entlastung des SBB-Schienennetzes. Im September erfolgte nach Ablauf der Einsprachefrist die formelle Auftragserteilung für fünfzig neue Doppelstock-Triebzüge und 121 Niederflur-Doppelstockwagen für die Zürcher S-Bahn. Den Rahmenkredit über 1509 Millionen Franken (990 Millionen Euro) bewilligte der Verwaltungsrat im Juni. Diese Züge werden ab 2011 auf dem SBB-Netz verkehren. An seiner Sitzung Ende August genehmigte der Verwaltungsrat einen weiteren Kredit von 418,6 Millionen Franken (275 Millionen Euro) zur Beschaffung von neuen Zügen für den Regionalverkehr in der Romandie, im Tessin und im Raum Basel. Die ersten dieser Züge werden 2010 in Betrieb genommen.

Weitere Beschaffungen werden folgen. Bis 2030 plant die SBB Investitionen in neues Rollmaterial von insgesamt 20 Milliarden Franken (13 Milliarden Euro). Diese Mittel müssen von der SBB erwirtschaftet werden. Dies wird in den kommenden Jahren eine der großen Herausforderungen darstellen für das ganze Unternehmen. Mit der forcierten Beschaffung von Rollmaterial kann die steigende Nachfrage vorübergehend bewältigt werden. Ein rascher Ausbau der Infrastruktur mit dem ZEB-Grundangebot [ZEB ist die Abkürzung für das schweizerische Programm „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“] und die zügige Weiterentwicklung durch ZEB 2 sind angesichts der erwarteten Nachfrageentwicklung unerlässlich.

Im Güterverkehr muss die Sanierung weiter vorangetrieben werden. Die seit letztem Herbst eingeleiteten Maßnahmen haben erste positive Effekte gezeigt; die volle Wirkung werden die Maßnahmen ab 2009 entfalten. Was das IW Bellinzona betrifft, gilt es, die Arbeiten am Runden Tisch voranzutreiben und in den nächsten Monaten erfolgreich abzuschließen. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung von SBB Cargo wird eine Partnerschaft zur nachhaltigen signifikanten Ergebnisverbesserung vor allem für das internationale Geschäft angestrebt. Die SBB ist überzeugt, dass aufgrund der fortschreitenden Konsolidierung des europäischen Schienengüterverkehrs eine langfristige, zukunftsgerichtete Positionierung in Zusammenarbeit mit Partnern sinnvoll ist. Für eine nachhaltige Ergebnisverbesserung von SBB Cargo ist insbesondere im internationalen Geschäft eine Partnerschaft mit einem oder mehreren Partnern zwingend notwendig.

Insgesamt rechnet die SBB für 2008 mit einem gegenüber 2007 weiter verbesserten Konzernergebnis. Mit dem Fahrplanwechsel im kommenden Dezember sind im Personenverkehr keine Preiserhöhungen geplant. Die steigenden Kosten dürften aber nur unvollständig mit Einsparungen kompensiert werden können. Im Güterverkehr müssen die Preise bereits kurzfristig an die Kostenentwicklung angepasst werden. Rückstände beim Unterhalt namentlich von Güterwagen, die unsichere Konjunktursituation und die erfahrungsgemäß schwächeren Sommermonate werden die Rechnung von SBB Cargo in der zweiten Jahreshälfte deutlich belasten. SBB Cargo wird das Geschäftsjahr trotz Abbauder Subventionen des Bundes im Umfang von 16,9 Millionen Franken (11 Millionen Euro) zwar deutlich besser als im Vorjahr, aber erneut mit einem erheblichen Defizit abschließen.

## Eisenbahninfrastruktur

### Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) in der Endphase

Die Gespräche in den Gremien des Deutschen Bundestags (Verkehrs- und Haushaltspolitiker) über die Zukunft und Qualität des Schienenbestandsnetzes in Deutschland befinden sich in ihrer entscheidenden Phase. Zum 01. Januar 2009 soll die LuFV in Kraft treten und zwischen Bund und Deutsche Bahn AG den Erhalt und die Finanzierung der Schienenwege regeln. Die drei Spitzenverbände der Bahnbranche in Deutschland — Allianz pro Schiene, Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) — begrüßten in einer gemeinsamen Erklärung Mitte September die LuFV. In

einem gemeinsamen 11-Punkte-Papier mahnen sie noch nötige Korrekturen an:

1. Die Absicht der Bundesregierung, für die Erhaltung des Bundesschiennetzes eine Outputorientierte LuFV abzuschließen, wird begrüßt.
2. 2,5 Milliarden Euro pro Jahr als Bundesbeitrag sind aus zwei Gründen nicht ausreichend:
  - Durch die Veranschlagung des Jahres 2001 als Preisbasis ist bereits ein deutlicher Wertverlust eingetreten. Ein weiterer Wertverlust durch Inflation ist absehbar.
  - Bei Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers zur Gewährleistung einer definierten Infrastrukturqualität für alle Netzbestandteile (Punkt 5) sind deutlich höhere Zuschüsse als 2,5 Milliarden Euro pro Jahr erforderlich.
3. LuFV-Mittel müssen ausschließlich als nichtrückzahlbarer Zuschuss gewährt werden, nicht als Darlehn.
4. Neue Techniken wie ETCS dürfen nicht aus LuFV-Mitteln finanziert werden; stattdessen muss eine gesonderte Finanzierung bereit gestellt werden.
5. Qualitätskennzahlen und damit verbundene Sanktionen müssen mindestens auf Teilnetze bezogen sein. Ein Bezug der Kennzahlen nur auf das Gesamtnetz reicht nicht aus. Der Zuschnitt der Teilnetze soll es ermöglichen, dass Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen in wirtschaftlich sinnvollen Einheiten durchgeführt werden können.
6. Bislang vorgeschlagene Qualitätskennzahlen wie Fahrzeitverlust und Standardsignalabweichung zur Messung der Netzqualität sind sinnvoll. Der Aspekt Entwicklung der Kapazität des Netzes wird durch die vorgeschlagenen Qualitätskennzahlen allerdings nicht hinreichend abgebildet. Um kurzfristig zu einer besseren Berücksichtigung des Kapazitätsaspekts zu kommen, sollte die LuFV auch Vorgaben zum Netzzumfang (Bezug: Gleislänge) im Status Quo enthalten, und zwar ohne Spielraum für Kürzungen. Perspektivisch muss eine Folge-LuFV umfassendere Qualitätskennzahlen zur Kapazität des Gesamtnetzes und von Teilnetzen enthalten. Die drei Verbände fordern den Bund auf, die Entwicklung einer geeigneten Methodik im Dialog mit der Branche unmittelbar einzuleiten.
7. Reporting anhand eines Monitoring-Tools mit Aussagen zum Anlagenalter des Netzes, Störungen und Verfügbarkeit muss Teil des Netzzustandsberichtes werden.
8. Die Entwicklung des Anlagenalters sollte in der LuFV mit den Endschaftsregelungen verknüpft werden.

9. Für die Messung der Qualität der Bahnhöfe vorgesehene Qualitätskennzahlen sind grundsätzlich zu begrüßen. Eine kundenorientierte Konkretisierung ist sicherzustellen.
10. Die nachhaltige Objektivität und Transparenz der Daten und Kennzahlen muss sichergestellt sein.
11. Anfangs erscheint eine Laufzeit von etwa 5 Jahren für die LuFV als sinnvoll; sie sollte nach dem Vorliegen von Erfahrungen bei Vertragsverlängerungen jedoch für einen längeren Zeitraum gelten.

## **Karlsruhe und Schwerin „Bahnhöfe des Jahres 2008“**

Die Allianz pro Schiene hat am 18. September 2008 im Beisein von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee den Karlsruher Hauptbahnhof zum kundenfreundlichsten Großstadtbahnhof (Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern) gekürt, in der Kategorie unter 100 000 Einwohner überzeugte der Schweriner Hauptbahnhof die Jury. Mit dem Titel „Bahnhof des Jahres“ wird der Bahnhof ausgezeichnet, der aus Kundensicht vorbildlich ist oder sich durch ein innovatives Konzept auszeichnet. Die Allianz pro Schiene vergibt diesen Preis zum fünften Mal. Siegerbahnhöfe des letzten Jahres waren der Berliner Hauptbahnhof und der Bahnhof Landsberg (Lech). Die beiden prämierten Bahnhöfe wurden aus den rund 5700 deutschen Bahnhöfen ausgewählt.

Der Karlsruher Hauptbahnhof überzeugte vor allem durch die vorbildliche Kundeninformation. Der 1913 eröffnete Bahnhof, der durch umfassende Modernisierungsmaßnahmen immer wieder den jeweiligen Verkehrs-Bedingungen angepasst wurde, ist für die Jury ein Musterbeispiel eines Bahnhofs im klassischen Sinn. Neben der Kundeninformation wurden auch Punkte wie Sauberkeit, Einbindung des Bahnhofs in die Stadt, Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Aufenthaltsqualität im Bahnhof positiv bewertet.

Am Montag, 13. Oktober 2008 überreichte Jurymitglied Frau Prof. Monika Ganseforth (VCD) die Urkunde dem Bahnhofsmanager von Karlsruhe Hbf Leonhard Reiß. Heinz Fenrich, Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe, Heribert Rech, Innen- und Verkehrsminister Baden-Württemberg sowie Dr. André Zeug, Vorstandsvorsitzender der DB Station & Service AG, waren bei der Preisverleihung präsent.

Am 17. Oktober 2008 erhielt der Schweriner Bahnhofsmanager Peter Balzer die Urkunde und enthüllte vor zahlreichen Gästen, darunter auch Verkehrsminister Volker Schlömann und André Zeug, die Siegertafel. „Hier ist alles hell, einladend und übersichtlich. Auch wer nur selten Bahn fährt oder ortsfremd ist, findet sich

in Schwerin Hauptbahnhof schnell zurecht“, fasste Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege die wichtigsten Gründe für die Auszeichnung zusammen.

## **49 000 Kundenanmeldungen für Netzfahrplan 2009**

Die DB Netz AG hat bei der Erstellung des Netzfahrplans 2009 eine neue Rekordzahl erreicht: Über 49 000 Bestellungen für Schienenverkehre, so genannte Trassenanmeldungen, gingen bis April fristgerecht bei den Fahrplanexperten der Bahn-Infrastrukturtochter ein und wurden in nur vier Monaten in ein funktionierendes Fahrplangefüge überführt.

Der bereits im vergangenen Jahr erkennbare positive Wachstumstrend setzte sich mit einer Zuwachsrate von 6 Prozent fort, wobei Kundenanmeldungen im Personenverkehr um mehr als 3 Prozent, im Güterverkehr sogar um mehr als 12 Prozent stiegen. Die auf Basis der Kundenwünsche anschließend konstruierten Trassen bilden das Grundgerüst für den komplexen Netzfahrplan. Dabei wurden etwa doppelt so viele Baumaßnahmen in den Fahrplan integriert wie im Vorjahr. Damit steht den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein verlässlicher und stabiler Fahrplan zur Verfügung.

Unter einer Trasse ist dabei die geplante zeitliche und räumliche Belegung eines Streckenabschnitts für eine Zugfahrt zu verstehen. Auftretende Konflikte, etwa aufgrund einer Doppelbelegung eines Streckenabschnittes durch zwei Kunden, konnten nahezu vollständig und einvernehmlich in speziellen Koordinierungsvereinbarungen gelöst werden. Damit war es den Fahrplanern möglich, den vorläufigen Netzfahrplan trotz Steigerung der Anmeldungen und der hohen Zahl großer Baumaßnahmen termingerecht fertig zu stellen und wie geplant im August an die Eisenbahnverkehrsunternehmen auszusenden.

Neben den im Netzfahrplan festgelegten Trassen gibt es auch so genannte Gelegenheitsverkehre, die häufig nur einmalig fahren. Die dafür erforderlichen ca. 880 000 Trassen pro Jahr werden insbesondere für den Güterverkehr mit einem Vorlauf von oftmals weniger als 48 Stunden konstruiert.

## **Österreich: Startschuss zum Bau der BahnhofCity Wien West**

Der denkmalgeschützte Wiener Westbahnhof wird seit dem 15. September modernisiert und bei laufendem Betrieb bis Herbst 2011 zur BahnhofCity Wien West ausgebaut. Diese setzt sich zusammen aus der denkmalgeschützten Bahnhofshalle, zwei neuen links und rechts angrenzenden Bürogebäuden mit integriertem

Hotel und der bestehenden Bahnhofsgarage. Durch die Modernisierung der Bahnhofshalle auf ein zeitgemäßes Niveau und die Erweiterung auf drei Geschosse entsteht ein qualitativ hochwertiger, multifunktionaler Ort der Begegnung für Reisende, Pendler, Touristen und Anrainer.

„Die neue BahnhofCity Wien West wird weit mehr als ‚nur‘ ein Bahnhof sein, denn sie steht für Reisen, Shoppen und Arbeiten in einem. Sie übernimmt die Rolle des Nahversorgers und wird Motor für die Weiterentwicklung des umliegenden Stadtteils sein. Ich sehe in ihr einen wichtigen Entwicklungsimpuls für die Stadt, durch den auch neue Arbeitsplätze entstehen werden. Ich bin überzeugt ganz Wien wird dadurch profitieren“, so Bürgermeister Häupl beim Baubeginn Mitte September.

Für ÖBB-Vorstandssprecher Klugar ist klar: „Es genügt längst nicht mehr, im Bahnhof nur Fahrkarten zu verkaufen. Wir tragen diesem Trend mit dem Bau der BahnhofCity Rechnung: Nach deren Fertigstellung erwartet unsere Kunden und Besucher auf insgesamt drei Stockwerken ein deutliches Mehr an Service, Sicherheit und Komfort — etwa durch einen vergrößerten Wartebereich, helle und transparente Gestaltung, eine Shoppingmeile und ein umfangreiches Gastronomieangebot.“

Erstmals in Österreich wird ein gesamter Bahnhof während der Bauarbeiten in eine provisorische Verkehrsstation verlegt. Der Zugverkehr läuft während der gesamten Umbauphase ohne Einschränkungen, da an Bahnsteigen und Gleisen keine Umbauarbeiten durchgeführt werden.

Der Umbau des Westbahnhofs ist ein zentrales Projekt der Bahnhofsoffensive, mit der die ÖBB seit 2001 ihre frequenzstärksten Bahnhöfe modernisieren. Kundenfreundlichkeit, Service und Sicherheit stehen an erster Stelle. Insgesamt wollen die ÖBB bis 2015 über 2 Milliarden Euro in die neue Qualität der Bahnhöfe in ganz Österreich investieren.

## **Schienenengüterverkehr**

### **VDV fordert Weiterführung der Gleisanschlussförderung**

Aktuelle Zahlen des Statistischen Bundesamts zeigen den ungebrochenen Zuwachs im Schienenengüterverkehr. Im ersten Halbjahr 2008 stieg das Aufkommen verglichen mit dem Vorjahreszeitraum um über fünf Prozent. „Das ist ein stolzes Ergebnis“, bewertet VDV-Hauptgeschäftsführerin Dr. Claudia Langowsky die aktuellen Zahlen. „Diese Steigerung geht auch auf die Gleisan-



schlussförderung des Bundes zurück und belegt, dass das Programm dringend fortgeführt werden muss“, so Frau Langowsky. Am 31. August 2009 läuft das Programm aus.

Im Jahr erspart der Schienengüterverkehr Deutschland eine Lkw-Schlange von 1,3 Millionen Kilometern — eine Lkw-Kolonie, die 33 Mal um die Erde führt. Laut Bundesverkehrsministerium wird die Transportleistung im Güterfernverkehr bis 2025 um weitere 74 Prozent steigen. Verkehrsverlagerungen auf die Schiene sind angesichts anhaltend hoher Ölpreise und ehrgeiziger Kohlendioxid-Ziele das Gebot der Stunde.

Die Zahlen belegen die Effizienz des Gleisanschlussprogramms. Bisher konnte im Rahmen von 45 Logistikprojekten eine jährliche Verkehrsleistung von 1,5 Milliarden Tonnenkilometern von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Dieses beeindruckende Ergebnis wurde mit einem Mitteleinsatz von lediglich 35 Millionen Euro erreicht. Alle Unternehmen der verladenden Wirtschaft, die Güter über die Schiene empfangen oder versenden, können das Programm nutzen. Sie müssen sich verbindlich dazu verpflichten, dauerhaft Verkehre auf die Schiene zu verlagern.

Derartige Effekte ließen sich bisher nahezu in allen Güterbereichen erzielen. Die Bereiche Baustoffe/Maschengüter, Metalle, Holz sowie Mineralöl haben die größten Anteile. Aber auch Projekte in den Bereichen Entsorgungslogistik konnten erfolgreich realisiert werden. Um die Gleisanschlussrichtlinie noch wirksamer zu machen, fordert der VDV, dass — im Gegensatz zu heute — auch Nebenanschlüsse in das Programm aufgenommen werden. Gerade diese indirekten Verbindungen bieten ein hohes Zukunftspotential für den Schienen-Güterverkehr. Dies betrifft zum Beispiel Unternehmen in Industrieparks oder Binnenhäfen, die genauso wie Direktanschießer die Schiene stärker oder gänzlich neu in ihre Beschaffungs- und Distributionslogistik integrieren wollen.

## **Modernisierung des Rangierbahnhofs Mannheim**

Mit einem symbolischen Spatenstich gaben Ende September Werner Klingberg, Konzernbevollmächtigter für das Land Baden-Württemberg der DB, Eckart Fricke, Vorstand Produktion Einzelwagenverkehr, Railion Deutschland AG, sowie Oliver Kraft, Vorstand Produktion der DB Netz AG, den offiziellen Startschuss für die Erneuerung des Ost-West-Systems des Rangierbahnhofs Mannheim.

Die Baumaßnahme an der Zugbildungsanlage Mannheim ist dringend erforderlich, um auch künftig einen effizienten Betriebsablauf bei steigender Nachfrage im Güterverkehr auf der Schiene zu garantieren. Allein im

vergangenen Jahr wuchs der Schienengüterverkehr um über elf Prozent und auch in diesem Jahr werden vergleichbare Steigerungsraten erwartet.

„Im Zuge der Internationalisierung des Schienengüterverkehrs müssen wir die strategisch wichtige Zugbildungsanlage Mannheim Ost-West weiter gezielt ausbauen“, so Oliver Kraft. „Denn nur mit einer leistungsfähigen Infrastruktur und zukunftsweisender Technik wird es uns gelingen, weitere Marktanteile zu gewinnen und zu einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die umweltfreundliche Schiene beizutragen“.

Es soll eine Leistungsfähigkeit der Anlage von 160 Wagen pro Stunde erzielt werden. Mit der Investition soll der Rangierbahnhof Mannheim für die Anforderungen der Zukunft gerüstet werden.

Die Erneuerung des Ost-West Systems umfasst ein Investitionsvolumen von rund 54 Millionen Euro. Um die beabsichtigte Leistungsfähigkeit auf der Zugbildungsanlage zu erbringen, werden die 42 Richtungsgleise in veränderter Höhenlage sowie das gesamte Ablaufsteuerungssystem (Leit- und Sicherungstechnik-Anlagen) erneuert, 42 Richtungsgleisbremsen automatisiert und drei Förderanlagen inklusive Steuerung neu gebaut. Bis Mitte des Jahres 2010 sollen die Maßnahmen umgesetzt sein.

## **Frankreich: SNCF will Einzelwagenverkehr rentabler machen**

Die Güterverkehrssparte der SNCF „Fret SNCF“ will den Einzelwagenverkehr rentabler gestalten und dazu das System ab 2009 umstellen. Ab 2011 will die Bahngesellschaft in dieser Sparte schwarze Zahlen schreiben. Der Einzelwagenverkehr verursachte mit 70 Prozent den Großteil des Gesamtverlustes des Jahres 2007 von 234 Millionen Euro der Fret SNCF.

Die Wende im Einzelwagenverkehr soll ein neues Netz aus Hubs und Plattformstationen auf regionaler und nationaler Ebene bringen. Die vier großen Hubs sind Villeneuve im Großraum Paris, Woippy bei Metz, Gevrey bei Dijon und Sibelin bei Lyon. Von hier aus werden die einzelnen Plattformen angefahren. Die Leistung und Zuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs für die Industrie soll so erhöht werden. Außerdem soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass Kunden Sendungen ohne vorherige Ankündigung aufgeben können. Der Einzelwagenverkehr stellt neben dem kombinierten Verkehr und dem Ganzzugverkehr eines der drei Tätigkeitsfelder von Fret SNCF dar. Dabei trägt der Einzelwagenverkehr zu 35 Prozent zum Transportaufkommen bei.

# Schienenpersonenverkehr

## Entwurf für mehr Rechte für Fahrgäste

Fahrgäste sollen bessere Rechte bei Verspätungen bekommen. Auf Vorschlag von Bundesjustizministerin Brigitte Zypries hat das Bundeskabinett am 01. Oktober 2008 einen Entwurf für ein Fahrgastrechtesgesetz beschlossen. Er knüpft an Regelungen einer EU-Verordnung an, die am 03. Dezember 2009 in Kraft tritt und dann EU-weit verbindlich gilt. Das neue Fahrgastrechtesgesetz soll noch vor der Hauptreisesaison 2009 in Kraft treten.

Bundesjustizministerin Brigitte Zypries sagte in Berlin: „Jährlich sind Millionen von Fahrgästen in Deutschland von Verspätungen betroffen. Sie sollen künftig die anteilige Erstattung des Fahrpreises erhalten oder die Möglichkeit, auf andere Verkehrsmittel ausweichen zu können. Auch die Verspätung in der sogenannten Reisekette wird umfasst sein, also der Fall, dass ein Fahrgast wegen einer Verspätung den ursprünglich vorgesehenen Anschlusszug verpasst. Mit dem einheitlichen europäischen Recht schaffen wir mehr Rechtssicherheit für die Verkehrsunternehmen und machen Bahnfahrten zugleich attraktiver“ unterstrich Zypries.

Im Einzelnen sind folgende Verbesserungen für den Fahrgast vorgesehen:

### 1. Unpünktlichkeit und Ausfall von Zügen im Fern- und Nahverkehr

- Bei Unpünktlichkeit oder Ausfall eines Zuges muss das Eisenbahnunternehmen dem Fahrgast künftig eine sogenannte Fahrpreisschädigung zahlen. Diese wird wie folgt berechnet: Kommt der Fahrgast 60 Minuten verspätet am Zielort an, sind 25 Prozent des Fahrpreises zu erstatten. Liegt die Verspätung bei 120 Minuten, sind 50 Prozent des Fahrpreises zu erstatten. Der Betrag muss dem Fahrgast auf Wunsch bar ausgezahlt werden. Außerdem muss das Eisenbahnunternehmen bei einer Verspätung von mindestens 60 Minuten eine kostenlose Hotelunterkunft anbieten, wenn deshalb eine Übernachtung erforderlich wird.
- Das Eisenbahnunternehmen haftet nicht, wenn die Verspätung durch außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegende Umstände verursacht wird und das Eisenbahnunternehmen diese Umstände trotz der gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden kann.
- Das Eisenbahnunternehmen kann von einer Zahlung absehen, wenn der zu erstattende Betrag unter 4 Euro liegt (Bagatellgrenze).
- Zeichnet sich eine Verspätung von mehr als 60 Minuten ab, kann der Fahrgast auch von einer Fahrt absehen und Rückerstattung des Fahrpreises ver-

langen oder die Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt auch mit geänderter Streckenführung durchführen.

### 2. Unpünktlichkeit und Ausfall von Zügen im Nahverkehr

Für den Nahverkehr werden weitergehende Regelungen getroffen. Um Nahverkehr handelt es sich, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die Reisezeit nicht mehr als 50 Kilometer oder die Reisezeit nicht mehr als eine Stunde beträgt. Hier ist eine anteilige Fahrpreiserstattung in der Regel nur von geringer Attraktivität, weil die Fahrkarten vergleichsweise preiswert sind. Im Vordergrund steht hier vor allem das Interesse des Fahrgastes, sein Nahverkehrsziel so schnell wie möglich zu erreichen.

- Ist abzusehen, dass der Fahrgast wegen einer Unpünktlichkeit oder eines Ausfalls eines Zuges im Nahverkehr wenigstens 20 Minuten verspätet sein Ziel erreicht, kann er einen anderen Zug, insbesondere auch einen Zug des Fernverkehrs nutzen. Voraussetzung ist allerdings, dass dieser Zug vom Beförderer selbst betrieben wird oder von einem Unternehmen, das dieselben Tarife verwendet. Ferner darf für den anderen Zug keine umfassende Reservierungspflicht — wie beispielsweise beim City Night Line oder ICE Sprinter — bestehen oder dieser zu Sonder- oder Charterfahrten eingesetzt werden.
- Wenn die Beförderung in die Zeit zwischen 23 Uhr und 5 Uhr fällt, kann der Fahrgast bei einer Verspätung von mindestens 60 Minuten auch auf ein Taxi umsteigen, wenn keine preisgünstigeren öffentlichen Verkehrsmittel mehr zur Verfügung stehen, um den Zielort zu erreichen. Der Erstattungsanspruch ist allerdings auf einen Betrag von 50 Euro begrenzt.
- Bei Ausfall des letzten nach 20 Uhr verkehrenden Zuges kann der Fahrgast ebenfalls auf ein Taxi umsteigen, wenn er seinen Zielort ohne die Nutzung des anderen Verkehrsmittels nicht mehr bis um 1 Uhr des Folgetages erreichen kann. Auch hier ist der Erstattungsanspruch auf einen Betrag von 50 Euro begrenzt.

### 3. Haftung bei Personenschäden

Bei einem Eisenbahnunfall müssen die Eisenbahnunternehmen, soweit ein Fahrgast getötet oder verletzt wurde, künftig einen Vorschuss zahlen, der die unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse des geschädigten Fahrgasts oder seiner Angehörigen deckt. Wird ein Fahrgast getötet, beträgt dieser Vorschuss mindestens 21 000 Euro. Wenn die Verordnung in Kraft tritt, werden europaweit außerdem einheitliche Haftungsregeln und Mindestentschädigungssummen bei Personenschäden gelten. Dann kann kein Mitgliedstaat mehr geringere Haftungshöchstsummen festschreiben als umgerechnet etwa 190 000 Euro.

#### 4. Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität

Die Rechte von behinderten Personen und sonstigen Personen mit eingeschränkter Mobilität, etwa alte Menschen oder kleine Kinder, werden gestärkt. Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber werden verpflichtet, gemeinsam mit den Interessenvertretern der genannten Gruppen Zugangsregelungen für die Beförderung aufzustellen. Sie müssen dafür sorgen, dass der Bahnhof, die Bahnsteige, die Fahrzeuge und andere Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind. Soweit entsprechendes Personal vorhanden ist und der Unterstützungsbedarf vorher angemeldet wurde, werden die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber verpflichtet, kostenlos Unterstützung beim Ein- und Aussteigen sowie bei der Fahrt zu leisten.

#### 5. Informationspflichten der Eisenbahnunternehmen

Die Eisenbahnunternehmen müssen die Fahrgäste beim Fahrkartenverkauf beziehungsweise während der Fahrt insbesondere darüber informieren, welche die kürzeste und preisgünstigste Zugverbindung ist, welche Rechte der Fahrgast hat, ob der Zug Verspätung hat und welche Anschlüsse erreicht werden können. Im Nahverkehr sollen die Informationspflichten aus Praktikabilitätsgründen allerdings weniger umfangreich sein, zum Beispiel können die Informationen über die Anschlussverbindungen während der Fahrt entfallen. Außerdem darf die Verpflichtung zur Information über Fahrgastrechte durch die Verwendung einer Zusammenfassung erfüllt werden. Die Information selbst kann durch Aushang oder Auslage sowie den Einsatz eines Informations- und Buchungssystems erfolgen.

#### 6. Qualitätsmanagement, Beschwerdestellen und Schlichtung

Eisenbahnunternehmen, die Schienenpersonenfernverkehr betreiben, müssen künftig Qualitätsstandards festlegen und systematisch überprüfen. Diese beziehen sich auf Informationen, Fahrkarten, Pünktlichkeit, Zugausfälle, Sauberkeit, Kundenbefragungen, Beschwerdebearbeitung und Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Ferner müssen alle Eisenbahnunternehmen ein Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden einrichten. Die Beschwerden müssen innerhalb eines Monats oder, wenn der Fahrgast hierüber unterrichtet worden ist, innerhalb von spätestens 3 Monaten beantwortet sein. Zusätzlich werden Beschwerdestellen bei den Eisenbahnaufsichtsbehörden eingerichtet, damit der Fahrgast eine Anlaufstelle hat, wenn er von einem Eisenbahnunternehmen nicht zufriedenstellend behandelt worden ist. Gesetzlich klargestellt wird, dass der Fahrgast darüber hinaus die Möglichkeit hat, eine Schlichtungsstelle anzurufen. Gedacht ist hierbei an die Schlichtungsstelle

Mobilität, die Schlichtungsstelle Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen und die Ombudsstelle Nahverkehr in Bayern oder an eine sonstige für die Zukunft geplante privatrechtlich organisierte verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.bmj.de/fahrgastrechte](http://www.bmj.de/fahrgastrechte).

*Ein altes Sprichwort lautet: „Das Gegenteil von ‚gut gemeint‘ ist ‚gut gemacht‘“. Dies trifft voll und ganz auch auf die zunächst auf EU-Ebene und jetzt ins nationale Recht umzusetzenden Regeln zur teilweisen Fahrpreiserstattungen bei Zugverspätungen zu.*

*Unstrittig ist, dass Bahnkunden sich ärgern, wenn sie deutlich später an ihrem Reiseziel ankommen, als sie aufgrund des Fahrplans erwartet haben.*

*In der Praxis ist es in erster Linie das Problem von verpassten Anschlüssen, denn dass ein Zug selber so viel Verspätung hat, dass die aus diesem Zug aussteigenden Fahrgäste einen Anspruch auf teilweise Fahrpreiserstattung haben, ist in den meisten Fällen auf Umstände zurückzuführen, welche vom Bahnbetreiber nicht zu vertreten sind und für die eine Fahrpreiserstattung auch expressis verbis ausgeschlossen ist (zum Beispiel Unwetter oder Sperrung eine Strecke beim Aufenthalt von Unbefugten im Gleisbereich — Stichwort spielende Kinder — oder nach nicht vom Bahnbetreiber verschuldeten Personenunfällen — Stichwort Freitod).*

*Leider hat die Bahn in Deutschland in den letzten mindestens 20 Jahren (also auch schon vor der Bahnreform) ihre Infrastrukturplanung ausschließlich auf den pünktlichen Regelbetrieb ausgerichtet und kaum Überlegungen angestellt, wie der Betrieb nach allfälligen Störungen wieder stabilisiert werden kann. Und dies ist nicht nur ein Versäumnis der DB, sondern in gleicher Weise dem Eisenbahn-Bundeamt, welches als Bewilligungsbehörde für Investitionszuschüsse regelmäßig jene Teile aus den Vorhaben strich, welche beim pünktlichen Betrieb nicht erforderlich sind, aber bei Störungen viel zum schnellen Abbau der Auswirkungen beitragen könnten. Es ist doch ein Aberwitz, dass auf vielen zweigleisigen Strecken mit modernsten Stellwerken (SpDr S 600 und ESTW) das Gegengleis nicht signaltechnisch gesichert befahren werden kann, sondern dass den Lokführern hierfür wie zu Urgroßvaters Zeiten handschriftliche Befehle ausgehändigt werden. Erst in allerjüngster Zeit sieht die DB bei neuen Stellwerken wieder häufiger die technische Option des sogenannten „Gleiswechselbetriebs“ vor.*

*In gleicher Weise ist die „Kultur“ des Abwartens von verspäteten Anschlusszügen verloren gegangen. Ganz zu Anfang der Amtszeit von DB-Vorstand Hartmut Mehdorn wurden verstärkt Anschlüsse abgewartet, und es wurde seitens der DB kommuniziert, dass hierfür*

sogar eine leicht schlechtere Pünktlichkeitsquote der Züge in Kauf genommen würde, die Auswirkungen auf die Fahrgäste dadurch aber vermindert würden. Leider haben dies Politik und Medien nicht goutiert, und die DB verfiel nach einiger Zeit wieder ins andere Extrem.

Es ist unbestritten, dass im Laufe der Jahre die gegenseitige Beeinflussung der Züge zugenommen hat, und Ursache hierfür sind am wenigsten die reduzierten Überholgleise et cetera, wie dies von einigen immer wieder behauptet wird.

Die Übertragung einer Verspätung von einem auf einen anderen Zug hat jeweils einer der folgenden Ursachen:

1. Zugfolgeabstand (Blockabstand),
2. Zugkreuzungen (nicht nur Zugbegegnungen bei eingleisigen Strecken, sondern auch bei Abzweigungen an zweigleisigen Strecken, wenn das Gegengleis gekreuzt werden muss),
3. Ressourceneinsatz (Fahrzeug- und Personalumläufe — dazu zählt auch der Kurswagenübergang beziehungsweise neuerdings wieder verstärkt die Aufnahme eines Flügelzugs),
4. Abwarten von verspäteten Anschlusszügen.

Gerade die Fahrzeugumläufe im SPNV sind in den letzten 20 Jahren bedeutend straffer geworden, und dies ist Bestandteil der Sanierung des SPNV's, welcher lange Zeit weitgehend aufgegeben werden sollte.

Da viele Zugverspätungen und damit auch Anschlussversäumnisse auf Verspätungsübertragungen zurück zu führen sind, haben die Eisenbahnunternehmen auch nur wenig Einfluss, im konkreten Einzelfall die Situation zu verbessern. Also bleibt ihnen unternehmerisch gar nichts anderes übrig, als sich mit der neuen gesetzlichen abzufinden und die anfallenden Beträge eben einzukalkulieren.

Der wichtigste Wettbewerber der Eisenbahn im Personenverkehr ist das Auto. Auch mit diesem Verkehrsmittel müssen die Nutzer eine starke Streuung ihrer Ankunftszeit akzeptieren. Im Straßenverkehr gibt es allerdings keinen, den die Autofahrer für ihre Verspätung haftbar machen können; die Varianz der Ankunftszeit wird daher im Straßenverkehr als allgemeines Lebensrisiko angesehen. Die Preiswahrnehmung ist deswegen so, dass ein kalkulatorischer Aufpreis quasi als Versicherungsprämie für die Pünktlichkeit der Bahn nicht akzeptiert wird. Im Nahverkehr wird dies deswegen perspektivisch in die Preise bei der Ausschreibung von Leistungen einkalkuliert, und im Fernverkehr wird eine Reihe weiterer Züge (eventuell ganzer Linien) unter die Rentabilitätsschwelle gedrückt — und was sich nicht rentiert, wird in einer Marktwirtschaft nicht mehr angeboten. Ob das wohl im Sinne der Bahnkunden ist?

Ein verstärktes Abwarten von verspäteten Anschlüssen würde den Fahrgästen jedenfalls viel mehr bringen, als wenn zu der Variabilität der Ankunftszeit auch noch eine Variabilität des unter dem Strich bezahlten Fahrgelds (Fahrkartenpreis minus etwaiger Verspätungserstattung) träte. Welcher Preis nun tatsächlich anfällt lässt sich vor der Fahrt nicht voraussehen und soweit es ein Kriterium für die Verkehrsmittelwahl ist, muss der Nutzer vom höchsten Preis, also dem des pünktlichen Zuges, ausgehen.

Anschlussversäumnisse lassen sich natürlich auch dadurch reduzieren, indem man die Kriterien, was als Anschluss gilt, verschärft werden. So wurden an vielen Bahnhöfen einfach die Mindestübergangszeiten erhöht. Aber letztlich wird damit „das Kind mit dem Bad ausgeschüttet“. Welche Blüten dies treibt, kann man am Bahnhof Dortmund-Dorstfeld sehen. Für einen dreistelligen Millionenbetrag wurde der Bahnhof einst so gebaut, dass sich die S-Bahn-Linien S 2 und S 4 zeit- und richtungsgleich am selben Bahnsteig gegenüberstehen, und die Fahrgäste bequem von einem in den anderen Zug umsteigen können. Der Fahrplan ist auch nach wie vor so, dass die beiden Linien korrespondieren. Allerdings werden diese Umsteigemöglichkeiten nicht mehr alle den Fahrgästen angeboten. Die elektronische Fahrplanauskunft weist dann für die Relation von Dortmund-Mengede nach Dortmund Stadthaus eine Umsteigezeit in Dortmund-Dorstfeld von 21 Minuten aus (abends und am Wochenende gar 31 Minuten). Und abgewartet werden Anschlüsse in Dortmund-Dorstfeld auch bei minimalen Verspätungen des Zubringerzuges schon gar nicht — dabei wäre dies auch unter Würdigung der Folgewirkungen in den meisten Fällen problemlos möglich. Vergleichbare Fälle gibt es landauf landab viele.

Ob es aber überhaupt wieder zu einer Kultur des Anschlussabwartens kommen wird, ist zu bezweifeln. Nicht nur die Politik marschiert mit ihrer Entschädigungsregelung in die falsche Richtung, auch die Puristen des Wettbewerbs könnten einer vernünftigen Regelung im Wege stehen. Jeder abgewartete Anschlusszug kann die Ursache einer Verspätung eines Zuges eines anderen Unternehmens sein. Und es ist in der Praxis für jeden Infrastrukturbetreiber nahezu unmöglich, den Nachweis zu erbringen, dass hierbei nicht einzelne Unternehmen bevorzugt oder benachteiligt werden.

## Europa-Spezial ausgeweitet

Seit 01. Oktober 2008 ist das Preisangebot Europa-Spezial der DB auch für Tschechien, Ungarn, Slowenien und Kroatien sowie Luxemburg gültig. Diese Länder sind nun von deutschen Bahnhöfen aus ab 39 Euro (1. Klasse ab 69 Euro) zu erreichen. Besitzer einer BahnCard 25 erhalten je 5 Euro Rabatt.

Das Europa-Spezial muss mindestens drei Tage im Voraus gebucht werden, ist an einen bestimmten Zug gebunden und wird verkauft, so lange der Vorrat reicht. Das Europa-Spezial wurde bereits 2007 für Fahrten nach Österreich, Dänemark, viele Ziele in Italien und nach Paris eingeführt. Im April dieses Jahres kamen noch die Schweiz, Belgien und die Niederlande dazu. Seit der Einführung wurden rund 1,5 Millionen Fahrten verkauft.

Das Angebot kann auch über [www.bahn.de](http://www.bahn.de) als Online-Ticket gebucht werden.

## Deutsche Bahn zu ICE-3-Radsatzwellen

Infolge des Bruchs einer Radsatzwelle des ICE 518 am 09. Juli 2008 bei der Ausfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof hat die DB alle Radsatzwellen der ICE 3 zusätzlichen Ultraschall-Überprüfungen unterzogen: Alle Untersuchungen waren ohne Befund hinsichtlich eventueller Rissbildungen.

Spekulationen um die Sicherheit der ICE-Radsatzwellen in den Medien trat die DB am 14. August mit einer Pressemitteilung entgegen. Die Spekulationen um die Sicherheit der ICE-Radsatzwellen entbehrten jeder technischen Grundlage. „Bahnindustrie, Radsatzhersteller und die Deutsche Bahn als Zugbetreiber gehen von einer uneingeschränkten Sicherheit der ICE-Flotte aus“, sagt DB-Vorstand Karl-Friedrich Rausch. Dies werde durch mehrere Punkte belegt:

Nach den schlüssigen Berechnungen, die auch dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vorliegen, steht die uneingeschränkte Betriebssicherheit der jetzt zusätzlich zu überprüfenden Radsatzwellen für die Züge der DB außer Frage.

Die Radsatzwellen sind gemäß den zugrundeliegenden europäischen Normen hergestellt und weisen entsprechend die notwendige Sicherheit im Einsatz im Hochgeschwindigkeitsbereich auf. Dies ist durch viele Tests belegt.

Die Radsatzwellen der ICE 3-Fahrzeuge weisen bereits eine Laufleistung von insgesamt mehr als drei Milliarden Kilometern auf, ohne dass im Rahmen der regelmäßigen Ultraschall-Untersuchungen Anzeichen für Rissbildungen festgestellt wurden. Hier handelt es sich also um einen Einzelfall, der noch abschließend geklärt werden muss.

Darüber hinaus führt die DB im Rahmen ihrer Betreiberverantwortung alle Instandhaltungs- und Wartungsprozesse an der ICE-Flotte unter Anwendung anerkannter technischer Standards und im Einklang mit den rechtlichen Vorgaben durch.

Obwohl laut Herstellervorgaben die Intervalle von Ultraschall-Überprüfungen für Radsatzwellen bei 480 000

Kilometern liegen, hat die Deutsche Bahn seit der Inbetriebnahme der ICE-3-Flotte die Intervalle auf 300 000 Kilometer festgesetzt. Zusätzlich wurde die Zuverlässigkeit und Empfindlichkeit der Ultraschall-Überprüfungen durch die Einführung von mechanisierten (statt manuellen) Prüfprozessen verdoppelt.

„Die angeblichen Sicherheitsmängel sind aus Sicht der DB AG und auch aus Sicht der Hersteller der Radsatzwellen nicht gegeben. Die Radsatzwellen sind nach den anerkannten Regeln der Technik konstruiert und hergestellt. Es ist nicht sachgerecht, von einem einzelnen Bruch, dessen Ursachen noch nicht feststehen, vor-schnell auf die Unsicherheit aller Achsen zu schließen. Die für diese Situation adäquaten Sicherheitsvorkehrungen und Vorsichtsmaßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der ICE-Flotte hat die DB AG selbstverständlich ergriffen“, so Rausch weiter.

## Bahnpreise steigen zum Jahresende um durchschnittlich 3,9 Prozent

Die Deutsche Bahn hebt zum 14. Dezember 2008 die Preise für Einzelfahrscheine und Zeitkarten in der 2. Klasse um durchschnittlich 3,9 Prozent an. Wesentliche Gründe für die Preiserhöhung stellen die erheblich gestiegenen Energie- und Personalkosten dar.

Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Personenverkehr der Deutschen Bahn: „Wir haben uns für einen moderaten Anstieg der Fahrpreise entschieden, um auch weiterhin attraktive, komfortable und umweltgerechte Mobilität für jedermann zu ermöglichen.“

Die Preise für die BahnCard steigen im Durchschnitt um 3,6 Prozent. So kostet beispielsweise eine BahnCard 25 in der 2. Klasse dann 57 statt 55 Euro. Ebenfalls zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember sind zahlreiche Angebotsverbesserungen geplant. So wird das im Fernverkehr stark nachgefragte Angebot Dauer-Spezial (ab 29 Euro) für die 2. Klasse in gleicher Kontingenzgröße bis Ende 2009 verlängert und für die 1. Klasse (ab 49 Euro) neu eingeführt.

Im Regionalverkehr verteuern sich die Länder-Tickets zum Fahrplanwechsel um 1 Euro und das Schönes-Wochenende-Ticket um 2 Euro. Dafür bleiben die Hopper- und Regio-Tickets ebenso preisstabil wie die Länder-Tickets Single in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Neu ins Angebot kommen das Mecklenburg-Vorpommern-Ticket Single für 18 Euro und das Baden-Württemberg-Ticket Nacht für 20 Euro.

Die Absicht der DB, die bestehenden Bedienzuschläge auf die normalen Fernverkehrs-, Sparpreis- und Auslandsfahrkarten mit 2,50 Euro auszuweiten wurde nach massiven Protesten — auch seitens der Politik — fallengelassen.



Daneben führt die DB zum Fahrplanwechsel ein neues einheitliches Telefonportal ein, das unter der Nummer 01805 996633 alle wichtigen DB Services zum ~~günstigen~~ Tarif von 14 Cent pro Minute (Festnetz) bietet: von der Fahrplanauskunft über den Kundendialog und den Fahrscheinkauf bis hin zur Radfahrer-Hotline.

*Das Wort „günstig“ im Originaltext der DB-Pressemitteilung haben wir bewusst gestrichen, denn dies ist eine Verhöhnung der Kunden und allenfalls im Kontext des bislang noch kundenunfreundlicheren Zustands zu verstehen. Bislang sind persönliche Fahrplanauskünfte und Fahrkartenbestellungen nur über die noch viel teurere Rufnummer 11861 möglich; dieser Nummernkreis ist eigentlich für die Telefonauskunft reserviert, während für Mehrwertdienste, bei denen sich der Anbieter seiner Leistung über eine höhere Telefongebühr bezahlen lassen möchte, der Nummernkreis 0900 (früher 0190) vorgesehen ist. Die DB hatte sich jedoch anscheinend geniert, eine 0900-Nummer anzumelden, weil unter solchen Telefonnummern überwiegend „schlüpfriige“ Leistungen angeboten werden. Allerdings sind auch die 01805-Rufnummern alles andere als günstig — gewöhnliche Anschlüsse im Festnetz der meisten europäischen Länder sowie den Vereinigten Staaten und Kanada kann man billiger anrufen. Besonders betroffen sind Fahrgäste, die von unterwegs die Reiseauskunft der Bahn anrufen, denn vom Mobiltelefon aus kostet der Anruf bei einer 01805-Nummer zur Normalzeit 69 bis 87 Cent pro Minute, also rund das 5- bis 6-fache wie aus dem Festnetz. (Eine Perspektive auf Besserung gibt es allerdings: Das Bundeskabinett hat am 30. Juli 2008 eine Änderung des Telekommunikationsgesetzes beschlossen, wonach Anrufe auf 01805-Nummern aus den Mobilfunknetzen nur noch höchstens 28 Cent je Minute kosten dürfen. Weitere Infos unter [www.teltarif.de/arch/2008/kw31/s30761.html](http://www.teltarif.de/arch/2008/kw31/s30761.html).)*

## **Kooperationsvertrag soll S-Bahn Rhein-Neckar voranbringen**

Die Vertreter der Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz sowie der Deutschen Bahn AG, des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) haben am 19. Juni 2008 in Mannheim den Kooperationsvertrag über die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur für die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar unterzeichnet. Der Vertrag bildet die Grundlage, damit bis im Dezember des Jahres 2015 das Nahverkehrsprojekt umgesetzt werden kann. Es umfasst das erweiterte Streckennetz in den drei Bundesländern, dessen Herzstück der für alle S-Bahnlinien wichtige Abschnitt zwischen Mannheim und Heidelberg bildet. Insgesamt sollen rund 320 Kilometer Bahnlinie und 95 Stationen modernisiert werden.

Die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar hat nach derzeitigem Planungsstand ein Kostenvolumen von weit über 300 Millionen Euro und wird im Rahmen der GVFG-Förderung durch den Bund, die Bundesländer Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Hessen und die beteiligten Städte und Landkreise mitfinanziert.

Die Aufgabenträger der S-Bahn Rhein-Neckar (Land Baden-Württemberg, VRN GmbH für den hessischen Verbundbereich und Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd) haben sich darauf verständigt, den Betrieb der 1. und 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar mit dem Ziel einer Betriebsaufnahme 2015 gemeinsam auszuschreiben. Das Wettbewerbsverfahren soll im Sommer 2009 beginnen.

Die Aufgabenträger hoffen mit dem Ausbau des Bahnnetzes für die Kunden einen noch weiter verbesserten ÖPNV schaffen zu können und im Rahmen der Ausschreibung ein wirtschaftliches Ergebnis zu erzielen, das einen weiteren Ausbau des Verkehrsangebotes der S-Bahn ermöglicht.

## **Modulares Zugkonzept setzt Zeichen für den Regional- und Nahverkehr**

Bombardier Transportation hat am 23. September 2008 auf der Innotrans in Berlin erstmals den neuen Regional- und Nahverkehrszug Talent 2 präsentiert.

„Der Talent 2 soll das künftige Basismodell der Flotte von DB Bahn Regio sein“, sagte DB-Konzernchef Hartmut Mehdorn aus Anlass der Präsentation. „Wir haben hohe Erwartungen an das Fahrzeug. Es wird das Rückgrat unserer Nahverkehrsflotte sein. Modular aufgebaut kann der Talent 2 beliebig ausgestattet werden und stellt damit sicher, dass der Triebzug durch hohen Fahrgastkomfort, geringen Energieverbrauch, niedrige Instandhaltungskosten und flexible Einsatzmöglichkeiten besticht. Ein Beitrag, damit wir unsere europaweit führende Marktposition im Regional- und Stadtverkehr verteidigen können.“

Im Februar 2007 haben die Deutsche Bahn AG und Bombardier Transportation einen Rahmenvertrag in Höhe von 1,2 Milliarden Euro für die Lieferung von bis zu 321 Zügen abgeschlossen. Die DB Bahn Regio hat bis jetzt bereits drei Kontingente für insgesamt 61 Fahrzeuge abgerufen. Nach der Premiere auf der Moselbahn zwischen Koblenz und Trier/Perl wird die Strecke Leipzig – Cottbus mit den Fahrzeugen ausgestattet. Es folgt ab Dezember 2010 das Nürnberger S-Bahnnetz.

Der Talent 2 bietet ein neues baukastenartiges Zugkonzept. Das Fahrzeug kann variabel auf unterschiedlichen Strecken und Netzen und in vielen verschiedenen Konfigurationen genutzt werden. Schnell und kostengünstig lässt sich der Talent 2 vom Nahverkehrs-

zum Regionalzug umbauen. Innenraum-Gestaltung und die Anzahl der Türen können sehr einfach verändert werden. Flexible Zuglängen von zwei bis sechs Wagen sind ebenfalls möglich.

Der Zug eignet sich auch für den Einsatz in ausländischen Netzen. Angesichts der Liberalisierung der europäischen Bahnmärkte ist dies ein wichtiges Argument für Betreiber, die über den heimischen Markt hinaus expandieren wollen.

## Andere Verkehrsmittel

### Anpassung des deutschen Personenbeförderungsrechts an die EU-Verordnung zum ÖPNV

*(Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages vom 16. September 2008 — 370. Sitzung)*

1. Das Präsidium des Deutschen Städtetages bekräftigt erneut seine Forderung, die mit der EU-Verordnung zum ÖPNV gestärkte Rolle der kommunalen Aufgabenträger durch Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) auch im deutschen Rechtssystem zu verankern und im Verhältnis zwischen kommunalen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen sowie staatlichen Genehmigungsbehörden die notwendige Rechtssicherheit zu schaffen.
2. Das Präsidium des Deutschen Städtetages hält dazu insbesondere folgende Eckpunkte für unabdingbar:

Entsprechend dem Charakter der EU-Verordnung als *lex specialis* im ÖPNV hat die Verordnung 1370/07 Vorrang vor dem allgemeinen Vergaberecht und erfasst den gesamten Regelungsbereich des Personenbeförderungsrechts. Die Verordnung 1370/07 ist daher auf alle Nahverkehrsleistungen anzuwenden, sowohl auf die von Aufgabenträgern, wie auch die von Unternehmern initiierten Verkehre.

Die gestärkte Rolle der kommunalen Aufgabenträger muss sich auch im Genehmigungsverfahren widerspiegeln. Gegen den Willen der Aufgabenträger dürfen keine Linienverkehrsgenehmigungen erteilt oder versagt werden. Das durch die EU-Verordnung 1370/07 den „zuständigen Behörden“ (das heißt in Deutschland den Aufgabenträgern) gewährte Recht, öffentliche Dienstleistungsaufträge selbst zu erbringen oder direkt zu vergeben, muss in das Personenbeförderungsgesetz uneingeschränkt übernommen und rechtlich eindeutig gesichert

werden. Die Auswahlentscheidung der „zuständigen Behörde“ muss Vorrang und uneingeschränkte Bindungswirkung im Genehmigungsverfahren haben.

Der Nahverkehrsplan im Sinne eines Rahmens für die Planung, Organisation und Finanzierung des kommunalen Nahverkehrs muss als strategisches Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers rechtlich verbindlich werden.

3. Das Präsidium des DST hält den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgelegten Referentenentwurf vom 27. August 2008 in zentralen Regelungsbereichen für nicht akzeptabel, weil er trotz einer Reihe positiver Elemente eine ordnungspolitische Kehrtwende gegenüber den von Bundesregierung und Europaparlament beschlossenen Inhalten der Verordnung 1370/07 bedeutet und in wesentlichen Punkten den Forderungen der Städte nicht entspricht. Die Kritik bezieht sich vor allem auf folgendes:
  - Der Referentenentwurf beschränkt seinen Regelungsbereich — abweichend von den Vorgaben der EU-Verordnung 1370/07 — auf die vom Aufgabenträger initiierten Verkehrsleistungen und klammert die unternehmerinitiierten Verkehre aus seinem Regelungsbereich aus. Daraus ergibt sich eine vermeidbare Rechtsunsicherheit im Hinblick auf die Abgrenzung beider Regelungsbereiche; gerade dies sollte mit der EU-Verordnung 1370/07 vermieden werden.
  - Der im Referentenentwurf enthaltene Vorrang sog. „kommerzieller Verkehre“ vor öffentlichen Dienstleistungsaufträgen führt zwangsläufig zu einem Dauerkonflikt über die Frage, wann der Aufgabenträger überhaupt handeln darf und damit darüber, wie weit kommunale Daseinsvorsorge inhaltlich geht.
  - Anders als in der EU-Verordnung 1370/07 vorgesehen, würde durch den Referentenentwurf nicht der kommunale Aufgabenträger, sondern die staatliche Genehmigungsbehörde gestärkt, wenn diese über Liniengenehmigungen und die Definition einer „ausreichenden Nahverkehrsbedienung“ und damit über die von den kommunalen Aufgabenträgern zu verlangenden Qualitätsstandards entscheiden dürfte.
  - Im Referentenentwurf ist der Nahverkehrsplan als Begriff zwar vorgesehen; er ist jedoch im Rahmen des Genehmigungsverfahrens lediglich zu berücksichtigen und nicht rechtlich verbindlich. Festlegungen des hierzu allein legitimierten kommunalen Aufgabenträgers können somit ignoriert bzw. unterlaufen werden.
4. Das Präsidium des DST fordert deshalb den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

auf, den Referentenentwurf in diesen zentralen Punkten entsprechend den Forderungen der Städte zu korrigieren.

## Schifffahrt

### Europäisches Parlament kritisiert Blockadehaltung des Rats zum Sicherheitspaket für den Seeverkehr

Das so genannte dritte Seeverkehrpaket enthält eine Reihe von Richtlinien und Verordnungen, die den Seeverkehr in den Gewässern der Europäischen Union sicherer machen sollen. Unter anderem sollen Schiffskontrollen in EU-Häfen nach einheitlichen Standards ablaufen und gemäß der Risikoklasse der Schiffe entsprechend häufig. Auch Unfälle auf See sollen nach einer einheitlichen Methodik untersucht werden.

Im Parlament hat eine große Mehrheit am 24. September 2008 die entsprechenden Empfehlungen der einzelnen Berichte für die Zweite Lesung angenommen. Das Parlament bedauert, dass der Rat noch immer zwei wesentliche Elemente des Seeverkehrpakets blockiert — nämlich zu Flaggenstaatpflichten und zur zivilrechtlichen Haftung. Die Europa-Abgeordneten fordern deshalb von der französischen Ratspräsidentschaft, so schnell als möglich Lösungen in den strittigen Fragen herbeizuführen.

Sicherheit im Seeverkehr ist schon immer eine der Prioritäten für das Europäische Parlament. Die beiden vorangegangenen Seeverkehr-Pakete sind als Erika-I- und Erika-II-Pakete bekannt geworden und unmittelbar nach den damaligen Öltankerunfällen erlassen worden. Diese EU-Gesetze haben unter anderem dazu geführt, dass nur noch doppelwandige Tanker in EU-Gewässern verkehren dürfen und die Europäische Agentur für maritime Sicherheit (EMSA) gegründet wurde.

Das nun in der Diskussion stehende dritte Seeverkehrspaket beinhaltet unter anderem Vorschriften zu Flaggenstaatpflichten, Schiffskontrollen in Häfen des EU-Gebiets, Standards zum Schutz von Passagieren und Versicherungspflichten sowie zur Klassifizierung von Gesellschaften und zu zivilrechtlichen Haftungsfragen.

In der Debatte zum Seeverkehrspaket haben die Europa-Abgeordneten betont, dass sie es nicht zulassen werden, dass der Rat wichtige Inhalte des Pakets verwässern wird. Dazu zählen beispielsweise Vorschriften zur Hafenkontrolle, ein gemeinschaftliches System zur Überwachung des Seeverkehrs, Unfalluntersuchungen, Schiffskontrollen und Überwachungs-Organisationen sowie Haftungsverpflichtungen von Fährdiensten bei Unfällen.

## Straßenverkehr

### Anpassung der Lkw-Maut zum 01. Januar 2009

Die Verkehrsministerkonferenz erzielte am 08. Oktober in Dessau eine Einigung über die Anpassung der Lkw-Maut. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee kommentierte dies folgendermaßen: „Ich bin froh, dass die Verkehrsminister der Länder meinem Vorschlag gefolgt sind, die Mautsätze zum 01. Januar 2009 anzupassen. Dadurch können wir im kommenden Jahr eine Milliarde Euro mehr in die Verkehrsinfrastruktur investieren. Gleichzeitig tun wir etwas für die Umwelt, indem wir die schadstoffarmen Lkw begünstigen. Zudem werde ich pro Jahr 600 Millionen Euro aus den Maut-einnahmen direkt an das deutsche Lkw-Gewerbe zurückgeben. Das stärkt die Wettbewerbsfähigkeit unserer Spediteure.“

Die Einigung zwischen Bundesverkehrsminister und seinen Länderkollegen umfasst folgende Eckpunkte:

- Die Mauterhöhung für die Schadstoffklasse S 3 soll um zwei Cent pro Kilometer niedriger ausfallen als geplant. Diese Regelung gilt bis Ende 2010.
- Im Gegenzug werden alle anderen Schadstoffklassen um 0,1 Cent pro Kilometer stärker angehoben als geplant.

Nach einer Meldung der Deutschen Logistik-Zeitung DVZ am 11. Oktober 2008 könnte der Kompromiss aber am 07. November im Bundesrat kippen, da der NRW-Verkehrsminister bei Bundesländern mit FDP-Beteiligung Widerstände erkannt habe.

*Die GRV weist darauf hin, dass noch ein weiter Weg zur Verwirklichung des Verursacherprinzips besteht. In der Schweiz ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe etwa fünfmal höher.*

### Bundesrat billigt neuen Bußgeldkatalog

Der Bundesrat hat am 10. Oktober den neuen Bußgeldkatalog gebilligt. Für sein Inkrafttreten fehlt jetzt noch die Zustimmung des Deutschen Bundestags.

Die Bußgeldsätze werden angehoben, um Hauptunfallursachen zu bekämpfen sowie vorsätzlich und wiederholt begangene Verkehrsverstöße zu ahnden. Durch die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes werden neue Bußgeldobergrenzen eingeführt. Dies führt teilweise bis zu 50 Prozent mehr Bußgeld. Bei Verwarnungsgeldern oder Parkverstößen sind keine Änderungen geplant.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee: „Für Verkehrsrowdys wird es deutlich teurer. Raser, Dräng-

ler, Alkoholsünder und Fahrer, die sich unter Drogen- einfluss hinters Steuer setzen, werden mit aller Härte zur Rechenschaft gezogen. Damit bestrafen wir die Hauptverursacher schlimmster Unfälle und schützen die Mehrheit der vernünftigen Fahrer auf unseren Straßen. Ich setze dabei konsequent auf das Prinzip Abschreckung, denn wer noch tiefer in die Tasche greifen muss, überlegt es sich zweimal, ob er rast, zu dicht auffährt, Ampeln und Vorfahrtsregeln missachtet. Das ist ein großer Schritt für mehr Verkehrssicherheit in Deutschland. Ich appelliere an die Länder, ihre Kontrollen zu verstärken.“

## Verkehrsfreigaben A 71 und A 73

Durch die Freigabe des Verkehrs am 05. September 2008 auf den zwei neuen Bundesautobahnen A 71 und A 73 sind nun neun von 17 Verkehrsprojekten Deutsche Einheit fertig gestellt.

Gemeinsam mit den Ministerpräsidenten Dieter Althaus (Thüringen) und Dr. Günther Beckstein (Bayern) gab Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee den rund 12 Kilometer langen und rund 150 Millionen teuren Schlussabschnitt Ebersdorf – Lichtenfels der A 73 in Oberfranken für den Verkehr frei. Auf der A 71 rollt der Verkehr zwischen Erfurt und dem unterfränkischen Schweinfurt bereits seit Dezember 2005 auf voller Länge.

„Ab sofort gilt durchgängig Freie Fahrt auch auf den 70 Kilometern der A 73 durch den Thüringer Wald bis zum „Gottesgarten am Obermain“ so Tiefensee.

Fünf Tage später nahm Tiefensee an der Verkehrsfreigabe des letzten Teilstücks der A 6 von Amberg-Ost zum Autobahnkreuz Oberpfälzer Wald teil: „Damit ist die „Via Carolina“, der historische Handelsweg zwischen Ost und West, endgültig zu einer leistungsfähigen, transeuropäischen Verkehrsachse geworden. Deutschland und Tschechien rücken heute enger zusammen. Der Ausbau der Straßen, Schienen und Wasserwege gehört auch in Zukunft zu den wichtigsten europäischen Aufgaben.“

Die A 6 / D 5 steht nun auf einer Länge von 270 Kilometer komplett für den Verkehr zur Verfügung. Sie ist Teil der internationalen West-Ostverbindung Paris – Nürnberg – Pilsen – Prag (E 50). Die heute freigegebene Strecke ist 20 Kilometer lang. Der Bund hat dafür 168 Millionen Euro investiert.

Die Investitionen des Bundes für die seit den 90er Jahren in Nordbayern neu- oder ausgebauten rund 400 Autobahn-Kilometer betragen rund drei Milliarden Euro.

*Die GRV fordert entsprechende Anstrengungen des Bundes für eine hochwertige Schieneninfrastruktur.*

## Tipps vom Umweltbundesamt

Der Verkehr trägt erheblich zum Treibhauseffekt bei – in Deutschland verursacht er etwa 19 Prozent der Kohlendioxid-Emissionen. Das sind knapp 170 Millionen Tonnen Kohlendioxid pro Jahr, mehr als die Hälfte davon emittieren Pkw. Der Verkehr leistet — im Gegensatz zur Industrie, dem Handel und den privaten Haushalten — bisher keinen eigenen Beitrag zum Klimaschutz in Deutschland. Denn obwohl eine Abnahme des Kraftstoffverbrauchs bei einzelnen Automodellen erkennbar ist, wird ein Teil dieses Erfolges infolge des Trends zu immer größeren und schwereren Autos und des Verkehrswachstums wieder kompensiert.

So nahm in diesem Jahr der Diesel-Absatz in Deutschland — verglichen mit dem Zeitraum Januar bis Mai 2007 — sogar um fast fünf Prozent zu.

Wirksamer Klimaschutz ist nur mit einer umfassenden Verringerung des Kraftstoffverbrauchs zu erzielen: sparsamere und kleinere Autos, öfter die Eisenbahn und den öffentlichen Personenverkehr nutzen, mit dem Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen, diese Maßnahmen helfen weiter. Daneben hilft eine energiesparende Nutzung des eigenen Pkw der Umwelt, dem Klimaschutz und der Haushaltskasse.

Das Umweltbundesamt empfiehlt folgende Regeln

1. Fahren Sie niedertourig, vorausschauend und gleichmäßig: Vermeiden Sie schnelles Beschleunigen und hastiges Bremsen. Bei den meisten Autos können Sie problemlos ab 30 Kilometer pro Stunde in den dritten Gang schalten, bei 40 den vierten einlegen und ab 50 im fünften Gang dahinrollen — und so viel Sprit sparen, weil sie mit niedriger Drehzahl fahren. Bei Geschwindigkeiten über 100 steigt der Spritverbrauch stark an.
2. Verwenden Sie Leichtlauföle und Leichtlaufreifen: Die ersten mindern den Widerstand im Motor, die zweiten senken den Rollwiderstand. Fragen Sie Ihre Werkstatt oder Tankstelle beim nächsten Besuch danach.
3. Überprüfen Sie regelmäßig den Reifendruck: Ein um 0,5 Bar zu niedriger Reifendruck erhöht den Spritdurst um rund fünf Prozent.
4. Schalten Sie bei Stopps — etwa an der Ampel oder im Stau — den Motor ab: Schon nach 30 Sekunden im Leerlauf produziert ein Motor mehr Kohlendioxid als bei einem Neustart.
5. Verwenden Sie Klimaanlage und Heckscheibenheizung seltener: Eine Klimaanlage kann den Kraftstoffverbrauch im Stadtverkehr um etwa 10 bis 30 Prozent erhöhen. Schon bei einem Kleinwagen sind das schnell bis zu zwei Liter pro 100 km mehr. Eine beheizte Heckscheibe erhöht den Verbrauch

zwischen vier bis sieben Prozent. Lüften Sie im Sommer das Auto für wenige Minuten, bevor Sie losfahren — erst dann sollten Sie die Klimaanlage einschalten. Schalten Sie die Klimaanlage schon vor Ende der Fahrt aus — das spart Sprit und beugt Erkältungen vor.

6. Entfernen Sie nicht genutzte Dachgepäckträger und andere Aufbauten. Denn: Je schwerer das Auto und je höher der Luftwiderstand sind desto höher der Verbrauch.
7. Vermeiden Sie kurze Fahrten mit kaltem Motor, denn ein Mittelklassewagen braucht direkt nach dem Start durchschnittlich 30 Liter auf 100 Kilometer. Erst, wenn der Motor seine Betriebstemperatur erreicht hat, stellt sich der normale Verbrauch ein.
8. Achten Sie beim Autokauf auf sparsame Modelle. Fragen Sie Hersteller und Händler nach dem Verbrauch und informieren Sie sich bei unabhängigen Stellen.
9. Nehmen Sie das Fahrrad oder gehen Sie kurze Strecken zu Fuß. Nutzen Sie für längere Strecken die kostengünstigen und umweltfreundlichen Varianten — Bus und Bahn, Car-Sharing, privates Autoteilen und Fahrgemeinschaften.

Die Broschüre „Sprit-Sparen und mobil sein“ finden Sie im Internet unter:

[www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/downloads/sprit\\_sparen.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/downloads/sprit_sparen.pdf).

## Luftfahrt

### Sicherheitsmaßnahmen im Luftverkehr

Die Europäische Kommission hat Ende September beschlossen, den überwiegenden Teil der Luftsicherheitsvorschriften der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Veröffentlichung der Liste der in der EU verbotenen Gegenstände erleichtert es den Fluggästen, sich zu informieren, was an Bord von Flugzeugen mitgenommen werden darf und was nicht. Außerdem führt diese Maßnahme zu größerer Transparenz der in diesem Bereich geltenden EU-Vorschriften. Die bestehenden Luftsicherheitsvorschriften bleiben von diesem Beschluss unberührt. Wesentliches Ziel ist es vielmehr, einen großen Teil dieser bislang noch nicht amtlich veröffentlichten Bestimmungen allgemein zugänglich zu machen, ohne die Luftsicherheit zu beeinträchtigen.

Der für Verkehr zuständige Vizepräsident der Kommission Antonio Tajani erklärte: „Als die Kommission ihre Durchführungsvorschriften im Bereich der Luftsicherheit verabschiedete, wurde mit Unterstützung der Mit-

gliedstaaten beschlossen, von einer Veröffentlichung dieser Vorschriften aus Sicherheitsgründen abzusehen. Fünf Jahre danach ist es uns aufgrund der gesammelten Erfahrungen möglich, größere Transparenz zu schaffen, ohne dass es Abstriche bei der Sicherheit gibt. Damit wird ein weiterer positiver Schritt zum Vorteil der Flugreisenden in Europa getätigt.“

Informationen über die derzeit im Handgepäck und im aufgegebenen Gepäck verbotenen Gegenstände waren bislang über die Luftfahrtunternehmen und Flughäfen zu erhalten. Die Kommission hatte diese Informationen bereits 2004 und 2006 veröffentlicht.

Mit dem Erlass der Verordnung und der Entscheidung wird außerdem mehrfach zum Ausdruck gebrachten Forderungen des Europäischen Parlaments Rechnung getragen.

Die Verordnung wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden (und somit auf folgender Website abrufbar sein: <http://eur-lex.europa.eu>). Ferner wird sie auf der dem Luftverkehr gewidmeten Website der Kommission abrufbar sein ([http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/security](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/security)).

## Literatur

### Überarbeitete Auflage des Handbuchs zum „Entwerfen von Bahnanlagen“

Autoren: Martin Muncke, Hartmut Freystein, Peter Schollmeier

Entwerfen von Bahnanlagen steht für das Planen von Eisenbahnbetriebsanlagen bei Neubau, Umbau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastruktur. Eine komplett überarbeitete und erweiterte 2. Auflage des Handbuchs wurde notwendig, weil infolge der Europäisierung des Eisenbahnwesens einerseits und durch den Privatisierungsdruck andererseits erhebliche Bewegung in das technische Regelwerk gekommen ist. Der Leser findet auf 840 Seiten, neben der umfassenden Darstellung der technischen Regeln zu den TSI und dem Inbetriebnahmeverfahren auch einen Ausblick auf die in ein bis zwei Jahren erscheinenden TSI für das konventionelle Netz sowie erstmals Informationen über die Thematik des Schall- und Erschütterungsschutzes von Schienenwegen.

Die 2. Auflage richtet sich auch an die österreichischen Eisenbahningenieure — so bilden Bau und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur in Österreich einen weiteren Schwerpunkt, der insbesondere in die Kapitel Planung, Verfahrensablauf, technische Regeln und Trassierung aufgenommen und umfassend beschrieben wird.



Das Buch richtet sich in erster Linie an planende und ausführende Eisenbahningenieure und Bauingenieure und an Studierende der Universitäten und Fachhochschulen.

Das Buch mit CD kostet 69 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten)

ISBN: 978-3-7771-0379-2.

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

## Zahlen & Fakten über nachhaltigen Bahnverkehr

Der Verkehr ist in der EU der einzige Bereich, in dem die Treibhausgasemissionen seit 1990 stetig zugenommen haben und der weiterhin der Bereich mit den höchsten Emissionen bleibt. Eine Broschüre, die gemeinsam von der UIC und der CER Ende Juli veröffentlicht wurde, belegt mit Zahlen und Fakten die ökologischen Auswirkungen der verschiedenen Verkehrsträger.

Um langfristige Entscheidungen treffen zu können, müssen korrekte Daten zur Verfügung stehen. Die Broschüre „Bahnverkehr und Umwelt : Zahlen & Fakten“ fasst die statistisch belegten Umweltauswirkungen der verschiedenen Verkehrsträger zusammen.

Sie veranschaulicht, dass das Umweltargument für die Bahn aus folgenden Gründen überzeugend ist:

- Reisen mit der Bahn ist im Vergleich zum Straßen- und Luftverkehr im Durchschnitt 3 bis 10 Mal weniger kohlendioxidintensiv.
- Der Anteil der Bahn an den Kohlendioxid-Emissionen des EU-Verkehrssektors liegt bei unter 2 Prozent.
- Bahnverkehr ist durchschnittlich 2 bis 5 Mal energieeffizienter als Straßen-, Schiffs- und Luftverkehr.
- Maßnahmen wie sparsames Fahren, die Nutzung neuer Fahrzeuge und betriebliche Veränderungen führen dazu, dass Eisenbahnen weiterhin ihren Energieverbrauch reduzieren.
- Elektrische Bahnen stoßen kein Kohlendioxid aus, wenn die benötigte Energie aus erneuerbaren Energiequellen bezogen wird.

In der Broschüre finden Sie weitere Informationen zu Themen wie Klimawandel und Kohlendioxid-Emissionen, Energieeffizienz, Strommix, Flächenverbrauch, regionale Luftverschmutzung, Geräuschemissionen, Subventionen und externe Kosten. Ferner wurden Sta-

tistiken zum europäischen Verkehr in die Broschüre aufgenommen.

Sie können die Broschüre per E-Mail bestellen ([communication@uic.asso.fr](mailto:communication@uic.asso.fr)) oder unter folgender Adresse herunterladen:  
[www.uic.asso.fr/homepage/railways&environment\\_facts&figures.pdf](http://www.uic.asso.fr/homepage/railways&environment_facts&figures.pdf)

## Neue Broschüre „Kennzahlen und Fakten zur Nachhaltigkeit 2007“

Die aktuelle Broschüre „Kennzahlen und Fakten zur Nachhaltigkeit 2007“ der Deutschen Bahn ist Anfang September erschienen. Zukunft nachhaltig gestalten – unter diesem Leitmotiv fasst die DB ihr unternehmerisches Handeln im Sinne ökologischer und sozialer Kompetenz zusammen. Die Broschüre informiert über Programme und Daten zu Personalthemen sowie die wichtigsten Umweltkennzahlen des DB-Konzerns. Auf 24 Seiten werden die Maßnahmen und Erfolge kurz und knapp dargestellt. Sie ergänzt den alle zwei Jahre erscheinenden Nachhaltigkeitsbericht des Konzerns.

Die Broschüre „Kennzahlen und Fakten zur Nachhaltigkeit 2007“ steht im Internet unter [www.db.de/umwelt](http://www.db.de/umwelt) zur Verfügung und kann beim DB Umweltzentrum, Caroline-Michaelis-Str. 5-11, 10115 Berlin, angefordert werden.

## Personalia

**Jean-Michel Dancoisne**, leitet seit 01. September 2008 die neue ständige Repräsentanz der französischen Eisenbahn SNCF in Brüssel. Davor war Dancoisne als Geschäftsführer für Thalys International verantwortlich.

**Olivier Poitrenaud** ist seit 01. September neuer Geschäftsführer von Thalys International, er war bereits bei Thalys als Chief Operating Officer (COO).

**Uta Maria Pfeiffer** (40) ist seit 01. Oktober Umweltkordinatorin des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und übernahm den neugeschaffenen Fachbereich „Nachhaltigkeitsstrategie“. Davor war sie für den Bereich Energie und Umwelt für die Division Siemens Mobility verantwortlich.

**Josef Windsinger** ist am 28. Juli 2008 gestorben. Von 1982 bis 1992 war er Vorsitzender des Verbandes Deutscher Eisenbahningenieure (VDEI), danach war er bis 1998 Generalsekretär der von ihm gegründeten Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieurverbände.

## † Nachruf für das Ehrenmitglied der GRV Werner Kammer

geboren 10. Oktober 1928 in Haan (Rheinland)

gestorben 1. Oktober 2008 in Düsseldorf

*Aus der Todesanzeige: „In Liebe und großer Dankbarkeit nehmen wir Abschied von einem außergewöhnlichen Menschen, dessen Rat und Nähe wir sehr vermissen werden. Er wird uns in seiner Gelassenheit, Toleranz und Großzügigkeit ein Vorbild bleiben. Danke, Gott, dass wir mit ihm leben durften!“*

Rund einen Monat vor seinem 80. Geburtstag verschied auf Grund eines schweren Herzschadens Studiendirektor a.D. Werner Kammer in Düsseldorf. Erste Anzeichen einer Erkrankung zeigten sich bei ihm etwa vor einem Jahr, als er im Urlaub in seinem geliebten Zermatt unter der Höhe des Ortes litt. Wieder in Nordrhein-Westfalen besserte sich sein Zustand und er wollte seine Genesung den Kräften der Natur überlassen. Aber es kam leider anders.

Werner Kammer hat sich um die Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik (GRV) ganz besonders verdient gemacht. Er ist Mitbegründer der GRV. Ihm wurde 1965 vom damaligen Vorsitzenden des Bundestagsfinanzausschusses empfohlen, sich in verkehrspolitischen Fragen mit dem Ministerialrat a. D. Dr. Erwin Deischl (München) in Verbindung zu setzen. Beide stellten eine große Übereinstimmung in Fragen der Verkehrspolitik fest. Am 20. Juli 1970 kam es in Düsseldorf schließlich zur Gründung des Vereins „Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik“. Dr. Erwin Deischl wurde Vorsitzender, Werner Kammer erster stellvertretender Vorsitzender. Er hat wesentlich zum damaligen verkehrspolitischen Grundsatz-Programm der GRV beigetragen. Werner Kammer hatte in diesen Zeiten die GRV immer als kleine Gruppe von „Überzeugungstätern“ bezeichnet, die dank der Überzeugungskraft ihrer Argumente auf den Multiplikator Effekt setzt. Das Ziel war, einer humaneren und rationaleren, an volkswirtschaftlichen Grundsätzen orientierten Verkehrspolitik zum Durchbruch zu verhelfen.

Über 35 Jahre hatte Werner Kammer die Funktion des stellvertretenden Vorsitzenden und geschäftsführenden Vorstandsmitgliedes inne. Dabei übernahm er auch die Aufgaben des Schatzmeisters der GRV und legte die jährlichen Kassenberichte vor, die nie rote Zahlen aufwiesen.

1985 wurde Dr. Alfons Thoma zum Vorsitzenden der GRV gewählt. Als dieser die Herausgabe der GRV-Nachrichten als Organ der Gesellschaft beschloss, arbeitete Werner Kammer hervorragend mit ihm zusammen und hat große Verdienste, dass diese Zeitschrift zu einem von Vielen gelesenen Sprachrohr der GRV wurde. Er war vor allem aufmerksamer Lektor. Das Ansehen der Zeitschrift und damit auch der GRV wuchs sehr, sodass eine Reihe völlig unerwarteter Spenden einging.

Früchte trug auch die Freundschaft von Werner Kammer mit dem langjährigen, inzwischen verstorbenen Vorstandsmitglied der GRV, Adolf-Heinrich von Arnim. Hier und in vielen anderen Fällen musste er die Auffassung der GRV verteidigen zum Beispiel bei der Frage, entweder Neubaustrecken für schnellen Verkehr zwischen Großstädten Deutschlands und des benachbarten Auslands zu bauen oder die Bahn in der Fläche mit guten Übergangsmöglichkeiten in den Knoten zu fördern. Werner Kammer vertrat immer die Vorrangigkeit der Neubaustrecken. Seine verkehrspolitischen Auffassungen vertrat er in klarer und überzeugender Form zum Beispiel bei folgenden Themen: Internalisierung der Kosten des Verkehrs, Privatisierung der DB, Ausbau des ÖPNV, Erhalt von Bahnen in der Fläche, Trennung von Fahrweg und Transport. Probleme wie Fahrpläne, Pendlerpauschale und Fahrgastwünsche verfolgte Werner Kammer mit eigener Meinung und mit besonderem Nachdruck. Er organisierte viele Veranstaltungen der GRV.

Auch ist ihm die gute Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden zu danken.

Anlässlich der Mitgliederversammlung der GRV im November 2005 kandidierte Werner Kammer aus Altersgründen nicht mehr, übernahm jedoch den vakanten Posten des Rechnungsprüfers der GRV.

Selten hat jemand 35 Jahre seines Lebens der ehrenamtlichen Tätigkeit für einen Verein — es war fast ein „Full-timejob“ — gewidmet. In der Mitgliederversammlung im November 2005 wurde er wegen seiner großen Verdienste zum Ehrenmitglied der GRV ernannt.

Wir werden Werner Kammer als besonderes Vorbild in dankbarer Erinnerung behalten.

*Alfons Thoma*

# Veranstaltungen

## InnoTrans 2008 mit Superlativen

Insgesamt 1912 Aussteller aus 41 Ländern präsentierten vom 23. bis 26. September auf dem Messegelände am Funkturm in Berlin ihre innovativen Produkte und Dienstleistungen. Mit 150 000 Quadratmetern Hallen- und Freifläche war die InnoTrans 2008 so groß wie noch nie. Insgesamt 86 519 Fachbesucher aus über 100 Ländern kamen zu der viertägigen Fachmesse für Verkehrstechnik. Das sind rund 30 Prozent mehr als vor zwei Jahren.

Ohne Transport und Verkehr ist ein wettbewerbsfähiges Europa nicht möglich. Das erklärte EU-Vizepräsident und Verkehrskommissar Antonio Tajani am 23. September zur Eröffnung der InnoTrans 2008. „Dabei stehen wir vor großen Herausforderungen — das Verlangen nach Mobilität muss den Kosten der Verkehrssysteme ausgewogen gegenüber stehen. Die Verlagerung auf energieeffiziente Verkehrsträger wie die Bahn muss weiter energisch betrieben werden.“

Mit einer Podiumsdiskussion zwischen Bahnherstellern und -betreibern wurde die InnoTrans gleich bei der Eröffnungsveranstaltung ihrem Ruf als Bahngipfel gerecht. Zunächst unterstrich Günter Elste vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Problemlöser-Funktion des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Bezug auf den Klimaschutz. Nach den Worten von Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn, dienten die angekündigten Preissteigerungen einem Abfangen der überproportionalen Investitionen der letzten Jahre. „Wir wollen die Preise ausgewogen gestalten. Sind wir zu teuer, verlieren wir Fahrgäste, sind wir zu billig, Profitabilität“, so Mehdorn.

Bombardier Präsident André Navarri und Hartmut Mehdorn haben in Anwesenheit des Potsdamer Wirtschaftsministers Ulrich Junghanns den in Hennigsdorf gebauten Regional- und Nahverkehrszug Talent 2 enthüllt. Die Deutsche Bahn hat mit dem Hersteller im Februar 2007 einen Rahmenvertrag über die Lieferung von bis zu 321 Zügen im Gesamtwert von 1,2 Milliarden Euro abgeschlossen und bereits die ersten drei Kontingente für insgesamt 61 Fahrzeuge abgerufen.

Das einzige Mal vor seiner Auslieferung nach Russland wurde der erste Hochgeschwindigkeitszug Velaro RUS präsentiert. Unmittelbar nach der Messe wird er nach Rügen gebracht und zum Transport nach St. Petersburg auf ein Schiff verladen. Bei dem vom künftigen Betreiber „Sapsan“ (Wanderfalke) genannten Zug handelt es sich um die dritte Version des von Siemens in Eigenregie aus dem Konsortialprojekt ICE 3 entwickelten Modell in Triebzugtechnologie, bei dem ein unter dem Zug

verteilter Antrieb die klassischen Lokomotiven an beiden Enden ersetzt. Bei der spanischen Bahn, die seit Juni 2007 insgesamt 26 Velaro E eingeführt hat, hält der Zug mit 404 km/h den Weltrekord für Triebzüge ohne zusätzliche Umbauten. In China fahren seit August die ersten fünf von 60 bestellten Velaro CN. Die russische Variante ist der erste Hochgeschwindigkeitszug für die dort üblichen Breitspurgleise und wird mit einer Geschwindigkeit von 250 Stundenkilometern im kommenden Jahr die Reisezeit zwischen Sankt Petersburg und Moskau um eine Stunde verkürzen. Das Auftragsvolumen, einschließlich eines über 30 Jahre laufenden Wartungsvertrags, beträgt 600 Millionen Euro.

Der von Siemens Österreich vorgestellte Railjet war neben dem AGV der große Publikumsmagnet. Der Zug hat eine Höchstgeschwindigkeit von 230 Stundenkilometern und ist 185 Meter lang, die sieben Wagen werden von einer Taurus-Lok gezogen und besitzen 408 Sitzplätze. Peter Klugar, Vorstandsvorsitzender der ÖBB sagte: „Es freut mich, dass wir unseren Kunden durch den Railjet eine neue Qualität des Reisens bieten können. Mit einem Investitionsvolumen von 816 Millionen Euro stellt der Railjet die größte Fuhrparkerneuerung im Fernverkehr in der Geschichte der ÖBB dar.“

Im Fahrplanjahr 2009 sind 17 Railjet-Verbindungen geplant, die mit 11 Zügen geführt werden. In der ersten Etappe, die mit Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 beginnt, gibt es eine Railjet-Verbindung von Budapest nach München (via Wien) und eine Railjet-Verbindung von München (via Wien) nach Budapest. Erstmals wurde in Deutschland der neue Hochgeschwindigkeitszug AGV von Alstom präsentiert. Der AGV basiert auf einer Gelenktechnologie mit dem gleichen Prinzip des klassischen TGV. Die Drehgestelle sind jeweils zwischen den Wagenkästen positioniert, was einen Großteil der Vibrationen und Geräusche absorbiert und dadurch für mehr Komfort sorgt. Die AGV-Züge können modular zwischen sieben und 14 Segmente lang sein, was 130 bis 250 Metern Länge und 245 bis 650 Passagieren entspricht. Der ausgestellte Prototyp „Pégase“ kam von Testfahrten auf tschechischen Gleisen und wird nach der InnoTrans in Frankreich weiter erprobt.

Die SNCF war erstmals in Berlin vertreten. Auf einem großen, repräsentativen Stand präsentierte die Direction du Matériel (Direktion Rollmaterial) ihr Know-how und ihre Innovationen im Eisenbahn-Engineering und der Instandhaltung. Für ihren Direktor Alain Bulloz verdeutlicht „die SNCF-Präsenz auf der InnoTrans die neuen Ambitionen des Unternehmens, das nunmehr ein neues Kapitel seiner Geschichte aufschlägt: Als Spitzenreiterin der Hochgeschwindigkeit baut die SNCF ihre Tätigkeiten heute mehr denn je in allen Bereichen der ökologischen Mobilität aus und öffnet sich dem internationalen Markt.“

Die Deutsche Bahn präsentierte unter dem Motto „The spirit of ideas — worldwide“ ihr Leistungsspektrum. „Auf dem Weg zum weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen ist der DB-Konzern auf technische Innovationen und kontinuierliche Produktverbesserungen der Bahnindustrie angewiesen. Deshalb sind wir auch in diesem Jahr wieder prominent auf der internationalen Schienenleitmesse vertreten und freuen uns auf den Meinungs-austausch mit unseren Kunden und Lieferanten“, sagte Hartmut Mehdorn. „Bei diesem Branchentreff gilt es, Perspektiven für den umweltfreundlichen Schienenverkehr aufzuzeigen und damit nachhaltige Mobilität für unsere Gesellschaft zu sichern.“

Während der InnoTrans 2008 schlossen sich führende Verbände, Institutionen und Fachmedien der Bahnbranche zusammen, um dem Ingenieurmangel in der Bahntechnik in Deutschland zu begegnen. Der Verband der Bahnindustrie (VDB), der Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI), das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die DVV Media Group Eurailpress stellten ihre Rekrutierungs-Kampagne vor. Die beteiligten Institutionen schlugen Alarm, weil inzwischen die gesamte Bahntechnik-Branche den Mangel an qualifizierten Fachkräften und von Ingenieuren spüren würde.

Zu den Maßnahmen der Rekrutierungs-Offensive gehört auch ein Imagefilm mit dem Titel „Inspiration Bahntechnik“. Der rund fünfminütige Film richtet sich insbesondere an Oberschüler, die sich über Studien- und Berufsmöglichkeiten informieren wollen. Zentrale Plattform der Rekrutierungsoffensive ist die Internetseite [www.inspiration-bahntechnik.de](http://www.inspiration-bahntechnik.de), auf der die Organisationen der Bahnbranche ihre Maßnahmen und Informationen zum Thema Ingenieurnachwuchs bündeln.

## Wozu brauchen wir die Eisenbahn?

Der Nutzen der Eisenbahn und ihre Wirkung auf Gesellschaft und Umwelt sind das Thema der 26. Horber Schienen-Tage. Hierzu soll das gesamte Verkehrssystem Eisenbahn und Öffentlicher Nahverkehr betrachtet werden.

Die 26. Horber Schienen-Tage beginnen mit einer Exkursion mit einem Sonderzug der Stuttgarter Straßenbahnen am Mittwoch, dem 19. November 2008.

Ab Mittwochabend werden bis Samstag, 22. November folgende Themen im Feuerwehrhaus in Horb behandelt:

- Erfordernisse der Verkehrspolitik;
- Energieeffizienz und innovative Antriebstechniken;
- Schienenlärm;
- Taktverkehr;
- Die Eisenbahn als Standortfaktor;
- Güterverkehr auf der Eisenbahn;
- Demographischer Wandel;

- Aktuelle Themen aus der Forschung, Dialog mit den Hochschulen.

Die Abschlußexkursion führt am Sonntag, dem 23. November mit einem fabrikneuen Zug nach Straßburg.

Weitere Informationen: <http://horber.schienen-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).

# Die tollsten Bahn-Erinnerungen, die werden jetzt im Web besungen

Im Dezember erscheint das Kursbuch der Deutschen Bahn zum letzten Mal. Diese unwiderrufflich letzte Gesamtausgabe wird von der DB in einer besonderen Aufmachung herausgegeben. Die vier Silberschnitt-Bände sind in weißem Leder gebunden und mit einem hochwertigen Kartonschuber ausgestattet.

10 Exemplare dieser Ausgabe haben wir in einer exklusiven econex Spezial Edition anfertigen lassen: Auf dem Schuber haben wir „alte Bekannte“ verewigt. Diese econex Spezial Edition können Sie gewinnen.

Schreiben Sie uns Ihr schönstes, lustigstes, originellstes Erlebnis beim Reisen mit der Bahn auf. Alle Einsendungen bis zum 30.11.2008 nehmen an einer Verlosung teil. Die Beiträge der Gewinner werden ab Ende Dezember im Internet unter [www.kursbuch.econex.de](http://www.kursbuch.econex.de) veröffentlicht. Die ersten 50 Einsender erhalten außerdem die kompletten econex-Bauernregeln und -Bahnweisheiten als Postkartenset.

Bitte senden Sie uns Ihre Geschichte per Post oder E-Mail.

Viel Spaß und viel Glück wünscht Ihnen  
Ihr econex-Team



\* Mitarbeiter der econex verkehrsconsult gmbh und deren Angehörige sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Die Gewinner werden von uns benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

10 econex  
Spezial Editionen  
des letzten DB-Kursbuches  
zu gewinnen!\*



**econex**