

GRV - Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Postfach 10 14 03 • 45014 Essen • www.grv-ev.de • Rationale.Verkehrspolitik@Arcor.de

Auszug aus dem Inhalt

Verkehrspolitik der EU	3
Verkehrspolitik zukunftsfähig gestalten Europäisches Schienennetz für den Güterverkehr	
Verkehrspolitik in Deutschland	7
Emissionshandel benachteiligt elektrischen Bahnverkehr Wettbewerbsbericht 2009 der DB AG Jeder zehnte Deutsche will kein Auto	
Nachhaltigkeit	10
Verkehrspolitische Klimawende notwendig Klimaexpress nach Kopenhagen	
Eisenbahnen allgemein	12
Deutsche Bahn für die Krise gerüstet SBB verbesserte 2008 Gesamtergebnis ÖBB-Bilanz 2008 von Wirtschaftskrise betroffen Neuaustrichtung der UIC erfolgreich abgeschlossen	
Eisenbahninfrastruktur	19
Finanzierungsverträge zum Bahnprojekt Stuttgart Ulm unterzeichnet Eisenbahn-Großprojekte in der Schweiz auf gutem Weg	
Schienengüterverkehr	21
Eisenbahngüterverkehr schrumpft im 1. Quartal 2009	
Schienenpersonenverkehr	23
HGV der Bahnen in Europa erfolgreich Auftrag der DB für 83 Triebzüge für die S-Bahn Stuttgart	
Andere Verkehrsmittel	27
Erheblicher Finanzbedarf für den ÖPNV	
Schifffahrt	28
Erstes Nationales Hafenkonzert verabschiedet	
Straßenverkehr	29
Straßenverkehrspaket der EU verabschiedet Kritik an der Abwrackprämie	
Luftfahrt	31
Kabinett beschließt Flughafenkonzept 2009 Lufthansa Cargo im Geschäftsjahr 2008 erfolgreich	
Literatur	33
Personalia	34
Impressum	35

Leitartikel

Führungswechsel bei der Deutschen Bahn AG

Gunther Ellwanger

„Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Deutsche Bahn AG war im abgelaufenen Geschäftsjahr so erfolgreich wie noch nie. Dabei lagen die Hürden hoch: Wir hatten eine langwierige Tarifauseinandersetzung mit einem wirtschaftlich schwierigen Abschluss hinter uns — mit 11 Prozent mehr Lohn für die gesamte Belegschaft. Wir waren mit Energiepreisen konfrontiert, die im Juli ein Rekordniveau erreicht haben. Und seit Sommer spüren wir die ersten Auswirkungen der weltweiten konjunkturellen Abkühlung.“ Mit diesen Worten begann Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der DB AG am 30. März 2009 um 11 Uhr in Berlin seine Präsentation der erfolgreichen Bilanz 2008 (siehe Beitrag Deutsche Bahn für die Krise gerüstet) vor über 100 Medienvertretern.

Mehdorn beendete seine Bilanzpräsentation mit den Worten: „Wir haben in den letzten Jahren aus einer defizitären Staatsbahn ein profitables und weltweit führendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen gemacht. Wir haben bewiesen, dass wir zu außergewöhnlichen Sanierungs- und Modernisierungsleistungen imstande sind. Aufbauend auf dieser Erfahrung sehen wir uns heute gerüstet, um auch in der größten Wirtschaftskrise der Nachkriegszeit erfolgreich zu bestehen. Wir bleiben auf Kurs.“

Finanzvorstand Diethelm Sack machte deutlich, dass ungeachtet der weltweiten Finanzkrise die Deutsche Bahn für eine mögliche Teilprivatisierung gewappnet bleibt und die Wertmanagementkennziffer ROCE (Return on Capital Employed) auf nunmehr 8,9 Prozent gesteigert werden konnte.

Nach der Fragerunde der Journalisten gab Hartmut Mehdorn um 12:20 Uhr sein Statement zum Thema Korruptionsbekämpfung / Datenschutz (Auszüge):

„Vorverurteilungen, Verdächtigungen und Spekulationen haben ein Ausmaß angenommen, die selbst für mich — der einiges gewohnt ist — schwer erträglich sind. In einer solch aufgeheizten Atmosphäre ist eine faire Erörterung dieser — teils sehr komplexen rechtlichen Fragen — nicht mehr möglich. Selbstverständlich trage ich als Vorstandsvorsitzender die Gesamtverantwortung für das, was in der Deutschen Bahn passiert oder eben nicht geschieht. Und zwar unabhängig davon, ob ich es gewusst habe oder nicht. Dieser Verantwortung will ich mich nicht entziehen. Das habe ich noch nie in meinem Berufsleben gemacht... Ich habe dem Aufsichtsratsvorsitzenden die Auflösung meines Vertrages angeboten.... Gestatten Sie mir abschließend noch einige persönliche Anmerkungen: Meine fast zehn Jahre bei der Bahn waren eine tolle Zeit. Manchmal ein wenig verrückt. Immer aufregend. Vor allem die Zusammenarbeit mit den Menschen hat mich stets angetrieben. Wir Bahner haben in dieser Zeit gemeinsam unheimlich viel erreicht. Das hätte uns Ende 1999, als ich zur DB kam, wirklich niemand zugetraut. Darauf blicke ich mit Dankbarkeit und auch einem gewissen Stolz zurück.“

In der Tat haben sich während der Ära Mehdorn sowohl die DB als auch der gesamte deutsche Schienenverkehr überaus positiv entwickelt. Im Jahr 1999 hat die DB im Schienenpersonenverkehr 72,8 Milliarden Personenkilometer (Perskm) erbracht, 2008 waren es 77,8 Milliarden Perskm. Der gesamte Schienenverkehr (einschließlich der DB Konkurrenten) ist von 73,8 Milliarden Perskm auf 81,8 Milliarden Perskm gewachsen (plus 11 Prozent) und konnte den Anteil der Schiene am Verkehrsmarkt von 7 Prozent auf 9,9 Prozent steigern, dies zeigt auch, dass in Deutschland der Wettbewerb funktioniert. Im Schienengüterverkehr konnte die DB von 71,5 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) auf 113,6 Milliarden tkm zulegen, ein stolzes Plus von 59 Prozent. Der gesamte Schienengüterverkehr ist von 76,8 Milliarden tkm auf 116,8 Milliarden tkm gewachsen und hat so den Marktanteil der Schiene von 16,5 Prozent auf 17,4 Prozent verbessert. Der Umsatz des DB Konzerns hat sich von 15,6 Milliarden Euro (1999) auf 33,5 Milliarden Euro (2008) mehr als verdoppelt, das Ergebnis vor Zinsen und Steuern ist von einem Verlust von 1,5 Milliarden Euro in einen Gewinn von 2,5 Milliarden Euro verwandelt worden. Zu diesem äußerst positiven Ergebnis haben auch die Zukäufe beigetragen. Hervorzuheben ist auch, dass unter Mehdorn keine betriebsbedingten Kündigungen erfolgten.

Am Rande der Innotrans 2006 hat Hartmut Mehdorn dem Redakteur der GRV-Nachrichten zugesagt, einen Leitartikel für die GRV-Nachrichten zu schreiben, wenn der von ihm angestrebte Börsengang steht. Dieser Leitartikel ist dann in der Augustausgabe 2008 der GRV-Nachrichten (Folge 81) erschienen: „Das Signal steht auf grün“. Im Herbst 2008 hat jedoch die weltwei-

te Finanzkrise den Börsengang der DB ML AG verhindert. Ende März 2009 hat die Bundesregierung darauf hingewiesen, dass der Auftrag bleibt, Finanzierungsquellen für Investitionen in die Eisenbahn in Deutschland mit Hilfe privaten Kapitals zu erschließen.

Der Redakteur (damals Hochgeschwindigkeitsdirektor der UIC) möchte an den ersten Arbeitstag von Hartmut Mehdorn erinnern: Mitte Dezember 1999 kündigte er in Straßburg während einer Pressekonferenz mit dem damaligen SNCF-Präsidenten, Louis Gallois, den Bau eines europäischen Hochgeschwindigkeitszuges nach dem Vorbild des Airbus an. Dass sich dieses wünschenswerte Projekt bisher nicht verwirklichen ließ, ändert nichts an der positiven Bilanz der Ära Mehdorn. Das Wirken Mehdorns für die DB begann mit einer Pressekonferenz und endete in einer Pressekonferenz mit dem Angebot des Rücktritts.

In einer Sondersitzung hat der DB-Aufsichtsrat am 25. April Dr. Rüdiger Grube zum neuen DB-Chef bestellt. Der bisherige Daimler-Vorstand trat sein Amt am 01. Mai an. Sein Vertrag läuft fünf Jahre. Der 57-jährige Grube ist zugleich Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG sowie Vorstandsvorsitzender der DB Mobility Logistics AG. Im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat legte Hartmut Mehdorn zum 30. April 2009 seinen Posten nieder. Am 25. Mai 2009 wurde Hartmut Mehdorn vom Aufsichtsrat und der Bundesregierung (Kanzleramtsminister Thomas de Maiziere) im Deutschen Technikmuseum Berlin offiziell verabschiedet. Der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Werner Müller bedankte sich: „Hartmut Mehdorn hat bei der Bahn eine Ära geprägt und sich bleibende Verdienste erworben. Vor allem die erfolgreiche Sanierung und Modernisierung der DB wird mit seinem Namen verbunden bleiben.“

Dr. Rüdiger Grube war acht Jahre lang Vorstandsmitglied bei der Daimler AG und leitete die Konzernentwicklung sowie alle Geschäfte in Nordostasien einschließlich China. Zudem verantwortete er die gesamte weltweite IT. Grube war gleichzeitig Vorsitzender des Verwaltungsrates beim europäischen Luft- und Raumfahrtkonzern EADS. Dr. Grube: „Ich freue mich sehr auf meine neue Aufgabe. Gemeinsam mit allen Mitarbeitern will ich den erfolgreichen Kurs der DB fortsetzen. Wir schaffen das, da bin ich sehr optimistisch.“

Bereits am 05. Mai nutzte Grube die Gelegenheit, sich in Berlin den Mitgliedern und Förderern des Bündnisses Allianz pro Schiene vorzustellen.

Nach einer Sondersitzung des DB-Aufsichtsrates am 13. Mai 2009 teilten Müller und Grube mit, dass neben Margret Suckale auch die Vorstände Dr. Norbert Bessel und Dr. Otto Wiesheu zum 31. Mai 2009 aus dem Unternehmen ausscheiden.

Der Bericht der Sonderermittler hat bestätigt, dass der Vorstand mit den untersuchten Maßnahmen im Rahmen der Korruptionsbekämpfung nicht befasst war und von ihnen keine Kenntnis hatte. Gleichwohl haben die für die handelnden Bereiche verantwortlichen Vorstände ihren Rücktritt angeboten. Der Aufsichtsrat hat dies angenommen, um einen glaubwürdigen und überzeugenden Neuanfang zu ermöglichen. Der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Müller stellt fest, dass keinerlei persönliches Fehlverhalten vorliegt. Er dankt den ausscheidenden Vorständen für ihren hervorragenden Beitrag zum Unternehmenserfolg.

Bereits am 25. Mai bestellte der Aufsichtsrat während einer weiteren Sondersitzung vier Vorstandsmitglieder neu. Dr. Rüdiger Grube: „Nach der lähmenden Datenaffäre können wir uns jetzt zügig an die Arbeit machen und mit dem gesamten Vorstandsteam auch in der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise auf Erfolgskurs bleiben.“

Folgende Vorstandsposten wurden jeweils für fünf Jahre neu besetzt. Für die Deutsche Bahn AG wurden bestellt: Das neu geschaffene Vorstandsressort Compliance, Datenschutz und Recht übernimmt der 57-jährige Gerd Becht. Dazu wird künftig auch die Konzernsicherheit gehören. Der Jurist kommt von der Daimler AG in Stuttgart, wo er zurzeit noch als Chief Compliance Officer (CCO) und Chefsyndikus arbeitet.

Der 59-jährige Ulrich Weber soll spätestens zum 01. Juli 2009 zum Vorstand im Ressort Personal bestellt werden. Hierzu bedarf es noch der Mitwirkung des Aufsichtsrates der Evonik Industries AG, Essen. Weber arbeitet dort als Vorstand und Arbeitsdirektor. Sowohl Gerd Becht als auch Ulrich Weber werden für diese Ressorts auch zu entsprechenden Vorständen der DB Mobility Logistics AG bestellt.

An die Spitze des Ressorts Personenverkehr der DB ML AG rückte Ulrich Homburg, seit 2003 Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG. Der 53-jährige Diplom-Ingenieur übernahm seinen Posten am 01. Juni 2009. Dr. Grube: „Ich freue mich sehr, dass die freigewordenen Positionen auch mit Kollegen aus dem eigenen Unternehmen neu besetzt werden. Wir besitzen hohen Führungs- und Sachverstand in unseren eigenen Reihen. Ulrich Homburg gilt weit über die DB hinaus als ausgewiesener Fachmann.“

Dr. Karl-Friedrich Rausch, bislang Vorstand für Personenverkehr, wechselte ebenfalls zum 01. Juni an die Spitze des Ressorts Transport und Logistik der DB ML AG. Der 57-jährige Wirtschaftsingenieur arbeitet seit 2001 für die DB.

Dr. Grube: „Ich danke dem Kollegen Rausch ausdrücklich, dass er sofort bereit war, das für unseren Geschäftserfolg so bedeutsame Ressort zu übernehmen. Unter seiner Führung hat sich der Personenverkehr

ausgesprochen positiv entwickelt. Er ist jetzt genau der richtige Mann für die schwierigen Zeiten in der Logistikbranche.“

Der Vorstandsbereich Wirtschaft und Politik wird erst gegen Ende des Jahres 2009 wieder neu besetzt. Bis dahin übernimmt die kommissarische Leitung der 61-jährige Joachim Fried, der seit mehr als einem Jahrzehnt in leitenden Funktionen für die DB tätig ist. Seit Juni 2004 arbeitet Fried als Konzernbevollmächtigter für Europäische Angelegenheiten und Wettbewerb.

Dr. Müller und Dr. Grube stellten gemeinsam fest: „Mit den neuen Vorstandsbesetzungen ist das Führungsteam der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG wieder komplett, so dass die operativen und strategischen Herausforderungen angepackt werden können.“

In einer turnusgemäßen Sitzung am 24. Juni hat sich der Aufsichtsrat mit dem weiteren Umbau der Konzernstruktur sowie den Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise beschäftigt. Dr. Rüdiger Grube, schlug dem Kontrollgremium vor, ein neues Vorstandsressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen einzurichten. Das Ressort soll bis September besetzt werden.

Dr. Grube: „Die DB ist derzeit mit vielen technischen Herausforderungen konfrontiert, weil die Industrie ihre Leistungsversprechen vielfach nicht einhält. Diese Mängel machen es erforderlich, die technischen Kompetenzen des Konzerns in der DB-Spitze zu bündeln und somit besser als bisher die gebotene Qualität einzufordern und sicherzustellen. Allen muss klar sein: Sicherheit ist und bleibt oberste Priorität.“

Dr. Grube informierte den Aufsichtsrat weiterhin über die Maßnahmen, mit denen die DB die Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise bewältigen will. Dazu hat der Vorstand das Konzernprogramm reACT 09 aufgesetzt, das aus insgesamt 13 Einzelprojekten besteht und mittelfristig bis zu 2 Milliarden Euro Kosten einsparen soll.

Die GRV dankt Hartmut Mehdorn für seine großen Verdienste um die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland und wünscht ihm alles Gute für seinen weiteren Lebensweg. Die GRV freut sich über den gelungenen Start und wünscht Rüdiger Grube und seinem Team nachhaltigen Erfolg bei der Bewältigung der großen Herausforderungen.

Verkehrspolitik der EU

Verkehrspolitik zukunftsfähig gestalten

Im Rahmen eines von der Europäischen Kommission initiierten Reflexionsprozesses unter Beteiligung von Akteuren und Sachverständigen des Verkehrssektors

wurden sechs wesentliche Trends und Herausforderungen ermittelt, die die Verkehrspolitik in den nächsten Jahrzehnten maßgeblich bestimmen werden: Bevölkerungsalterung, Zuwanderung und interne Mobilität, Umweltschutz, Verfügbarkeit von Energieressourcen, Verstädterung und Globalisierung. Darin zeigt sich die Notwendigkeit, die europäische Verkehrspolitik auf die Entwicklung eines integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen Verkehrssystems auszurichten.

Mit der Annahme am 17. Juni 2009 der Mitteilung zur Zukunft des Verkehrs (Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System) möchte die Europäische Kommission eine weitere Diskussion anstoßen, die in konkrete politische Vorschläge für ihr nächstes Verkehrsweißbuch münden soll, dessen Vorlage für 2010 geplant ist.

„Der Verkehr ist und bleibt ein wesentlicher Bestandteil unseres Alltags. Er hat einen erheblichen Beitrag zu Entwicklung, Integration und Wachstum des Binnenmarktes mit spürbarem Nutzen für die europäische Wirtschaft geleistet. Daneben hat die europäische Verkehrspolitik in Form besserer Arbeitsbedingungen, höherer Sicherheit und gestärkter Passagierrechte eine Anhebung der Standards im Verkehrssektor bewirkt. Ich denke, dass die Zeit für die Weiterentwicklung dieser Politik gekommen ist. In erster Linie ist die Integration der einzelnen Verkehrsträger voranzutreiben, zweitens sollte die EU bei Verkehrsdiensten und -technologien eine Führungsstellung einnehmen und drittens muss sich die Gestaltung der künftigen Verkehrspolitik an den Bedürfnissen und Rechten der Verkehrsnutzer und Beschäftigten des Sektors orientieren“, erklärte der für Verkehr zuständige Vizepräsident Antonio Tajani.

Im Jahr 2001 legte die Kommission ein Weißbuch vor, in dem Weichenstellungen für die europäische Verkehrspolitik bis 2010 vorgeschlagen wurden; dieses wurde 2006 aktualisiert. Die jetzt angenommene Mitteilung ist ein Folgedokument zu diesem Weißbuch, das Perspektiven für die Zukunft des Verkehrs und der Mobilität bis 2020 aufzeigt.

Die wichtigsten Schlussfolgerungen der Mitteilung sind:

- Die europäische Verkehrspolitik hat dazu beigetragen, den Bürgern und Unternehmen der EU ein effizientes Mobilitätssystem zur Verfügung zu stellen.
- Sie muss nun die Zukunftsfähigkeit dieser Mobilität gewährleisten.
- Ökologische Nachhaltigkeit, Alterung, Zuwanderung, Verknappung fossiler Brennstoffe, Verstädterung und Globalisierung sind die wesentlichen Trends, denen sich unsere Gesellschaft gegenüber-

sieht und die unser Mobilitätssystem vor neue Herausforderungen stellen werden.

- Die beschleunigte Einführung innovativer Technologien und die vollständige Integration der verschiedenen Verkehrsträger sind für die Bewältigung dieser Herausforderungen von entscheidender Bedeutung. Dies muss im Rahmen eines Konzepts geschehen, bei dem die Verkehrsnutzer und die Beschäftigten des Sektors mit ihren Bedürfnissen und Rechten stets im Mittelpunkt der Politikgestaltung stehen.
- Die Außendimension der europäischen Verkehrspolitik muss weiterentwickelt werden, um die weitere Integration mit den Nachbarstaaten und die Wahrung der ökonomischen und ökologischen Interessen Europas im globalen Umfeld zu gewährleisten.

Die Mitteilung enthält kein detailliertes Programm politischer Maßnahmen, sondern versucht vielmehr, eine strategische Vision von der Zukunft des Verkehrs zu entwickeln. Die in der Mitteilung vorgestellten Perspektiven und Ideen sollen eine weitere Diskussion anstoßen, in deren Rahmen mögliche politische Optionen ermittelt werden sollen. Diese Arbeit soll nächstes Jahr in die Formulierung konkreter politischer Vorschläge und die anschließende Annahme eines Weißbuchs münden.

In einer ersten Stellungnahme hat die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften CER („Community of European Railway and Infrastructure Companies“) am 18. Juni die Mitteilung grundsätzlich begrüßt. Allerdings seien Klimawandel und Preise für die Umweltbelastung des Verkehrs nicht genügend berücksichtigt. Der CER Exekutivdirektor Dr. Johannes Ludewig unterstreicht: „Die technologische Entwicklung kommt nicht von allein. Eine Voraussetzung dafür ist die Einführung korrekter Preise. Die Preise sind auch entscheidend um das Verhalten und die Verkehrsnachfrage zu verändern.“

Gleiche Rechte für Fahrgäste

Die Rechte, die Flugreisende in der EU bereits genießen, sollen künftig auch Bus- und Schiffsreisenden gewährt werden. Zwei Verordnungen, die am 23. April 2009 vom Plenum des Europäischen Parlaments angenommen wurden, regeln Entschädigungsleistungen bei Verspätungen und Annullierungen, Zahlungen im Falle von Unfällen sowie Hilfestellung für Menschen mit Behinderungen.

Schiffahrtsunternehmen müssen Fahrgästen bei Verspätungen oder Annullierungen folgende Entschädigung zahlen:

25 Prozent des Fahrpreises für eine Verspätung von zwischen einer und zwei Stunden; 50 Prozent des Fahrpreises für eine Verspätung von zwei oder mehr Stunden; 100 Prozent des Fahrpreises, wenn das Reiseunternehmen keine andere Beförderung zu angemessenen Bedingungen oder Informationen über alternative Beförderungsmöglichkeiten anbietet.

Die Abgeordneten sprechen sich für die Berücksichtigung der speziellen Charakteristika der Schifffahrt aus: Fälle von höherer Gewalt, in denen die Entschädigungsregelungen nicht zu tragen kommen, wären: extreme Gezeitenbedingungen, starke Winde, signifikante Wellenhöhe und Eisbildung.

Busunternehmen haften für die Annullierung von Fahrten sowie für mehr als zweistündige Verzögerungen der Abfahrt bei Fahrten einer planmäßigen Dauer von über drei Stunden. In diesen Fällen ist den Fahrgästen zumindest Folgendes anzubieten:

- a) alternative Verkehrsdienste ohne zusätzliche Kosten und zu angemessenen Bedingungen oder, falls dies praktisch nicht möglich ist, Informationen über angemessene alternative Verkehrsdienste anderer Verkehrsunternehmen;
- b) die Erstattung des Fahrpreises, falls sie die alternativen Verkehrsdienste nicht akzeptieren;
- c) zusätzlich zu der Erstattung des Fahrpreises eine Entschädigung in Höhe von 50 Prozent des Fahrpreises, falls das Omnibusunternehmen keine alternativen Verkehrsdienste oder Informationen anbietet. Die Zahlung der Entschädigung muss innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung erfolgen.

Bei Inanspruchnahme des angebotenen alternativen Verkehrsdienstes wird eine Entschädigung in Höhe von 50 Prozent des Fahrpreises gezahlt, ohne Verlust des Beförderungsanspruchs. Der Fahrpreis ist der volle Preis, der vom Fahrgast für den Streckenabschnitt, auf dem die Verspätung eingetreten ist, bezahlt wurde. Die Zahlung der Entschädigung erfolgt innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung.

Die Abgeordneten stimmten darin überein, dass den Mitgliedstaaten erlaubt werden sollte, den Stadtverkehrs- und Vorortverkehrsdienste aus der Regelung auszunehmen, in dem Falle, wenn diese Verkehrsdienste öffentlichen Dienstleistungsverträgen unterliegen und diese Verträge ein vergleichbares Schutzniveau bieten.

Der Verordnung Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr stimmten 557 Abgeordnete zu, 30 dagegen und 23 enthielten sich der Stimme. Der Verordnung Passagierrechte im See- und Binnenschiffsverkehr stimmten 587 Abgeordnete zu, 8 dagegen und 19 enthielten sich der Stimme.

Europäisches Schienennetz für den Güterverkehr

Das Europäische Parlament hat am 23. April 2009 in Erster Lesung über eine neue Verordnung abgestimmt, die Regeln für ein europäisches Schienennetz in Form von grenzübergreifenden Korridoren für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr festlegt. Die Verordnung enthält Bestimmungen über die Auswahl und Organisation der Güterverkehrskorridore sowie kooperative Grundsätze in Bezug auf die Investitionsplanung und das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement.

Ziel der neuen Verordnung ist es, den Schienengüterverkehr zu stärken und so einen Beitrag zum Aufbau eines nachhaltigen und umweltverträglichen Verkehrssystems zu leisten. Der Anteil des Verkehrsträgers Eisenbahn am Güterverkehrsmarkt ist kontinuierlich zurückgegangen: 2005 machte er lediglich 10 Prozent aus, gegenüber noch über 20 Prozent in den 1970er Jahren. Für den Schienengüterverkehrsmarkt müsse die Qualität des Angebots verbessert werden erklärte der Berichterstatter Petr Duchon (EVP-ED, Tschechische Republik).

In seinen Änderungen am Kommissionsvorschlag macht das Parlament deutlich, dass die Festlegung der Güterverkehrskorridore auf den Vorschlägen der Mitgliedstaaten beruhen und mit den betroffenen Infrastrukturbetreibern genau abgesprochen werden müsse.

Der Güterverkehrskorridor, so das EP, verbindet mindestens zwei Mitgliedstaaten und dient der Durchführung grenzüberschreitender und innerstaatlicher Schienengüterverkehrsdienste. Ein solcher Korridor muss unter anderem eine erhebliche Steigerung des Schienengüterverkehrs ermöglichen, den großen Handels- und Güterverkehrsströmen Rechnung tragen sowie gemäß einer sozioökonomischen Analyse gerechtfertigt sein. Zudem muss der Korridor Bestandteil des Trans-europäischen Verkehrsnetzes oder der ERTMS-Korridore (European Rail Traffic Management System) sein.

Die Abgeordneten sprechen sich dagegen aus, Fahrwegkapazität für den Güterverkehr verpflichtend zu reservieren. Vielmehr soll es Aufgabe der Infrastrukturbetreiber sein, zu prüfen und zu entscheiden, ob solche Reserven notwendig sind oder nicht.

Am 11. Juni hat der EU-Verkehrsmisterrat die Verordnung diskutiert und Deutschlands Bedenken Rechnung getragen. Von den neun geplanten Korridoren, verlaufen drei durch Deutschland: Rotterdam – Duisburg – Genua, Bremerhaven / Rotterdam – Berlin – Warschau und Stockholm – Hamburg – Verona. Die Verordnung tritt in Kraft, wenn sich der Ministerrat mit dem Parlament geeinigt hat.

„Marco Polo“-Programm für umweltfreundlichen Güterverkehr

Das Europäische Parlament hat am 23. April 2009 außerdem das zweite „Marco Polo“-Programm zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems verabschiedet. Marco Polo II zielt darauf, durch die Verlagerung von Verkehr die Überlastung im Straßenverkehr zu verringern, die Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems zu steigern und seine Intermodalität zu stärken. So soll ein Beitrag zu einem effizienten und nachhaltigen Verkehrssystem geleistet werden.

„Wir müssen und wollen Verkehr verlagern, wo es auch immer möglich ist, aber es ist schwierig“, erklärte Ulrich Stockmann (SPD), Berichterstatter für das Programm. Mit dem neu aufgelegten Programm gebe es „jetzt wirklich Angebote zum Schnäppchenpreis“.

Marco Polo II soll bis zum 31. Dezember 2013 laufen und hat ein Budget von 450 Millionen Euro. Die Schwellen für die Förderfähigkeit vorgeschlagener Projekte sollen verringert und außer im Falle von gemeinsamen Lernaktionen in verlagerten Tonnenkilometern pro Jahr angegeben werden.

Die Finanzhilfe der EU für sog. katalytische Aktionen (innovative Aktionen für den Güterverkehrsmarkt), für Meeresautobahnen, für Aktionen zur Verkehrsverlagerung sowie für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung ist auf höchstens 35 Prozent des Gesamtbetrages der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Die förderfähigen Kosten für Zusatzinfrastruktur betragen höchstens 20 Prozent der förderfähigen Gesamtkosten des Projekts.

Im Vorfeld der Abstimmung konnten sich Vertreter des EP und der tschechischen Ratspräsidentschaft auf einen Kompromiss verständigen, so dass das Gesetzgebungsverfahren mit diesem Votum abgeschlossen ist.

Aktionsplan 'Städtische Mobilität' — Stadtverkehr umweltfreundlicher gestalten

Zu einer weiteren Abstimmung am 23. April 2009 im Europäischen Parlament über die Städtische Mobilität (Savary-Bericht) erklärte Michael Cramer, MdEP und verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Europäischen Parlament:

„Das Europäische Parlament hat mit der Verzögerungstaktik der EU-Kommission Schluss gemacht und einen Aktionsplan zur ‚Städtischen Mobilität‘ vorgelegt.

Im Kontext des Klimawandels spielt der städtische Verkehr nämlich eine zentrale Rolle. Er ist in den Städten für 70 Prozent aller Treibhausgase verantwortlich. Nur mit einer anderen Verkehrspolitik wird es der EU gelingen, die eigenen Klimaschutzziele zu erreichen. Die größten Potentiale liegen in den Städten, denn 90 Prozent aller dort zurückgelegten Autofahrten sind kürzer als 6 Kilometer. Entfernungen, die bestens geeignet sind um umzusteigen auf Bahn, Bus, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen.

Wir Grüne fordern erstens, dass die EU-Kofinanzierung umweltfreundlich umgeschichtet wird. Bisher werden 60 Prozent der EU-Gelder im Verkehrsbereich für Straßenprojekte eingesetzt, nur 20 Prozent gehen in den Öffentlichen Nahverkehr und die Schiene. Wir wollen mindestens 40 Prozent für die Schiene — wie es das Parlament in meinem Bericht zum 1. Eisenbahn-Paket beschlossen hat.

Die Grünen konnten sich mit ihrer Forderung durchsetzen, dass EU-Gelder nur dann gewährt werden, wenn Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern einen nachhaltigen Mobilitätsplan vorlegen können.

Keine Mehrheit fand unser Vorschlag, in den Städten ein generelles Tempolimit von 30 Stundenkilometern einzuführen — mit der Möglichkeit der Städte, eigenständig für bestimmte Straßen höhere Geschwindigkeiten auszuweisen. Das wäre nicht nur gut fürs Klima, es würde auch die Unfallzahlen reduzieren, denn jedes Jahr sterben 40 000 Menschen auf Europas Straßen.“

Airlines behalten ungenutzte slots

Die Wirtschafts- und Finanzkrise hat gravierende Auswirkungen auf die Tätigkeiten von Luftfahrtunternehmen. Während der Winterflugplanperiode 2008/2009 hat sie zu einem starken Rückgang des Luftverkehrs geführt. Ebenso wird die Sommerflugplanperiode 2009 beeinträchtigt werden. Das Europäische Parlament hat am 07. Mai 2009 eine Verordnung verabschiedet, die sicherstellt, dass Luftfahrtunternehmen ihren Anspruch auf Zeitnischen, die ihnen für die Sommerflugplanperiode 2009 zugewiesen waren, nicht verlieren.

Mit der Verordnung wird der Grundsatz „Verfall bei Nichtnutzung“ vorübergehend ausgesetzt, dem zufolge Luftfahrtunternehmen „angestammte Rechte“ auf Zeitnischen, auf die sie traditionell ein Anrecht haben, verlieren, wenn sie diese nicht zu mindestens 80 Prozent nutzen.

Angesichts der Wirtschafts- und Finanzkrise sowie des damit verbundenen Rückgang des Luftverkehrs, nutzen viele Luftfahrtunternehmen ihre Zeitnischen („slots“) an Flughäfen zu weniger als 80 Prozent. Mit der nun verabschiedeten Verordnung wird sichergestellt, dass Luftfahrtunternehmen ihren Anspruch auf Zeitnischen,

die ihnen für die Sommerflugplanperiode 2009 zugewiesen waren, nicht durch die Nichtinanspruchnahme von Zeitnischen verlieren.

Die 80 Prozent-Regel ist bereits zweimal ausgesetzt worden, nämlich nach den Terroranschlägen 2001 und nach dem SARS-Ausbruch 2003, als es zu vergleichbaren Einbrüchen in der Luftverkehrsnachfrage kam.

Die Kommission wird die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf die Luftverkehrsbranche auch weiterhin analysieren. Sollte sich die Wirtschaftslage vor der Winterplanungsperiode 2009/2010 weiter verschlechtern, könnte die Kommission einen Vorschlag zur Verlängerung der in dieser Verordnung enthaltenen Regelung während der Wintersaison 2010/2011 vorlegen. Allerdings muss einem solchen Vorschlag eine umfassende Folgenabschätzung vorausgehen und dieser muss zudem Teil einer generellen Überarbeitung der geltenden Slot-Verordnung sein, damit derzeitige Unzulänglichkeiten bei der Zuweisung von Zeitnischen behoben werden und eine optimale Nutzung der knappen Kapazitäten auf überlasteten Flughäfen gewährleistet wird.

Verkehrspolitik in Deutschland

Emissionshandel benachteiligt elektrischen Bahnverkehr

In den GRV-Nachrichten 83 wurde über die Verabschiedung des EU-Klimapakets berichtet (Seite 11). Dazu gehört auch eine Richtlinie über die dritte Phase des Emissionshandelssystems ab 2013, diese führt zu weiteren wettbewerbsverzerrenden Belastungen für den umweltverträglichen elektrischen Bahnverkehr.

Die Europäische Union führte den Emissionshandel (European Union Greenhouse Gas Emission Trading System [EU ETS]) am 01. Januar 2005 für bestimmte Branchen (Stromerzeugung und emissionsintensive Industrien wie beispielsweise Zementfabriken) ein, um die Kyotoziele der EU bis 2012 zu erreichen. Basis ist die Richtlinie 2003/87/EC, die am 25. Oktober 2003 in Kraft trat. In den ersten beiden Phasen wurde von den EU-Mitgliedstaaten gemeinsam festgelegt, wie viele Emissionszertifikate (sprich Treibhausgasemissionen) den Unternehmen insgesamt zur Verfügung gestellt werden und unter welchen Bedingungen dies geschehen sollte. Die Verteilung der Emissionsberechtigungen auf die konkreten Anlagen wurde in nationalen Allokationsplänen von den Mitgliedsstaaten geregelt. Die Phase III ab 2013 soll die Emissionen der vom ETS abgedeckten Industrien bis 2020 um 21 Prozent gegenüber 2005 verringern. Die Emissionszertifikate werden

dann erstmals zentral von der Europäischen Kommission vergeben.

Der Emissionshandel geht auf eine alte Idee im Umweltschutz zurück: Die Nutzung natürlicher Ressourcen soll in Geldwerten ausgedrückt werden. Wer klimaschädliches Kohlendioxid ausstößt, muss im Emissionshandel über entsprechende Berechtigungen verfügen. Stehen dem Verursacher nicht genügend Berechtigungen zur Verfügung, kann er seinen Ausstoß durch den Einbau klimafreundlicher Technologien verringern oder zusätzliche Berechtigungen erwerben. Die Gesamtmenge an Berechtigungen ist begrenzt. Die Idee ist also ganz einfach: Für den weltweiten Klimaschutz ist es unerheblich, wo Treibhausgas-Emissionen abgebaut werden — entscheidend ist, dass sie insgesamt abgebaut werden.

„Der Emissionshandel ist ein bewährtes Instrument, um wirksam Klimaschutz zu betreiben“, sagt Dr. Hans-Jürgen Nantke, Leiter der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt (UBA). So haben die emissionshandelspflichtigen Anlagen in Deutschland 2008 insgesamt 473 Millionen Tonnen klimaschädliches Kohlendioxid ausgestoßen. Damit sanken die Emissionen im Vergleich zu 2007 um 3 Prozent, nämlich 14 Millionen Tonnen. Die 1659 emissionshandelspflichtigen Anlagen sind für knapp die Hälfte der Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich. Das nationale Budget des Emissionshandelssektors für die Handelsperiode 2008 bis 2012 (Phase II) wurde gegenüber der kostenlosen Pilothandelsperiode 2005 bis 2007 (Phase I) deutlich gekürzt und beträgt jährlich 451 Millionen Emissionsberechtigungen. Diese gab die DEHSt zu 90 Prozent unentgeltlich an die Unternehmen aus. Die Zahl der ausgegebenen Zertifikate ist damit erstmals geringer als die Emissionen der Anlagen. Vor allem Stromerzeuger müssen zusätzliche Emissionsberechtigungen zum Ausgleich ihrer Kohlendioxid-Emissionen einsetzen.

Grundsätzlich ist der Emissionshandel ein positives Instrument, um die notwendigen Kohlendioxid-Reduktionen zu erzielen. Negative Wirkungen hat er aber am Verkehrsmarkt, da bisher nur der umweltverträgliche Bahnverkehr über den Stromverbrauch einbezogen ist, nicht aber die Konkurrenten Straßenverkehr und Luftverkehr. Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Rüdiger Grube, beklagte Ende Mai auf dem Internationalen Weltverkehrsforum (ITF) in Leipzig zu Recht „Allein im vergangenen Jahr hatte die DB rund 100 Millionen Euro Kosten aus dem Emissionshandel zu tragen. Hinzu kommen 180 Millionen Euro Ökosteuer und 120 Millionen Euro Mineralölsteuer. Das sind mehr als 400 Millionen Euro Wettbewerbsvorteil für Fluglinien und Binnenschiffer.“

Diese vorhandenen Wettbewerbsverzerrungen werden sich 2013 für die Bahn noch verstärken, da die Strom-

erzeuger dann zu 100 Prozent die Emissionsrechte am Markt kaufen müssen. Dagegen bleibt der Straßenverkehr weiterhin befreit, der Luftverkehr wird durch die neue EU-Richtlinie zwar erstmals in den Kohlendioxid-Emissionshandel einbezogen, gleichzeitig aber entlastet, da 85 Prozent der Emissionsrechte kostenlos zugeteilt werden.

Das renommierte Mannheimer Zentrum für europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) hat am 25. Mai 2009 die 117-seitige Studie „Wettbewerb und Umweltregulierung im Verkehr: Eine Analyse zur unterschiedlichen Einbindung der Verkehrsarten in den Emissionshandel“ veröffentlicht. Darin werden die voraussehbaren Wettbewerbsverzerrungen anhand verschiedener Szenarien beziffert. In Deutschland verlöre der Schienenpersonenverkehr rund 2,5 Millionen Kunden jährlich. Bei Gleichbehandlung aller Verkehrsträger könnte er über 30 Millionen Kunden gewinnen. Auch für den Schienengüterverkehr entstünden negative Auswirkungen. Das ZEW fasst zusammen:

„Regulierungen wie die ab 2013 umzusetzende 100 Prozent Auktionierung der Emissionszertifikate des Bahnstroms und eine auf 15 Prozent beschränkte Auktionierung der Luftverkehrsemissionen sowie unveränderte Regulierung der anderen Verkehrsträger stellen jedoch eine Ungleichbehandlung dar, die Verwerfungen im Verkehrssektor mit ungewollten Konsequenzen nach sich zieht. Eine derartige Umsetzung der umweltpolitisch motivierten Regulierungen würde zu einer Benachteiligung der Eisenbahn — dem umweltfreundlichsten Verkehrsmittel — führen und damit dem angepeilten Ziel einer Minderung der Kohlendioxid-Emissionen entgegenwirken. Die durchgeführten Simulationen weisen sogar darauf hin, dass eine Umsetzung der aktuellen Beschlusslage der EU einen absoluten Anstieg der Kohlendioxid-Emissionen im Verkehrssektor bewirken würde.“

Die GRV fordert die Politik auf, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Benachteiligung des umweltverträglichen, elektrischen Schienenverkehrs durch den Emissionshandel gegenüber den Wettbewerbern zu beenden.

Wettbewerbsbericht 2009 der DB AG

Ende Mai legte die DB AG ihren Wettberichtsbericht 2009 für das Jahr 2008. Zwischen Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr war die Entwicklung unterschiedlich. Die globale Wirtschaftskrise wirkte sich deutlich negativ auf die Logistik- und Güterverkehr aus, während die Schienenpersonenverkehrsmärkte weniger betroffen waren.

Im **Schienengüterverkehr** lag die Wachstumsrate der Verkehrsleistung mit knapp einem Prozent unter der

des Vorjahres mit sieben Prozent. Der Marktanteil der Schiene von 17,3 Prozent (Lkw: 70,8 Prozent, Binnenschiff: 9,6 Prozent und Rohrleitungen: 2,3 Prozent) entspricht dem von 2007 (2004: 16,1 Prozent, 2005: 16,5 Prozent, 2006: 17,1 Prozent). Die im Schienengüterverkehr in Deutschland tätigen Gesellschaften des DB-Konzerns konnten ihr hohes Niveau aus dem Jahr 2007 nicht halten und erreichten 2008 eine Verkehrsleistung von 91 Milliarden Tonnenkilometern verglichen mit 92 Milliarden im Jahr 2007.

Angesichts der beginnenden Rezession im Jahr 2008 entwickelte sich die Verkehrsleistung der anderen Bahnen im Schienengüterverkehr ebenfalls deutlich verhaltener. Im Jahr 2008 gab es eine Steigerung von 8,6 Prozent gegenüber 28,7 Prozent im Jahr 2007. Erfreulich aus Wettbewerbssicht ist, dass der Anteil Dritter am Schienengüterverkehr weiter angestiegen ist. Er lag 2008 bei gut 21 Prozent (24,5 Milliarden tkm) und damit um etwa zwei Prozent höher als im Jahr 2007.

Im Vergleich zum Güterverkehr waren die **Schienepersonenverkehrsmärkte** von der beginnenden Wirtschaftskrise in Deutschland nur wenig betroffen. Die Schiene profitierte vielmehr von der nach wie vor stabilen Lage auf dem Arbeitsmarkt und einem großen Mobilitätsbedürfnis der Fahrgäste. Während der Gesamtmarkt um 0,8 Prozent schrumpfte, stieg die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr um 3,5 Prozent. Der Marktanteil der Schiene konnte sich damit auf 9,9 Prozent erhöhen (motorisierter Individualverkehr: 79 Prozent, öffentlicher Straßenpersonenverkehr: 9,8 Prozent und Luftverkehr: 9,8 Prozent). Seit 2004 (8,5 Prozent) ist der Schienenanteil am Gesamtmarkt stets gestiegen. Beim Schienenpersonennahverkehr haben die Wettbewerber der DB erneut zugelegt und erbrachten 2008 10,1 Prozent (2004: 5,6 Prozent) der Personenkilometer und 18,4 Prozent der Zugkilometer.

Im Fahrplan 2009 stieg die Zahl der Trassenanmeldungen von Wettbewerbern um 7,9 Prozent auf 11 065 (DB: 38 054), lediglich drei gewünschte Trassen ließen sich nicht realisieren. Bei den Trassenkilometern haben Dritte auch 2008 zugelegt und sind bei 161 Millionen angekommen (2007: 146 Millionen) während die DB einen Rückgang von 890 Millionen auf 869 Millionen hinnehmen musste.

Diese Zahlen machen deutlich, dass die Marktöffnung in Deutschland realisiert ist, leider hinken zahlreiche EU-Mitgliedsländer noch hinterher.

In einer Pressemitteilung vom 28. Mai 2009 kommentierte Veolia Verkehr den Bericht der DB wie folgt: Der Markt hat sich seit der Bahnreform ohne Zweifel positiv entwickelt. „Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr hat gezeigt, dass im System Bahn ein großes Potenzial für Verbesserungen steckt“, so Dr. Axel Sondermann, Geschäftsführer der Veolia Verkehr. Steigende Fahrgastzahlen, attraktivere Verbindungen

und Taktfrequenzen sowie eine höhere Qualität für den Fahrgast seien die Ergebnisse. Gleichzeitig sinken die Kosten deutlich. „Die Entwicklungen zeigen, dass der eingeschlagene Weg richtig ist. Aber wir müssen weiter voran gehen. Das Vertriebs- und Tarifmonopol der DB gehört zu den bisher wenig beachteten Wettbewerbs-hindernissen“, mahnt Sondermann.

Jeder zehnte Deutsche will kein Auto

Jeder zehnte Deutsche lebt in einem Haushalt, der bewusst auf ein Auto verzichtet. Das geht aus der jüngsten Erhebung des europäischen Statistikamtes Eurostat hervor, die auf Zahlen von 2007 basiert. Danach leben insgesamt 14 Prozent der Deutschen in Haushalten, die ohne Auto mobil sind und weder über ein gekauftes, noch ein gemietetes oder geleastes Fahrzeug verfügen. Von allen autofreien Haushalten gaben lediglich ein Drittel an, sich kein Auto leisten zu können. Zwei Drittel der Haushaltsvorstände nannten „andere Gründe“ für ihre Entscheidung. Für Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, ist hier erstmals ein gängiges Deutungsmuster der Automobilindustrie erschüttert worden: „Jahrelang wurde uns eingetrichtert, dass der moderne Mensch ein Auto braucht. Nur wer es sich nicht leisten kann, hat keins. Nun gibt es zum ersten Mal Zahlen, die zeigen, dass ein nennenswerter Teil der Deutschen gar kein Auto will. Die Rechnung ‚kein Auto gleich Armut‘ stimmt definitiv nicht.“



Nach Ansicht der Allianz pro Schiene stimmt die Gleichsetzung „Mobilität gleich Automobilität“ ebenso wenig. Zahlen zum Pkw-Besitz in den Metropolen belegen diese Einschätzung. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes von 2005 entschieden sich 50 Prozent der Berliner Haushalte und 45 Prozent der Hamburger Haushalte für eine Mobilität ohne eigenes Auto. „Tatsächlich sind die Großstädte Hochburgen der Autofreien“, sagt Flege. Grundlage dafür sei natürlich ein gut ausgebauter öffentlicher Nahverkehr. „Wenn das

Angebot im öffentlichen Verkehr stimmt, kehren immer mehr Menschen dem Auto den Rücken.“

Eine bemerkenswerte Trendwende spiegelt sich in den Wachstumsraten der Verkehrsträger. Seit Jahren wächst der Personenverkehr auf der Schiene schneller als der Pkw-Verkehr: Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes legte der Schienenpersonenverkehr 2008 um 3,4 Prozent zu, während für den Personenverkehr auf der Straße 2008 sogar ein Minus prognostiziert wird.

Bahn ist 47-mal sicherer als das Auto

Jahr für Jahr sterben auf dem Gebiet der Europäischen Union so viele Menschen im Straßenverkehr, wie eine Kleinstadt Einwohner hat. Nach neuesten Zahlen der EU-Kommission forderte der Straßenverkehr 2007 in der erweiterten EU über 42 000 Todesopfer. In Deutschland ist der Straßenverkehr für junge Menschen weiterhin die Nummer eins unter den nicht-natürlichen Todesursachen. Nach Berechnungen der Allianz pro Schiene hat die Bahn ihren Sicherheitsvorteil im Vergleich zum Straßenverkehr weiter ausgebaut: Das Risiko im Zug zu sterben ist in Deutschland inzwischen 47-mal geringer als bei Reisen mit dem Auto.

Obwohl die Zahl der Straßenverkehrstoten seit 2001 EU-weit um mehr als 21 Prozent gesunken ist, hält das Auto seinen Spitzenplatz als gefährlichstes Verkehrsmittel. Das erklärte Ziel der EU, die Zahl der Straßenverkehrstoten bis 2010 um 50 Prozent zu senken, rückt damit in weite Ferne. Das Europäische Parlament stellte dazu fest: „Im Ergebnis sehen sich Bürger weiterhin auf der Straße einem höheren Risiko ausgesetzt als bei jeder anderen Aktivität ihres Alltagslebens.“ Sicherer als Autofahren ist in allen EU-Ländern die Bahn: Mit 0,19 getöteten Reisenden pro Milliarde Personenkilometer ist die Schiene mit Abstand das sicherste Verkehrsmittel. In Deutschland starben sogar nur 0,04 Reisende pro Milliarde Personenkilometer bei Unfällen mit der Bahn.

Bei der Sicherheit rangiert Deutschland auch im Straßenverkehr im oberen Mittelfeld. Mit 3,02 Straßenverkehrstoten pro Milliarde Personenkilometer liegt Deutschland unter dem europäischen Durchschnitt von 4,3 Toten. Während in Osteuropa das Autofahren am gefährlichsten ist — trauriger Platz eins: Ungarn mit 13,4 Toten pro Milliarde Personenkilometer, gefolgt von Polen, Estland und Lettland — waren Pkws auf den Straßen der Niederlande (2,01 Tote) deutlich sicherer unterwegs. Allerdings konnte sich der Straßenverkehr in keinem europäischen Land mit der Schiene messen. Noch drastischer sind die Unterschiede beim Verletzungsrisiko: Während auf Deutschlands Straßen jeden Tag 1500 Menschen verletzt werden, ist es auf der Schiene täglich weniger als einer. Das Verletzungsrisiko für Bahnreisende ist bezogen auf die Verkehrs-

leistung 83-mal geringer als für Autofahrer, wie sich aus der aktuellen Allianz-pro-Schiene-Broschüre „Mit Sicherheit Bahn“ ergibt.

Die Broschüre kann heruntergeladen werden:
www.allianz-pro-schiene.de.

Nachhaltigkeit

Verkehrspolitische Klimawende nötig

Der beschleunigte Klimawandel müsse zu schnellen Kurskorrekturen in der Verkehrspolitik führen. Ein rasches Umdenken für einen künftig effizienten und nachhaltigen Verkehr von Gütern und Personen sei absolut notwendig. Die Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland und Europa als klima- und umweltfreundlicher Verkehrsträger sei deshalb unverzichtbar. Zu diesen Ergebnissen kamen hochrangige Experten der Bahnbranche und der europäischen Verkehrspolitik bei einer Podiumsdiskussion des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) auf der Güterverkehrsfachmesse transport logistic in München Mitte Mai.

Unter dem Titel „Energieeffiziente und umweltschonende Bahntechnik für mehr nachhaltigen Verkehr auf der Schiene — auch Ziel in Zeiten der Krise?“ plädierten die Experten dafür, die aktuelle Wirtschaftskrise als Chance für eine verkehrspolitische Klimawende zu nutzen, hin zu Nachhaltigkeit, Energieeffizienz und Klimaverträglichkeit.

Mit Blick auf den Klimaschutzgipfel im Dezember 2009 in Kopenhagen formulierte VDB-Hauptgeschäftsführer Ronald Pörner das Ziel, an dem die Staatengemeinschaft ihre ernsthaften Anstrengungen im Kampf gegen den Klimawandel wird messen lassen müssen: „Es muss ein Folgeabkommen des Kyoto-Protokolls erreicht werden, in dem deutlich mehr Staaten verbindliche Reduktionsziele für Treibhausgase ratifizieren.“ „Jenseits aller Versuche, sich an das wärmere Klima anzupassen, bleibt jedoch nur der Kampf gegen die weitere Erderwärmung — sprich: weltweit weniger Treibhausgasemissionen.“ Pörner wies darauf hin, dass der Verkehr eine entscheidende Rolle bei der Bekämpfung des Klimawandels spiele, er ist europaweit für 30 Prozent der Kohlendioxid-Emissionen verantwortlich.

Michael Cramer, Europaabgeordneter und Sprecher der Grünen im Verkehrsausschuss des Europaparlaments, betonte, dass „ein Umdenken im Verkehr absolut notwendig ist, um in Zukunft nachhaltiger und effizienter Güter und Personen zu transportieren.“ Der unfaire Wettbewerb im Verkehr verhindere jedoch eine Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene. Gerade jene Länder würden hohe Gebühren für den

Schienenverkehr erheben, in denen die Autobahnnutzung für Lkw kostenlos sei. Die Schweiz sei hingegen verkehrspolitisch beispielgebend: „In der Schweiz ist die Lkw-Maut viermal so hoch wie in Deutschland. Sie gilt zudem auf allen Straßen — nicht nur auf Autobahnen — und für alle Lkw bereits ab 3,5 Tonnen“.

Peter Westenberger vom Umweltzentrum der Deutschen Bahn betonte, dass die Bedeutung der Nachhaltigkeit im Gütertransport für dessen Nutzer mittelfristig deutlich steigen wird. Bereits heute könne „durch den Direktbezug erneuerbarer Energien aus regenerativen Quellen der Transport auf der Schiene komplett Kohlendioxid-frei gestaltet werden.“

Weitere Vertreter der Bahntechnikhersteller sehen durch die Wirtschaftskrise neue Maßstäbe in der Entwicklung von Bahntechnologie gesetzt. Umfassende Kosteneinsparungen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen würden ressourcenschonenden und emissionsarmen Technologien weiter Vorschub leisten, die auch dem Klimaschutz zugute kommen. Durch den Einsatz moderner Technologien kann der ohnehin bereits klimaschonende Schienenverkehr seinen Umweltvorteil weiter ausbauen. Dazu gehören neu entwickelte Diesel-Hybrid-Technologien bei Schienenfahrzeugen, die um bis zum 40 Prozent weniger Energie verbrauchen. Höhere Effizienz und Umweltverträglichkeit lassen sich auch durch das neue europäische Leit- und Sicherungssystem ERTMS/ETCS sowie durch Schienenfahrzeuge mit Energiespeichern und gewichtsreduzierten Konstruktionen erreichen.

Pörner wies abschließend darauf hin, dass die Themen „Klimawandel“ und „Erderwärmung“ auch in wirtschaftlichen Krisenzeiten von zeitloser Aktualität blieben. Schließlich würde die Bekämpfung des Klimawandels weitaus länger dauern als die der Wirtschaftskrise. Pörner hätte deshalb — bei aller Notwendigkeit der Konjunkturpakete — eine ökologisch ausgewogenere Stimulierung der Wirtschaft durch die Bundesregierung im Verkehrssektor begrüßt.

Erfolg fürs Klima beim G8-Gipfel in L'Aquila

Die Ergebnisse des Gipfels von L'Aquila stellen eine gute Grundlage dar für die Welt-Klimakonferenz (COP 15) der Vereinten Nationen, die im Dezember in Kopenhagen stattfinden wird. Die Staats- und Regierungschefs haben sich am 10. Juli darauf geeinigt, dass die Erderwärmung auf zwei Grad Celsius begrenzt werden soll. Beim Nachfolgeabkommen zu Kyoto in Kopenhagen lassen sich nun die erforderlichen Emissionsminderungen ableiten.

Erfreulicherweise haben sich sowohl die G8-Staaten als auch die Gruppe der 16 größten Industrie- und Schwell-

lenländer (Major Economies Forum, MEF) zum Klimaschutz bekannt. Die MEF-Staaten produzieren rund 80 Prozent der Treibhausgase. Ein großer Fortschritt ist das Bekenntnis beider Staatengruppen, ein Ansteigen der Durchschnittstemperatur auf weniger als 2 Grad zu begrenzen, bezogen auf Werte vor der Industrialisierung. Für die Industrieländer ist eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 80 Prozent bis 2050 nötig. Wichtig ist auch, dass die Schwellenländer erstmals Bereitschaft gezeigt haben, eigene Anstrengungen zu machen. Ohne Beiträge von China und Indien wird eine Erreichung des 2-Grad-Ziels nicht möglich sein.

Klimaexpress nach Kopenhagen

Der Internationale Eisenbahnverband UIC organisiert den „Klimaexpress“ — einen Sonderzug, der am 05. Dezember 2009 Vertreter von Nichtregierungsorganisationen, Entscheidungsträger und Journalisten zur COP 15 Klimakonferenz der UN in die dänische Hauptstadt bringen wird. Dies teilte die UIC am 05. Juni 2009 in Paris mit.

„Die Schiene ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und spielt eine Schlüsselrolle bei der Reduzierung des Treibhauseffekts im Transportsektor — einem der wenigen Sektoren, in denen die Emissionen stetig ansteigen“, so UIC-Generaldirektor Jean-Pierre Loubinoux.

Dem am 29. Mai veröffentlichten Bericht der Europäischen Umweltagentur ist zu entnehmen, dass die Treibhausgasemissionen in der EU zwischen 2006 und 2007 um 1,2 Prozent sanken. Es wird erwartet, dass das Ziel von Kyoto — im Durchschnitt minus 8 Prozent im Verhältnis zu den Zahlen aus 1990 — erreicht wird, und dies trotz des Anstiegs der Emissionen im Verkehrssektor, der mit 5,3 Prozent zum Großteil auf die Straße zurückzuführen ist. Zurzeit sind die Treibhausgasemissionen aus Luft- und Seeverkehr nicht inbegriffen, obwohl sie seit 1990 stetig anstiegen und in 2007 immerhin 6 Prozent der Gesamtemissionen in der EU betragen.

Die UIC forderte die Regierungsvertreter nachdrücklich auf, den Verkehr in das endgültige Klimaschutzabkommen der UN-Konferenz COP 15 in Kopenhagen aufzunehmen und betont, dass die Drosselung des Anstiegs und die Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor zu den wichtigsten Hebeln im Kampf gegen die globale Erwärmung gehören. Ferner betont die UIC die Bedeutung neuer verkehrspolitischer Maßnahmen, die zu einem Umdenken der Nutzer der Verkehrsträger führen. Sie fordert die Entscheidungsträger dazu auf, im Nachfolgeabkommen des Kyoto-Protokolls dem Beitrag des Bahnsektors zur Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor stärker Rechnung zu tragen.

So sollen die Teilnehmer der UNFCCC über die Rolle informiert werden, die die Schiene bei der Lösung der Klimaproblematik spielen kann.

Lärmbelastung beginnt im Kindesalter

Untersuchungen des Umweltbundesamtes (UBA) zur Lärmexposition und zu Lärmwirkungen bei 1084 Kindern im Alter von acht bis 14 Jahren zeigen: Jedes achte Kind weist eine auffällige Minderung der Hörfähigkeit auf. Jedes sechste Kind wohnt an stark befahrenen Haupt- oder Durchgangsstraßen, wobei bei fast zwei Dritteln davon das Kinderzimmer zur Straße ausgerichtet ist. Letztere Gruppe hatte andeutungsweise im Mittel einen leicht erhöhten Blutdruck. Jedes sechste der 11- bis 14-jährigen Kinder fühlt sich tags und jedes zwölfte nachts durch Straßenverkehrslärm belästigt. Kinder aus Familien mit niedrigem Sozialstatus sind insgesamt stärker betroffen. „Wir sollten uns bewusst werden, dass wir in einer zu lauten Welt leben. Lärm ist ein Stressfaktor für Erwachsene wie auch für Kinder. Hohe Schallpegel führen zu Gehörschäden, die sich über das gesamte Leben hinweg summieren. Deshalb müssen wir besonders Kinder und Jugendliche vor Lärm schützen“, sagte Dr. Thomas Holzmann, Vizepräsident des UBA.

Die Daten stammen aus dem Kinder-Umwelt-Survey, einer vom UBA durchgeführten repräsentativen Studie zur Umweltbelastung der Kinder in Deutschland. Dazu wurde im Teilprojekt „Lärm“ ein „Screening-Hörtest“ bei den Kindern gemacht und der Blutdruck gemessen. Hinzu kamen Befragungen nach potenziell Gehör gefährdenden Freizeitgewohnheiten, Gehörsymptomen und der Belästigung durch Umweltlärm. Mit Hilfe des Fragebogens und einer kurzzeitigen orientierenden Schallpegelmessung bestimmten die UBA-Fachleute die Belastung der Wohnung durch Straßenverkehrslärm. Die Erhebungen liefern in erster Linie eine Zustandsbeschreibung der Belastungssituation der Kinder auf äußere und verhaltensbedingte Lärmexpositionen und potenzielle Lärmwirkungen.

Die Ergebnisse sind nun differenziert nach Alter, Geschlecht, sozialer Schichtzugehörigkeit, Migrantenstatus, Größe der Gemeinde und Gebietszugehörigkeit (Ost- und Westdeutschland) ausgewertet worden. Demnach weisen 12,8 Prozent der Kinder bei hohen und mittleren Tönen (Frequenzbereich 1-6 Kilohertz) eine auffällige Hörminderung von mehr als 20 Dezibel (dB) auf mindestens einem Ohr auf. Betrachtet man nur die Tonhöhen, bei denen sich lärmbedingte Hörverluste vornehmlich zeigen (Frequenzbereich 4-6 Kilohertz), so sind es 10,6 Prozent. Jungen hören bei diesen Testtönen schlechter als Mädchen. 11,4 Prozent der Kinder berichten über vorübergehende Ohrgeräusche (Tinnitus) nach dem Hören lauter Musik.

16,5 Prozent der Kinder wohnen an stark befahrenen Haupt- oder Durchgangsstraßen. Bei Familien mit niedrigem Sozialstatus ist das häufiger der Fall. Insgesamt ist das Kinderzimmer bei rund der Hälfte der Kinder (47,7 Prozent) zur Straße hin ausgerichtet; bei Kindern mit Wohnungen an lauten Straßen jedoch häufiger (61 Prozent). Von den 8- bis 10-Jährigen fühlen sich 7,3 Prozent tags und 6,8 Prozent nachts durch Straßenverkehrslärm belästigt. Bei den 11- bis 14-Jährigen liegen die Anteile etwas höher (16,4 und 7,9 Prozent).

Der Bericht „Kinder-Umwelt-Survey 2003/06 (KUS). Lärm, Daten- und Materialiensammlung — Deskription und Zusammenhangsanalysen“ kann heruntergeladen werden: http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/mysql_medien.php?anfrage=Kennnummer&Suchwort=3617.

Umwelt-Kernindikatoren ab sofort im Internet

Wie entwickelt sich der Umweltschutz in Deutschland? Das gerade aktualisierte Umwelt-Kernindikatorensystem (KIS) des Umweltbundesamtes (UBA) gibt Antwort darauf. Mehr als 50 Indikatoren beschreiben den Zustand der Umwelt und zeigen, wo die Umweltpolitik erfolgreich und wo noch mehr zu tun ist: Gute Noten erhält Deutschland für das Jahr 2008 beim Klimaschutz und beim Ausbau der erneuerbaren Energien. Zudem ist die Energie- und Ressourcenproduktivität gestiegen. „Auf diesen Erfolgen dürfen wir uns aber nicht ausruhen“, sagt UBA-Vizepräsident Dr. Thomas Holzmann. So muss Deutschland — trotz der verbesserten Energie- und Rohstoffproduktivität — den absoluten Energie- und Rohstoffverbrauch weiter senken, der Verkehrssektor muss nachhaltiger werden und auch bei der Luftreinhaltung sind die Erfolge für das Erreichen eines hohen Niveaus zum Schutz der Gesundheit und zum Erhalt der biologischen Vielfalt noch mit weiteren großen Anstrengungen verbunden. Auch bei der Verringerung der Flächeninanspruchnahme und dem Ausbau des ökologischen Landbaus hat Deutschland seine Ziele noch nicht erreicht.

Hier einige konkrete Ergebnisse für die Entwicklung des Umweltschutzes:

- Die Treibhausgasemissionen gingen von 1990 bis 2008 um 23,3 Prozent zurück. Das Minderungsziel für Deutschland bis zum Jahr 2012 von 21 Prozent, bezogen auf das Jahr 1990, ist somit bereits vorfristig erreicht.
- Der Beitrag der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien zur gesamten Strombereitstellung betrug 2008 rund 14,8 Prozent. Das Ziel für 2010 von 12,5 Prozent ist somit übertroffen.
- Die Energieproduktivität erhöhte sich von 1990 bis 2008 um 40,7 Prozent. Hier sind weitere Anstrengungen notwendig, um das Ziel der Verdoppelung

im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 1990 zu erreichen.

- Gegenüber 1990 sank der Luftschadstoffindex der Emissionen bis 2007 um 56 Prozent auf 44 Prozent. Das Ziel der Bundesregierung liegt bei 30 Prozent bis zum Jahr 2010. Auch hier sind noch weitere Maßnahmen erforderlich, um das avisierte Ziel zu erreichen.

Besondere Anstrengungen sind laut UBA im Verkehrsbereich erforderlich. Von 1999 bis 2006 sank die Transportintensität des Personenverkehrs auf 95,6 Prozent. Die **Transportintensität des Güterverkehrs** stieg dagegen auf 114 Prozent. Die Transportintensität setzt den Verkehrsaufwand des Güter- und Personenverkehrs ins Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt (BIP). Dahinter steht die Idee, Verkehr und wirtschaftliche Entwicklung voneinander zu entkoppeln. Von 1999 bis 2006 hat sich die Transportintensität im Güterverkehr um rund 14 Prozent erhöht, im eklatanten Widerspruch auf das Ziel der Entkopplung.

Die **Personentransportintensität** verringerte sich im Zeitraum von 1999 bis 2006 um 4,4 Prozent. Das Tempo der Entkopplung von Personentransportintensität und Bruttoinlandsprodukt ist noch zu gering. Zudem wird diese Entwicklung durch das langsamere Wachstum des Verkehrsaufwandes gegenüber der Wirtschaft (Bruttoinlandsprodukt) erzeugt. Eine Entkopplung von Verkehr und wirtschaftlicher Entwicklung ist damit noch immer nicht eingeleitet.

Die tägliche Flächeninanspruchnahme für Siedlungen und Verkehr ist im Zeitraum von 1992 bis 2007 von 120 Hektar pro Tag auf knapp unter 100 Hektar pro Tag zurückgegangen. Bis 2020 soll der Zuwachs der Siedlungs- und Verkehrsfläche auf 30 Hektar pro Tag sinken. Von diesem Ziel der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie sind wir noch weit entfernt.

Umweltindikatoren sind ein wichtiges Instrument für eine Erfolgskontrolle der Umweltpolitik. Mit der Aktualisierung des Indikatorensystems gestaltete das UBA gleichzeitig auch den Internetauftritt der „Daten zur Umwelt — Umweltzustand in Deutschland“ übersichtlicher und nutzerfreundlicher.

Das Umwelt-Kernindikatorensystem des UBA finden Sie unter www.umweltbundesamt.de/daten-zur-umwelt/umwelt-kernindikatoren.

Eisenbahnen allgemein

Deutsche Bahn für die Krise gerüstet

Am 30. März 2009 präsentierte Hartmut Mehdorn für das Jahr 2008 eine positive Bilanz der DB AG, die zum

vierten Mal in Folge Umsatz, Verkehrsleistung und operatives Ergebnis steigern konnte, trotz deutlicher Rückgänge im 4. Quartal im Transport- und Logistikbereich. „Das gute Ergebnis 2008 zeigt, dass wir gerüstet sind für die Krise. Das Geschäftsmodell bewährt sich. Unser Unternehmen steht auf drei starken Pfeilern, die sich gegenseitig stützen, wenn es in einem Bereich Probleme gibt“, sagte der Vorstandsvorsitzende der DB bei der Vorstellung der Geschäftszahlen in Berlin. „Natürlich müssen wir im Konzern gegensteuern. Die beispiellose Rezession trifft auch die Deutsche Bahn hart. Bei allem gilt mit erster Priorität: An der Sicherheit und beim Service für unsere Kunden wird nicht gespart. Zudem sind im Gegensatz zu anderen Unternehmen keine betriebsbedingten Kündigungen geplant.“

Der Umsatz des DB-Konzerns stieg im Jahr 2008 um 2,1 Milliarden Euro beziehungsweise 6,8 Prozent auf 33,5 (Vorjahr: 31,3) Milliarden Euro. Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT — „Earnings before Interest and Taxes“, also das Unternehmensergebnis vor Zinsen und Steuern) erhöhte sich um 4,8 Prozent oder 113 Millionen Euro auf 2,5 Milliarden Euro. Dabei konnte die Netto-Verschuldung weiter zurückgeführt werden. Sie sank um 3,5 Prozent oder 570 Millionen Euro auf 15,9 Milliarden Euro.

Die Brutto-Investitionen lagen mit 6,8 Milliarden Euro auf einem anhaltend hohen Niveau und dabei nochmals um 7,0 Prozent oder 445 Millionen Euro oberhalb des Wertes 2007.

Ungeachtet der weltweiten Finanzkrise bleibt die Deutsche Bahn für eine mögliche Teilprivatisierung gewappnet. Die Wertmanagementkennziffer ROCE („Return on Capital Employed“) konnte auf nunmehr 8,9 Prozent gesteigert werden. Finanzvorstand Diethelm Sack: „Durch die weitere Ergebnisverbesserung im Geschäftsjahr 2008 ist es dem DB-Konzern erstmals gelungen, seine Kapitalkosten zu verdienen.“

Die DB Mobility Logistics AG, in der die Verkehrs- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns zusammengefasst sind, trug maßgeblich zu dem guten Ergebnis bei. Der Umsatz der DB Mobility Logistics AG stieg 2008 um 1,7 Milliarden Euro beziehungsweise 5,6 Prozent auf 32,7 (Vorjahr: 31,0) Milliarden Euro. Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT) der DB Mobility Logistics AG erhöhte sich um 5,4 Prozent oder 101 Millionen Euro auf 2,0 Milliarden Euro. Die DB Mobility Logistics AG konnte im Geschäftsjahr ihren ROCE auf 18,8 Prozent verbessern und liegt damit erneut deutlich oberhalb ihrer Kapitalkosten.

Die Zahl der Fahrgäste stieg 2008 um 4,6 Prozent oder 84 Millionen auf 1,9 Milliarden. Alle Geschäftsfelder von DB Bahn verzeichneten dabei Zuwächse: DB Bahn Fernverkehr plus 3,8 Prozent, DB Bahn Regio plus 3,0 Prozent und DB Bahn Stadtverkehr plus 8,0 Prozent.

Auch die Verkehrsleistung im gesamten Schienenpersonenverkehr erhöhte sich 2008 um 4,0 Prozent auf 77,8 Milliarden Personenkilometer. Die Entwicklung im Regionalverkehr profitierte dabei von der erstmaligen Einbeziehung der neu erworbenen Aktivitäten in Großbritannien.

Leicht rückläufig war dagegen die Zahl der Reisenden im Busverkehr. Hier wurden 2008 773 Millionen Fahrgäste befördert und damit 0,7 Prozent weniger als im Vorjahr.

Für den **Schienengüterverkehr** von DB Schenker Rail war 2008 infolge einer schwächeren Entwicklung seit der Jahresmitte ein schwieriges Jahr. Insgesamt stiegen die Zahl der beförderten Güter um 21,1 Prozent oder 65,9 Millionen Tonnen auf 378,7 Millionen Tonnen und die Verkehrsleistung um 15 Prozent oder 14,8 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) auf 113,6 Milliarden tkm. Ursächlich dafür war allerdings die erstmalige Einbeziehung der Ende 2007 erworbenen britischen Tochtergesellschaft EWS. Ohne Berücksichtigung der EWS konnte DB Schenker Rail seinen hohen Vorjahreswert nicht wieder erreichen.

Im Europäischen Landverkehr gab es 2008 für DB Schenker Logistics ein weiteres Plus zu verzeichnen. Die Zahl der Sendungen stieg um 4 Prozent. Der Zuwachs basierte dabei auf der erstmaligen Einbeziehung einer im Jahr 2007 erworbenen Gesellschaft. Das Seefrachtvolumen blieb praktisch konstant gegenüber dem Vorjahr. In der Luftfracht konnte sich das Unternehmen dem generellen Markttrend nicht entziehen, auch wenn der Rückgang mit 3,1 Prozent etwas geringer ausfiel als der des Gesamtmarkts. Vor allem der Landverkehrs- und der Seefrachtmarkt zeigten bis zum 4. Quartal noch deutliche Volumenzuwächse, mussten dann aber deutliche Rückgänge infolge der konjunkturellen Abschwächung verzeichnen.

Die Betriebsleistung auf dem Netz verringerte sich 2008 um 0,7 Prozent oder 7 Millionen Trassenkilometer (Trkm) auf 1.043 Millionen Trkm. Die konzernexternen Bahnen haben ihre Nachfrage und damit auch ihren Anteil an der Trassennachfrage weiter leicht ausgebaut (plus 1 Prozentpunkt auf nunmehr 15 Prozent). Einen leichten Anstieg um 0,2 Prozent gab es bei der Zahl der Stationshalte, die auf 143,1 Millionen stieg. Hier erhöhte sich der Anteil der konzernexternen Stationshalte um 10,5 Prozent auf 17,9 Millionen.

Bahnindustrie rechnet nach Rekordjahr mit Eintrübung

Einen Tag nach Hartmut Mehdorn zog der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) am 31. März 2009 in Berlin ein wechselvolles Fazit für die deutschen Bahntechnikhersteller. „Das Jahr 2008 ist zwar

das bislang beste Geschäftsjahr für die Bahnindustrie“, sagt VDB-Präsident Friedrich Smaxwil, „dem Abschwung der Weltwirtschaft wird sich aber auch die Bahnindustrie nicht vollständig entziehen können. Auch in unseren Reihen wird das Wirtschaftsklima jetzt rauer.“

Trotz einsetzender Rezession konnten die deutschen Bahntechnikhersteller im Jahr 2008 noch einmal mit respektablen Geschäftszahlen aufwarten. So stieg der Umsatz der Branche um 3,1 Prozent auf 9,9 Milliarden Euro und bewegte sich damit auf dem Höchstniveau der Jahre 2003 und 2004.

Der Auftragseingang legte im vergangenen Jahr sogar um 19,6 Prozent zu und erreichte den neuen Spitzenwert von 12,8 Milliarden Euro. Die Auftragsbücher in der Bahnindustrie sind somit grundsätzlich gut gefüllt. Dennoch verzeichnen die Hersteller derzeit Verschiebungen von Aufträgen. Die aktuelle Geschäftsstimung in den Unternehmen hat sich in den vergangenen sechs Monaten abgekühlt, ist aber noch zufrieden stellend. Die Bahntechnikhersteller beschäftigten 2008 insgesamt 45 000 Mitarbeiter, 2,5 Prozent mehr als im Vorjahr.

SBB verbesserte 2008 Gesamtergebnis — doch die Investitionen erhöhten die Verschuldung

Der SBB Konzern verbesserte das Jahresergebnis gegenüber Vorjahr deutlich auf 345,0 Millionen Schweizer Franken (etwa 230 Millionen Euro) (Vorjahr 80,4 Millionen Schweizer Franken entsprechend 50 Millionen Euro). Dieses positive Ergebnis präsentierten am 02. April in Zürich Oerlikon Andreas Meyer, Vorstand der SBB AG, und Dr. Ulrich Gygi, neuer Präsident des Verwaltungsrates. Die positive Entwicklung wurde getragen durch gute Ergebnisse im Personenverkehr und bei Immobilien sowie durch Fortschritte im Güterverkehr. Der hohe Investitionsbedarf des Unternehmens führte auch 2008 zu einem Mittelabfluss: Dieser erhöhte sich um 75,8 Millionen Schweizer Franken (etwa 50 Millionen Euro) auf 505,6 Millionen Schweizer Franken, da auch im Berichtsjahr die Investitionssumme den Mittelzufluss aus der Betriebstätigkeit deutlich übertraf. Die künftigen notwendigen Investitionen werden die Verschuldung der SBB markant weiter erhöhen.

Im **Personenverkehr** stieg die Zahl der Reisenden erneut um 5,2 Prozent auf 322,6 Millionen. Die Zahl der Personenkilometer stieg auf 16,14 Milliarden Perskm (plus 6,7 Prozent). Die Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten stieg 2008 überproportional um 8 Prozent und stellt die SBB vor große finanzielle und qualitative Herausforderungen. Das Segmentergebnis verbesserte

sich um 83,8 Millionen Schweizer Franken (etwa 55 Millionen Euro) auf 276,8 Millionen Schweizer Franken (etwa 180 Millionen Euro).

Die Sanierung und die notwendige Positionierung von **SBB Cargo** kam im Berichtsjahr voran. SBB Cargo schloss 2008 mit einem negativen Ergebnis von minus 29,9 Millionen Schweizer Franken (etwa 20 Millionen Euro); im Vorjahr hatte das Defizit inklusive Rückstellungen in Höhe von 102,5 Millionen Schweizer Franken (etwa 65 Millionen Euro) insgesamt 190,4 Millionen Schweizer Franken (etwa 125 Millionen Euro) betragen. Insbesondere wirkten sich die Sanierungsmassnahmen positiv auf das Ergebnis aus. SBB Cargo reduzierte 2008 die Verkehrsleistung um 6,3 Prozent auf 12,53 Milliarden Nettotonnenkilometer.

Dieser Rückgang ist zurückzuführen auf den Rückzug aus wenig rentablen Verkehren im internationalen Geschäft und auf die negativen Folgen der Wirtschaftsentwicklung.

Im Sommer 2008 startete die SBB einen Konzeptwettbewerb zur Suche geeigneter Partner für die Positionierung im internationalen Geschäft. Gleichzeitig wurde beschlossen, im Rahmen dieses Prozesses auch Partnerschaften für den Bereich Schweiz zu prüfen. Ziel ist es, den Güterverkehrsbereich der SBB langfristig auszurichten und die Eigenwirtschaftlichkeit und Profitabilität von SBB Cargo nachhaltig zu verbessern. Damit soll auch die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße verbessert und die Verlagerung der Gütertransporte auf die Bahn gefördert werden.

Die **Infrastruktur** schloss das Berichtsjahr mit einem Ergebnis von 30,4 Millionen Schweizer Franken (etwa 20 Millionen Euro) (Vorjahr 32,2 Millionen Schweizer Franken). Die SBB nutzt ihr Schienennetz sehr intensiv, intensiver als jede andere Bahn auf der Welt. Die Zahl der auf dem SBB-Netz zurückgelegten Trassenkilometer nahm im Berichtsjahr abermals um 2,5 Prozent zu. Die intensive Nutzung der Infrastruktur führte zu deutlich höheren Kosten für den Netzunterhalt und belastete das Jahresergebnis des Geschäftsfeldes Netz spürbar: Dieses fiel mit minus 10,1 Millionen Schweizer Franken (etwa 7 Millionen Euro) (Vorjahr minus 15,0 Millionen Schweizer Franken entsprechend etwa 10 Millionen Euro) negativ aus. Zusätzliche Mittel für die erhöhten Aufwendungen im Unterhalt fehlen, notwendige Effizienzsteigerungsprogramme können nicht umgesetzt werden.

Die Bedeutung der **Bahnhöfe** als Zentren umfassender Dienstleistungsangebote im Rahmen der integrierten Mobilität nimmt stetig zu. Die Ladengeschäfte und Lokale in den 31 größten Bahnhöfen der SBB verzeichneten 2008 ein erneutes Umsatzwachstum von 6,1 Prozent. 2008 verbesserte SBB Immobilien das Betriebsergebnis um 7,6 Prozent auf 291,6 Millionen Schweizer Franken (etwa 190 Millionen Euro); nach

Ausgleichszahlungen an Infrastruktur (69,0 Millionen Schweizer Franken entsprechend etwa 45 Millionen Euro) und Zins- und Amortisationsleistungen an die Pensionskasse SBB (132,1 Millionen Schweizer Franken entsprechend etwa 85 Millionen Euro) reduzierte sich das ausgewiesene Ergebnis um 29,3 Millionen Schweizer Franken (etwa 20 Millionen Euro) auf 3,3 Millionen Schweizer Franken (etwa 2 Millionen Euro).

Für den Bahnbetrieb der SBB zeichnet sich bis ins Jahr 2050 ein Investitionsbedarf von zirka 60 Milliarden Schweizer Franken (etwa 40 Milliarden Euro) ab für Infrastruktur und Rollmaterial. Allein für die geplanten Anschaffungen von neuem Rollmaterial bis 2030 benötigt die SBB Finanzmittel in der Höhe von 20 Milliarden Schweizer Franken (etwa 13 Milliarden Euro) und muss dafür neue Finanzierungsmöglichkeiten erschließen.

Die Tatsache, dass die SBB seit ihrem Start als Aktiengesellschaft 1999 in jedem Geschäftsjahr einen negativen Free Cash flow erzielte, schwächt das Unternehmen und belastet die Aussichten der SBB, die Herausforderungen der Zukunft erfolgreich zu gestalten. Um die stetig steigende Verschuldung mindestens zu stabilisieren, müssen die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen der SBB hinterfragt werden. Ansonsten fehlen in Zukunft die nötigen Mittel, um die geplanten Investitionen zu finanzieren.

Gefordert sind Unternehmen und Politik schließlich auch bei der Sanierung der **Pensionskasse**, deren Deckungsgrad Ende 2008 aufgrund der Finanzkrise auf 79,2 Prozent sank. Die Sanierung der Folgen der aktuellen Finanzkrise auf die PK SBB muss von SBB und Mitarbeitenden gemeinsam geleistet werden.

ÖBB-Bilanz 2008 von Wirtschaftskrise betroffen

Die Bilanz des ÖBB-Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr 2008 weist Zuwächse im Personen- und Güterverkehr auf. „Mit 456 Millionen Reisenden und 98,5 Millionen Tonnen transportierten Gütern haben wir neue Spitzenwerte erreicht. In den ersten drei Quartalen gab es sowohl im Personen- als auch Güterverkehr erfreuliche Zuwächse“, sagt Peter Klugar, Sprecher des Vorstandes der ÖBB Holding AG am 29. April 2009 in Wien.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat aber bereits 2008 ihre Schatten in der Bilanz hinterlassen. Rückgänge im vierten Quartal im Güterverkehr, aber auch im Personen-Fernverkehr haben Ende des Jahres 2008 zum Rückgang der Erträge geführt. Zusätzlich mussten die ÖBB nach den Bilanzierungsrichtlinien IFRS (International Financial Reporting Standards) eine Neubewertung des Anlagevermögens vornehmen. Sowohl die

Rückstellungen für die Finanzgeschäfte als auch die Neubewertung des Anlagevermögens sind Einmalbeziehungsweise Sondereffekte in der Bilanz ohne Auswirkungen auf die Zukunftschancen der ÖBB.

Die Fahrgastzahlen im Personenverkehr und die Tonnen im Güterverkehr sind 2008 gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen. Die Gesamterträge 2008 sind um rund 310 Millionen Euro auf 5831 Millionen Euro gestiegen (Vorjahr 5521 Millionen Euro). Dem gegenüber steht aber ein deutlicher Anstieg der Material- und Personalkosten: Die Materialkosten stiegen von 1910 Millionen Euro im Vorjahr um rund 173 Millionen Euro auf 2083 Millionen Euro im Jahr 2008 an. Trotz des Rückgangs der Mitarbeiterzahlen sind auch die Personalkosten angestiegen: von 2137 Millionen Euro im Vorjahr auf 2284 Millionen Euro im Jahr 2008. Weiters wuchs die AfA um rund 415 Millionen Euro an: von 501 Millionen Euro im Vorjahr auf 915 Millionen Euro im Jahr 2008. 376 Millionen Euro davon stammen aus außerordentlichen Abschreibungen. Für 2008 ergibt sich daraus ein gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunkenes EBIT (Unternehmensergebnis vor Zinsen und Steuern) von 51 Millionen Euro (Vorjahr 514 Millionen Euro).

Im **Personenverkehr** entfiel das Fahrgastplus 2008 zur Gänze auf die Schiene. Vor allem die hohen Treibstoffpreise im 1. Halbjahr 2008 veranlassten viele Pendler zum Umstieg auf die Bahn. 208 Millionen Fahrgäste nutzten im Jahr 2008 die Angebote der ÖBB im Schienenverkehr. Das entspricht einem Plus von 4 Prozent gegenüber 2007. Im letzten Quartal 2008 machte sich aber auch im Personenverkehr bereits die Wirtschaftskrise bemerkbar. Vor allem im Fernverkehr konnten die prognostizierten Zuwachsraten daher nicht erreicht werden. Auf den Nahverkehr entfielen 175 Millionen Reisende (Vorjahr 170 Millionen, das ist ein Plus von 3 Prozent) und 33 Millionen auf den Fernverkehr (Vorjahr 30 Millionen, ein Plus von 10 Prozent). Die Fahrgastzahlen der ÖBB Postbus GmbH blieben mit 248 Millionen Passagieren stabil auf dem bereits hohen Vorjahresniveau. Seit dem 14. Dezember 2008 ist der neue Hochgeschwindigkeitszug railjet im Einsatz. Das neue Premium-Produkt findet bei den ÖBB-Kunden großen Anklang. Mit 45 000 Fahrgästen und 500 000 zurückgelegten Kilometern kann nach 16 Wochen railjet-Einsatz eine erste, positive Zwischenbilanz gezogen werden. Seit dem 06. April 2009 wurde das railjet-Angebot verdoppelt: jetzt werden 8 statt bisher 4 Verbindungen zwischen Wien, Budapest und München angeboten.

Auch die **Rail Cargo Austria** AG (RCA) meldete 2008 ein weiteres Rekordergebnis: mit 98,5 Millionen Tonnen Gütern wurde ein Beförderungsplus von 1,5 Millionen Tonnen erreicht. Im letzten Quartal 2008 hat die Wirtschaftskrise aber auch die RCA voll erfasst. Mit Rückgängen von ca. 15 Prozent konnten die angestreb-

ten 100 Millionen Tonnen beförderter Güter nicht erreicht werden. Mit 92,3 Prozent Marktanteil am Schienengüterverkehr ist die Rail Cargo Austria der Marktführer in Österreich. Sie sorgt mit einem Schienen-Anteil von rund 30 Prozent am Modal Split für eine europaweit sehr hohe Präsenz der Schiene im Gütertransport. Die Gesamtlogistik-Kompetenz erstreckt sich mit 93 Beteiligungen in 24 Ländern mittlerweile auf ganz Europa. In Ost- und Südosteuropa hat die RCA bereits die Marktführerschaft erreicht.

Die **ÖBB-Traktion** GmbH hat die Modernisierung ihrer Lokflotte mit hohem Tempo vorangetrieben. 2008 umfasst der Lok-Fuhrpark nunmehr 382 Taurus-Lokomotiven. Insgesamt wurden in den letzten 10 Jahren rund 1,2 Milliarden Euro in die Modernisierung der Lokflotte investiert. Weiters wurde die Zulassung der ÖBB-Lokomotiven in allen Nachbarländern forciert.

Im Jahr 2008 stand das Thema Sicherheit im Fokus der **ÖBB-Infrastruktur Betrieb** AG. Mit internen und externen Maßnahmen wurden neue Maßstäbe für noch mehr Sicherheit gesetzt. Im Herbst 2008 ging die erste neue Betriebsführungszentrale in Innsbruck in Betrieb. Von dort werden 400 Weichen und 500 Signale zentral gesteuert. In den nächsten Jahren sollen die derzeit mehr als 500 dezentral eingerichteten Betriebsstellen in eine österreichweite Verkehrsleitzentrale zur Koordination des Verkehrs im Gesamtnetz und in fünf Betriebsführungszentralen zur Steuerung und operativen Durchführung zusammengeführt werden. Damit werden Produktivität und Transportkapazitäten deutlich erhöht. Im Netz der ÖBB waren 2008 insgesamt 22 Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen.

Bauen für Generationen: Rekordinvestitionen in die Infrastruktur: Einen Höhepunkt erreichten 2008 auch die Investitionen in den Aus- und Neubau der Eisenbahn-Infrastruktur. 2008 wurden 1905,8 Millionen Euro (Vorjahr 1879 Millionen Euro) investiert. Wesentliche Projekte der ÖBB-Infrastruktur Bau AG waren dabei der viergleisigen Ausbau der Westbahn und des Unterinntals, der Bau der Koralmbahn als Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors und das Trassenauswahlverfahren für den Semmering Basistunnel Neu. Weitere laufende Großprojekte des Jahres 2008 waren der Bau des Lainzer Tunnels, die Bahnhofsoffensive mit der Modernisierung der Bahnhöfe St. Pölten Hauptbahnhof und Salzburg Hauptbahnhof, dem Umbau des Westbahnhofs zur BahnhofCity Wien West und der Vorbereitung des Großprojektes Wien Hauptbahnhof. Insgesamt arbeitete die ÖBB-Infrastruktur Bau AG im Geschäftsjahr 2008 an rund 1500 Planungs- und Bauprojekten. Der größte Teil dieser Projekte diente der Verbesserung der Qualität des Bestandsnetzes. „Bis 2020 wollen wir in Summe rund 24,5 Milliarden Euro investiert werden, um die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene deutlich zu steigern“, so Peter Klugar, Sprecher des Vorstandes der ÖBB-Holding AG.

Bereits Ende 2007 kam es zu einer wichtigen Neuerung im Bereich der Infrastrukturfinanzierung: Mit dem Budgetermächtigungsgesetz 2007 wurde geregelt, dass der Bund künftig 70 Prozent der Tilgungsraten und Zinsaufwendungen für Infrastruktur-Investitionen übernimmt — und zwar über eine Annuität von 30 Jahren.

2009 — Jahr der Herausforderungen: Die Wirtschaftskrise wird sich aus derzeitiger Sicht auch im heurigen Jahr stark bemerkbar machen. Im Absatzbereich ist 2009 mit einer Stagnation zu rechnen. Daher müssen die ÖBB einerseits bei den Kosten ein klares Einsparungsprogramm umsetzen, andererseits wie z.B. im Güterverkehrsbereich eine deutliche Vertriebsoffensive setzen. Wichtig wird auch die Möglichkeit zum flexiblen Einsatz von Mitarbeitern sein. In Abstimmung mit dem Betriebsrat wird daher an einem Verlagerungskonzept im Personalbereich gearbeitet. Auch ein überarbeitetes Flächenkonzept, das genau definiert, welche Strecken in Zukunft wirtschaftlich und ökologisch Sinn machen, soll einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Ertragslage beisteuern.

Um zusätzliche Einsparungen zu erreichen, sind neue gesetzliche Rahmenbedingungen erforderlich. Sowohl für die Zusammenlegung der beiden Infrastrukturgesellschaften als auch für die Verknüpfung von Traktion und Verschub und die Neuorganisation der ÖBB-Dienstleistungsgesellschaft (DLG) ist eine Änderung des Bundesbahnstrukturgesetzes erforderlich.

Der ÖBB-Geschäftsbericht 2008 kann heruntergeladen werden unter <http://www.oebb.at/holding/de/Pressecorner/Presseinformationen/index.jsp>.

CER-Generalversammlung diskutiert Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf Bahnen

Am 15. Juni nahmen 80 europäische und japanische Führungskräfte an der Generalversammlung der CER in Paris teil. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB wurde ins Managementkomitee aufgenommen.

Umfragen der CER bei den Mitgliedern haben gezeigt, dass insbesondere der Schienengüterverkehr durch die Rezession ernsthaft beeinträchtigt wurde, dies hat bei einigen Bahnen besonders in Mittel- und Osteuropa zu einer kritischen Situation geführt. CER Exekutivdirektor Dr. Johannes Ludewig beklagte: „Die Antwort von EU und den Regierungen war bescheiden, im Gegensatz zu dem was in anderen Sektoren Europas getan wurde.“ (*gemeint ist insbesondere die Abwrackprämie für Pkw's, siehe Beitrag unter Straßenverkehr.*)

Um eine effiziente Vertretung des Bahnsektors gegenüber den Europäischen Institutionen und der Eisenbahnagentur zu gewährleisten und Doppelarbeit zu vermeiden, wird in Brüssel ein gemeinsames technische Büro (Joint Technical Office, kurz JTO) der drei Bahnverbände CER, EIM und UIC eingerichtet.

Anlässlich der Sitzung wurde auch der CER Annual Report 2008 vorgestellt, dessen Struktur und Design völlig verändert wurde.

Siehe auch Artikel im Abschnitt Literatur.

Neuausrichtung der UIC erfolgreich abgeschlossen

Das Exekutivkomitee des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC tagte am 30. März in Paris, gefolgt von einer außerordentlichen Generalversammlung am 31. März 2009. Hauptziel dieser Sitzungen war die Verabschiedung einer neuen Satzung sowie die Ernennung des Führungstabs, der die ‚neue‘ UIC leiten wird. Die Generalversammlung fand unter Vorsitz von Guillaume Pepy, dem SNCF-Präsidenten und bis zum 01. April Interimspräsidenten der UIC, sowie der UIC-Interimsverwalterin Béatrice Dunogué-Gaffié statt, die von der Generalversammlung beauftragt worden war, Überlegungen zur Überarbeitung der Satzung durchzuführen und einen abschließenden Vorschlag für eine neue Satzung zu unterbreiten.

Bei dieser als „historisch“ bezeichneten Generalversammlung genehmigten die Mitglieder einstimmig die neue Satzung, zu der am Vortag im Exekutivkomitee ein Konsens erzielt werden konnte. Die neue UIC-Satzung baut auf den Governance-Grundsätzen auf, welche von der Generalversammlung am 5. 12. 2008 verabschiedet wurden (*siehe Folge 83 der GRV-Nachrichten, Seite 19*).

Mit der einstimmigen Verabschiedung der neuen Satzung machten die UIC-Mitglieder deutlich, dass sie eine starke und solidarische UIC brauchen, die effizient alle neuen Herausforderungen, mit denen der Schienenverkehr heute in allen Regionen weltweit konfrontiert ist, angehen kann. Diese Generalversammlung zieht einen Schlussstrich unter die Governance-Krise, durch die das Verbandsleben im Jahr 2008 geprägt war.

Einstimmig wurden auch wichtige Ernennungen ausgesprochen. Bereits im Dezember 2008 wurde Yoshio Ishida, Vice Chairman der East Japan Railway Company, zum 01. April 2009 als UIC-Präsident gewählt. Vizepräsident ist Mauro Moretti, Generaldirektor der italienischen Bahnen FS und Präsident der CER. Neuer UIC-Generaldirektor ist Jean-Pierre Loubinoux, bisher Präsident von SNCF International, der Luc Aliadière ablöst.

Der neue UIC-Präsident Yoshio Ishida brachte sein Vertrauen in die zukünftigen Aufgaben und Maßnahmen der UIC zum Ausdruck. Er erklärte: „die UIC soll die Bahnen dabei unterstützen, wirkungsvoll zur Lösung der heute weltweit aktuellen Umweltprobleme beizutragen. Des Weiteren muss der Verband die Entwicklung von hochleistungsfähigen Bahnverkehrssystemen der Zukunft fördern, basierend auf einer Zusammenarbeit und Solidarität der Bahnen untereinander.“

Um ihre weltweite Ausrichtung noch stärker in den Vordergrund zu rücken, hat die UIC am 15. April 2009 die Adresse der Webseite geändert auf www.uic.org, die alte Adresse www.uic.asso.fr ist weiterhin gültig. Die neue Adresse www.uic.org soll den Charakter der UIC, einer weltweiten Organisation mit 200 Bahnen aus 5 Kontinenten, besser widerspiegeln.

Am 16. Juni 2009 fand unter Vorsitz von Yoshio Ishida, dem neuen UIC-Präsidenten, die **UIC-Generalversammlung** statt. Béatrice Dunogué-Gaffié, die bis zum Ablauf ihres Mandats am 23. April 2009 als UIC-Interimsverwalterin fungierte, nahm ebenfalls an dieser Sitzung teil. Präsident Ishida nutzte die Gelegenheit, um ihr für den erfolgreichen Abschluss ihrer Arbeiten zu danken, die mit der Fertigstellung der neuen Satzung des Verbandes endeten.

Die Generalversammlung genehmigte die Zusammensetzung des UIC-Exekutivkomitees für den Zeitraum 2009-2010. Das Exekutivkomitee — ein hochrangiges Gremium, dessen Befugnisse sich mit der Anwendung der neuen Satzung änderten — zählt 21 aktive, von den Regionalversammlungen ernannte Mitglieder, darunter für die UIC Europa: Pepy (SNCF), Grube (DB), Klerk (ProRail) und Wach (PKP).

UIC-Generaldirektor Jean-Pierre Loubinoux erläuterte die Maßnahmen, die die Verbandsführung seit seinem Amtsantritt im April umsetzte, um den Nutzen und Mehrwert der UIC für ihre Mitglieder zu steigern, die Arbeitsstrukturen zu verschlanken, ihr Image und ihren weltweiten Einfluss zu verbessern sowie die Werte Einheit, Universalität und Solidarität bestmöglich zu vertreten. Er präsentierte auch die neue UIC-Organisationsstruktur, deren Einführung bestätigt wurde. In dieser Struktur werden drei Managementebenen miteinander kombiniert: die strategische Ebene (Koordinierung mit den 6 UIC-Regionen), die Support-Ebene (Finanzen, Personalmanagement und Rechtsdienst, Kommunikation und Beziehungen zu Institutionen) und die Ebene für die technische Zusammenarbeit, die um die vier Abteilungen Personenverkehr, Güterverkehr, Bahnsystem / Infrastruktur und Grundwerte (Querschnittsaktivitäten wie nachhaltige Entwicklung, Forschung, Sicherheit) herum ausgerichtet ist.

Weltweite UIC-Bahnstatistiken für 2008

Ende März veröffentlichte die UIC die vorläufigen Ergebnisse des weltweiten Bahnverkehrs in 2008.

Personenverkehr: 2008 war im Großen und Ganzen ein positives Jahr für den Personenverkehr in Europa, wo im Verhältnis zu 2007 eine Wachstumsrate von 3 Prozent für die Reisendenzahl und von fast 4 Prozent bei den Personenkilometern verzeichnet werden konnte. Dank der Eröffnung von Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen Madrid und Barcelona stiegen die Personenkilometer der RENFE um 10 Prozent, und dies trotz eines leichten Rückgangs der Reisendenzahl. In Russland stieg der Personenverkehr um 1 Prozent und glich damit teilweise den Rückgang in 2007 aus. Auch die großen Bahnen in Asien erlebten einen Aufwärtstrend. In Japan ist ein leichter Zuwachs im Personenverkehr von 2,4 Prozent (gemessen in Personenkilometern) zu erkennen, das heißt der Trends der letzten Jahre setzte sich fort. In China stiegen die Personenkilometer (etwas weniger als in den vorangegangenen Jahren) um 7 Prozent, in Indien wurden plus 11 Prozent ermittelt.

Güterverkehr: In Europa war der Trend im Güterverkehr über das gesamte Jahr 2008 rückläufig, insbesondere ab Oktober, da die ersten Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise spürbar wurden und begannen, sich auf alle Verkehrsträger auszuwirken. Für die Schiene wurden am Ende des Jahres minus 5 Prozent (in Tonnenkilometern) im Vergleich zu 2007 ermittelt, betroffen sind alle Regionen. In den USA stieg der Schienengüterverkehr bis Oktober 2008, die beiden letzten Monate hoben jedoch den Zuwachs aus den ersten drei Quartalen wieder auf, sodass in Nordamerika am Ende des Jahres ein Gesamtergebnis von minus 1,7 Prozent verzeichnet wurde. Für die großen Bahnen Asiens wurden 2008 bei den Tonnenkilometern positive Ergebnisse ermittelt. Der Zuwachs in China halbierte sich und erreichte noch plus 3,5 Prozent. Der Güterverkehr in Indien stieg um 8,4 Prozent, was eine Wachstumsrate ähnlich 2007 bedeutet (plus 9,4 Prozent). Für den Schienengüterverkehr in Russland war das Jahr 2008 mit plus 5 Prozent ausgesprochen positiv.

Ambitionierte Umweltmerkmale schützen vor Wertverlust

In Zeiten der Finanz- und Wirtschaftskrise müssen große Investitionen, wie sie beim Kauf von Schienenfahrzeugen anfallen, besonders gut überlegt sein. Die umfassende Information über Chancen und Risiken ist unverzichtbar. Immerhin kostet eine moderne Lokomotive mehrere Millionen Euro und hat eine Lebensdauer von bis zu 35 Jahren — eine lange Zeitspanne, in der sich laut Matthias Pippert, Projektleiter Umweltwir-

kungen Schienenverkehr der Allianz pro Schiene, die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit von Schienenfahrzeugen auch in Zukunft weiter verschärfen werden. „Insbesondere in den Bereichen Lärm sowie Rußpartikel- und Stickoxidausstoß werden sich die Umweltstandards in den kommenden Jahren europaweit deutlich erhöhen, aber auch die Energieeffizienz wird spürbar an Bedeutung gewinnen“, so Pippert am 27. März 2009 in Berlin.

Umwelt- und Finanzexperten sind sich darüber einig, dass sich betriebswirtschaftliche Risiken bei der Finanzierung von Schienenfahrzeugen minimieren lassen, wenn hohe Umweltstandards bei der Kaufentscheidung rechtzeitig berücksichtigt werden. Das ist das Ergebnis des vom Bundesumweltministerium geförderten Allianz pro Schiene-Projektes „Umweltbezogene Risikobewertung bei der Finanzierung von Schienenfahrzeugen“. Michael Müller, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesumweltministerium, zum Projektergebnis: „Der vorliegende Leitfaden kann Eisenbahnunternehmen und Finanzierungsinstitutionen helfen, ihre wirtschaftlichen Risiken zu minimieren. Zugleich leistet er einen Beitrag, Umweltinnovationen voranzubringen. Das nutzt auch den Schienenfahrzeugherstellern im weltweiten Wettbewerb. Voraussetzung ist die Einhaltung höherer Umweltstandards als gesetzlich gefordert. Nur so wird die Schiene ihren Umweltvorteil langfristig halten und ausbauen können.“

„Es ist zu erwarten, dass Lokomotiven, deren Umweltmerkmale lediglich den gesetzlichen Mindestanforderungen genügen, stärker als früher an Wert verlieren werden, wenn umweltrelevante Standards und Normen umgesetzt werden. Der Unterschied zu einem anspruchsvollen Fahrzeug kann — bei gleichem Neupreis — auf dem Gebrauchtmärkte nach zehn Jahren durchaus 100 000 Euro ausmachen“, sagt Projektteilnehmer Christian Forster, Eisenbahn-Verantwortlicher im Bereich Transport bei der HSH Nordbank.

Um Eisenbahnunternehmen und Kreditinstitute vor unkalkulierbaren Risiken bei der Finanzierung von Schienenfahrzeugen zu schützen, hat die Allianz pro Schiene gemeinsam mit der HSH Nordbank AG und der KfW IPEX-Bank GmbH einen Kriterienkatalog entwickelt. Dieser Katalog soll Kreditgebern als Grundlage dafür dienen, ihre Finanzierungsbedingungen nach Umweltkriterien zu überprüfen. Ein derartiges Bewertungssystem ist in Deutschland ein absolutes Novum, das dringend benötigt wird, und in Europa Schule machen könnte. Denn allein in Deutschland handelt es sich bei der Beschaffung von Schienenfahrzeugen um einen Markt mit einem Jahresvolumen von rund drei Milliarden Euro.

Ziel des Projektes ist es, die Markteinführung von Umweltinnovationen bei Schienenfahrzeugen zu beschleunigen und die Kaufentscheidung für leise, ener-

gieweffiziente und schadstoffarme Schienenfahrzeuge zu erleichtern. Eisenbahnunternehmen, die bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge wesentliche Umweltkriterien beachten, können davon profitieren. Auch zunächst teuer erscheinende Neuanschaffungen, die die verlangten Anforderungen übertreffen, können sich auszahlen, da spätere kostspielige Nachrüstungen überflüssig werden.

Derart positive Erfahrungen mit neuen Fahrzeugen nach neuesten Umweltstandards macht seit einigen Jahren die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG). „Niedrige Lärm- und Abgaswerte spielen bei unseren Fahrzeugkäufen bereits eine wichtige Rolle. Durch die Projektergebnisse fühlen wir uns bestätigt, dass die Beachtung anspruchsvoller Umweltkriterien und betriebswirtschaftliches Kalkül durchaus Hand in Hand gehen können,“ sagt LNVG-Geschäftsführer Hans-Joachim Menn. Viele Fahrzeuge der LNVG entsprechen bereits heute höheren als den aktuell geforderten Umweltstandards. Hans Leister, Geschäftsführer von Keolis in Deutschland, beurteilt den neuen Kriterienkatalog als sehr hilfreich: „Der Allianz pro Schiene-Kriterienkatalog bietet mir eine wertvolle Orientierung beim Kauf neuer Fahrzeuge.“

Eisenbahninfrastruktur

Finanzierungsverträge zum Bahnprojekt Stuttgart – Ulm unterzeichnet

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Ministerpräsident Günther H. Oettinger und der Infrastrukturvorstand der Bahn AG, Stefan Garber haben am 02. April 2009 in Stuttgart die Finanzierungsverträge für das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm unterzeichnet.

„Die Weichen für das Jahrhundertprojekt sind gestellt. Mit der heutigen Unterzeichnung der Finanzierungsverträge durch die Projektpartner ist das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm jetzt auch vertraglich in trockenen Tüchern. Wir können nun mit aller Kraft in die Realisierungsphase der beiden Projektteile Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm eintreten“ sagte Oettinger, der für das Land und in Vollmacht für die Stadt Stuttgart und den Verband Region Stuttgart zeichnete.

„Gewinner sind die Fahrgäste. Sie können sich auf einen hochmodernen Bahnhof und eine schnelle Bahnstrecke über die Schwäbische Alb freuen. Wir stärken den umweltfreundlichen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene. Ich bin zuversichtlich, dass die Bauarbeiten im Jahr 2019 abgeschlossen sind“, unterstrich Tiefensee.

„Heute stellen wir alle Signale auf Fahrt. Von dem größten und bedeutendsten Bahnprojekt Deutschlands werden nicht nur Stuttgart und die Region profitieren, sondern vor allem auch der nationale und internationale Schienenverkehr. Jetzt werden die Planungen und die vorbereitenden Baumaßnahmen für das Projekt mit Hochdruck weitergeführt, so dass im nächsten Jahr die ersten Bagger rollen können“ ergänzte Garber.

Mit der Schaffung eines Durchgangsbahnhofs in der Landeshauptstadt, der Anbindung des Landesflughafens und der Neuen Landesmesse sowie der Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm werde die erforderliche Verkehrsinfrastruktur geschaffen und die Einbindung des gesamten Landes in das europäische Schienennetz der Zukunft sichergestellt, sagte Oettinger. Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm ist Teil der europäischen Magistrale Paris – Bratislava und bindet Baden-Württemberg in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ein. Gleichzeitig ermöglicht die neue Infrastruktur landesweit Verbesserungen im Regionalverkehr.

Die Vertragsunterzeichnung wurde im Stuttgarter Gemeinderat von CDU, SPD, FDP und Freien Wählern begrüßt. Die Grünen machten die Ablehnung von Stuttgart 21 zum Wahlkampfthema der Gemeinderatswahl am 07. Juni 2009, aus der sie mit 16 von 60 Sitzen hervorgingen, einem Sitz mehr als die bisher stärkste Fraktion CDU. Der Erfolg der Grünen ist offensichtlich auf deren ablehnende Haltung zu Stuttgart 21 zurückzuführen. Die Unterstützer von Stuttgart 21 verfügen über 36 Stimmen, daher dürfte das Wahlergebnis keinen direkten negativen Einfluss auf Stuttgart 21 haben.

Staatssekretär Rudolf Köberle, der Konzernbevollmächtigte der DB, Werner Klingberg, Stuttgarts Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster und Regionalpräsident Thomas S. Bopp stellten am 15. Juni im Stuttgarter Hauptbahnhof die Lokomotive 146 227-4 im kreativen Design des größten und bedeutendsten Bahnprojekts Deutschlands vor. Die jüngste Lokomotive der modernen Nahverkehrsbaureihe der DB Regio AG soll symbolisieren, dass das neue Herz Europas landesweit schlägt. Sie soll sichtbar machen, dass nicht nur Stuttgart, sondern die ganze Region und das gesamte Land von einer attraktiven und leistungsfähigen Schieneninfrastruktur profitieren.

Konjunkturprogramme helfen Bahnhöfen

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und der Konzernvorstand Infrastruktur der DB AG, Stefan Garber, haben am 24. April 2009 in Berlin das Bahnhofsprogramm vorgestellt. Davon werden insbesondere die Reisenden profitieren.

Tiefensee: „Bahnhöfe sind die Visitenkarten für einen attraktiven Schienenverkehr. Deswegen werden sie noch kundenfreundlicher. Wir sorgen für mehr Information und Service. Viele Empfangsgebäude werden umweltgerecht saniert, 83 Bahnhöfe barrierefrei umgebaut. Und wir sorgen für dichte Dächer. Das nützt der Bauwirtschaft und sichert Arbeitsplätze.

Von den beiden Konjunkturprogrammen der Bundesregierung profitieren bundesweit insgesamt etwa 2050 Bahnhöfe. Der Bund investiert dafür 300 Millionen Euro. Mit weiteren dreistelligen Millionenbeträgen aus meinem Haushalt steigen die Investitionen für unsere Bahnhöfe bis 2011 auf Rekordhöhe. Ich bin sicher, dass wir damit die Zahl der Fahrgäste auf der umweltfreundlichen Schiene weiter erhöhen werden. Die konkreten Planungen der Deutschen Bahn AG laufen auf Hochtouren, die Baumaßnahmen beginnen im Sommer.“

Der weit überwiegende Teil der Mittel aus den Konjunkturprogrammen fließt in die energetische Sanierung von Empfangsgebäuden, neue Wetterschutzhäuschen, den Einbau von Aufzügen, Rolltreppen und Rampen sowie die Erneuerung von Bahnsteigdächern.

Über die Konjunkturprogramme hinaus stellt der Bund für Bahnhöfe allein im laufenden Jahr 197 Millionen Euro zur Verfügung.

Garber: „Die Finanzspritze aus den Konjunkturprogrammen des Bundes ist uns hochwillkommen. Jetzt warten über 3000 Maßnahmen an kleineren und mittleren Bahnhöfen auf ihre Umsetzung, vom Bau neuer Wetterschutzhäuser über die Sanierung von Rolltreppen und Aufzügen bis zur Installation von 1700 neuen Anlagen für verbesserte Fahrgastinformationen. Das freut uns, unsere Kunden und das mittelständische Gewerbe, auf das in den nächsten Wochen und Monaten eine Menge neuer Aufträge zukommen.“

Konjunkturförderung auch in der Schweiz

Mit zusätzlichen 150 Millionen Franken (etwa 100 Millionen Euro) kann die SBB baureife Projekte der Infrastruktur in der ganzen Schweiz beschleunigt im Jahr 2009 realisieren. Damit lassen sich im dicht genutzten SBB Netz kleinere Engpässe beseitigen, die Substanzerhaltung forcieren sowie die Anlagenverfügbarkeit und der Komfort für die Bahnkundinnen und -kunden verbessern.

Basis ist das am 20. März 2009 vom Parlament verabschiedete zweite Konjunkturförderungsprogramm des Bundes. Die SBB kann damit ausführungsbereite Projekte, deren Realisierung zu einem späteren Zeitpunkt

vorgesehen war, nun sofort realisieren. Die SBB kann beispielsweise mit den Mitteln den präventiven

Unterhalt ihrer Anlagen im hoch belasteten Bahnnetz intensivieren, was die Verfügbarkeit der Infrastrukturanlagen verbessert und die Störungsanfälligkeit reduziert.

Das Investitionspaket umfasst Projekte, deren Umsetzung noch in diesem Jahr beginnen kann. Sie werden also direkt beschäftigungswirksam und stützen die schweizerische Volkswirtschaft.

Zusatzinvestitionen für Lärmschutz an Bahnstrecken

„Mit Schienendämpfern, niedrigen Schallschutzwänden und weiteren Maßnahmen direkt am Gleis rücken wir Lärm und Erschütterungen an Bahnstrecken zuleibe. In den Konjunkturprogrammen der Bundesregierung sind dafür 100 Millionen Euro zusätzlich für die Jahre 2009 und 2010 vorgesehen“, so Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee Ende April 2009.

Zusammen mit seinem rheinland-pfälzischen Amtskollegen Hendrik Hering startete er zwischen Bingen-Gaulsheim und Gau-Algesheim ein Pilotprojekt.

Mit dem Bau gedämpfter Schienen und neuartigen Schutzwänden soll eine neue Qualität beim Lärmschutz erreicht werden. In einem ersten Schritt werden im Mittelrheintal auf einer Gesamtlänge von 26 Kilometern 40 000 Schienendämpfer eingebaut. Aus den Konjunkturprogrammen des Bundes sollen bis Ende 2010 mehr als 40 weitere derartige Projekte folgen. Tiefensee: „Besonders an Brücken und in hoch belasteten Städten werden wir damit Lärm und Erschütterungen spürbar verringern. Neben den 100 Millionen Euro aus den Konjunkturprogrammen stellt mein Haus pro Jahr weitere 100 Millionen Euro zur Verfügung. Die Investitionen für den Lärmschutz an den Bahnstrecken steigen damit auf Rekordhöhe.“

Die GRV hielt es für sinnvoller, statt diesem passiven Lärmschutz, den aktiven Lärmschutz zusätzlich zu fördern um die klassischen Graugussbremsbeläge der Güterwagen zügig durch Kunststoffbeläge zu ersetzen.

Schienenverkehr über die Alpen stärken

Gemeinsam mit seinen Amtskollegen aus Italien und Österreich sowie Vertretern der beteiligten Regionen unterzeichnete Bundesverkehrsminister Tiefensee am 18. Mai 2009 in Rom eine Erklärung, den Verkehr über den Brenner deutlich zu verbessern. Der gemeinsamen Erklärung ist ein neuer „Aktionsplan Brenner“ beige-

fügt. Er enthält 50 konkrete Projekte zur Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen München und Verona.

Tiefensee: „Mit dem 56 Kilometer langen Brennerbasistunnel werden wir einen zentralen Engpass im zunehmenden Verkehr über die Alpen beseitigen. Der Tunnel ist ein wichtiger Schlüssel, um den Gütertransport über die Alpen verstärkt auf die Schiene zu verlagern. Das schont die Umwelt und entlastet die Anwohner. Deutschland wird seine wichtigste Zulaufstrecke von München über Rosenheim, Kiefersfelden bis zur österreichischen Grenze, aber auch andere Schienenwege, rechtzeitig ausbauen. Der Bedarf wird zurzeit ermittelt. Auf deutscher Seite wird kein Engpass entstehen, wenn der Brennerbasistunnel voraussichtlich im Jahr 2022 eröffnet wird.“

Die Verbindung über den Brenner ist Teil der europäischen Schienenverbindung „Berlin – Brenner – Palermo“.

Eisenbahn-Großprojekte in der Schweiz auf gutem Weg

Die Eisenbahn-Großprojekte in der Schweiz sind im Jahr 2008 gut vorangekommen. Die Termin- und Kostenprognosen für die NEAT („Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale“), den Hochgeschwindigkeitsanschluss der Schweiz und die Lärmsanierung des Bahnnetzes sind unverändert geblieben, die Arbeiten schritten weiter voran. Dies gilt auch für das Zugsicherungssystem ETCS und die Abschlussarbeiten von BAHN 2000 wie aus den neuesten Statusberichten vom 06. April 2009 des Bundesamtes für Verkehr (BAV) hervorgeht.

Beim Jahrhundertprojekt NEAT sind gemäß dem Bericht über das zweite Halbjahr 2008 weitere wichtige Etappen erreicht worden. Die Auslastung des Lötschberg-Basistunnels im ersten Betriebsjahr lag im Durchschnitt bereits bei 78 Prozent. Spitzentag war der 03. Dezember 2008, als mit 109 Zügen eine Auslastung von 99 Prozent erreicht wurde.

Vom Gotthard-Basistunnel waren Ende 2008 bereits mehr als 80 Prozent ausgebrochen. Aktuell sind es bereits 87 Prozent. Trotz der umfangreichen Sondierbohrungen in der Piora-Zone bis auf Basistunnelniveau verblieben Unsicherheiten. Groß war deshalb die Erleichterung, als die Bohrmaschinen die Piora-Zone ohne grössere Probleme durchbohrt hatten. Das Gestein war stabil und trocken.

Am 16. Juni wurde zwischen Erstfeld und Amsteg ein 7 Kilometer langes Teilstück durchschlagen, ein halbes Jahr früher als geplant und mit einer Abweichung weniger als ein Zentimeter. Der Schweizer Verkehrsminister Moritz Leuenberger beim Durchschlag: „Hier entsteht das erste Weltwunder der Schweiz und das längste

Weltwunder der Welt. Wir haben das letzte Etappenziel erreicht vor dem Durchbruch zum längsten Tunnel der Welt. Wir feiern heute den letzten Etappensieg vor dem Gesamtsieg.“

Auch der Ceneri-Basistunnel ist auf gutem Weg. Sowohl beim Nord- als auch am Südportal sind Vorarbeiten im Gang. In Sigririno laufen die Endarbeiten in der Logistikkaverne.

Das BAV schätzt die gesamten Kosten bis zum Abschluss des Projekts neu auf 18,7 Milliarden Franken (Preisstand 1998), das sind etwa 12 Milliarden Euro. Im letzten Standbericht waren sie noch mit 19,8 Milliarden Franken angegeben worden. Der Rückgang geht darauf zurück, dass der Zimmerberg-Basistunnel, der Hirzeltunnel sowie die Zufahrten zur Gotthard-Achse nicht mehr im NEAT-Programm enthalten sind.

Bei den Terminen rechnet das BAV weiterhin mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahr 2017 und des Ceneri-Basistunnels 2019. Die Kosten- wie auch die Terminprognose sind somit stabil geblieben.

Als zufriedenstellend bezeichnet der neuste Standbericht die Entwicklung der Anschlüsse der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-A). In der Schweiz begann 2008 der Bau der ersten Projekte. Es handelt sich um den Doppelspurausbau im Raum St. Gallen und Arbeiten im Bahnhof Altstätten (SG). Auf der Achse Zürich – München konnten die Vorarbeiten für die Elektrifizierung der Strecke Lindau – Geltendorf weiter vorangetrieben werden. Eine Vorfinanzierungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Schweiz wird in den nächsten Wochen unterzeichnet.

Schienengüterverkehr

Eisenbahngüterverkehr schrumpfte im 1. Quartal 2009

Auf dem deutschen Schienennetz wurden im ersten Quartal 2009 74,7 Millionen Tonnen Güter transportiert. Wie das Statistische Bundesamt Anfang Juni mitteilt, wurden damit 20,1 Millionen Tonnen weniger befördert als im ersten Quartal 2008, das Transportvolumen hat sich um mehr als ein Fünftel verringert (minus 21,2 Prozent). Auch die Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) verzeichnete einen ähnlich gravierenden Rückgang (minus 21,7 Prozent).

Die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise sind seit November vergangenen Jahres auch für den Eisenbahngüterverkehr spürbar. Im November 2008 war das Transportaufkommen zunächst um 0,2 Prozent

gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum zurückgegangen. Innerhalb des Zeitraums von November 2008 bis März 2009 zeigte der Januar mit minus 27,9 Prozent die schlechtesten Werte, im Februar und März hat sich der Rückgang mit — 20,6 Prozent beziehungsweise — 14,8 Prozent wieder abgeschwächt.

Alle vier Hauptverkehrsbeziehungen waren im ersten Quartal 2009 vom Einbruch betroffen, wobei im grenzüberschreitenden Versand (minus 31,5 Prozent gegenüber dem ersten Quartal 2008) und im grenzüberschreitenden Empfang (minus 26,4 Prozent) der Rückgang wesentlich drastischer ausfiel als im Binnenverkehr: Hier ist die Transportmenge um 17,0 Prozent zurückgegangen. Der Durchgangsverkehr hat sich um ein Viertel verringert (minus 24,6 Prozent). Zwei Drittel des Güteraufkommens (49,0 Millionen Tonnen) wurden im Binnenverkehr befördert, grenzüberschreitender Versand und Empfang besaßen mit 10,0 beziehungsweise 11,8 Millionen Tonnen einen Anteil von 13 beziehungsweise 16 Prozent; auf den Durchgangsverkehr entfielen mit 3,9 Millionen Tonnen fünf Prozent der Transportmenge im 1. Quartal 2009.

Bis auf landwirtschaftliche Güter, die sich mit plus 15,4 Prozent positiv entwickelten, verzeichneten alle anderen Güterarten Rückgänge: Besonders stark betroffen waren Eisen und Nichteisen-Metalle mit 41,3 Prozent weniger als im 1. Quartal 2008. Starke Abnahmen wiesen auch Erze und Metallabfälle mit minus 38,0 Prozent auf. Bei der aufkommensstärksten Güterart „Besondere Transportgüter“, die auch den kombinierten Verkehr umfasst, ging die Transportmenge gegenüber dem ersten Quartal 2008 um 18,6 Prozent zurück.

Insgesamt ist der kombinierte Verkehr, der bislang immer den Wachstumsmotor im Eisenbahngüterverkehr darstellte, etwas weniger drastisch vom Rückgang betroffen: Das Beförderungsvolumen von Containern auf Basis der TEU (Zwanzig-Fuß-Einheiten) sank um 15,8 Prozent.

Der vom Statistischen Bundesamt ermittelte Einbruch beim Schienengüterverkehr im ersten Quartal 2009 ist nach Ansicht der Allianz pro Schiene für die Branche zwar dramatisch, aber nur ein vorübergehendes Phänomen. „Die globalen Megatrends sagen dem Transportsektor verlässlich eine Renaissance voraus“, sagte der Vorsitzende der Allianz pro Schiene, Klaus-Dieter Hommel. „Wir sollten das Zeitfenster also nutzen, um dringend nötige Investitionen ins Netz zu tätigen.“ Er forderte die Bundesregierung auf, die Investitionen in die Infrastruktur auch nach 2010 zu verstetigen. „Die Aufstockung der Mittel durch die Konjunkturpakete geht an sich in die richtige Richtung, aber wir dürfen 2011 nicht in ein Loch fallen“. Auch kurzfristig könne die krisengeschüttelte Branche weitere Unterstützung gebrauchen. Als Beispiel für zukunftsträchtige Maß-

nahmen nannte Hommel den Lärmschutz: „Tausende Güterwaggons, die zur Zeit nicht gebraucht werden, könnten schnell und bequem auf die leisere Verbundstoff-Sohle umgerüstet werden, wenn der Bund endlich die Fördergelder freigeben würde.“

Trotz Krise: Güterbahnen suchen Mitarbeiter

Trotz der globalen Wirtschaftskrise rechnen die Güterbahnen in Deutschland nicht mit einem Personalabbau. Stattdessen sollen in diesem Jahr 0,8 und im darauffolgenden Jahr 2,0 Prozent mehr Mitarbeiter im Schienengüterverkehr tätig sein. Das berichtete der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Mitte Mai auf der Messe Transport Logistik in München. „Der Güterverkehr auf der Schiene ist eine Boombranche“, sagte VDV-Hauptgeschäftsführerin Dr.-Ing. Claudia Langowsky. „Die wirtschaftliche Situation ist in diesem Jahr schwierig, aber es zeigt sich, dass die Güterbahnen beim Thema Personal langfristig denken und langfristig sind die Perspektiven der Branche sehr gut.“

Der VDV hatte in Zusammenarbeit mit der Dualen Hochschule Baden-Württemberg im April und Mai über 100 Schienengüterverkehrsunternehmen nach ihren Geschäftsstrategien in der Wirtschaftskrise und ihrem Personalbedarf befragt. Diese Umfrage ist die erste Stufe einer Gesamtstudie rund um die Personalentwicklung im Öffentlichen Personennahverkehr und Schienengüterverkehr in den kommenden fünf Jahren.

„Busse und Bahnen sind attraktive Arbeitgeber“, sagte die VDV-Hauptgeschäftsführerin, „sie bieten eine Vielzahl an interessanten Berufen sowohl für Akademiker als auch für Nicht-Akademiker.“ So habe die Studie ergeben, dass die Einstellungschancen für Nicht-Akademiker im Schienengüterverkehr sogar höher seien als für Hochschulabsolventen.

Mit der Kampagne „Young Rail“ will der VDV auf die Berufschancen im Öffentlichen Personennahverkehr und Schienengüterverkehr aufmerksam machen. Zielgruppen sind Schülerinnen und Schüler der 9. und 10. Klassen sowie der Oberstufe. Dazu wird der VDV für seine Mitgliedsunternehmen Medien wie Anzeigen, Publikationen, Internetseiten oder Filme entwickeln, die diese Zielgruppen ansprechen sollen.

Generalversammlung der UIRR

Am 10. Juni 2009 fand in Brüssel die ordentliche Generalversammlung der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) statt. Auf der Tagesordnung standen der

Jahresabschluss, die Wahl des neuen Verwaltungsrates sowie die Entwicklungen im Verkehrsaufkommen.

Da alle Mandate des Verwaltungsrats der UIRR ablaufen, wurde für den Zeitraum 2009-2012 ein neuer Verwaltungsrat gewählt. Gemäß der neuen Satzung wurde eine neue Funktion eingerichtet, die den Vorsitz des Verwaltungsrates und die Generaldirektion (GD) vereint. Herr Rudy Colle, der bis dahin Generaldirektor gewesen war, wurde für diesen Posten gewählt.

Im Jahre 2008 ist das Gesamtverkehrsaufkommen der UIRR-Gesellschaften trotz des Einbruchs der Sendungen im zweiten Halbjahr um 2 Prozent gestiegen. Der internationale, unbegleitete KV, der seit über 30 Jahren die treibende Kraft für die Fortschritte des KV Schiene-Straße ist, hat um 1 Prozent abgenommen. Der transalpine Verkehr hat besonders gelitten (zum Beispiel minus 14 Prozent auf der Verbindung Belgien – Italien). Der nationale unbegleitete KV hat diesen neuen Hindernissen besser standgehalten und verzeichnet einen Zuwachs von 5 Prozent. Der begleitete Verkehr ist seinerseits um 10 Prozent gewachsen. Dieses Ergebnis ist weitgehend dem Zuwachs des nationalen KV in Österreich zu verdanken, dessen Regierung eine nachhaltige Mobilität unterstützt.

Zertifizierung für Güterwageninstandhaltung

Am 14. Mai 2009 unterzeichneten 10 EU-Mitgliedsstaaten unter Schirmherrschaft der Europäischen Union eine Memorandum of Understanding (MoU) zur Festlegung gemeinsamer Grundsätze eines Systems für die Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen (Entities in Charge of Maintenance — ECM). Dieses MoU folgt aus den Arbeiten der Europäischen Bahnagentur ERA und der Bahnfachverbände (UIC, UIP, ERFA, CER) zur Implementierung der EU-Richtlinie Nr. 2008/1110, mit der die Bahnsicherheitsrichtlinie 2004/49 (EU) abgeändert wird. Dank des MoU können die unterzeichnenden Mitgliedstaaten die festgelegten Grundsätze zur Zertifizierung von ECM rasch auf freiwilliger Basis umsetzen. Damit wird der vollständigen Umsetzung der Richtlinie vorgegriffen, die die Zertifizierung verbindlich vorschreibt. Der Bahnsektor begrüßt diese Entwicklung, da so die Aufgaben und Zuständigkeiten der an der Güterwagenbehandlung beteiligten Akteure, darunter der Wagenhalter und der „Nutzer“ (Bahnbetreiber), klar festgelegt werden.

Mit der Unterzeichnung dieses MoU durch die ersten zehn Mitgliedstaaten (Österreich, Belgien, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, das Großfürstentum Luxemburg, die Niederlande und Rumänien) wurde vor dem Hintergrund der neuen EU-Ge-

setzung und der Liberalisierung des Bahnsektors ein wichtiger Schritt zur Realisierung der Grundsätze der gegenseitigen Anerkennung und der Interoperabilität des Bahnsektors vollzogen.

Schienerpersonenverkehr

Ausweitung der Fahrgastrechte im Bahnverkehr

Der Bundesrat hat am 15. Mai 2009 grünes Licht für die Ausweitung von Fahrgastrechten von Bahnreisenden gegeben, der Bundestag hatte bereits am 24. April zugestimmt. Demnach sollen Bahnreisende künftig für größere Verspätungen im Bahnverkehr entschädigt werden. Hat ein Zug mehr als eine Stunde Verspätung oder fällt er gar ganz aus, müssen Bahnunternehmen ihren Kunden einen Teil des Fahrpreises zurückerstat-ten.

Mit dem Gesetz werden Bahnunternehmen verpflichtet im Falle von mindestens einstündigen Verspätungen einen Teil der Reisekosten zu erstatten, alternative Reisewege anzubieten oder notfalls für eine Hotelunterkunft zu sorgen, sollte eine Übernachtung notwendig sein. Das Gesetz regelt Ersatzansprüche von Bahnfahr- gästen im Nah- und Fernverkehr und geht deutlich über die EG-Verordnung zu „Rechten und Pflichten von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr“ hinaus. Gemäß der EG-Verordnung gewährt auch das deutsche Gesetz einen allgemeinen Entschädigungs-Anspruch von 25 Prozent des Fahrpreises ab einer Verspätung von 60 Minuten und 50 Prozent ab Verspätungen von zwei Stunden.

Pünktlich zum Inkrafttreten des neuen Fahrgastrechte- Gesetzes am 29. Juli 2009 hat der Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) zusammen mit der Deutschen Bahn ein einheitliches Entschädigungsverfahren auf den Weg gebracht. Damit können Bahnkunden in Zu- kunft ihre Ansprüche nach Zugverspätungen oder -aus- fällen unternehmensübergreifend geltend machen.

Das neue Fahrgastrechte-Gesetz bringt erstmals bun- desweit einheitliche Entschädigungsregelungen für Zugverspätungen. Ulrich Homburg, Vorstand Perso- nenverkehr der Deutschen Bahn erklärt: „Die neuen Regelungen bringen unseren Kunden klare Vorteile und schaffen einheitliche Bedingungen für alle Eisenbahn- unternehmen. Dank der guten Zusammenarbeit mit dem TBNE können wir die neuen kundenfreundlichen Ent- schädigungsverfahren zeitgerecht zur Gesetzeseinfüh- rung für unsere Fahrgäste anwenden.“

Seine Ansprüche kann der Kunde künftig mit dem bundeseinheitlichen Fahrgastrechte-Formular geltend machen, das der TBNE gemeinsam mit der DB entwickelt hat und beim Servicepersonal im Zug, in den Vertriebsstellen der teilnehmenden Bahnen, im Internet und bei den DB Service Points erhältlich ist. Alle Bahnen in Deutschland haben die Möglichkeit, an diesem Verfahren teilzunehmen. So können Kunden unabhängig von der genutzten Bahngesellschaft Ihre Ansprüche einfach und schnell mit einem einzigen Formular geltend machen. Die teilnehmenden Eisenbahnen werden mit der Bearbeitung der Verspätungsfälle das Servicecenter Fahrgastrechte beauftragen.

Bernd Rössner, Geschäftsführer des TBNE: „Bei der Umsetzung der neuen Fahrgastrechte stand der Kunde stets im Fokus. Damit ist es gelungen, den Kunden trotz des Wettbewerbs zwischen den Eisenbahnen ein Verfahren aus einer Hand anzubieten.“ Hans Leister, Geschäftsführer Keolis Deutschland: „Für die Fahrgäste hört die Reise nicht an den Unternehmensgrenzen auf, deshalb ist die einheitliche Entschädigung ein richtiger Schritt zum Wohle aller Kunden. Die Eisenbahnen in Deutschland haben hier gezeigt, dass gemeinsam der öffentliche Verkehr attraktiver gemacht werden kann.“

Für Streitfälle hat die DB zusammen mit weiteren Verkehrsgesellschaften am 15. Juli einen Trägerverein für die neue bundesweite Schlichtungsstelle öffentlicher Verkehr gegründet. Der Verein steht allen Verkehrsunternehmen in Deutschland offen und wird ab Dezember 2009 für Streitfälle im gesamten öffentlichen Verkehr auf Schiene, Straße und in der Luft zuständig sein. Zur Wahrung der Kundeninteressen wird ein Beirat gebildet, in dem unter anderem Vertreter von Fahrgastverbänden tätig sind. Die Unabhängigkeit der neuen Institution wird durch die Satzung garantiert. Die Schlichtungsstelle finanziert sich aus Eigenmitteln der beteiligten Verkehrsunternehmen und belastet damit nicht die öffentliche Hand.

Weitere Informationen sind auf den Seiten www.fahrgastrechte.info und www.bahn.de/fahrgastrechte abrufbar.

Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahnen in Europa erfolgreich

Ende Mai hat die Schweizer Litra einen umfassenden Bericht zur Entwicklung des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs vorgelegt, dieser wird auszugsweise hier abgedruckt.

Im Juni 2007 wurde die Neubaustrecke (NBS) Paris – Straßburg eröffnet und im Februar 2008 die Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid – Barcelona. Die Italiener eröffneten Mailand – Bologna, Rom – Neapel und Bologna – Florenz werden folgen.

Im Bau ist ein erster Ast der NBS Rhein-Rhone (Mulhouse – Dijon) an dem sich die Schweiz finanziell beteiligt. Die Schweiz muss sicherstellen, dass sie mit ihren Vorhaben den Anschluss nicht verpasst. Dazu gehören auch die Vorlage für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) sowie der Bau der Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversalen (NEAT). Die inländischen HGV-Strecken sind auf eine Reisegeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern ausgelegt.

Hochgeschwindigkeitsverkehr muss heute mit über 250 Stundenkilometern definiert werden. Im Ausland werden HGV-Strecken mit über 300 Stundenkilometern befahren.

Frankreich brillierte 1981 mit der ersten Hochgeschwindigkeitsstrecke Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris – Lyon. Frankreich ist noch immer Nummer eins im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr. Überall auf den schnellen Strecken Europas boomt die Nachfrage und die Geschwindigkeiten werden schrittweise erhöht, um die Fahrzeiten noch weiter zu drücken.

Das Großereignis in **Frankreich** war 2007 die Eröffnung der LGV Est-européenne Paris – Straßburg. Seitdem wird sie mit einer Höchstgeschwindigkeit von 320 Stundenkilometern sowohl von französischen TGV als auch von deutschen ICE befahren. Der TGV verkehrt auf dem so genannten Südast von Paris über Straßburg bis Stuttgart, der ICE wird auf dem Nordast bis Frankfurt am Main eingesetzt.

Im ersten Betriebsjahr nutzten über elf Millionen Fahrgäste die Strecke. Nach Angaben der SNCF werde damit voraussichtlich das Drei-Jahres-Ziel bereits nach zwei Betriebsjahren erreicht. Auch hier wiederholt sich der durchschlagende Erfolg der Hochgeschwindigkeit (siehe besonderen Artikel).

Vorerst sind 300 Kilometer nach Baudrecourt gebaut, danach sollen weitere 100 Kilometer durch die Vogesen folgen um die Fahrzeit Paris – Straßburg auf 1 Stunde 50 Minuten zu reduzieren.

Baubeginn der 300 Kilometer langen LGV Sud-Europe – Atlantique soll 2011 sein und eine durchgehende LGV Paris – Bordeaux mit einer Fahrzeit von 2 Stunden 05 Minuten bei geplanter Inbetriebnahme 2016 zu realisieren. Im Bau ist bereits ein erster Abschnitt der LGV Rhin-Rhône. Die Inbetriebnahme von 140 Kilometern wird 2011 angestrebt. Mulhouse – Paris fährt man dann in zweieinhalb Stunden.

Das Projekt LGV Languedoc – Roussillon besteht aus der Umfahrung von Nîmes und Montpellier, der Modernisierung Montpellier – Perpignan, der LGV Montpellier – Perpignan und der LGV Perpignan – Le Perthus. Das Projekt gewinnt an Bedeutung durch den Anschluss an Spanien. Das Problem ist das zu erwartende neue Güterverkehrsaufkommen von und nach

Spanien. Die Umfahrung von Montpellier und Nîmes soll daher auch dem Güterverkehr dienen und wird als erste begonnen: Baubeginn 2010, Inbetriebnahme 2015.

In **Italien** wird das „T“ zügig verwirklicht: Turin – Mailand – Venedig und Mailand – Bologna – Florenz – Rom – Neapel. Die Hochgeschwindigkeitsstrecken Neapel – Rom und Mailand – Turin sind auf dem ersten Abschnitt im Betrieb, 2009 soll der zweite Abschnitt Novara – Mailand folgen.

Im vergangenen Jahr wurde die Eröffnung der Strecke Mailand – Bologna mit einem erweiterten Angebot gefeiert. Das nächste große Ereignis wird die Eröffnung des topographisch anspruchsvollen Abschnitts Bologna – Florenz voraussichtlich noch im Jahr 2009 sein. Dann wird Mailand – Neapel durchgehend mit Hochgeschwindigkeitszügen Alta Velocità befahren werden, und zwar 2010 mit dem neuen französischen Triebzug von Alstom Automotrice à Grande Vitesse (AGV). Der neue italienische Betreiber Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) ist mit einem Auftragsvolumen von 25 Zügen der erste Käufer dieses Zuges.

Italien plant weitere Hochgeschwindigkeitsstrecken unter anderem Neapel – Bari, Neapel – Reggio di Calabria und im Norden die Anbindung von Genua. Das Großprojekt von Frankreich und Italien Lyon – Turin, bestehend aus zwei Tunneln von 53 und 12 Kilometern Länge sowie schnellen Zulauflinien, wird regelmäßig von den Regierungen beider Staaten und der EU als prioritäres europäisches Projekt ausgerufen. Der Baubeginn soll 2013 möglich sein, ein Zeithorizont für die Inbetriebnahme bleibt aber offen.

Spanien hat beim Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken besonders ehrgeizige Ziele. Die erste Strecke Madrid – Cordoba – Sevilla über 470 Kilometer wurde bereits 1992 in mitteleuropäischer Normalspur eröffnet.

Die 650 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid – Barcelona wird seit Februar 2008 mit AVE-Zügen der RENFE zunächst mit 300 Stundenkilometern befahren. Die Geschwindigkeit soll noch angehoben werden. Der Fahrzeitgewinn ist gewaltig: Madrid – Barcelona früher 7 Stunden, heute 2 Stunden 38 Minuten.

Spanien plant landesweit Ausbau- und Hochgeschwindigkeitsstrecken, davon ein ganzes Netz zur Verbindung von Madrid mit Valencia, Alicante, Murcia und Almeria. Lässt sich das spanische Programm realisieren, wird Spanien über das längste Hochgeschwindigkeitsnetz verfügen. Gleichzeitig wird der Anschluss an Europa mit der Anpassung der Spurweite sichergestellt.

In **Deutschland** wurde die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München in Betrieb genommen. Damit wurde die Fahrzeit von 1 Stunde 42 Minuten auf 1 Stunde 02 Minuten reduziert. Mit Nürnberg – München und Köln – Frankfurt verfügt Deutschland

über zwei Hochgeschwindigkeitsstrecken für Geschwindigkeiten um 300 Stundenkilometer.

Die Achse Nürnberg – Leipzig / Halle – Berlin ist abschnittsweise im Bau und soll frühestens 2017 durchgehend befahrbar sein.

Für die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm wurde der Baubeginn auf 2010 festgelegt (siehe Beitrag unter Infrastruktur). Die Fahrzeit wird dann bei 27 Minuten liegen (heute rund 1 Stunde). Auf der Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel ist der wichtige Katzenbergtunnel mit 9,4 Kilometern zwischen Freiburg im Breisgau und Basel im Bau, er soll im Dezember 2011 in Betrieb genommen werden.

Die Staatsbahnen der **Niederlande** haben europaweit das dichteste Zugangebot. Die 130 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke von Amsterdam über Schiphol, Rotterdam und Breda an die belgische Grenze ist gebaut. Ihre Inbetriebnahme ist 2010 vorgesehen. Die Fahrzeiten Amsterdam – Paris reduzieren sich von heute über 4 Stunden um etwa 1 Stunde.

Auch **Belgien** baut Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die Nordachse und der Anschluss Brüssel – niederländische Grenze sind im Bau. Die Westachse Neubaustrecke Französische Grenze – Brüssel wurde schon 1997 in Betrieb genommen. Die Ostachse Brüssel – deutsche Grenze ist weitgehend in Betrieb.

Großbritannien konzentrierte sich auf den Channel Tunnel Rail Link, der im November 2007 auf seiner ganzen Länge mit dem Bahnhof London-Saint Pancras in Betrieb genommen wurde und damit eine Fahrzeit London – Paris von 2 Stunden 15 Minuten ermöglicht. Derzeit steht der Ausbau East Coast Main Line und West Coast Main Line in verschiedenen Varianten zur Diskussion.

Österreich arbeitet an einer Neubaustrecke für 200 Stundenkilometer Wien – St. Pölten und weiter nach Linz. Die neuen Züge „Railjet“ sind für 230 Stundenkilometer ausgelegt.

Portugal präsentiert mit der EU große Pläne mit fünf Hochgeschwindigkeitsstrecken. 2015 soll eine Hochgeschwindigkeitsstrecke über 600 Kilometer zwischen Lissabon und Madrid befahrbar sein, Oporto – Vigo schon früher.

Schweden baut eine Neubaustrecke genannt Botnibanan: Västeråsby (Nyland) – Umea über 190 Kilometer einspurig für 250 Stundenkilometer.

Auch deutsch-französischer Hochgeschwindigkeitsverkehr erfolgreich

In den zwei Jahren seit Eröffnung des deutsch-französischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs am 10. Juni 2007

haben rund 2,2 Millionen Fahrgäste die schnellen Züge zwischen beiden Ländern genutzt.

„Im Vergleich zum ersten Jahr konnten wir die Zahl der Kunden um 15 Prozent steigern und liegen somit über unseren ursprünglichen Erwartungen“, sagt Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der DB. Rund 55 Prozent der Fahrgäste sind auf der Route von Frankfurt am Main über Mannheim, Kaiserslautern und Saarbrücken nach Paris unterwegs. Den südlichen Ast von München und Stuttgart über Karlsruhe und Straßburg nach Paris nutzen etwa 45 Prozent der Kunden.

Täglich sind bis zu 18 ICE- und TGV-Züge von DB und SNCF mit Geschwindigkeiten von bis zu 320 Stundenkilometern auf diesen Strecken unterwegs. Rund 230 Mitarbeiter sorgen als Zugbegleiter, Steward oder Triebfahrzeugführer in deutsch-französischen Teams für ein angenehmes Reiseerlebnis an Bord. Die Fahrgäste schätzen den Service, wie die Ergebnisse einer aktuellen Befragung zeigen: 90 Prozent der Kunden sind mit der Reise sehr zufrieden oder zufrieden, einen Spitzenwert von 92 Prozent gab es für die Freundlichkeit der Teams an Bord.

Neben der schnellen Fahrtzeit — von Frankfurt und Stuttgart nach Paris sind es rund 3 Stunden 45 Minuten, von Saarbrücken sogar nur 1 Stunde 50 Minuten — und dem Service tragen die attraktiven Fahrpreise zum Erfolg bei. So ist die Fahrt von Frankfurt oder Stuttgart nach Paris mit dem Europa-Spezial in der 2. Klasse ab 39 Euro und in der 1. Klasse ab 69 Euro erhältlich — von Karlsruhe oder Saarbrücken sogar ab 29 Euro (49 Euro in der 1. Klasse). Da diese Angebote begrenzt sind, empfiehlt sich ein frühzeitiges Buchen, was ab drei Monaten vor Reiseantritt möglich ist.

Beginn des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in der Türkei

2004 begannen die Arbeiten an der 533 Kilometer langen Neubaustrecke zwischen den beiden wichtigsten türkischen Städten Ankara und Istanbul. Im März konnte ein erster 200 Kilometer langer Abschnitt zwischen Eskisehir und Esenkent eröffnet werden. Die aus Spanien stammenden HGV-Züge fahren mit einer Geschwindigkeit von 250 Stundenkilometern. In knapp drei Jahren soll der Abschnitt Eskisehir – Istanbul fertig sein und die Reisezeit von Ankara nach Istanbul auf drei Stunden verkürzen.

Zwei weitere NBS sind in Bau: Ankara (Polath) – Konya (212 Kilometer) seit 2006 und Ankara – Sivas (460 Kilometer). Diese ehrgeizigen Projekte sollen es den türkischen Staatsbahnen TCDD ermöglichen Marktanteile insbesondere vom Flugzeug zu gewinnen.

Auftrag der DB für 83 Triebzüge für die S-Bahn Stuttgart

Die DB Regio AG hat Anfang März 2009 erneut den Verkehrsvertrag für die S-Bahn-Strecken des Verbandes Region Stuttgart bei einer europaweiten Ausschreibung gewonnen. Es handelt sich um die erste Vergabe eines kompletten S-Bahn-Netzes. Die DB Regio wird bis 2028 sechs S-Bahn-Linien bedienen mit 9,8 Millionen Zugkilometer jährlich und dafür 83 neue Triebzüge beschaffen.



Anfang Mai 2009 haben Bombardier Transportation und Alstom Transport den Auftrag über 83 elektrische Triebzüge der Baureihe 430 erhalten. Der Auftragswert beträgt insgesamt rund 452 Millionen Euro. Der Vertrag enthält eine Option für bis zu 83 weitere Züge.

Die neuen Triebzüge sind um rund 40 Prozent energieeffizienter als die zurzeit im Stuttgarter S-Bahn-Netz eingesetzten Fahrzeuge der Baureihe ET 420. Die elektrischen Bremsen speisen beim Bremsen Energie ins Netz zurück. Die Abwärme von Transformator und Stromrichter wird für die Heizung der Fahrzeuge genutzt, um weitere Energie einzusparen.

Das Design der elektrischen Triebzüge vom Typ ET 430 wurde in enger Abstimmung mit dem Betreiber S-Bahn Stuttgart entwickelt. Die vierteiligen Fahrzeuge verfügen über 24 elektrische Schwenk-Schiebetüren mit jeweils einer Spaltüberbrückung. Mit dieser wird der Spalt zwischen Einstieg und Bahnsteigkante verringert. Der breite Mittelgang des Fahrzeugs ermöglicht bequemes, komfortables und sicheres Ein- und Aussteigen. Sämtliche Übergänge zwischen den Wagen sind begehbar. Aufgrund der großen lichten Weite oberhalb der Sitzrücken lässt sich das Innere des Zuges in seiner kompletten Länge gut einsehen. Diese hohe Transparenz sowie vier Videoüberwachungskameras pro Wagen erhöhen die Sicherheit der Fahrgäste. In-

formationen zu Anschlusszügen werden über Monitore in Echtzeit angezeigt.

Die Fahrzeuge werden bei Bombardier in Hennigsdorf und bei Alstom in Salzgitter gebaut. Die Auslieferung erfolgt zwischen Februar und Dezember 2012.

„Der ET 430 öffnet ein neues Kapitel in unserer erfolgreichen und langjährigen Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn. Der ET 430 ist ein sehr ausgereifter und gleichzeitig zukunftsweisender Elektrotriebzug. Dieser Auftrag unterstreicht erneut unsere große Kompetenz auf diesem Gebiet“, hebt Dr. Klaus Baur, Vorsitzender der Geschäftsführung von Bombardier Transportation in Deutschland, hervor.

ICE-Achsbruch durch Herstellerfehler

Die Staatsanwaltschaft Köln hat am 17. Juli das Ermittlungsverfahren zum Bruch einer ICE 3-Radsatzwelle am 09. Juli 2008 mangels Tatverdachts eingestellt. Danach liegt keine Pflichtverletzung der DB-Mitarbeiter vor. Die Kölner Ermittler stellten keine Fehler von DB-Verantwortlichen bei der routinemäßigen Eingangskontrolle der Radsatzwelle fest. Auch die Strafanzeigen gegen Vorstandsmitglieder der Deutschen Bahn mit dem Vorwurf, durch „riskante Sparmaßnahmen“ den Unfall mit verursacht zu haben, haben sich damit als unbegründet erwiesen.

„Wir sehen uns durch die Einstellung der Ermittlungen in unserer Aussage bestätigt: Sicherheit hatte und hat immer oberste Priorität bei der Deutschen Bahn. Unsere Prüf- und Kontrollsysteme für die ICE-Flotte funktionieren zuverlässig“, kommentiert Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der DB.

Ursache des Achsbruchs ist nach Ansicht der Staatsanwaltschaft und der von ihr beauftragten Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) ein durch Materialverunreinigungen ausgelöster Riss. Die DB unterzieht alle ICE-3-Achsen zehnmal häufigeren Untersuchungen als vor dem Unfall. Dazu wurden elf neue Ultraschallanlagen im Wert von mehr als drei Millionen Euro angeschafft und 135 zusätzliche Mitarbeiter aufgebaut. Regressforderungen durch das Achsenproblem gegenüber der Herstellerindustrie behält sich die Deutsche Bahn vor.

Andere Verkehrsmittel

Erheblicher Finanzbedarf für den ÖPNV

Für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) besteht in den kommenden Jahren ein erheblicher Fi-

nanzbedarf, um Infrastruktur und Betrieb zu sichern und weiterzuentwickeln. Das hat die Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“ ergeben, die gemeinsam vom Deutschen Städtetag, den Ländern Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen sowie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Auftrag gegeben und am 08. Juni in Frankfurt vorgestellt wurde.

„Der ÖPNV in Deutschland hat heute einen im internationalen Vergleich herausragenden Standard. Die vorhandenen Standards wollen und müssen erhalten und in Anbetracht des Klimawandels und der Ressourcenknappheit effizient weiterentwickelt werden“, sagten für die Auftraggeber der Studie Petra Roth, Präsidentin des Deutschen Städtetages, Lutz Lienenkämper, Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen und Volker Sparmann, VDV-Vizepräsident. Mit der Studie sei Basismaterial für eine faktenbasierte politische Diskussion über die Zukunft der Finanzierung des ÖPNV in Deutschland erarbeitet worden. Losgelöst von allen aktuellen Einzelinstrumenten der ÖPNV-Finanzierung liege jetzt der Gesamtmittelbedarf für ein angemessenes und effektiv bedientes bundesweites Angebot vor.

Ziel sei es, den stetigen Rückzug der öffentlichen Hände zu stoppen: „In der Realität der vergangenen Jahre hat sich zunehmend die Tendenz gezeigt, dass die Kofinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen massiv zurückgenommen wird“, kritisierten die Auftraggeber gemeinsam. So seien z. B. die Regionalisierungsmittel des Bundes durch das Haushaltsbegleitgesetz 2006 stark gekürzt und die Bundesfinanzhilfen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) durch die Föderalismusreform I zum Auslaufmodell erklärt worden. Die bisherige Zweckbindung bei den Länderprogrammen im Entflechtungsgesetz ist nur bis einschließlich 2013 gewährleistet und der Auslauf dieser Finanzhilfen für Ende 2019 vorgesehen. „Das Argument, dass die Infrastrukturen Deutschlands bis dahin fertig gestellt sein werden, trägt nicht. Insbesondere für Erneuerungsinvestitionen werden erhebliche Mittel benötigt“, so die Auftraggeber.

Die wichtigsten Ergebnisse der Studie der renommierten Münchner Intraplan Consult GmbH:

- Inzwischen besteht ein Nachholbedarf für bis heute nicht ausgeführte Erneuerungsinvestitionen in die Fahrwege und Bahnhöfe der U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen in Höhe von knapp 2,4 Milliarden Euro. Für turnusmäßige Re-Investitionen werden bis zum Jahr 2025 darüber hinaus jährlich 550 Millionen Euro benötigt. Hiervon können zurzeit aus Eigenmitteln der Aufgabenträger und Infrastrukturbetreiber jährlich 220 Millionen Euro finanziert werden. Durch die verbleibende Finanzierungslü-

cke erhöht sich der Finanzierungsbedarf also Jahr für Jahr um 330 Millionen Euro.

- Der ermittelte Finanzierungsbedarf für den Betrieb des ÖPNV erhöht sich von 8,58 Milliarden Euro im Jahr 2007 um real etwa 6,8 Prozent auf 9,16 Milliarden Euro im Jahr 2025 und wird damit in diesem Zeitraum um etwa 580 Millionen Euro ansteigen.
- Ferner besteht für die Fahrwege der Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen ein jährlicher Re-Investitionsbedarf für den Schienenpersonennahverkehr in Höhe von etwa 80 Millionen Euro im Jahr, für dessen Mitfinanzierung aus öffentlichen Kassen derzeit keine gesetzliche Grundlage besteht.
- Die genannten Beträge enthalten noch keinen Inflationsfaktor.
- Der Bedarf an Neuinvestitionen für ÖPNV-Projekte steigt von 1,65 Milliarden Euro 2007 nominal bis zum Jahr 2025 auf 2,03 Milliarden Euro pro Jahr.
- Die anteilige Deckung dieses Bedarfs durch das GVFG bzw. das Entflechtungsgesetz ist bis 2019 nur teilweise und nach 2019 gar nicht gesichert. Angesichts der notwendigen Planungsvorläufe ist eine zeitnahe Entscheidung über eine Nachfolgeregelung unerlässlich. Will man die als gesamtwirtschaftlich vorteilhaft erkannten Infrastrukturvorhaben realisieren, ist gegenüber dem Status quo auch eine höhere Quote des ÖPNV an den für Investitionen verfügbaren Mitteln erforderlich.

Für den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen betonte Vizepräsident Volker Sparmann: „Der ÖPNV ist extrem erfolgreich: Die Fahrgastzahlen sind in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Das liegt zum einen an den Anstrengungen der Unternehmen, zum anderen aber auch an der Einführung der Regionalisierung im Jahr 1996 und der Mitfinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen, die einen hohen Standard des Systems ermöglicht haben. Internationale Vergleichsstudien zeigen, dass der ÖPNV in Deutschland wirtschaftlich effizient ist. Dazu kommt der erhebliche Umweltvorteil. Auch für den Arbeitsmarkt habe der ÖPNV eine bedeutende Rolle. Die Studie belegt, dass rund 400.000 Arbeitsplätze in Deutschland direkt und indirekt vom ÖPNV abhängen. Das sind Arbeitsplätze, die lokal gebunden und nicht ins Ausland verlagerbar sind. Nimmt man die so genannten induzierten Arbeitsplätze noch dazu, werden sogar etwa 660.000 Arbeitsplätze in Deutschland nachhaltig durch den ÖPNV gesichert.“

„Aus den Ergebnissen der Studie resultiert dringender Handlungsbedarf für die neue Legislaturperiode“, sagten die Auftraggeber und schlugen eine gemeinsame Kraftanstrengung von Politik, Aufgabenträgern, Verbundorganisationen und Verkehrsunternehmen vor, um das System ÖPNV zum Wohle des Wirtschafts- und Wohnstandortes Deutschland weiterhin zukunftsfähig zu halten. „Auch wenn durch den zunehmenden Wett-

bewerb schon einiges erreicht wurde, geht es dabei auch um weitere Effizienzsteigerungen durch die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Gleichzeitig muss die bedarfsgerechte Mitfinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen langfristig sichergestellt werden. Die Zahlenbasis hierzu liefert die vorliegende Studie. Erarbeitet werden muss nun ein politischer Konsens zur Deckung des ermittelten Bedarfs“, so die Auftraggeber.

Schifffahrt

Erstes Nationales Hafenkonzert verabschiedet

Am 16. Juni hat das Bundeskabinett dem ersten Nationalen Hafenkonzert der Bundesregierung zugestimmt. „Mit dem Nationalen Hafenkonzert stellen wir erstmals eine Strategie für unsere See- und Binnenhafentpolitik der kommenden zehn Jahre vor. Damit wollen wir die Kooperation der Häfen untereinander verstärken“, erklärte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee anlässlich des Kabinettsbeschlusses zum Nationalen Hafenkonzert für die See- und Binnenhäfen.

Das Hafenkonzert ist Teil des Masterplans Güterverkehr und Logistik. Es beschreibt erstmalig die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen und stellt insgesamt 33 konkrete Einzelmaßnahmen vor, mit denen Bund, Länder, Kommunen, Wirtschaft, Gewerkschaften und Verbände die deutschen See- und Binnenhäfen stärken und ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern.

Die fünf Kernziele des Hafenkonzerts sind:

- Ausbau der hafentrelevanten Verkehrsinfrastrukturen,
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen,
- Sicherung und Stärkung von Ausbildung und Beschäftigung,
- Förderung von Umwelt- und Klimaschutz,
- Optimierung der Sicherheit von Lieferketten.

Gütermengen in Schifffahrt sinken im 1. Quartal 2009 um 19 Prozent

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) vom 13. Juli mussten im ersten Quartal 2009 Binnen- und Seeschifffahrt zweistellige Rückgänge gegenüber dem Vorjahr bei der Güterbeförderung hinnehmen. In den ersten drei Monaten des laufenden Jahres ging sowohl die auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderte Gütermenge als auch der Seegü-

terumschlag deutscher Häfen jeweils um etwa 19 Prozent zurück. Damit hat die weltweite Wirtschaftskrise auch in der Schifffahrt mit ihrer wichtigen Verteilerfunktion im globalen Gütertausch ihren Niederschlag gefunden.

Nach dem Durchgangsverkehr, der nur in der Binnenschifffahrt von Relevanz ist, wurden die stärksten prozentualen Rückgänge beim Versand ins Ausland registriert. So verringerte sich die auf Binnenschiffen über die deutsche Grenze beförderte Gütermenge um 24 Prozent. Im Seeverkehr lag der Rückgang der für das Ausland bestimmten Waren bei fast 22 Prozent. Absolut verzeichnet allerdings der Empfang aus dem Ausland die stärksten Abnahmen mit einem Minus von 4,1 Millionen Tonnen bei der Binnenschifffahrt und 8,7 Millionen Tonnen im Seeverkehr.

Überdurchschnittlich zurückgegangen ist der Containerverkehr. Auf Binnenschiffen wurden über 25 Prozent weniger TEU („Twenty-Foot-Equivalent-Unit“, also 20-Fuß-Container-Äquivalente) befördert.

Im Seeverkehr — bei dem Container eine wesentlich größere Bedeutung haben — lag der Rückgang bei etwas über 24 Prozent.

Mitgliederversammlung des BDB

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hat am 30. April 2009 seine jährliche Mitgliederversammlung in Duisburg durchgeführt. Neben den Regularien standen Nachwahlen für den Vorstand und das Präsidium auf der Tagesordnung.

Robert Baack ist in seiner neuen Funktion als Geschäftsführer der Lehnkering Reederei GmbH, die er seit Mitte Januar dieses Jahres inne hat, wieder im Vorstand des BDB vertreten. Der Vorstand wählte ihn einstimmig in das Präsidium des BDB. Seit 30. April wirkt für die Deutsche Binnenreederei Dr. Dietmar Rehmann, Generalbevollmächtigter der DBR AG, im BDB-Vorstand mit. Als Dritter im Bunde trat Klaus Fuß, der neue Vorstand der MSG eG, auch im BDB-Vorstand die Nachfolge von Klaus Hohberger an, der Anfang April ausgeschieden ist.

Breiten Raum nahm in der Mitgliederversammlung die Diskussion über den Umgang mit der Wirtschaftskrise und ihren Folgen ein. Die rückläufigen Transportmengen haben zu ruinösen Preisen geführt. Nach DVZ vom 05. Mai wird derzeit eine Tonne Kohle für 1,79 Euro von Rotterdam nach Großkrotzenburg am Main gefahren, in guten Zeiten lägen die Preise zwischen 7 und 9 Euro. Der BDB führt aktuell mit den Bundestagsfraktionen Gespräche, um Wege zu finden, den Liquiditätsproblemen des Binnenschifffahrtsgewerbes zu begegnen. Die Mitglieder machten deutlich, dass die Durch-

führung einer generellen Abwrackmaßnahme für das deutsche Gewerbe derzeit keine Option darstellt.

Im Zuge der Mitgliederversammlung hat der BDB seinen jährlichen Geschäftsbericht, der die verkehrs- und gewerbepolitischen sowie wirtschaftlichen Entwicklungen der Güter- und Fahrgastschifffahrt in Deutschland im Berichtszeitraum 2008/2009 wiedergibt, mit einer neuen, kompakteren Darstellung vorgelegt.

Der aktuelle Geschäftsbericht kann über die BDB-Geschäftsstelle (infobdb@binnenschiff.de) bezogen werden.

Straßenverkehr

Straßenverkehrspaket der EU verabschiedet

Das Europäische Parlament hat am 23. April 2009 das sog. „Straßenverkehrspaket“ verabschiedet. Zentrales Thema ist die Erbringung von Dienstleistungen durch einen Verkehrsunternehmer in einem Mitgliedstaat, in dem er nicht niedergelassen ist (Kabotage): Drei Fahrten in sieben Tagen werden erlaubt. Darüber hinaus geht es um die Einführung der sog. 12-Tage-Regelung, die es Busfahrern erlaubt, bei einer Rundreise 12 Tage hintereinander einen Reisebus zu lenken.

Das Paket besteht aus drei Verordnungen: Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt sowie Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt. Im Vorfeld der Abstimmung konnten Parlamentsvertreter und tschechische Ratspräsidentschaft eine Einigung erzielen, so dass das Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen ist.

Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs

Unter der sogenannten „Kabotage“ ist die Erbringung von Dienstleistungen durch einen Verkehrsunternehmer in einem Mitgliedstaat zu verstehen, in dem er nicht niedergelassen ist. Die Verordnung schreibt fest, dass die Kabotage „nicht untersagt werden sollte, sofern sie nicht dergestalt durchgeführt wird, dass dadurch eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit in diesem Mitgliedstaat entsteht“. Drei Fahrten in sieben Tagen werden erlaubt.

Die EU-Kommission wird aufgefordert, bis 2013 die Marktlage eng zu überwachen und gegebenenfalls eine weitere Öffnung der inländischen Straßenverkehrsmärkte, einschließlich der Kabotage, vorzuschlagen.

Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt

Mit der neuen Verordnung werden die derzeit geltenden Rechtsvorschriften zum Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt vereinfacht. Es wird ein einfacheres und schnelleres Verfahren für die Genehmigung grenzüberschreitender Liniendienste eingeführt. Auch wird die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten verstärkt und die Formate für einschlägige Dokumente werden harmonisiert, um Kontrollen zu vereinfachen.

Die Vorschriften für von Reiseunternehmen organisierte Busreisen werden erleichtert. Die Einführung der sog. 12-Tage-Regelung erlaubt es, dass Busfahrer bei einer Rundreise 12 Tage hintereinander den Bus lenken dürfen. Die Tageslenk- und -ruhezeiten müssen aber eingehalten werden.

Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers

Die Verordnung legt die Voraussetzungen fest (Niederlassung, Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung), die erfüllt werden müssen, um für den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen zu werden. Ebenso wird geregelt, unter welchen Umständen ein Unternehmen einen Verkehrsleiter beschäftigen kann (tatsächliche, dauerhafte Beschäftigung, vertragliche Bindung, Pflichten und Aufgaben, Parallelbeschäftigung, Unabhängigkeit).

Transportunternehmen müssen europaweit ihre Zuverlässigkeit beweisen und eine gesunde Finanzstruktur aufweisen. Verkehrsleiter müssen entweder eine langjährige Erfahrung oder einen hohen Ausbildungsgrad nachweisen können. Schwerwiegende Vergehen können zum Verlust dieser Zuverlässigkeit führen. Dies bedeutet, dass die Mitgliedstaaten gefordert sind, Kontrollen durchzuführen und Vergehen zu ahnden.

Mehr Verunglückte auf deutschen Straßen

Im April 2009 starben in Deutschland erstmals in diesem Jahr wieder mehr Menschen in einem Monat durch Straßenverkehrsunfälle als im vergleichbaren Vorjahresmonat. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) verloren 382 Menschen ihr Leben, das waren 20 Personen oder 5,5 Prozent mehr als im April 2008. Verletzt wurden 34 700 Personen, 5,7 Prozent mehr als im entsprechenden Vorjahresmonat. Während die Zahl der Unfälle mit ausschließlich Sachschaden um 5,0 Prozent auf 160 100 abgenommen hat, stieg die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 6,1 Prozent auf 27 200 an.

Von Januar bis April 2009 registrierte die Polizei rund 726 400 Straßenverkehrsunfälle, 0,6 Prozent mehr als

im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Darunter waren 85 000 Unfälle mit Personenschaden (minus 6,4 Prozent) und 641 500 Unfälle, bei denen lediglich Sachschaden entstand (plus 1,6 Prozent). Bei diesen Unfällen kamen insgesamt 110 100 Menschen zu Schaden. Die Zahl der Verunglückten hat damit um 7,1 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum abgenommen. 1184 Menschen starben an den Folgen eines Verkehrsunfalls, das waren 11,6 Prozent weniger als von Januar bis April 2008.

Kritik an der Abwrackprämie

Die umstrittene Verlängerung der Abwrackprämie wird von der Allianz pro Schiene kritisiert. Die Bundesregierung habe sich trotz massiver ökologischer Bedenken und einem bereits ausgeschöpften Etat nicht dazu durchringen können, die fragwürdige Subventionierung der Autoindustrie beim festgesetzten Limit von 1,5 Milliarden Euro auslaufen zu lassen. „Das zeigt uns, wie kurzatmig in Deutschland Verkehrspolitik gemacht wird“, sagte Dirk Flege, Geschäftsführer des Schienenbündnisses heute in Berlin.

Die Bundesregierung könne mit ihrem Kabinettsbeschluss vom 08. April 2009 nicht einmal für sich in Anspruch nehmen, dass sie sich dem Bürgerwillen gebeugt habe, sagte Flege. Schließlich zeigten die Fahrgastzahlen für den Personenverkehr, die das Statistische Bundesamt am Montag veröffentlicht habe, dass der Personenverkehr auf der Schiene im Jahr 2008 erneut deutlich stärker gewachsen ist als der Verkehr auf der Straße.

Nach Berechnungen der Allianz pro Schiene stieg die Beförderungsleistung (Wegstrecke multipliziert mit der Anzahl der beförderten Personen) im Personenverkehr auf der Schiene im vergangenen Jahr um 3,4 Prozent, während der motorisierte Individualverkehr auf der Straße stagnierte.

Auch die CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) kritisierte in einem Brief an die Europäische Kommission am 19. Mai das Ansteigen von Abwrackprämien in zahlreichen Mitgliedsländern der EU. Derartige Prämien würden nicht die Umweltbelastungen von Pkw reduzieren und einen der abgashöchsten Verkehrsträger unfair unterstützen. „The schemes are an inappropriate use of public money as they favour one particular mode of transport and are not aimed at reducing the environmental impact of cars,“ schrieb Johannes Ludewig, CER-Executivdirektor, im Brief an den Vizepräsidenten der Europäischen Kommission und Verkehrskommissar Antonio Tajani sowie an die Kommissare Günter Verheugen (Unternehmen und Industrie) und Stavros Dimas (Umwelt).

Förderung der Elektromobilität

Bereits Ende Februar erläuterte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee die Ziele der Bundesregierung: „Die Förderung alternativer Antriebstechnologien sichert Arbeitsplätze und die Mobilität der Zukunft. Wir wollen, dass die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie gestärkt aus der Krise hervorgeht und im internationalen Wettbewerb gestärkt wird. Deutschland soll zum Leitmarkt für Elektromobilität werden.“

Die Bundesregierung stellt dafür im zweiten Konjunkturpaket zusätzlich 500 Millionen Euro von 2009 bis 2011 zur Verfügung. Davon sollen 150 Millionen Euro für Maßnahmen im Bereich Elektromobilität eingesetzt werden. Für den neuen Förderschwerpunkt „Modellregionen Elektromobilität“ werden 115 Millionen Euro bereitgestellt. Das neue Förderprogramm ergänzt das bereits laufende „Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“ (NIP).

Darüber hinaus wird ein Batterietestzentrum aufgebaut und der Aufbau von Wasserstofftankstellen gefördert.

Anfang Juni hat nun Tiefensee die acht Regionen bekannt gegeben, in denen Pilotprojekte starten werden. Aus 130 Bewerbungen haben sich Berlin / Potsdam, Bremen / Oldenburg, Hamburg, München, Rhein-Main, Rhein-Ruhr (mit Schwerpunkt Aachen und Münster), Sachsen (mit Schwerpunkten Dresden und Leipzig) und Stuttgart qualifiziert.

Bis 2011 sollen die Mittel für die Erprobung und Marktvorbereitung von Elektrofahrzeugen verwendet werden. Dabei geht es um eine effektive Einbindung von Pkw, ÖPNV, Liefer- und Nutzfahrzeugen sowie Zweirädern mit alternativen Antrieben. Außerdem soll eine nutzerfreundliche und sichere Ladeinfrastruktur aufgebaut werden.

Zusätzlich fördert das Bundesumweltministerium elektrische Fahrzeugantriebe mit 100 Millionen Euro. Das Ministerium argumentiert, dass mit elektrischen Fahrzeugantrieben sich verkehrsbedingte Kohlendioxid- und Schadstoffemissionen senken lassen — vor allem dann, wenn der Strom aus erneuerbaren Energiequellen wie Wind, Wasser und Sonne stammt. Gefördert werden vor allem die Weiterentwicklung und Erprobung von Plug-In-Hybrid- und Elektroantrieben, Verfahren zum gesteuerten Be- und Entladen im Pkw- und Wirtschaftsverkehr sowie die Forschung und Entwicklung im Recycling von Antriebsbatterien. Da der Strom für elektrische Fahrzeugantriebe aus einer Vielzahl von Primärenergien gewonnen werden kann, macht man sich unabhängiger von Ölimporten und den stark schwankenden Preisen an der Tankstelle. Damit bietet die Elektromobilität aus Sicht des Bundesumweltministeriums gerade für die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie große Chancen. Denn in den wichtigen

Märkten weltweit ist eine zunehmende Verschärfung der Kohlendioxid- und Abgas-Gesetzgebung zu beobachten. Und bei den Pkw-Käuferinnen und Käufern spielen die Betriebskosten eines Fahrzeugs nach den Erfahrungen mit den hohen Kraftstoffpreisen im vergangenen Jahr eine deutlich wichtigere Rolle. Auch wenn der Ölpreis derzeit wieder relativ niedrig ist, bleibt doch im Bewusstsein, dass dieser bei einem Anspringen der weltweiten Konjunktur auch schnell wieder ansteigen kann.

Luftfahrt

Kabinett beschließt Flughafenkonzept 2009

Das Bundeskabinett hat am 27. Mai das von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee vorgelegte Flughafenkonzept 2009 der Bundesregierung beschlossen.

„Mit dem Flughafenkonzept stärken wir den Luftverkehrsstandort Deutschland. Flughäfen sichern Wachstum und Beschäftigung. Wir machen sie fit für die Zukunft, damit sie im europäischen und internationalen Wettbewerb mithalten können“, so Tiefensee.

Das Flughafenkonzept 2009 der Bundesregierung ist die Grundlage für eine nachhaltige und bedarfsgerechte Entwicklung der Flughäfen in Deutschland.

Tiefensee: „Die Zahl der Fluggäste und der Transport von Waren und Gütern werden langfristig weiter zunehmen. Für den Geschäftsverkehr, die Luftfracht und den Flug in den Urlaub müssen ausreichende Kapazitäten bereit stehen. Der Luftverkehr ist aber auch dem Klimaschutz, den ökologischen und sozialen Belangen und Bedürfnissen der Menschen verpflichtet. Flughäfen müssen wachsen können, gleichzeitig müssen die Anwohner rund um die Flughäfen gut schlafen. Eine Ausweitung des Nachtflugbetriebs auf weitere Flughäfen ist deshalb nicht beabsichtigt. An den bestehenden Standorten werden wir alles tun, um Fluglärm so weit wie möglich zu reduzieren.“

Aus Sicht des Bundes kommen für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung in Frage: Berlin Brandenburg International (BBI), Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt, Hamburg, München und Stuttgart. Für die Fracht sind insbesondere die bauliche Infrastruktur der Flughäfen Frankfurt/Main, München, Düsseldorf, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, Frankfurt-Hahn, Hamburg, Hannover, Stuttgart und Nürnberg bedarfsgerecht zu optimieren und gegebenenfalls weiterzuentwickeln.

Im Flughafenkonzept ist erstmals festgelegt, dass Aus-, Umbau und Konversionsprojekte künftig nur dann rea-

lisiert werden dürfen, wenn sowohl der Bedarf und Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden können. Wettbewerbsverzerrungen und Fehlinvestitionen sollen vermieden werden. Je größer die Gefahr von Überkapazitäten ist, also bestehende und wirtschaftlich tragfähige Flughäfen durch Ausbau eines anderen gefährdet werden, desto intensiver sollen die Genehmigungsbehörden die Ausbautvorhaben auch region- und länderübergreifend prüfen. Damit soll sichergestellt werden, dass keine öffentlichen Mittel verschwendet werden.

Einen Bedarf für einen Neubau von Flughäfen sieht die Bundesregierung derzeit nicht.

Neuer Hauptstadtflughafen BBI

Die EU-Kommission hat in ihrer Sitzung am 13. Mai 2009 eine 100-prozentige Bürgschaft zur Finanzierung des neuen Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg International (BBI) als Beihilfe genehmigt. Angesichts der Finanz- und Wirtschaftskrise hatten Bund, Berlin und Brandenburg beschlossen, den Kredit zur Langfristfinanzierung des BBI abzusichern und eine 100-prozentige Bürgschaft zu gewähren. Das Bundesverkehrsministerium hatte Mitte März die Bürgschaft bei der Europäischen Kommission offiziell als Beihilfe notifiziert. Das Verfahren konnte nun in weniger als zwei Monaten erfolgreich abgeschlossen werden.

Der neue Hauptstadtflughafen soll 2011 in Betrieb gehen. Er wird nach der geplanten Schließung des Flughafens Tegel der zentrale Flughafen der Region sein.

Mitte Juni wurde in Berlin das 1000 Tage Baujubiläum des neuen Flughafens gefeiert. „Mit dem Flughafen-neubau BBI erhält der Luftverkehrsstandort Deutschland im Jahr 2011 eine moderne, effiziente und ökologisch verantwortungsbewusste Infrastruktur“, erklärte Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbands ADV. Der bedarfsgerechte Ausbau der deutschen Flughafeninfrastruktur sei eine überfällige Reaktion auf das Verkehrswachstum. So rechnen die ADV-Experten für das Jahr 2020 mit einem Aufkommen von mehr als 300 Millionen Passagieren (2008: 190 Millionen).

Der Flughafenverband ADV appellierte an die Politik, den Flughafen mit einer wirtschaftlichen Nachtflugregelung auszustatten, das heißt einem uneingeschränkten Flugbetrieb von 5 bis 24 Uhr. Die Berliner Flughäfen schaffen am Standort BBI eine der leistungsfähigsten Flughafeninfrastrukturen Deutschlands. Die letztinstanzliche Genehmigung für einen Ausbau auf bis zu 360 000 Flugbewegungen, etwa 45 Millionen Passagiere im Jahr liegt bereits vor.

Lufthansa Cargo im Geschäftsjahr 2008 erfolgreich

Lufthansa Cargo hat das Geschäftsjahr 2008 mit dem zweitbesten Ergebnis der Unternehmensgeschichte abgeschlossen. Die Frachtsparte des Lufthansa Konzerns konnte das operative Ergebnis noch einmal deutlich um 20,9 Prozent auf 164 Millionen Euro steigern (Vorjahr 136 Millionen Euro). Gleichzeitig stiegen die Umsatzerlöse um 6,3 Prozent auf 2,9 Mrd. Euro (Vorjahr 2,74 Mrd. Euro).

Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Cargo AG: „Dieser Erfolg zeigt, dass Lufthansa Cargo die Herausforderungen des vergangenen Jahres professionell gemeistert hat — seien es wachsende Überkapazitäten oder stark schwankende Treibstoffpreise.“ Das sehr gute Geschäftsergebnis der Lufthansa Cargo sei Ausdruck der Stärke, durch die sich der Frachtcarrier im immer schärfer werdenden Wettbewerb nicht nur erfolgreich behauptete, sondern darüber hinaus den Vorsprung gegenüber seinen Wettbewerbern nachhaltig vergrößerte.

Neben dem weiterhin intensiven Wettbewerb prägten 2008 insbesondere die extrem volatilen Treibstoffpreise und die ab der zweiten Jahreshälfte zunehmenden Rezessionsauswirkungen den Geschäftsverlauf der Lufthansa Cargo.

Im vergangenen Jahr reduzierte sich die transportierte Tonnage Fracht und Post um 6,0 Prozent auf 1,7 Millionen Tonnen. Das angebotene Transportvolumen legte um 2,8 Prozent auf 12 584 Millionen Frachttonnenkilometer zu, der Absatz ging dabei um 2,0 Prozent auf 8283 Millionen Frachttonnenkilometer zurück. Damit lag der Fracht-Nutzladefaktor im Geschäftsjahr 2008 bei 65,8 Prozent (Vorjahr 69,1 Prozent).

Fraport beendet Kurzarbeit

Für die Beschäftigten der Fraport Cargo Services GmbH (FCS) gibt es seit Anfang Juni keine weitere Kurzarbeit. „Da wir zusätzliche Kunden gewinnen konnten und damit die abzufertigenden Frachtmengen ein zumindest zufriedenstellendes Niveau erreicht haben, werden wir die seit 09. März angeordnete Kurzarbeit bei der FCS beenden“, erklärte Fraport-Vorstandsvorsitzender Prof. Dr. Wilhelm Bender.

Insbesondere dem Gewinn des neuen Großkunden Air China, dem drittgrößten Frachtcarrier am Flughafen Frankfurt, sei es zu verdanken, dass das Kapitel Kurzarbeit nach nur wenigen Wochen geschlossen werden konnte. Die FCS übernahm Mitte Juni die Frachtabfertigung von Air China. Für die Dauer der Kurzarbeit wurde zunächst die Arbeitszeit gemäß betrieblicher Vorgaben reduziert, den betroffenen Beschäftigten

wurden 90 Prozent des bisherigen Nettoeinkommens garantiert.

Bundesrat beschließt Gesetzespaket zur Flugsicherung

Der Bundesrat hat am 10. Juli drei Gesetze zur Neuregelung der Flugsicherung in Deutschland beschlossen. Damit werden die Voraussetzungen für eine Beteiligung Deutschlands am einheitlichen europäischen Luftraum, dem „Single European Sky“, geschaffen.

1. Grundgesetzänderung

Mit einer Verfassungsänderung wird die Luftverkehrsverwaltung insgesamt neu organisiert. Hierfür wird Artikel 87d des Grundgesetzes geändert. Die bisherige „bundeseigene“ Verwaltung wird hierbei in eine „Bundesverwaltung“ überführt. Das heißt, es können künftig in die weiterhin als Hoheitsaufgabe ausgestaltete Flugsicherung des Bundes auch Einrichtungen und Organisationen einbezogen werden, die nicht im Eigentum des Bundes stehen. Dies ist für die Abwicklung der grenzüberschreitenden Flugsicherung von entscheidender Bedeutung.

2. Neue Rechtsgrundlagen

Das Gesetz zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften konkretisiert die Verfassungsänderung. Flugsicherung bleibt in Deutschland weiterhin eine hoheitliche Aufgabe des Bundes, die im Wesentlichen nur von der bundeseigenen DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wahrgenommen wird. Darüber hinaus werden umfassende Rechtsgrundlagen für die grenzüberschreitende Flugsicherungstätigkeit ausländischer Flugsicherungsorganisationen in Deutschland geschaffen.

Ein moderneres, gemeinsames Luftraummanagement macht den europäischen Luftverkehr künftig noch sicherer, effizienter und umweltfreundlicher.

Ohne die Möglichkeit, auch ausländische Flugsicherungsorganisationen in Deutschland tätig werden zu lassen, wäre eine Beteiligung Deutschlands an diesem wichtigen Gemeinschaftsprojekt ausgeschlossen.

Gegenwärtig verhandeln Deutschland, die Benelux-Staaten, Frankreich und die Schweiz einen Staatsvertrag zur Errichtung eines europäischen Luftraumblocks über Zentraleuropa, einem der dichtest beflogenen Lufträume der Erde. Die Errichtung soll 2012 erfolgen und bis 2018 abgeschlossen werden.

3. Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung

Mit dem dritten Gesetz wird ein neues Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung errichtet. Damit werden insbesondere die seit dem Jahr 2004 bestehenden Vorgaben für die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die kon-

sequente Trennung von Aufgaben im Bereich der Aufsicht und des Betriebes in der Flugsicherung umgesetzt.

Mit dem zweiten Verordnungspaket der Europäischen Union zum Projekt „Einheitlicher Europäischer Luftraum“ (SES-II-Paket) wird das neue Amt weitere Aufgaben erhalten, denn von den Mitgliedstaaten müssen für die Flugsicherung konkrete Zielvorgaben festgelegt werden, deren Einhaltung zu überwachen ist.

Literatur

UIC-Geschäftsbericht 2008

Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) veröffentlichte im April seinen Geschäftsbericht 2008. Er liegt in Englisch vor und gibt einen umfassenden Überblick über die Arbeiten in allen Bereichen der internationalen Zusammenarbeit der Bahnen. Der Geschäftsbericht 2008 präsentiert die Entwicklung der Bahnaktivitäten der ganzen Welt mit den Ergebnissen im Personen-, Hochgeschwindigkeits- und Güterverkehr. Ferner beschreibt er die Tätigkeiten, die 2008 mit den Mitgliedern zur tief greifenden Reform der UIC erfolgten, um sie im Hinblick auf eine effiziente Interessenvertretung der Bahnen zu einer echten weltweiten Organisation des Sektors umzugestalten. Ergebnis dieser Arbeiten war die einstimmige Verabschiedung der neuen Satzung am 31. März 2009 (*siehe Beitrag unter Eisenbahnen allgemein*).

Der Geschäftsbericht («UIC Activities Report 2008», 208 Seiten, in Englisch), kann bei der Kommunikationsdirektion (com@uic.org) bestellt oder über www.uic.org/activities_report heruntergeladen werden.

Towards a Sustainable Rail Network

Unter diesem Titel (Auf dem Weg zu einem nachhaltigen Eisenbahnnetz) hat die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften CER am 01. Juli ihren Jahresbericht 2008 verteilt. Der englische Bericht gibt einen Überblick über wichtige Bahnthemen auf Europäischer Ebene, einschließlich der Bildung internationaler Güterverkehrskorridore, verbesserter Interoperabilität und Sicherheit und neuer Rechte für Bahnkunden. Trotz der gegenwärtigen Wirtschafts- und Finanzkrise sieht die CER eine weitere zentrale Herausforderung in der Internalisierung externer Kosten, um den Verkehrssektor nachhaltig zu verändern. Die Ausgabe 2008 des CER Jahresberichtes ist dank einer neuen Struktur und eines neuen Designs noch leserfreundlicher geworden. Der Bericht enthält auch einen Gastbeitrag des Vizepräsidenten der Europäi-

schen Kommission Antonio Tajani. Ergänzt wird der Bericht durch ein Poster das wichtige Fakten der CER sowie der Europäischen Verkehrspolitik seit 1988 übersichtlich präsentiert.

Der Geschäftsbericht 2008 der CER und das Poster können von der Webseite www.cer.be heruntergeladen werden.

Kompendium Eisenbahn-Gesetze (komplett überarbeitete 15. Auflage) Autor: Marianne Motherby

Durch eine Vielzahl von Gesetzesänderungen haben sich nahezu alle Rechtsgrundlagen geändert. Um die Benutzerfreundlichkeit zu erhalten, erscheint das Kompendium erstmals in zwei Bänden im praktischen Schuber. Der erste Band umfasst das nationale Recht und der zweite Band die europäischen Rechtsgrundlagen und internationalen Regelwerke.

Um dem Nutzer auch Zugang zu solchen Rechtsgrundlagen des Eisenbahnrechts zu verschaffen, deren Abdruck den Umfang des Kompendiums sprengen würde, ist der Gesetzessammlung wieder eine CD beigelegt. Erstmals enthält die CD zudem alle in den beiden Bänden abgedruckten Rechtsgrundlagen in elektronischer Form.

Das neue Kompendium Eisenbahn-Gesetze ist das Nachschlagewerk in Rechtsfragen für alle, die sich mit dem Eisenbahnwesen in Deutschland beschäftigen.

Das Buch kostet 84 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten).

ISBN: 978-3-7771-0391-4

Bestellungen:

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

Verkehr in Zahlen 2008/2009 Das Statistik-Handbuch für die gesamte Verkehrswirtschaft

Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

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

und der gesamten Transportwirtschaft als zuverlässige Quelle genutzt.

„Verkehr in Zahlen 2008/2009“ bietet dem Leser einen Einblick in das Verkehrsgeschehen und die Verkehrsentwicklung in Deutschland und in der EU (teilweise mit Zeitreihen über die letzten 50 Jahre). Für die moderne Verkehrswirtschaft ist das Werk als eine sichere und verlässliche Datenbasis unverzichtbar.

Zu dem Buch wird eine CD-ROM geliefert. Auf der CD-ROM befinden sich umfangreiche Daten, die sich direkt oder als Grafik leicht weiterverarbeiten lassen.

Das Buch einschließlich CD-Rom kostet 45 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten).

ISBN: 978-3-87154-390-6

Bestellungen: DVV Media Group GmbH siehe oben.

Personalia

Bernhard Wewers, Geschäftsführer der Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH wurde Ende März als Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) wiedergewählt.

Jean-Pierre Loubinoux ist seit 01. April 2009 neuer UIC-Generaldirektor, er war bisher Präsident von SNCF International und löste Luc Aliadière ab.

† **Elmar Haass** ist am 06. April 2009 im 72. Lebensjahr verstorben. Haass kam 1972 vom Handelsblatt zur Deutschen Bundesbahn, er war 20 Jahre für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der DB verantwortlich. 1992 wechselte er als Geschäftsführer zum Deutschen Verkehrsforum.

Hartmut Mehdorn, bisheriger DB-Vorsitzender, legte im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat zum 30. April 2009 seinen Posten nieder, den er seit Dezember 1999 innehatte. Mehdorn hatte seinen Rücktritt bereits am 30. März während der Bilanzpressekonferenz 2008 angeboten.

Dr. Rüdiger Grube wurde in einer Sondersitzung des DB-Aufsichtsrats am 25. April zum neuen DB-Chef bestellt. Der bisherige Daimler-Vorstand trat sein Amt am 01. Mai 2009 an. Sein Vertrag läuft fünf Jahre. Grube ist zugleich Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG sowie Vorstandsvorsitzender der DB Mobility Logistics AG.

Während einer Sondersitzung am 25. Mai bestellte der Aufsichtsrat der DB AG vier Vorstandsmitglieder neu, jeweils für fünf Jahre:

Gerd Becht übernimmt das neu geschaffene Vorstandsressort Compliance, Datenschutz und Recht, dazu

wird künftig auch die Konzernsicherheit gehören. Er kommt von der Daimler AG in Stuttgart, wo er zurzeit noch als Chief Compliance Officer (CCO) und Chef-syndikus arbeitet.

Ulrich Weber übernimmt zum 01. Juli 2009 das Vorstandsressort Personal (bisher **Norbert Hansen** und **Margret Suckale**). Er kommt von Evonik Industries AG, Essen.

Gerd Becht und Ulrich Weber wurden für diese Ressorts auch zu entsprechenden Vorständen der DB Mobility Logistics AG bestellt.

Ulrich Homburg rückte an die Spitze des Ressorts Personenverkehr der DB ML AG, seit 2003 war er Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG.

Dr. Karl-Friedrich Rausch, seit 2003 Vorstand für Personenverkehr, wechselte ebenfalls zum 01. Juni an die Spitze des Ressorts Transport und Logistik der DB ML AG (bisher **Dr. Norbert Bense**). Er arbeitet seit 2001 für die DB.

Der Vorstandsbereich Wirtschaft und Politik (bisher **Dr. Otto Wiesheu**) wird erst gegen Ende des Jahres 2009 wieder neu besetzt. Bis dahin übernimmt die kommissarische Leitung **Joachim Fried**, der seit mehr als einem Jahrzehnt in leitenden Funktionen für die DB tätig ist.

Frank Sennhenn ist seit 01. Juni neuer Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG. Der bisherige Produktionsvorstand der Nahverkehrssparte der DB übernahm den Vorsitz von Ulrich Homburg.

† **Karel van Miert** ist am 22. Juni 2009 im 67. Lebensjahr verstorben. Der Belgier war von 1989 bis 1993 Verkehrskommissar der Europäischen Kommission, seit 2005 war er Koordinator des Transeuropäischen Bahnkorridors Berlin – Brenner – Palermo.

Professor Andreas Troge, seit 1995 Präsident des Umweltbundesamtes (UBA), scheidet Ende Juli aus Krankheitsgründen auf eigenen Wunsch aus seinem Amt aus. Vizepräsident **Thomas Holzmann** übernimmt die Geschäfte bis zur Ernennung eines Nachfolgers.

Prof. Wilhelm Bender wird — nach Erreichen des 65. Lebensjahrs — zum 01. September den Vorstandsvorsitz beim Frankfurter Flughafenbetreiber Fraport AG abgeben, den er seit 1993 innehat. 2001 ging Fraport an die Börse, Bender stärkte Fraport mit dem Ausbau, der Internationalisierung und neuen Geschäftsfeldern. Seit 1974 war Bender in verschiedenen Funktionen bei der DB tätig, 1984 übernahm er als Gründungsgeschäftsführer das Verkehrsforum Bahn (heute Deutsches Verkehrsforum). Ab 1990 war er Vorsitzender der Geschäftsführung der Spedition Schenker.

Dr. Stefan Schulte übernimmt am 01. September den Vorstandsvorsitz bei Fraport, wo er bisher Vorstand Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau und stellvertretender Vorstandsvorsitzender ist.

Impressum

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

Redaktion (verantwortlich):

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

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

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

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

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

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

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.

Vergleichen Sie mal!

Wenn ein Käufer genau weiß, was er will, und ein Verkäufer genau weiß, was der Käufer braucht, sind Entscheidungen einfach – für beide Seiten.

Interpretationsspielräume dagegen sind immer der erste Schritt zu 1-a-Mißverständnissen. Bei langfristigen Verträgen werden Millionen investiert und dürfen keine Minuspunkte in der Kundenzufriedenheit bringen. Bei der Vergabe von Schienenverkehrsleistungen macht also eine solide Datenbasis Sinn. Denn nur dann können Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sicher sein, von vornherein Mißverständnisse auszuschließen.

econex hilft Ihnen dabei. Mit statistischen Erhebungen, Fahrgastbefragungen, Leistungsvergleichen sorgen wir für verlässliche Entscheidungsgrundlagen auf beiden Seiten.



**econex**