Folge 93 Mai 2012

GRV-Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.
Postfach 10 14 03 • 45014 Essen • www.grv-ev.de • redaktion@grv-nachrichten.de

Auszug aus dem Inhalt

Europäische Verkehrspolitik 4
Europäisches Parlament fordert Verbesserungen des Klimafahrplans 2050
Europäische Verkehrsminister unterstützen das transeuropäische Verkehrsnetz
Karel Vinck und Francois Lacôte mit European Railway Award 2012 ausgezeichnet

Verkehrspolitik in Deutschland 8
Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 veröffentlicht
VDV erinnert Bundesregierung an den Koalitionsvertrag

Nachhaltigkeit 11
Schwieriger Weltklimagipfel in Durban
Erfolgreicher Lärmschutz der DB im Jahr 2011

Eisenbahnen allgemein 13
Schnellere Zulassung von Zügen notwendig
Gewinn der DB Netz AG ist angemessen

Eisenbahninfrastruktur 19
Konjunkturprogramm für Bahninfrastruktur abgeschlossen
Rebmann: Umfahrungen als Baustein für mehr Bahn

Schienengüterverkehr 24
Schienengüterverkehr wächst 2011 um 5,4 Prozent
Von DB Cargo zum echten Globalplayer: DB Schenker

Schienenpersonenverkehr 27
Pütz: Das Verhalten von Fahrgästen bei Störungen
Umweltvorteile des HGV bestätigt

Schifffahrt 33
Rückgang bei Binnen-, Wachstum bei Seeschifffahrt

Straßenverkehr 33
Zahl der Verkehrstoten um 9,4 Prozent gestiegen

Luftfahrt 35

Andere Verkehrsmittel 37

Literatur 38

Veranstaltungen 38
InnoTrans 2012 ist ausgebucht

Personalia 39

Impressum 39

Leitartikel

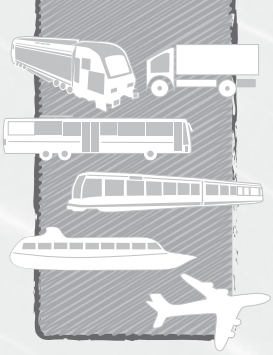
Welchen Beitrag kann Elektromobilität perspektivisch leisten?

Michael Sailer
Sprecher der Geschäftsführung des Öko-Instituts

Mobilität ist ein Grundbedürfnis jedes Menschen und Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft. Unsere alltägliche Mobilität mit dem eigenen Pkw ist derzeit aber weder umweltverträglich noch nachhaltig. Viele leiden unter Lärm und Abgasen, der Bau von Straßen und Parkraum versiegelt Flächen, vor allem aber ist der Verkehr eine der wesentlichen Quellen für klimaschädliche Treibhausgase. Die Kohlendioxidemissionen des Verkehrs haben sich in Deutschland zwischen 1960 und heute mehr als verdoppelt. Der Straßenverkehr war 2009 für mehr als 80 Prozent der Emissionen im Verkehrssektor verantwortlich.

Gleichzeitig will Deutschland seine Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 senken. Langfristig ist sogar eine Minderung der Treibhausgasemissionen um 80 bis 95 Prozent notwendig um das globale Ziel, die Erderwärmung auf 2 Grad zu beschränken, nicht zu verfehlen. Diese ambitionierten Ziele können aber nur erreicht werden, wenn alle relevanten Sektoren — Industrie, Haushalte, Energiewirtschaft und Verkehr — ihren Kohlendioxidausstoß deutlich mindern. Insbesondere der Verkehrssektor, in dem derzeit technologische Alternativen nur bedingt zur Verfügung stehen und der eine weiter ansteigende Verkehrsleistung zu bewältigen hat, steht vor großen Herausforderungen, die auch Auswirkungen auf die Mobilität jedes Einzelnen haben werden.

Keiner will und keiner kann das Auto verbieten. Aber die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen können unter Klimaschutzgesichtspunkten langfristig nur durch das Zusammenspiel verschiedener Alternativen befriedigt werden. Beim Pkw kann Elektromobilität eine solche Alternative darstellen. Elektroautos brauchen weder



Verkehrs!Rente

Versorgungswerk für Verkehr und Logistik

Zu Land, zu Wasser, in der Luft

Die VerkehrsRente für Ihre Mitarbeiter

eine Gemeinschaftsinitiative von

DEVK VERSICHERUNGEN

Wir informieren Sie gerne:

Forum für Verkehr und Logistik, Jürgen Brinkmann, Telefon 0221 757-2312

Benzin noch Diesel, sie emittieren lokal keine Abgase, sind im Betrieb sehr effizient und erzeugen im Idealfall kein Kohlendioxid. Daher fördert die Bundesregierung die Elektromobilität in umfassender Weise. Ziel der Bundesregierung ist es, bis zum Jahr 2020 mindestens eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen, 2030 sollen es bereits 6 Millionen sein.

Der Weg dorthin wird nicht einfach zu bewältigen sein: Elektromobilität ist eine Herausforderung für Forschung, Industrie und Energiewirtschaft, die neue Antriebe, Mobilitäts- und Ladekonzepte entwickeln müssen. Bis zum Jahr 2030 wird es noch nicht für alle Segmente und Kundenansprüche Elektroautos aus der Serienproduktion geben. Auch wenn Stromtanken deutlich billiger ist als Benzin, stellt sich die Frage, wie sich die Kosten der derzeit noch viel zu teuren Batterien künftig entwickeln werden. Viele Bauteile benötigen zudem exotische Metalle und Seltene Erden, damit sie funktionieren — diese Rohstoffe werden aber außerhalb von Europa gewonnen, einige sogar in politisch eher instabilen Regionen. Wie schnell und in welchem Maße es den Entwicklungsingenieuren gelingt, die Kosten für Batterien und damit für Elektroautos zu senken oder Alternativen oder Recyclingverfahren für knappe Rohstoffe zu finden, lässt sich aus heutiger Sicht nur schwer vorhersagen.

Welche Marktpotenziale elektrische Pkw in Zukunft haben könnten, wie hoch die Umweltentlastung durch Elektromobilität zukünftig sein kann und welche Rahmenbedingungen hierfür entscheidend sind, hat das Öko-Institut e.V. gemeinsam mit dem Institut für sozial-ökologische Forschung im Projekt „OPTUM: Optimierung der Umweltentlastungspotenziale von Elektrofahrzeugen — Integrierte Betrachtung von Fahrzeugnutzung und Energiewirtschaft“ im Auftrag des Bundesumweltministeriums untersucht. Denn: Zwar emittieren Elektroautos keine Abgase im Betrieb, da sie elektrische Energie direkt in Antriebsenergie verwandeln, jedoch können in der Vorkette, also bei der Erzeugung des zum Fahren verwendeten Stroms im Kraftwerk, durchaus erhebliche Umweltbelastungen entstehen. Zum Beispiel kommt es darauf an, ob der benötigte Strom aus erneuerbaren oder aus fossilen Energien erzeugt wird oder ob der regenerativ erzeugte Strom aus neuen, zusätzlich gebauten Anlagen oder aus alten Bestandsanlagen kommt. Wie stark elektrische Antriebe Umwelt und Klima tatsächlich entlasten, hängt darüber hinaus von weiteren Faktoren ab: von der Anzahl der Elektrofahrzeuge im Markt, von ihrer Fahrleistung und ihrem realen Stromverbrauch, und davon, ob Elektroautos herkömmliche Fahrzeuge ersetzen.

Das Marktszenario des Öko-Instituts, welches unter Mitwirkung von Vertretern aus Industrie, Nicht-Regierungsorganisationen und Politik entwickelt wurde, zeigt, dass im Jahr 2030 das Ziel von 6 Millionen Elektrofahrzeugen auf Deutschlands Straßen erreicht werden kann. Die Millionen-Marke würde im Jahr 2022 überschritten. Rein batterieelektrische Autos würden jedoch in diesem Szenario mit etwa 14 Prozent der Elektrofahrzeuge nur ein relativ kleines Segment besetzen. Als „Auto für jeden Zweck“ hingegen haben Plug-In-Hybrid-Pkw mit ihrer „Benzinreserve“ einen deutlichen Vorteil und stellen daher im Szenario mit rund 86 Prozent den überwiegenden Anteil an allen Elektrofahrzeugen im Jahr 2030.

Grundlagen für dieses Szenario stellen die Analyse heutiger Pkw-Nutzungsmuster sowie die Simulation des Pkw-Kaufs am Beispiel von 1500 befragten Neuwagenkäufern dar. Die repräsentative Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“ gibt Aufschluss über das Mobilitätsverhalten von über 26 000 Haushalten in Deutschland und zeigt dabei klar auf, dass die alltägliche Autonutzung bereits heute gut mit rein elektrischen Pkw abgedeckt werden könnte: Im Alltag sind die meisten Fahrten nicht länger als 40 Kilometer und bei 95 Prozent der Pkw liegt die Tagesfahrleistung unter 100 Kilometern. Hauptproblem für den Einsatz von Elektrofahrzeugen stellen jedoch einzelne lange Fahrten, wie Wochenendausflüge, die Fahrt in den Urlaub oder längere Dienstreisen dar, welche das Marktpotenzial von rein elektrischen Pkw begrenzen. Die Simulation des Kaufverhaltens zeigt, dass bereits im Jahr 2020 etwa zwei Drittel der Befragten ein Elektrofahrzeug kaufen würden. Trotz der hohen Anfangsinvestitionskosten, werden insbesondere die vergleichsweise geringen Betriebskosten von elektrischen Pkw als besonders attraktiv bewertet. Rein elektrische Fahrzeuge würden zu diesem Zeitpunkt trotz der bekannten Einschränkungen — je nach Größenklasse — von 24 bis 12 Prozent der Käufer gewählt.

Entscheidend für die Klimabilanz von Elektrofahrzeugen ist in welchen Kraftwerken und aus welchen Energieträgern der Fahrstrom gewonnen wird. Das Strommarktmodell PowerFlex des Öko-Instituts simuliert die möglichen Effekte von Elektromobilität auf die Stromerzeugung in Deutschland und bestimmt die zusätzlichen Treibhausgasemissionen, die durch die Stromnachfrage von Elektrofahrzeugen entstehen. Die Ergebnisse für das Marktszenario mit rund 6 Millionen E-Pkw im Jahr 2030 zeigen, dass Elektromobilität mit einem Anteil von etwa 2 Prozent an der Gesamtstromnachfrage zwar nur geringe Effekte auf den Strommarkt hat, dass die Klimabilanz von Elektrofahrzeugen sich jedoch je nach Art der Energieerzeugung stark unterscheidet. Die wichtigste Erkenntnis: Die Vergrößerung der Elektroflotte muss mit dem Bau zusätzlicher, neuer Anlagen für die Erzeugung von erneuerbarem Strom gekoppelt werden. Werden bis zum Jahr 2030 keine zusätzlichen Anlagen zur Bereitstellung von regenerativen Energien für Elektrofahrzeuge gebaut, so würden im ungünstigsten Fall etwa 95 Prozent der zusätzlichen Stromnachfrage von mit fossilen Brennstoffen betrie-

benen Kraftwerken bereitgestellt und die Klimabilanz entsprechend schlecht ausfallen. Auch ist Lademanagement unabdingbar, vor allem um neue und stärkere Nachfragespitzen zu vermeiden. Außerdem hilft das intelligente Laden der Batterie, die Nachfrage besser an ein Stromangebot anzupassen, das in Zukunft mit mehr Wind- und Sonnenstrom immer stärker fluktuieren wird. Klar wurde auch, dass Wind- oder Sonnenstromspitzen, die ansonsten nicht nutzbar wären, bei einem hinreichenden Netzausbau nur selten auftauchen, und dass sie nur einen Teil des Fahrstroms abdecken können und somit nicht ausreichen, um alle Fahrzeuge mit grünem Strom zu versorgen.

Im Ergebnis zeigt das Szenario des Öko-Instituts, dass 6 Millionen Elektrofahrzeuge im Optimalfall — also bei zusätzlichem Bau von Anlagen zur regenerativen Stromerzeugung für Elektromobilität — die Kohlendioxidemissionen des Pkw-Bestands in Deutschland im Jahr 2030 um 5,2 Millionen Tonnen mindern können. Wichtig ist aber auch, dass konventionelle Pkw in den kommenden zwei Jahrzehnten ebenfalls noch erhebliche Effizienzsteigerungspotenziale bergen: im Szenario verringern diese bezogen auf das Jahr 2010 ihre jährlichen Emissionen bis zum Jahr 2030 um 29 Millionen Tonnen Kohlendioxid — dies entspricht einer Minderung um 25 Prozent. Hauptgründe für deren erheblich größeren Beitrag im Vergleich zu Elektrofahrzeugen bis zum Jahr 2030 sind neben der deutlichen Verringerung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs, der größere Anteil am Gesamtfahrzeugbestand sowie die höhere Jahresfahrleistung.

Als wesentliches Ergebnis des Forschungsvorhabens OPTUM kann festgehalten werden: kurz- bis mittelfristig wird Elektromobilität nur einen vergleichsweise geringen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Klassische Antriebstechnologien und Minderungsmaßnahmen bergen bis zum Jahr 2030 wesentlich größere Potenziale und dürfen daher nicht außer Acht gelassen werden. Für die Erreichung der langfristigen Klimaschutzziele sind alternative Antriebstechnologien jedoch unverzichtbar — immer unter der Voraussetzung der Nutzung zusätzlicher erneuerbarer Energien. Hinzu kommt, dass die Einbettung von Elektromobilität zusammen mit öffentlichen Verkehrsmitteln in alternative Mobilitätskonzepte neue Perspektiven für klima- und umweltverträglicheren Verkehr aufzeigen kann. Veränderte Nutzungseigenschaften von Elektrofahrzeugen, die heute noch als Hemmnis für deren Markterfolg wahrgenommen werden, könnten gleichzeitig auch den Ausgangspunkt für neue Mobilitätskonzepte und eine veränderte „Mobilitätskultur“ der Zukunft darstellen und somit weitaus tiefgreifendere Auswirkungen auf die Mobilität von morgen haben als heutzutage angenommen wird.

Nur eine Kombination aus einer deutlichen Effizienzsteigerung der konventionellen Verkehrsmittel, alternativen Antrieben und Kraftstoffen wie der Elektromobilität in Verbindung mit einem veränderten Mobilitätsverhalten wird es ermöglichen, die langfristigen Klimaschutzziele zu erreichen. Elektromobilität ist somit ein wichtiger Baustein, um eine nachhaltige Mobilität in Zukunft zu sichern. Erreicht werden kann dieses Ziel aber nur, wenn gleichzeitig auch konsequent Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung umgesetzt werden. Hier ist die Politik gefordert, auch diese Themen in Zukunft nicht aus den Augen zu verlieren.

Druckfehlerberichtigung

*Im Leitartikel von Frank Sennhenn in Folge 92 der GRV-Nachrichten (Dezember 2011) muss es auf Seite 3 im zweiten Absatz, 7. Zeile, richtig heißen: „Pro **eine Million** ausgeschriebene Zugkilometer betragen sie zwischen 20 und 30 Millionen Euro.“*

Europäische Verkehrspolitik

Europäisches Parlament nimmt Bericht zum „Weißbuch Verkehr“ an und stärkt den Klimaschutz

Das Europäische Parlament (EP) hat am 05. Dezember 2011 mit großer Mehrheit den Bericht von Mathieu Grosch zum Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission („Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“; *siehe auch Folge 92 der GRV-Nachrichten, Seite 6*) angenommen. Der verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im EP, Michael Cramer, erklärte dazu:

„Der Klimaschutz muss sofort beginnen — das hat das Europäische Parlament heute unmissverständlich gefordert. Während auf dem UN-Klimagipfel in Durban (siehe Beitrag unter Nachhaltigkeit) eine Aufschiebung aller echten Anstrengungen auf die Zeit nach 2020 beschlossen wurde, hat die EU-Volksvertretung rechtlich verbindliche Minderungen im Verkehrssektor noch in diesem Jahrzehnt verlangt. Denn obwohl der Verkehr für ein Drittel der Kohlendioxidemissionen verantwortlich ist, wurde er im Kyoto-Protokoll ignoriert.

Auf grüne Initiative hin wurde ein schnelleres und stärkeres Kohlendioxid-Reduktionsziel gefordert: Während die Kommission lediglich bis 2030 eine Reduktion um 20 Prozent gegenüber dem Niveau von 2008 anstrebt, will das Parlament eine solche Reduktion bereits bis 2020. Das wäre nicht nur eine schnellere Reduktion, sondern auch eine stärkere. Denn das Parlament legt

das Niveau von 1990 zu Grunde — und damit eine um 30 Prozent niedrigere Referenz als 2008.

Eine solche Einsparung von Treibhausgasen dient nicht nur dem Klimaschutz, sondern auch den Steuerzahlern und Unternehmen. Denn während seit 1990 durch milliardenschwere Investitionen in der Industrie 34 Prozent, im Energiesektor 17 Prozent und in den Haushalten 14 Prozent weniger Treibhausgase produziert wurden, hat der Verkehrssektor im selben Zeitraum mit einem Plus von 30 Prozent die Anstrengungen der anderen Sektoren doppelt und dreifach aufgefressen.

Das Parlament hat sich dabei nicht nur auf Forderungen beschränkt, sondern auch Vorschläge zur Erreichung des Ziels gemacht: So soll die Kommission bis 2014 einen Vorschlag zur Internalisierung der externen Kosten aller Verkehrsträger vorlegen. Damit würde die Benachteiligung ausgerechnet der umweltfreundlichen Verkehrsträger endlich beendet.

Denn die klimaschonende Bahn zum Beispiel zahlt Energie- und im internationalen Verkehr auch Mehrwertsteuer, während der Luftverkehr von beiden Steuern ausgenommen ist. Das bedeutet eine jährliche Subvention in Höhe von 30 Milliarden Euro (!) für den klimaschädlichen Luftverkehr."

Europäisches Parlament fordert Verbesserungen des Klimafahrplans 2050

In einer 121 Punkte umfassenden Entschließung hat sich das Europäische Parlament am 15. März 2012 zur künftigen Klimapolitik der EU positioniert. Die Mehrheit der Abgeordneten unterstützt dabei den EU-Klimafahrplan 2050 (Fahrplan für den Übergang zu einer wettbewerbsfähigen kohlendioxidarmen Wirtschaft bis 2050), den die Europäische Kommission vor einem Jahr präsentiert hatte. Im Plenum fand insbesondere der vorgeschlagene Pfad Anklang, die Treibhausgasemissionen in der EU bis 2030 um 40 Prozent, bis 2040 um 60 Prozent und bis 2050 um 80 Prozent zu verringern. Die Parlamentarier fordern die Kommission sogar auf, die Kohlendioxid-Reduktion für 2030 und 2040 als konkrete Zielvorgaben festzulegen und innerhalb der nächsten beiden Jahre Maßnahmen zu deren Umsetzung vorzuschlagen.

Quelle: DIHK Brüssel, 26. März 2012

EU-Verkehrsminister unterstützen das transeuropäische Verkehrsnetz

Im Rat der Verkehrsminister wurde am 12. Dezember 2011 über die Entwürfe der Europäischen Kommission zu den Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) und seiner Finanzierung (*siehe Folge 92 der GRV-Nachrichten, Seite 4*) diskutiert. Die Minister unterstützten die von der Kommission vorgeschlagene Struktur eines Kernnetzes bis 2030 und eines vollständigen Netzes bis 2050.

Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften („Community of European Railways", CER) begrüßte die Diskussion und forderte die Minister auf, die Einführung harmonisierter technischer Parameter zu unterstützen, um die Kapazitäten zu schaffen, die erforderlich sind für die im Weißbuch Verkehr vorgesehenen Verkehrsverlagerungen.

Der scheidende Exekutivdirektor der CER, Dr. Johannes Ludewig, äußerte sich am 13. Dezember 2011 positiv zu den beabsichtigten Finanzierungsinstrumenten: „Das zentrale Management dieser Mittel wird gewährleisten, dass Investitionen dort erfolgen, wo sie den höchsten Nutzen für Europa haben und wo sie am dringendsten sind — für die Beseitigung von Engpässen auf den Korridoren mit der höchsten strategischen Belastung."

Der Deutsche Bundestag hingegen verabschiedete am 26. Januar 2012 eine kritische Entschließung. Der Entwurf der EU-Kommission für die TEN sei unvereinbar mit dem Subsidiaritätsprinzip, da er zu stark in Zuständigkeiten der Mitgliedsstaaten bei Planung, Finanzierung und Bau von Infrastruktur eingreife.

Die EU-Verkehrsminister haben am 22. März 2012 in Brüssel die neuen Leitlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) beschlossen, die Vorschläge der Kommission jedoch aufgeweicht. Deutschland hatte sich dafür eingesetzt, keine verbindlichen Umsetzungstermine in die Leitlinien aufzunehmen, und die Planungs- und Haushaltshoheit der Mitgliedstaaten zu wahren. Der nun gebilligte Entwurf trägt dem Rechnung.

Jetzt bleibt die Reaktion des Europäischen Parlaments abzuwarten.

Karel Vinck und Francois Lacôte mit European Railway Award 2012 ausgezeichnet

Die Brüsseler Bahnverbände CER und UNIFE Verband der Bahnindustrie „Union des Industries Ferroviaires Européennes") verliehen am 08. Februar 2012 vor über 500 Gästen zum fünften Mal den European Railway Award (Europäischer Eisenbahnpreis). Der Europäische Koordinator für ERTMS Karel Vinck erhielt die politische Auszeichnung, die technische ging an Francois Lacôte, Seniorvizepräsident bei Alstom.

Zu Beginn des Galaabends erläuterte Siim Kallas, Vizepräsident und Verkehrskommissar der Europäischen Kommission, die großen Herausforderungen für die Bahnen und ihre Rolle für den einheitlichen europäischen Verkehrsraum.

In seiner Laudatio sagte Brian Simpson, Präsident des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments: „Ich denke der Preis an Karel Vinck liegt in der Tradition, den politischen Preis an Persönlichkeiten zu verleihen, die für eine Vision kämpfen und hart arbeiten um sie zu realisieren. Die Aufgabe von Karel Vinck erforderte Diplomatie, Entschiedenheit und nicht zuletzt Geduld. Er hat die Grundlagen für ERTMS geschaffen, die notwendig sind um ein sicheres und effizientes europaweites Signalsystem zu schaffen, einem zentralen Element zur Entwicklung einer integrierten europäischen Eisenbahn."

Marcel Verslype, Exekutivdirektor der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) ehrte den technischen Preisträger Francois Lacôte. Aus dessen Karriere bei SNCF und Alstom erwähnte er ein Datum besonders: „1990 wurde Lacôte Direktor für das Rollmaterial der SNCF und hatte den Mut, sich für das neue und revolutionäre Konzept des TGV Duplex (zweigeschossiger TGV) einzusetzen, das niemand wollte."

Der European Railway Award ehrt herausragende politische und technische Leistungen zur Entwicklung eines attraktiven, profitablen und nachhaltigen Eisenbahntransports. Die Preise umfassen je 10 000 Euro, die nach der Wahl der Preisträger an Wohlfahrtsorganisationen gehen, in diesem Jahr an ‚Cancer Fund for Children' der Universität von Leuven und an UNICEF.

Flughafenpaket von Europäischer Kommission vorgelegt

Die Europäische Kommission hat am 01. Dezember 2011 ein umfassendes Maßnahmenpaket vorgestellt, das dazu beitragen soll, die Kapazität der europäischen Flughäfen zu erhöhen, Verspätungen abzubauen und die Qualität der Dienstleistungen für Fluggäste zu verbessern. Die Maßnahmen zielen auf die Qualität der Dienstleistungen, die die Fluggäste und die Fluggesellschaften am Boden vor dem Abflug erhalten (zum Beispiel Gepäckabfertigung, Check-in, Betankung), die Transparenz von Entscheidungen zur Bekämpfung von Fluglärm sowie die Effizienz des komplexen Netzes der jeden Flug bestimmenden Start- und Landeslots.

Der für Verkehr zuständige Vizepräsident der Kommission Siim Kallas erklärte dazu: „Europas Flughäfen stehen vor einer Kapazitätskrise. Wir müssen jetzt handeln, damit das Luftverkehrsnetz von den Unternehmen und den Reisenden optimal genutzt werden kann. Bereits heute entstehen 70 Prozent aller Flugverspätungen am Boden und nicht in der Luft. Wenn sich der gegenwärtige Trend fortsetzt, werden 19 europäische Großflughäfen bis 2030 ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben."

Das Paket umfasst ein zusammenfassendes Strategiepapier sowie drei Legislativmaßnahmen über Slots (Zeitnischen), Bodenabfertigung und Fluglärm.

Die Kommission schlägt die Einführung marktbasierter Mechanismen für den transparenten Handel mit **Slots** zwischen den Fluggesellschaften vor, um sicherzustellen, dass die Gesellschaften die vorhandenen Kapazitäten auch tatsächlich nutzen. Dazu soll der Umfang, in dem die Slots mindestens genutzt werden müssen, damit sie nicht verfallen, von 80 Prozent auf 85 Prozent angehoben werden. Bei Umsetzung der Vorschläge könnten bis 2025 24 Millionen zusätzliche Fluggäste pro Jahr befördert werden.

Schon heute operieren fünf europäische Flughäfen an ihrer Kapazitätsgrenze: Düsseldorf, Frankfurt, London Gatwick, London Heathrow und Mailand Linate.

Die Kommission schlägt Maßnahmen vor, die die Qualität und Effizienz der **Bodenabfertigungsdienste** auf Flughäfen verbessern sollen Dazu gehört unter anderem, bei wichtigen Bodenabfertigungsdiensten, für die derzeit noch Zugangsbeschränkungen gelten (Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Betankung/Schmierstoffversorgung, Fracht- und Postabfertigung), die Mindestanzahl der Dienstleister, die den Fluggesellschaften auf Großflughäfen zur Verfügung stehen müssen, von zwei auf drei zu erhöhen.

Die Vorschläge stärken die Rolle des Flughafens als „Koordinator von Bodenabfertigungsdiensten", der für die Koordinierung dieser Dienste die Gesamtverantwortung trägt. Die Flughäfen verfügen hierzu über neue Instrumente, etwa um von ihren Bodenabfertigungsdienstleistern die Einhaltung von Mindestqualitätsnormen zu verlangen.

Die Vorschläge der Kommission sehen mehr Transparenz bei der Einführung **lärmbedingter Betriebsbeschränkungen** auf Flughäfen sowie eine Kontrollbefugnis der Kommission vor. Hierbei stehen keine Lärmziele, sondern der Entscheidungsprozess selbst im Mittelpunkt. Die Kommission erhält eine Kontrollfunktion, wodurch aber die endgültige Entscheidung des jeweiligen Mitgliedstaats nicht ersetzt wird. Zudem werden die bestehenden Rechtsvorschriften an die technische Entwicklung angepasst, so dass es für die Behörden einfacher wird, die lautesten Luftfahrzeuge außer Dienst zu stellen.

Bei Entscheidungen über Lärmminderungsmaßnahmen müssen der Schutz der Flughafenanwohner und die Bedürfnisse der Flugreisenden gegeneinander abgewogen werden. Diese Entscheidungen müssen im Einklang mit international vereinbarten Leitlinien getroffen werden.

Anwohner haben einen Anspruch auf Schutz vor überhöhten Lärmpegeln an Flughäfen, wobei es aber auch die Kosten zu berücksichtigen gilt, die durch Kapazitätseinbußen und die Folgen für das Wirtschaftswachstum einer Region entstehen.

Vor ihrer Verabschiedung müssen die Vorschläge der Kommission vom Europäischen Parlament und den Regierungen der Mitgliedstaaten im Rahmen der Mitentscheidung gebilligt werden.

Schweizer Verlagerungsziel erfordert zusätzliche Maßnahmen

Die Schweizer Regierung (Bundesrat) hat am 16. Dezember 2011 den Verlagerungsbericht 2011 verabschiedet. Der Bericht kommt zum Schluss, dass die Verlagerungspolitik mit Leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA), Neuer Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT), Liberalisierung des Schienengüterverkehrs sowie verschiedenen Kontroll- und Fördermaßnahmen wirksam ist. Ohne diese Maßnahmen würden heute jährlich rund 600 000 zusätzliche Lastwagen die Schweizer Alpen queren.

Der Bundesrat stellt im Verlagerungsbericht indes fest, dass trotz dieses Erfolgs die Ziele verfehlt werden, die im Güterverkehrsverlagerungsgesetz verankert sind:

- Zwischenziel 2011: Im laufenden Jahr werden zirka 1,25 Millionen Lastwagen über die Alpen fahren statt wie im Gesetz als Zwischenziel gefordert 1 Million.
- Verlagerungsziel 2018: Gemäß dem im Gesetz verankerten Verlagerungsziel dürften zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, das heißt im Jahr 2018, noch maximal 650 000 Lastwagen die Schweizer Alpen queren. Dieses Ziel wird aus heutiger Sicht verfehlt. Der Verlagerungseffekt, der mit der Inbetriebnahme der NEAT-Gotthardachse zusätzlich erzielt wird, dürfte lediglich reichen, um die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf dem heutigen Niveau zu stabilisieren.

Trotz dieser Feststellungen steht der Bundesrat weiterhin hinter der Verlagerungspolitik. Die Bevölkerung hat in mehreren Abstimmungen bekräftigt, dass der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden soll. Dies ist ein wichtiges Element der schweizerischen Verkehrspolitik. Daher will der Bundesrat die bestehenden Verlagerungsinstrumente und flankierenden Maßnahmen weiterführen. Zudem will er im Rahmen des Möglichen weitere Schritte veranlassen. Dazu gehören folgende Maßnahmen:

- Finanzierung und Bau eines 4-Meter-Korridors für die Verladung von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern auf der Gotthardachse.
- Nutzung des Spielraums, den das Landverkehrsabkommen mit der EU bei der Festlegung von Gebühren für den alpenquerenden Schwerverkehr zulässt. Abklärung, ob sich die LSVA als Lenkungsinstrument ausgestalten lässt.
- Verlängerung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs.
- Erhöhung der Terminalkapazitäten südlich der Alpen, um den kombinierten Verkehr über die Alpen weiter zu fördern.

Die Schweiz redet nicht nur über die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, sondern baut auch die dafür nötige Infrastruktur; im Bild der Ausbruch des Ceneri-Basistunnels im Bereich des Nordportals bei Camorino (wenige Kilometer südlich Bellinzona).
Foto: © AlpTransit Gotthard AG.

Diese zusätzlichen Maßnahmen sollen die Situation der Schiene gegenüber der Straße im alpenquerenden Güterverkehr nochmals verbessern. Das Verlagerungsziel ist allerdings nur mit deutlich höheren Gebühren für den alpenquerenden Lastwagenverkehr erreichbar. Eine derartige Erhöhung ist jedoch weder mit den geltenden Verfassungsbestimmungen noch mit dem Landverkehrsabkommen mit der EU vereinbar. Damit das Verlagerungsziel erreicht werden kann, müssten im Ausland zudem die Zulaufstrecken zur NEAT rasch ausgebaut und eine wirkungsvolle Lastwagen-Maut eingeführt werden. Eine derartige Entwicklung ist im Moment nicht absehbar.

Der Bundesrat schlägt vor, eine breite Diskussion zur Verlagerungspolitik zu starten, um die Akzeptanz weitergehender Maßnahmen zu evaluieren.

VDV ist Mitglied im europäischen Bahnverband CER

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist seit Dezember 2012 Mitglied im wichtigsten europäischen Bahnverband CER. Die CER hatte dem Mitgliedsantrag des VDV am 19. Dezember 2011 einstimmig stattgegeben. „Eine adäquate Interessenvertretung auf europäischer Ebene wird für unsere Branche gerade im Eisenbahnbereich immer wichtiger. Daher ist

unsere Mitgliedschaft bei der CER ein logischer und notwendiger Schritt“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Dr. Johannes Ludewig, Exekutivdirektor der CER, sieht im VDV ein wichtiges neues Mitglied: „Die Mitgliedschaft des VDV ist eine große Bereicherung. Daher bin ich persönlich sehr erfreut darüber, dass der Beitritt noch vor Ende meiner Zeit als Exekutivdirektor vollzogen worden ist.“

Verkehrspolitik in Deutschland

Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 veröffentlicht

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat am 15. Dezember 2011 den Entwurf des Investitionsrahmenplans (IRP) für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes für den Zeitraum 2011 bis 2015 vorgelegt. Der IRP ist gesetzlich vorgeschrieben und stellt die Leitlinie dar, an der sich die Investitionen des Bundes innerhalb dieses Zeitraums orientieren werden.

Der neue IRP richtet die Investitionsplanung an tatsächlich vorhandenen Finanzierungsmöglichkeiten aus:

- Das Projektvolumen beträgt 41,5 Milliarden Euro. In dieser Summe enthalten sind alle Projekte, die von 2011 bis 2015 abgeschlossen, weitergeführt oder neu begonnen werden. Dieses Volumen umfasst den gesamten Investitionsbedarf für die Projekte bis zur endgültigen Fertigstellung, also auch über 2015 hinaus. Im Vorgängerplan waren noch Projekte mit einem Volumen von rund 57 Milliarden aufgeführt — trotz deutlich niedrigerer zur Verfügung stehender Haushaltsmittel.
- Erhalt geht im neuen IRP deutlich vor Neubau. Die Mittel für die Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur liegen bei rund zwei Dritteln der Gesamtsumme. Im Vorgängerplan war nur knapp über die Hälfte der Mittel für die Erhaltung vorgesehen.

Am 26. März 2012 hat Ramsauer die endgültige Fassung des IRP 2011 bis 2015 bekanntgeben. Zu dem Entwurf konnten die Länder Stellungnahmen abgeben. Diese wurden im Verkehrsministerium sorgfältig geprüft. Ein Teil der Änderungsvorschläge konnte umgesetzt werden.

Ramsauer: „Es ist bei den Ländern auf große Zustimmung gestoßen, dass der Bund in den kommenden Jahren verstärkt in den Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur investieren wird. Zudem begrüßen die Länder, dass wir klare Prioritäten setzen und die Planung der Aus- und Neubaumaßnahmen am Bedarf sowie den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ausrichten.“

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sieht den neuen IRP mit gemischten Gefühlen. „Wir begrüßen es, dass Verkehrsminister Ramsauer sich in den Planungen an realen finanziellen Gegebenheiten orientiert und keine Wolkenkuckucksheime bauen möchte, die ohnehin nicht bezahlbar wären. Außerdem, auch das ist positiv, fordert Herr Ramsauer zu Recht insgesamt mehr Geld für dringende Investitionen in die deutsche Verkehrsinfrastruktur“, erklärte VDV-Präsident Jürgen Fenske am 28. Februar. Fragwürdig bleibt aus Sicht des VDV allerdings die tatsächliche Umsetzung der im Investitionsrahmenplan genannten Aus- und Neubaumaßnahmen. „In Summe beträgt das Volumen für alle im Rahmenplan genannten Projekte 41,5 Milliarden Euro. Und das ist eigentlich noch zu wenig. Es stellt sich die Frage, ob die Regierung auch tatsächlich den Mut aufbringt, nach tatsächlichem Bedarf in die Verkehrswege zu investieren“, so Fenske weiter.

Weitere Informationen:
www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/76848/publicationFile/49522/investitionsrahmenplan-2011-bis-2015-irp.pdf.

VDV erinnert Bundesregierung an den Koalitionsvertrag

Ein Blick in den Koalitionsvertrag (*siehe Folge 85 der GRV-Nachrichten vom Dezember 2009*) zeigt, dass die Bundesregierung Fahrt aufnehmen muss, um die selbstgesteckten Ziele in der Verkehrspolitik noch bis Ende der 17. Legislaturperiode zu erreichen. Zu diesem Ergebnis kommt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bei seiner Analyse des Koalitionsvertrags aus Sicht des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Schienengüterverkehrs. „2012 ist das letzte komplette Jahr der Legislaturperiode in dem die aktuelle Bundesregierung noch aktiv gestalten kann. Wir erwarten daher, dass die Regierung in den nächsten Monaten die für unsere Branche wichtigen verkehrspolitischen Entscheidungen trifft, die sie vor über zwei Jahren im Koalitionsvertrag formuliert hat“, so VDV-Präsident Jürgen Fenske.

Der VDV wies am 01. Februar 2012 insbesondere auf folgende Punkte hin, die noch bis Ende der Legislaturperiode umzusetzen sind:

Im Koalitionsvertrag heißt es, die Bundesregierung wolle bis Mitte der Legislaturperiode über die Höhe der **Finanzausstattung** für die ehemalige Gemeindeverkehrsfinanzierung bis 2019 entscheiden. „Dieses Ziel wurde verfehlt. Dabei ist es für die Investitionsplanungen der ÖPNV-Unternehmen existenziell. Schon heute

haben wir einen Rückstau an Erneuerungsinvestitionen von 2,4 Milliarden Euro, der jedes Jahr um 330 Millionen Euro wächst. Hier muss eine tragfähige gesetzliche Regelung her, denn wir fahren vielfach schon auf Verschleiß und an Kapazitätsgrenzen“, erklärt Fenske. Der VDV macht in diesem Zusammenhang erneut deutlich, dass eine ausreichende Finanzausstattung sogar im Grundgesetz verankert ist (Artikel 143c).

Das **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG) wollte die Bundesregierung laut Koalitionsvertrag ‚unverzüglich novellieren und an den europäischen Rechtsrahmen anpassen‘. „Leider ist ein Ende der Debatten ums PBefG immer noch nicht in Sicht, daher ist der Begriff ‚unverzüglich‘ nicht mehr zutreffend“, sagt Fenske.

Die Bundesregierung hat sich laut Koalitionsvertrag vorgenommen, die rechtlichen Voraussetzungen für die **Finanzierung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur** zu schaffen. „Diese Forderung hat der VDV schon lange, dafür nötig sind aus unserer Sicht 150 Millionen Euro jährlich. Leider hat die Bundesregierung auch hier nicht nur ihre Ankündigungen aus dem Koalitionsvertrag nicht wahr gemacht. Sie hat sogar kürzlich öffentlich mitgeteilt, dass es für 2012 und 2013 keine Pläne gäbe, NE-Infrastruktur mitzufinanzieren. Damit bleibt die Bundesregierung deutlich hinter den selbst formulierten Ansprüchen zurück“, erläutert Fenske.

Das **Handbuch Eisenbahnfahrzeuge** (*siehe Folge 91 der GRV-Nachrichten*) findet sich zwar nicht im Koalitionsvertrag wieder, ist aber ein wichtiges verkehrspolitisches Projekt der vergangenen zwei Jahre im Eisenbahnsektor. Auch hier sieht der VDV noch dringenden Handlungsbedarf: „Das Handbuch verfolgt einen guten Ansatz, nämlich die teils langwierigen und teuren Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge zu straffen“, so Fenske. Das Problem ist, dass das Handbuch mangels Rechtsgrundlage vom Eisenbahnbundesamt bisher nicht angewandt werden kann. „Die Regierung hat vor einigen Tagen einen Gesetzentwurf zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vorgelegt. Die darin formulierten Änderungsvorschläge reichen alleine nicht aus, um das Zulassungsverfahren wirklich zu beschleunigen. Zusätzlich ist auch schnellstmöglich noch eine Anpassung der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems erforderlich“, erklärt Fenske abschließend.

Güterverkehr ist 2011 um 6,5 Prozent gestiegen

Der Güterverkehr in Deutschland ist im Jahr 2011 deutlich gewachsen: Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 02. Februar 2012 stieg das Transportaufkommen voraussichtlich um 6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr 2010 auf 4,3 Milliarden Tonnen. Dies ist die höchste Steigerung gegenüber einem Vorjahr seit dem Jahr 1994 (damals plus 7,5 Prozent gegenüber 1993). Zum Wachstum trugen der Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie die Seeschifffahrt und der Luftverkehr bei; dagegen verbuchten die Binnenschifffahrt und der Transport von Rohöl in Rohrleitungen Verluste.

Den stärksten Anteil am Transportaufkommen hatte mit 77,5 Prozent der Beförderungsmenge der Straßengüterverkehr. Auf der Straße wurden — nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr — im vergangenen Jahr knapp 3,4 Milliarden Tonnen und damit 7,7 Prozent mehr befördert als im Jahr 2010. Das ist die höchste Wachstumsrate aller Verkehrsträger.

Der Schienengüterverkehr stieg ebenfalls an: Das Verkehrsaufkommen lag mit 374 Millionen Tonnen um 5,1 Prozent über dem Wert des Jahres 2010 und erreichte damit den höchsten Wert seit 1993. Auch die Frachtbeförderung der Luftfahrt nahm zu (plus 4,8 Prozent). Mit deutlich mehr als 4 Millionen Tonnen wurden im Jahr 2011 so viele Güter in Flugzeugen befördert wie noch nie.

Rückläufig entwickelte sich im Jahr 2011 der Güterverkehr in der Binnenschifffahrt: Die Beförderungsmenge nahm um 4,3 Prozent auf 220 Millionen Tonnen ab. Die Binnenschifffahrt behinderten 2011 verschiedene Einflüsse: Zu erwähnen sind vor allem die Havarie eines Tankers im Januar 2011 an der Loreley sowie mehrfache extreme Niedrigwasserperioden. Der Güterverkehr der Seeschifffahrt entwickelte sich dagegen positiv: Mit 291 Millionen Tonnen wurden hier 6,8 Prozent mehr Güter befördert als im Jahr 2010.

Beim Transport von Rohöl in Rohrleitungen ging die Beförderungsmenge um 2,5 Prozent auf knapp 87 Millionen zurück. Diese Abnahme ist unter anderem auf Wartungsarbeiten in Raffinerien zurückzuführen.

Der Schienengüterverkehr hat die Wirtschaftskrise überwunden und kam im Jahr 2011 bei den Tonnenkilometern auf einen Marktanteil von 17,7 Prozent, damit wurde der Einbruch im Jahr 2009 (16,5 Prozent) wettgemacht.“

Mehr Fahr- und Fluggäste im Personenverkehr 2011

Der öffentliche Personenverkehr in Deutschland ist im Jahr 2011 weiter gewachsen: Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 26. Januar 2012 stiegen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen um 0,4 Prozent und die Fluggastzahlen im Luftverkehr um 5,3 Prozent gegenüber dem Jahr 2010.

Im Einzelnen stellt sich die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs 2011 wie folgt dar:

Im **Nahverkehr mit Bussen und Bahnen** wurden von den Fahrgästen voraussichtlich rund 10,8 Milliarden Fahrten im Linienverkehr unternommen, das waren 0,4 Prozent mehr als im Jahr 2010. Dabei wuchs insbesondere der Nahverkehr auf Schienen: Bei den Eisenbahnen (einschließlich S-Bahnen) stiegen die Fahrgastzahlen 2011 um 1,8 Prozent an. Die Straßenbahnen (einschließlich Stadtbahnen, U-Bahnen und Schwebebahnen) legten um 1,2 Prozent zu. Im Busverkehr gab es nur geringe Zunahmen an Fahrgästen (plus 0,2 Prozent).

„Die Nachfrage nach ÖPNV in Deutschland steigt seit Jahren. Das ist erfreulich und ein deutliches Zeichen dafür, dass die Nahverkehrsunternehmen landesweit erfolgreich arbeiten“, bilanziert Jürgen Fenske, Präsident des **Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen** (VDV). Ebenso wie die Fahrgastzahlen stieg im vergangenen Jahr auch die Verkehrsleistung im ÖPNV: Busse und Bahnen fuhren insgesamt über 91 Milliarden Personenkilometer. „Erstmals fuhren die ÖPNV-Unternehmen im Jahr 2011 täglich über 250 Millionen Personenkilometer“, so Fenske weiter.

Im **Fernverkehr mit Eisenbahnen** gingen die Fahrgastzahlen leicht zurück: Fernreisende unternahmen 125 Millionen Fahrten, das waren 0,6 Prozent weniger als im Jahr 2010. Die Beförderungsleistung im Eisenbahnfernverkehr sank um 1,6 Prozent auf 35,5 Milliarden Personenkilometer.

Im **Linienfernverkehr mit Omnibussen** stiegen sowohl die Fahrgastzahlen (2,3 Millionen Reisende) als auch die Beförderungsleistungen um jeweils rund 8 Prozent.

In der **Luftfahrt** erreichte die Zahl der Passagiere auf deutschen Flughäfen 2011 mit 176 Millionen Fluggästen einen neuen Jahreshöchstwert. Gegenüber 2010 war das ein Wachstum von 5,3 Prozent. Die Zunahme ging dabei vor allem auf die Entwicklung in der Auslandsluftfahrt zurück. Hier stieg die Zahl der Fluggäste um 5,9 Prozent auf 151 Millionen Passagiere; dagegen wuchs das Inlandsaufkommen (24 Millionen Fluggäste) lediglich um 1,4 Prozent.

Die Beförderungsleistung der Eisenbahnen im Personenverkehr ist in den vergangenen zehn Jahren um 20 Prozent gestiegen, während die Pkw-Nutzung mit einem Plus von lediglich vier Prozent nahezu stagniert. Das geht aus aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamtes und Berechnungen der „Allianz pro Schiene“ auf Basis der amtlichen Prognose des Bundesverkehrsministeriums hervor. Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, kommentierte am 26. Januar: „Obwohl die Zahl der Pkw seit Jahren ansteigt, fahren die Deutschen übers Jahr gesehen nur unwesentlich mehr Auto als vor zehn Jahren.“

Das Rekordwachstum der Eisenbahn verteilt sich allerdings unterschiedlich auf die Sparten Nah- und Fernverkehr. Die Allianz pro Schiene wies darauf hin, dass die Nachfrage im Schienennahverkehr deutlich stärker gewachsen sei als im Fernverkehr. So konnten die Nahverkehrszüge (inklusive S-Bahnen) ihre Verkehrsleistung in zehn Jahren um fast 30 Prozent steigern, während der Fernverkehr auf der Schiene im selben Zeitraum nur um neun Prozent zulegte. Der von den Bundesländern organisierte Schienenpersonennahverkehr entwickelt sich zu einer echten Erfolgsstory, sagte Flege.

Vor dem Hintergrund der stark wachsenden Nachfrage appellierte die Allianz pro Schiene an die Bundesregierung und die Bundesländer, die Weichen für eine Angebotsausweitung im Schienenpersonennahverkehr zu stellen. Die Regionalisierungsmittel, mit denen die Länder die Nahverkehrsleistungen bestellen, müssen jährlich um mindestens 2,5 Prozent angehoben werden, um mit der Nachfrage Schritt halten zu können.

Ein Viertel der Deutschen spart bei Mobilität

24 Prozent der Deutschen haben im vergangenen Jahr aus Kostengründen ihre Mobilität eingeschränkt und auf bestimmte Fahrten verzichtet. Nach einer repräsentativen Umfrage des Sozialforschungsinstitutes Forsa im Auftrag der Allianz pro Schiene gab rund ein Viertel der Befragten an, von Urlaubsreisen abgesehen, bestimmte Fahrten mit dem Auto, mit der Bahn, mit dem Flugzeug oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus finanziellen Erwägungen eingespart zu haben.

Deutliche Unterschiede zeigten sich in der Altersstruktur der Befragten, die zuvor eine Einschränkung ihrer Mobilität bejaht hatten. „Unsere Umfrage hat ergeben, dass bei den 18- bis 29-Jährigen 62 Prozent auf Fahrten oder Wege zu Verwandten verzichtet haben“, sagte Forsa-Geschäftsführer Joachim Koschnicke am 22. März 2012 in Berlin. „Menschen, die 60 oder älter sind, verzichteten hingegen zu 48 Prozent auf die Familienreise und sparten zu 23 Prozent bei ihren Arztbesuchen.“

„Mit den steigenden Mobilitätskosten kommt ein soziales Problem auf uns zu, das wir schleunigst angehen sollten“, sagte der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege. Forderungen nach einer Anhebung der Pendlerpauschale erteilte Flege jedoch eine Absage. „Da die Pendlerpauschale vor allem denen zu Gute kommt, die viel und weit fahren, setzt sie falsche Anreize“, sagte Flege. Stattdessen sei ein attraktiver öffentlicher Verkehr ein guter Stellhebel, um die Men-

schen in ihren Mobilitätsbedürfnissen vom Ölpreis unabhängiger zu machen. „Der Öffentliche Verkehr wird ein zentraler Baustein sein, wenn wir aus der Kostenfalle herauskommen wollen."

Die Allianz pro Schiene wies zugleich darauf hin, dass steigende Energiepreise künftig zwangsläufig zu höheren Kosten für die Mobilität führen würden. So haben aktuelle Berechnungen des Statistischen Bundesamtes ergeben, dass die Kosten für Verkehr in den vergangenen Jahren überproportional stark gestiegen sind: Während die Lebenshaltungskosten der Deutschen 2011 bezogen auf 2005 nur um 11,1 Prozent wuchsen, mussten die Verbraucher für Flugtickets (plus 34,9 Prozent), Pkw-Kraftstoff (plus 28,0 Prozent) und Bahntickets (plus 22,2 Prozent) deutlich tiefer in die Tasche greifen. „Auch wenn die Ticketpreise der Bahn langsamer gewachsen sind als Sprit- oder Flugticketpreise, gibt es keinen absoluten Schutz vor steigenden Preisen für Mobilität", sagte Flege.

Damit künftig nicht ganze Bevölkerungsgruppen aus Kostengründen auf wichtige Fahrten verzichten müssten, solle die Bundesregierung einen strukturierten Dialog, aufsetzen. „Das Problem ist zu komplex, um es Populisten zu überlassen. Die Reduzierung auf die Parole ‚Autofahren muss bezahlbar bleiben' greift zu kurz. Mobilität ist mehr als Autofahren. Die Politik muss den Menschen jetzt eine klare, langfristige Perspektive geben, wie Mobilität bezahlbar bleibt und umweltfreundlicher wird. Nötig ist ein politischer Masterplan für den Personenverkehr in Deutschland, dessen Erstellung von der Bundesregierung koordiniert werden muss", sagte Flege.

Nachhaltigkeit

Schwieriger Weltklimagipfel in Durban

Vom 28. November bis zum 9. Dezember 2011 sollte in Durban (Südafrika) die UN-Klimakonferenz stattfinden. Die 17. Vertragsstaatenkonferenz der Klimarahmenkonvention (COP 17) wurde die bisher längste und endete erst am 11. Dezember. Die 195 teilnehmenden Staaten einigten sich letztlich nur auf einen Fahrplan für ein neues, weltweites Klimaschutz-Abkommen, das 2020 beginnen soll. Verhandlungen ab 2012 sollen bis 2015 einen neuen Vertrag ermöglichen mit konkreten Kohlendioxid-Reduktionszielen, um den Anstieg der Erderwärmung auf maximal 2 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen.

Ein neues Abkommen ist notwendig, weil das Kyoto-Protokoll Ende 2012 ausläuft und auch die drei großen Kohlendioxid-Emittenten USA, China und Indien, die insgesamt für die Hälfte aller Treibhausgase verantwortlich sind, fehlen. Zunächst soll nun bei der nächsten Konferenz Ende2012 in Katar das Kyoto-Abkommen ab 01. Januar 2013 verlängert werden bis 2017 oder 2020. Es machen aber nur noch die EU-Mitgliedstaaten, Australien, Norwegen und die Schweiz mit, die insgesamt für 15 Prozent der Treibhausgase verantwortlich sind. Die bisherigen Vertragspartner Kanada, Russland und Japan beteiligen sich nicht an der Verlängerung.

Zusätzlich wurde in Durban die Einrichtung eines „Grünen Klima-Fonds" beschlossen, der die Entwicklungsländer bei Klimaschutz und Anpassung an Klimafolgen unterstützen soll. Ab 2020 sind jährlich 100 Milliarden Dollar beabsichtigt, die Finanzierung ist aber noch offen. Am 21. März 2012 hat das Bundeskabinett die Kandidatur Deutschlands als Sitzstaat des „Green Climate Fund" (GCF) beschlossen. Sitz soll die Bundesstadt Bonn werden.

In der EU ist der Verkehr derzeit für 25 Prozent aller Kohlendioxidemissionen verantwortlich, weiterhin mit steigender Tendenz. In den USA waren es 2009 sogar 27 Prozent, von denen 86,8 Prozent auf den Straßenverkehr entfielen und nur 2,1 Prozent auf die Güterzüge mit ihren 43 Prozent Marktanteil.

Da Indien, China und die USA bisher jegliches verbindliche Abkommen abgelehnt haben, erscheint ihre Zustimmung zum Fahrplan für eine „Vereinbarung mit Rechtskraft" als ein erster Schritt in die richtige Richtung. Das 2-Grad-Ziel dürfte aber kaum mehr erreichbar sein, da die großen Klimasünder bis 2020 unbegrenzt Kohlendioxid ausstoßen dürfen.

Deutschland bei Klimaschutz-Zielen auf Kurs

Deutschland ist auf einem guten Weg, sein anspruchsvolles Klimaziel im Zuge der Energiewende bis 2020 zu erreichen. Ein zu Beginn der Klimakonferenz in Durban vorgelegter wissenschaftlicher Zwischenbericht zeigt: Mit den bis Juli 2011 beschlossenen Maßnahmen werden die Emissionen bis 2020 bereits um etwa 35 Prozent im Vergleich zu 1990 zurückgehen. Das Ziel einer Reduktion um 40 Prozent ist damit in greifbare Nähe gerückt. Mit den geplanten zusätzlichen Maßnahmen in den Bereichen Emissionshandel, Gebäudesanierung, Stromeffizienz, Kraft-Wärme-Kopplung und Pkw-Standards kann das 40 Prozent-Ziel ohne große Schwierigkeiten erreicht werden.

Deutschlands Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen sind im internationalen Vergleich ehrgeizig. So hat der Weltklimarat IPCC, zur Erreichung des 2-Grad-Ziels gefordert, dass die Industriestaaten ihre Emissionen bis 2020 um 25 bis 40 Prozent gegenüber 1990 reduzieren. Deutschlands Klimaschutzziel von -

40 Prozent bis 2020 gegenüber 1990 liegt damit am oberen Rand — nur Norwegen und Dänemark haben vergleichbar ehrgeizige Ziele formuliert. Das Energiekonzept legt zudem fest, dass bis 2050 die Emissionen in Deutschland um 80 bis 95 Prozent sinken sollen.

Umweltpolitiker erwarten von Klimaschutzmaßnahmen Impulse für Wirtschaftswachstum, Innovation und Beschäftigung. Die Verringerung des Primärenergieverbrauchs trägt auch zu Kostensenkungen und geringerer Importabhängigkeit der deutschen Wirtschaft bei.

Zur Erreichung der Ziele der Energiewende sind nach Schätzungen der Gutachter noch zusätzliche Maßnahmen im Umfang von etwa 70 Millionen Tonnen Kohlendioxid notwendig — das ist im Verlauf von rund 10 Jahren nach Einschätzung der Wissenschaftler ohne große Schwierigkeiten zu erreichen. Hierfür werden verschiedene Optionen durchgerechnet, unter Anderem eine Anhebung der Ziele im EU-Emissionshandel, zusätzliche Maßnahmen im Bereich effizientere Stromnutzung und eine Novelle des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes.

Hintergrundinformationen zu den Forschungsergebnissen der Gutachter gibt es unter dem Link: www.bmu.de/48075.

Erneuerbare Energien auf dem Vormarsch

Am 02. März 2012 hat das Bundesumweltministerium Zahlen zum Ausbau der erneuerbaren Energien im vergangenen Jahr vorgelegt. Bei der Stromerzeugung konnten die erneuerbaren Energien geradezu sprunghaft zulegen und kommen nun auf einen Anteil von 20,1 Prozent im Jahr 2011 (2010: 17,1 Prozent). Dazu haben vor allem die stärkere Nutzung von Windenergie und Biogas sowie der kräftig gestiegene Solarstromanteil beigetragen. Allein die Nutzung der Windenergie trug 2011 mit 7,7 Prozent zur Stromversorgung bei (2010: 6,2 Prozent), der Anteil der Biomasse betrug rund 6 Prozent (2010: 5,5 Prozent), Wasserkraft rund 3,2 Prozent (2010: 3,4 Prozent) sowie die Solarenergie rund 3,1 Prozent (2010: 1,9 Prozent).

Die Schweizer Bundesbahnen setzen auf erneuerbare Energien

Die SBB baut ihr Angebot in den nächsten Jahren weiter aus. Dafür benötigt sie ab 2013 zusätzliche 400 Gigawattstunden Strom. Sie wird diesen ausschließlich aus erneuerbaren Quellen beziehen. Damit steigt der Anteil der nachhaltig produzierten Energie am Gesamtverbrauch von heute 75 auf mehr als 80 Prozent. Die SBB hat einen entsprechenden Bezugsvertrag bis 2022 mit dem französischen Anbieter Électricité de France SA (EDF) abgeschlossen.

Bei der Auswahl des Anbieters kamen nur Unternehmen in Frage, die den zusätzlichen Strombedarf der SBB ausschließlich und nachweisbar mit Strom aus erneuerbaren Quellen decken können. Der gesamte Strom, den EDF ab 2013 an die SBB liefert, wird aus dem Wasserkraftwerk Kembs am Rhein, 20 Kilometer nördlich von Basel, stammen. Neben der ökologischen Qualität berücksichtigte die SBB bei ihrem Entscheid auch den Preis und die Verfügbarkeit der Energie.

Heute deckt die SBB rund 75 Prozent ihres Stromverbrauchs aus Wasserkraft. Durch den neuen Bezugsvertrag wird sich der Anteil nachhaltiger Energie ab 2013 auf über 80 Prozent erhöhen. Die zusätzlichen 400 Gigawattstunden — dies entspricht dem jährlichen Stromverbrauch von rund 100 000 Schweizer Haushalten — machen rund 17 Prozent des heutigen Strombedarfs der SBB und der von ihr versorgten Bahnen aus.

Erfolgreicher Lärmschutz der DB im Jahr 2011

Bei der Lärmminderung hat die Deutsche Bahn im vergangenen Jahr gute Fortschritte gemacht. „Mit dem Bau von 55 Kilometer neuen Schallschutzwänden und der Lärmsanierung von 2550 Wohnungen sind wir im Jahr 2011 wieder ein gutes Stück beim Lärmschutz vorangekommen. Zusammen mit den innovativen Maßnahmen haben wir insgesamt rund 145 Millionen Euro Bundesmittel und rund 6 Millionen Eigenmittel der Bahn in den Lärmschutz investiert“, bilanzierte Oliver Kraft, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG, am 26. Januar 2012.
Von den derzeit rund 3400 Streckenkilometern des Lärmsanierungsprogramms sind rund 30 Prozent saniert. Insgesamt sind in den vergangenen Jahren 387 Kilometer Schallschutzwände gebaut und über 46 400 Wohnungen mit Schallschutzfenstern ausgerüstet worden. Wichtiger Bestandteil bei der Umsetzung zur Lärmminderung ist das 1999 von der Bundesregierung aufgelegte Programm „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“.

„Unser Ziel ist, den Bahnlärm spürbar und dauerhaft zu vermindern. Bis 2020 soll die Belastung in den besonders belasteten Siedlungsgebieten halbiert werden. Das Ziel erreichen wir auf drei Wegen: Wir fördern die sogenannte Flüstertechnik, um die Züge selbst leiser zu machen, wir fördern Maßnahmen zur Lärmminderung an den Strecken und wir ändern die rechtlichen Rahmenbedingungen, um Investitionen in den Lärmschutz für die Eisenbahnunternehmen attraktiv zu machen“, so Professor Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister.

Ergänzend zum Programm der Bundesregierung zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes wurden von 2009 bis 2011 aus dem Konjunkturprogramm II des Bundes 13 neue und innovative Technologien in 88 Einzelmaßnahmen umgesetzt. Der Fokus des Programms lag hierbei auf Strecken für den Güterverkehr, wie zum Beispiel dem Mittelrheintal.

Eisenbahnen allgemein

DB AG erzielt 2011 einen Rekordumsatz

DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube hat am 29. März 2012 in Berlin bei der Bilanzpressekonferenz auch die neue Strategie „DB 2020“ vorgestellt, mit deren Hilfe binnen acht Jahren der Umsatz von 40 auf 70 Milliarden Euro gesteigert werden soll. Grube: „Wir haben die strategische Ausrichtung der DB grundlegend überarbeitet. Um nachhaltig erfolgreich zu sein, brauchen wir zufriedene Kunden, eine exzellente Qualität, qualifizierte und hoch motivierte Mitarbeiter sowie umweltschonende Produkte. Kurzum, wir bringen künftig Ökonomie, Soziales und Ökologie in Einklang. Unsere Ziele sind daher klar: Wir wollen profitabler Marktführer werden; wir wollen in Deutschland zu den zehn Top- Arbeitgebern zählen; und wir wollen in Sachen Umwelt absoluter Vorreiter sein.“

Grube präsentierte die neue Strategie vor dem Hintergrund einer erneut positiven Jahresbilanz. Die DB hat im Geschäftsjahr 2011 sowohl beim Umsatz als auch beim Gewinn vor Zinsen und Steuern („Earnings before Interest and Taxes — EBIT) kräftig zugelegt und zugleich die Netto-Investitionen gesteigert. Auch die Zahl der Fahrgäste in den Zügen erhöhte sich weiter. Grube: „Wir haben im vergangenen Jahr nicht nur die wirtschaftlichen und finanziellen Kennzahlen deutlich verbessern können, sondern auch merkliche Fortschritte beim Service und der Qualität für unsere Kunden gemacht. Wir sind auf dem richtigen Weg, wenn auch noch nicht am Ziel.“

Der Umsatz der DB AG erhöhte sich im Geschäftsjahr 2011 gegenüber dem Vorjahr um 10,1 Prozent oder 3,5 Milliarden Euro auf den Rekordwert von 37,9 Milliarden Euro. Der vergleichbare Umsatz, also ohne Effekte aus Konsolidierungs- und Währungskursänderungen, erhöhte sich trotz einer konjunkturbedingten Abschwächung im zweiten Halbjahr um 1,5 Milliarden Euro oder 4,3 Prozent auf 35,9 Milliarden Euro. Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) liegt mit 2,3 Milliarden Euro um 443 Millionen Euro (plus 23,7 Prozent) über dem Vorjahresergebnis. Die Netto-Investitionen steigerte die DB im Jahr 2011 sogar um 24 Prozent oder eine halbe Milliarde Euro auf 2,57 Milliarden Euro. Zugleich konnte die Nettoverschuldung um 347 Millionen Euro (minus 2 Prozent) auf knapp 16,6 Milliarden Euro weiter abgebaut werden.

Finanzvorstand Dr. Richard Lutz: „Wirtschaftlicher Erfolg, finanzielle Stabilität und hohe Verlässlichkeit haben uns auch im abgelaufenen Jahr ausgezeichnet. Das Ergebnis dieser Arbeit drückt sich nicht zuletzt in hohem Vertrauen am Kapitalmarkt und den konstant guten Bewertungen der Rating-Agenturen aus.“ Lutz ergänzte: „Und auch, was die immer wieder aufkommende Diskussion über die Höhe der Gewinne in der Infrastruktur betrifft, haben wir unsere Transparenz weiter erhöht und zusätzliche Kennzahlen in die Segmentberichterstattung und Geschäftsfeldkommentierung integriert. Auf dieses Thema werde ich später bei der Erläuterung der Ergebnisse nach Geschäftsfeldern noch etwas ausführlicher im Rahmen eines Exkurses zurückkommen“ (*siehe gesonderter Beitrag weiter unten*).

Die Zahl der Reisenden im Schienenpersonenverkehr (ohne Arriva) erhöhte sich 2011 um 1,6 Prozent auf den neuen Rekordwert von 1,98 Milliarden. Die Verkehrsleistung stieg um 0,8 Prozent auf 79,2 Milliarden Personenkilometer. Vor allem aufgrund sinkender Schülerzahlen ging die Zahl der Reisenden in DB-Bussen um 2,6 Prozent auf 703 Millionen zurück.

DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube an einem ICE-3-Modell (Baureihe 407) bei der DB-Bilanz-Pressekonferenz am 29. März 2012 in Berlin
Foto: Pablo Castagnola / © Deutsche Bahn AG.

Beim Schienengüterverkehr erhöhte sich die Verkehrsleistung um 5,8 Prozent auf 112 Milliarden Tonnenkilometer. Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics war im Jahr 2011insgesamt positiv. So erhöhte sich die Zahl der Sendungen im europäischen Landverkehr im vergangenen Jahr um 18,6 Prozent. Das Seefrachtvolumen stieg um 7 Prozent, bei der Luftfracht dagegen sank das Volumen um 6,2 Prozent. Die Kontraktlogistik legte beim Umsatz um 13,5 Prozent zu.

Die Betriebsleistung auf dem 33 576 Kilometer langen Netz erhöhte sich nochmals um 1,6 Prozent gegenüber

dem Vorjahr auf 1051 Millionen Trassenkilometer. Das ist ein Allzeithoch auf dem deutschen Schienennetz. Der Anteil der konzernexternen Bahnen beträgt inzwischen 20,9 Prozent und erhöhte sich um 12,5 Prozent.

Schweizer Bundesbahnen 2011: Mehr Passagiere und ein gutes Jahresergebnis

Am 29. März 2012 informierte die SBB in Zürich die Medien über das Geschäftsjahr 2011. Zuerst präsentierte der Präsident des Verwaltungsrats Dr. Ulrich Gygi die wesentlichen Zahlen der Bilanz 2011, Vorstandsvorsitzender Andreas Meyer widmete sich insbesondere dem Personenverkehr und den Kundenbedürfnissen, Finanzvorstand Georg Radon erläuterte die Ergebnisse in den verschiedenen Segmenten.

Die SBB erwirtschaftete 2011 mit 338,7 Millionen Schweizer Franken ein besseres **Konzernergebnis** als 2010 (298,3 Millionen Franken). Ein gezieltes Investitions- und Schuldenmanagement, Effizienzsteigerungen bei Infrastruktur, Personenverkehr und bei SBB Cargo, aber auch die Ausgliederung des internationalen Güterverkehrs wirkten sich positiv aus. Der Bereich Personenverkehr schloss mit einem Segmentergebnis von 213,9 Millionen Franken und damit deutlich unter demjenigen von 2010 (292,6 Millionen Franken). Zum einen flachte die Nachfrage nach Transportleistungen ab, zum andern waren die Trassengebühren höher als 2010. Vor dem Hintergrund, dass die vom Bund verordneten Trassenpreise auch 2013 und 2017 erhöht werden, bleiben der Druck auf das Ergebnis des Personenverkehrs hoch und Effizienzsteigerungen eine Daueraufgabe.

Im Immobilienbereich erzielte die SBB ein Segmentergebnis vor Ausgleichszahlungen von 182,5 Millionen Franken (2010: 173,5 Millionen Franken). Davon flossen 150 Millionen Franken an die Infrastruktur, der restliche Betrag ging als zusätzliche Zins- und Amortisationsleistungen an die Sanierung der SBB-Pensionskasse. SBB Cargo konnte das Segmentergebnis auf minus 45,9 Millionen Franken (2010: minus 64,0 Millionen Franken) verbessern. SBB Infrastruktur erzielte 2011 ein Segmentergebnis von 72,4 Millionen Franken (2010: 4,8 Millionen Franken). Die SBB erwirtschaftete 2011 einen Free Cash Flow (eine finanzwirtschaftliche Kennzahl, welche aufzeigt, ob und inwieweit ein Unternehmen aus eigener Kraft — also ohne zusätzliche Unterstützung durch den Eigentümer oder neue Verbindlichkeiten — Ersatz- und eventuell sogar Erweiterungs-Investitionen leisten kann) von minus 5,2 Millionen Franken, die verzinsliche Verschuldung beträgt neu 7,965 Milliarden Franken (2010: 8,052 Milliarden Franken).

Im **Personenverkehr** haben 2011 täglich 977 000 Kundinnen und Kunden das Angebot der SBB genutzt, 2,7 Prozent (26 000) mehr als 2010. Die Passagiere legten in den SBB-Zügen 17 749 Millionen Kilometer zurück (plus 1,3 Prozent). Die SBB hat ihren Marktanteil im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsmitteln auf 25,4 Prozent (2010: 25,2 Prozent) gesteigert, im Pendlerverkehr betrug er 34,1 Prozent (2010: 32,7 Prozent). 89,8 Prozent der SBB Passagiere erreichten ihr Ziel 2011 mit maximal drei Minuten Verspätung (2010: 87 Prozent). In 97,7 Prozent aller Fälle konnten die Anschlüsse gewährleistet werden (2010: 97,2). Diese Werte lagen höher als je zuvor. Die Kundinnen und Kunden sind weiterhin zufrieden mit den Leistungen der SBB. Positiver beurteilt als 2010 wurden die Fahrgastinformation, Angebot/Leistung, Freundlichkeit/Kompetenz des Personals, der Fahrplan und die Pünktlichkeit. Etwas schlechter beurteilt wurden das Preis/Leistungsverhältnis und das Wohlbefinden in den Zügen.

SBB-Verwaltungsratspräsident Dr. Ulrich Gygi (rechts), Vorstandsvorsitzender Andreas Meyer (Mitte) und Finanzvorstand Georg Radon (links).
Foto: Gunther Ellwanger.

Der **Güterverkehr** stagnierte im generell rückläufigen Binnenmarkt und unter Druck des starken Frankens. Das internationale Geschäft wurde in die neue SBB Cargo International überführt. SBB Cargo und SBB Cargo International transportierten 2011 195 000 Tonnen Güter pro Tag (2010: 200 000), die Transportleistung betrug 12 346 Millionen Nettotonnenkilometer (2010: 13 111 Millionen). Im nationalen Güterverkehr hatten 98,4 Prozent der Züge weniger als 30 Minuten Verspätung, die Ankunftspünktlichkeit lag auf Vorjahresniveau (98,2 Prozent).

Die SBB nutzt ihr **Schienennetz** intensiver als jede andere Bahn. Die zurückgelegten Trassenkilometer sind 2011 um 1,0 Prozent auf 165,1 Millionen gestiegen. Über jeden Kilometer Gleis des 3138 Kilometer langen Netzes der SBB fuhren pro Tag durchschnittlich 96,3 Züge (2010: 95,4). Die SBB blieb 2011 von schweren Zugsunfällen mit tödlich oder schwer verletzten Passagieren verschont.

Meyer ergänzte die Präsentationen mit einem **Ausblick**: Die SBB wird ihr Angebot und ihre Kapazitäten weiter ausbauen und diese konsequent auf die Bedürf-

nisse der Kunden ausrichten. 2012 werden die ersten neuen Doppelstockkompositionen im Regionalverkehr in Betrieb genommen, 2014 sollen die ersten, 400 Meter langen Doppelstockzüge im Fernverkehr folgen, die 40 Prozent mehr Sitzplätze bieten. Um den Bedürfnissen ihrer Kunden Rechnung zu tragen, investiert die SBB jedes Jahr rund eine Milliarde Franken in neues, komfortables und leistungsfähiges Rollmaterial. Die Eröffnung der Durchmesserlinie in Zürich (2014), des Gotthard-Basistunnels (2016), des Ceneri-Basistunnels (2019), aber auch die Inbetriebnahme der neuen Verbindungen Mendrisio-Varese (2014) und Cornavin - Annemasse im Raum Genf (voraussichtlich 2017) werden große Kapazitätssprünge im Fern- und Regionalverkehr ermöglichen.

Schnellere Zulassung von Zügen notwendig

Der Lenkungskreis Bahntechnologie des Deutschen Verkehrsforums befasste sich Ende 2011 mit der Zulassung von Zügen. Derzeit liegt der durchschnittliche Zeitaufwand dafür in Deutschland bei stolzen 600 Tagen. Dadurch stehen Züge im Wert von 1,4 Milliarden Euro ungenutzt still. Eine Systemoptimierung der Zulassung im Schienenverkehrssektor sei dringend notwendig, machte der Lenkungskreisvorsitzende Dr. Hans-Jörg Grundmann, Vorstand der Sparte Schienenverkehrssysteme der Siemens AG, in der Sitzung deutlich.

Dr. Klaus Baur, Vorsitzender der Geschäftsführung Bombardier Transportation GmbH Deutschland, erinnerte daran, dass eine Fahrzeugzulassung für Europa in den 1990er Jahren vier Monate dauerte. Heute dagegen benötige man diesen Zeitraum allein für eine nationale Zulassung. Der Schienensektor habe deshalb gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das ‚Handbuch Eisenbahnfahrzeuge' (*siehe Folge 91 der GRV-Nachrichten, Seite 23*) erstellt, dessen Verabschiedung allerdings noch ausstehe. Darin seien Normen und Rahmenbedingungen für sieben Jahre festgeschrieben, um Planungssicherheit zu schaffen.

Marcel Verslype, Exekutivdirektor der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA), erklärte, die Werkzeuge für eine einheitliche europäische Zulassung seien bereits vorhanden, aber noch nicht eingeführt. Der auf die nächsten 40 Jahre angelegte Prozess hin zur europäischen Eisenbahninteroperabilität werde dabei schrittweise die Kosten der Fahrzeugzulassung senken. Ab Dezember 2012 sollen die Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) vom TEN-Netz auf das Gesamtnetz übertragen werden.

Gewinn der DB Netz AG ist angemessen

Auf der Bilanz-Pressekonferenz am 29. März 2012 in Berlin erläuterte DB-Finanzvorstand Dr. Richard Lutz, wieso die Gewinne der DB-Infrastrukturtöchter keineswegs unangemessen seien. Wir drucken diesen Teil seiner Rede im Wortlaut ab.

Lassen Sie mich an dieser Stelle jetzt bitte einen **Exkurs** einschieben. Und ich bitte um Verständnis, dass dieser Exkurs etwas länger ausfällt. Aber die nachfolgenden Überlegungen sind von enormer Wichtigkeit, denn es geht um die **Frage, ob die Infrastruktur** angesichts der ja auch hier gezeigten Ergebniszahlen eigentlich **zu viel Geld** verdient beziehungsweise — in der konsequenten Zuspitzung dieses Arguments — ob man in der Infrastruktur **überhaupt Geld verdienen darf**. Diese Diskussion muss einmal ausgestanden werden und von einer ideologischen Ebene auf eine Sach- und Faktenebene heruntergeholt werden.

Zur Versachlichung dieser Diskussion will ich im Nachfolgenden einen Beitrag leisten, denn ich glaube, dass es hier eine ganze Reihe von **Informationsdefiziten** und **Missverständnissen** gibt, denen man mit Verweisen auf Zahlen, Daten und Fakten begegnen kann. Und gerade in der Diskussion um die Infrastruktur tut es manchmal not, sich bestimmte unternehmerische Grundzusammenhänge wieder in Erinnerung zu rufen. Zumindest sollte man den Versuch machen. Denn wenn man die Sachargumente ausgetauscht hat, weiß man, ob man sich in einer inhaltlichen oder einer ideologischen Auseinandersetzung befindet.

Denn auch darüber muss man sich — denke ich — im Klaren sein: Diese Diskussion wird auch von jenen geführt, die eine **andere Konzernstruktur** und eine **andere Infrastruktur** im Sinn haben, nämlich eine Infrastruktur, die wieder zurück zum Staat gehen soll und nicht ganz so unternehmerisch geführt wird, weil man auf Ergebnisse und Cashflows ja offensichtlich keinen so großen Wert legt. In einer solchen Welt wird es dann aber **keine unternehmerische Lösung für die Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen** geben. Auch darüber muss man sich im Klaren sein. Denn für Investitionen, die sich nicht zurückverdienen lassen, wird kein Unternehmen und kein Investor auf dieser Welt bereit sein, knappes und teures Kapital einzusetzen. Und genau an diesem Punkt sind wir meines Erachtens bei der **eigentlichen Kernfrage**, die dem Thema „Geld verdienen in der Infrastruktur" inhaltlich vorgelagert ist, nämlich: Wie wollen wir in Zeiten von Schuldenbremse und knappen öffentlichen Kassen eine **leistungsfähige Infrastruktur** auch tatsächlich sicherstellen, ausbauen und finanzieren? Und diese Frage gilt vor dem Hintergrund der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele der Bundesregierung in besonderem Maße für die Schieneninfrastruktur in Deutschland.

Und bei der Antwort auf diese Frage gibt es eine einfache Wahrheit, an der niemand vorbeikommt: Irgendjemand muss die **laufenden und investiven Kosten der Schieneninfrastruktur tragen**. Und da gibt es nur zwei denkbare Wege:

- entweder eine nutzerbezogene Finanzierung über den Eisenbahnsektor und seine Kunden oder
- eine staatliche Finanzierung über den Bundeshaushalt.

Einen **dritten Weg** gibt es nicht. Wer glaubt, dass man auf Dauer einen Teil der notwendigen Kosten bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen abladen kann, wo sich dann jährlich Verluste und Schulden auftürmen, ist auf dem Holzweg — sowohl betriebswirtschaftlich als auch volkswirtschaftlich. Denn es gibt auf dieser Welt kein nachhaltiges Geschäftsmodell, bei dem man auf Dauer mehr ausgeben als einnehmen kann. Und das gilt umfassend: für private Haushalte, für Staatshaushalte und auch für Unternehmen — und damit nach dem Grundgesetz auch für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die als Wirtschaftsunternehmen zu betreiben sind. Und das ist auch gut so.

DB-Finanzvorstand Dr. Richard Lutz bei der DB-Bilanz-Pressekonferenz am 29. März 2012 in Berlin
Foto: Pablo Castagnola / © Deutsche Bahn AG.

Welche Antwort auf die Frage nach der Finanzierung der laufenden und investiven Kosten der Schieneninfrastruktur hat die **deutsche Verkehrspolitik** bislang — nämlich seit der Bahnreform — gegeben? Aus unserer Sicht eine sehr weitsichtige, nämlich eine Antwort mit dem Ziel einer Entlastung des Bundeshaushalts und einer mindestens teilweisen Nutzerfinanzierung durch den Verkehrssektor. Die **laufenden Kosten** für Betrieb und Instandhaltung werden vom Bund gar nicht bezuschusst, müssen also durch die Trassenpreise von den Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit letztlich von deren Kunden im Personen- und Güterverkehr bezahlt werden. Und hinsichtlich der **investiven Ausgaben** haben Bahnreform und Verkehrspolitik **Anreize zur privaten Mitfinanzierung** geschaffen.

Die Zahlen belegen dies eindrucksvoll: Seit 1994 hat der DB-Konzern knapp 133 Milliarden Euro investiert, wovon 95 Milliarden Euro (also mehr als 70 Prozent) auf Infrastrukturinvestitionen entfielen. Aus den öffentlichen Haushalten wurden über Zinslose Darlehen und Investitionszuschüsse aber nur rund 78 Milliarden Euro dieser Investitionssumme (also gut 80 Prozent) finanziert. Mit anderen Worten: 17 Milliarden Euro — also knapp 1 Milliarde Euro pro Jahr — hat der DB-Konzern aus eigenen Mitteln zur Mitfinanzierung von Infrastrukturinvestitionen beigesteuert. Hinzu kamen die Tilgung und Rückzahlung von Zinslosen Darlehen und Investitionszuschüssen, die sich im gleichen Zeitraum auf nominal nochmals 12 Milliarden Euro summiert haben. Fast 30 Milliarden Euro der 95 Milliarden Euro Infrastrukturinvestitionen wurden also aus dem Unternehmen Deutsche Bahn mitfinanziert.

Und jetzt gibt es **drei triviale, aber** für unsere Kernfrage, ob in der Infrastruktur Geld verdient werden darf, **essenzielle Wahrheiten**.

- Erstens: Von einem unternehmerischen Standpunkt aus unterscheiden sich die **investiven Eigenmittel in die Infrastruktur** in nichts von den Investitionen, die wir in den Transportbereichen durchführen. In beiden Fällen gilt, dass wir diese Investitionen zurückverdienen wollen und müssen. Das ist zumindest der unternehmerische Anspruch — natürlich wissend, dass auch Investitionen Risiken unterliegen und sich die erwarteten Rückflüsse manchmal nicht in der zunächst unterstellten Höhe einstellen. Das ist dann aber mehr eine Frage nach risikoadäquaten Renditeansprüchen als eine Frage danach, ob Investitionen überhaupt Rendite abwerfen, also zurückverdient werden sollen.
- Zweitens: **Zurückverdienen heißt, Gewinne machen**. Wer heute investiert, will morgen einen „Return“ sehen. Keiner von Ihnen legt heute Geld auf ein Sparbuch und verzichtet morgen auf Zinsen. Und keiner von Ihnen kauft heute eine VW-Aktie, wenn er nicht die Erwartung hat, dass er ab morgen angemessene Rückflüsse in Form von Dividenden oder Kurssteigerungen bekommt. Und bei Unternehmen schlägt sich dieser Rückfluss eben in Form von Gewinnen nieder. Das sollte in einer Marktwirtschaft noch niemanden erschüttern. Wer Gewinne stigmatisiert, der darf sich nicht wundern, wenn er niemanden findet, der bereit ist, Investitionen durchzuführen und in unternehmerisches Risiko zu gehen. Wer das eine — nämlich Investitionen mit unternehmerischem Risiko — will, darf das andere — nämlich Gewinne in Unternehmen — nicht verteufeln. So einfach ist das.
- Und drittens: Eine **absolute Ergebnisgröße** sagt über deren **Angemessenheit** überhaupt nichts aus. 100 Euro Zinsen sind viel, wenn auf dem Sparbuch 1000 Euro liegen, und wenig, wenn es 10 000 Euro sind. Siemens und VW zahlen in diesem Jahr ihren Aktionären jeweils 3 Euro Dividende je Aktie. Um diese Dividende zu bekommen, müssen Sie für eine VW-Aktie aber deutlich mehr bezahlen als für eine Siemens-Aktie. Die Angemessenheit entscheidet sich also letztlich im **Verhältnis von Ergebnis zu Kapitaleinsatz**, also einer Renditegröße. Das gilt für private Anlagen genauso wie für unternehmerische Investitionen.

Nach diesem Ausflug in einige unternehmerische Grundzusammenhänge komme ich zurück zu der **Ausgangsfrage**, ob die Infrastruktur überhaupt Geld verdienen darf und wenn ja, welcher Gewinn eigentlich

angemessen ist. Oder anders formuliert: ob die gut 700 Millionen Euro EBIT beim Fahrweg schon ein Indiz für unangemessene Ergebnisse und „Monopolrenditen“ in der Infrastruktur sind. Die Antworten geben sich nach den bisherigen Ausführungen eigentlich fast von allein.

- Erstens: Ja, **die Infrastruktur soll und muss Geld verdienen**, weil ein zweistelliger Milliardenbetrag aus DB-Mitteln investiert wurde und die Kapitalkosten für dieses investierte Kapital (zurück-)verdient werden müssen. Wer eine andere Antwort auf diese Frage gibt, der untergräbt damit gleichzeitig die unternehmerischen Anreize für eine private und letztlich nutzerbezogene Mitfinanzierung der Infrastrukturinvestitionen mit der Folge, dass der Staat diese Finanzierungslücke schließen müsste. In Zeiten von Schuldenbremse und knappen öffentlichen Kassen halte ich das für keinen sehr nachhaltigen Weg. Und es wäre verglichen mit der Verkehrspolitik seit 1994 eine vollständige Kehrtwendung, für die es keine Notwendigkeit und auch keine Veranlassung gibt. Denn mit dem bisherigen Finanzierungsmodell — streng genommen dem einzigen wirklich funktionierenden Modell an Public-private-Partnership bei Infrastrukturinvestitionen — ist der gesamte Sektor sehr gut zurechtgekommen. Das gilt in besonderem Maße für die integrierte Konzernstruktur des DB-Konzerns und die unternehmerische Ausrichtung auch der Infrastruktur. Die Renaissance der Eisenbahn seit 1994 und die Rekordauslastung der Schieneninfrastruktur, auch durch neue Wettbewerber, sprechen eine eindeutige — und zwar positive — Sprache.
- Zweitens: Die **Frage nach der angemessenen Höhe des Gewinns** bemisst sich nach der Frage, wie viel Kapital im Unternehmen investiert wurde. Wenn das investierte Kapital hoch ist, dürfen auch die absoluten Ergebnisse hoch sein. Die Angemessenheit entscheidet sich einzig und allein in der Relation zwischen Ergebnis und Kapitaleinsatz. Dieser Kapitaleinsatz errechnet sich bei Unternehmen durch das sogenannte **Capital Employed** — also das gesamte von Eigen- und Fremdkapitalgebern im Unternehmen zur Verfügung gestellte Kapital und betrieblich eingesetzte Vermögen. Und als Rendite errechnet sich eine Gesamtkapitalverzinsung, die wir allgemein als **Return on Capital Employed** (ROCE) bezeichnen. Solange das in einem Unternehmen investierte Kapital weniger an Rendite abwirft, als das Kapital selbst an Kosten verursacht, so lange sind wir weit weg von unangemessenen Ergebnisgrößen beziehungsweise Monopolrenditen. Das ist ein in allen regulierten Industrien anerkannter Maßstab und gilt daher auch für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Deutschland.

Wie sieht es nun konkret bei unseren Infrastruktur-Geschäftsfeldern aus? Ich hatte eingangs schon erwähnt, dass wir mit dem diesjährigen Geschäftsbericht erstmalig auch geschäftsfeldbezogene Kennzahlen zum Capital Employed und zu seiner Herleitung zeigen. Außerdem zeigen wir auch die hinter dieser Kapitalbindung liegende Verschuldung und das sogenannte operative Ergebnis nach Zinsen — das frühere Betriebsergebnis II aus der HGB-Welt. Wir haben das auch deshalb gemacht, weil wir die Diskussion um die Angemessenheit von Ergebnissen in der Infrastruktur versachlichen wollten. Denn ohne eine Referenzierung zur Kapitalbindung und Verschuldung greift diese Diskussion zu kurz und lässt sich inhaltlich nicht vollständig und sinnvoll führen.

Geschäftsjahr 2011 – Ergebnisentwicklung

Insgesamt positive EBIT-Entwicklung auf Ebene der Geschäftsfelder

EBIT bereinigt (Mio. €)	2010	2011	Veränderung €	Veränderung %	Capital Employed	Netto-Finanzschulden
DB Bahn Fernverkehr	117	157	+40	+34,2		
DB Bahn Regio	794	801	+7	+0,9		
DB Arriva	52	160	+108	-		
DB Schenker Rail	12	32	+20	+167		
DB Schenker Logistics	304	403	+99	+32,6		
DB Dienstleistungen	129	123	-6	-4,7		
DB Netze Fahrweg	601	715	+134	+19,0	17.911	10.186
DB Netze Personenbahnhöfe	217	226	+9	+4,1	2.853	1.320
DB Netze Energie	82	80	-2	-2,4	896	210
Sonstige/Konsolidierung	-442	-388	+54	-12,2		
DB-Konzern	1.866	2.309	+443	+23,7	31.732	16.582

In der Folie 6 sind die entsprechenden Werte zu Capital Employed und Netto-Finanzschulden für die drei Infrastruktur-Geschäftsfelder und den DB-Konzern ausgewiesen. Aus dieser Darstellung lassen sich einige Erkenntnisse ableiten, die ich am Beispiel des **Geschäftsfelds DB Netze Fahrweg** gerne erläutern möchte, denn dieses Geschäftsfeld besteht im Wesentlichen aus der DB Netz AG, an der sich die Diskussion um die Ergebnisse der Infrastruktur ja in der Regel festmacht.

- Erstens: Auf den Fahrweg entfallen zwar rund 30 Prozent des Konzern-EBIT. Allerdings ist der Fahrweg auch unser Geschäftsfeld mit der mit Abstand höchsten Kapitalbindung und Verschuldung. Mit 17,9 Milliarden Euro entfallen 56 Prozent der Kapitalbindung des DB-Konzerns auf den Fahrweg. Bei der Verschuldung sind es mit 10,2 Milliarden Euro sogar mehr als 60 Prozent. Schon diese Relationen verdeutlichen, dass der bloße Hinweis, in der Infrastruktur würden absolut und relativ gesehen hohe Ergebnisse erzielt, ins Leere läuft, wenn man nicht Kapitalbindung und Verschuldung mitbetrachtet. Und da gilt ganz eindeutig: Im Verhältnis zu Kapitalbindung und Verschuldung im Konzern sind die Ergebnisse der Infrastruktur unterdurchschnittlich.
- Zweitens: In der Diskussion wird häufig der Eindruck erweckt, dass eine Ergebnisrechnung schon beim EBIT zu Ende ist. Dem ist aber nicht so, wie der Name schon andeutet — denn EBIT steht für **E**arnings **B**efore **I**nterest and **T**axes, also eine Ergebnisgröße vor Zinsen und vor Steuern. Wenn man wissen will, was wirklich übrig bleibt, dann muss man von dem EBIT diese Positionen noch in Abzug bringen. Und angesichts einer Verschuldung von mehr als 10 Milliarden Euro im Fahrweg ist es nicht verwunderlich, wenn sich das **operative Ergebnis nach Zinsen** auf nur noch rund 330 Millionen Euro um mehr als die Hälfte reduziert. Wenn man dann

noch berücksichtigt, dass aus diesem Ergebnis auch noch Steuern gezahlt werden müssen, bleibt nicht mehr allzu viel übrig.

- Drittens: In Sachen **Angemessenheit** des Ergebnisses im Fahrweg entmystifiziert sich die öffentliche Diskussion zu einem Scheinproblem. Denn im Verhältnis zur Kapitalbindung errechnet sich gerade einmal eine Gesamtkapitalverzinsung, sprich: ein ROCE, von 4,0 Prozent. Damit sind wir weit weg von Monopolrenditen und auch weit unterhalb unserer Kapitalkosten, die wir ausweislich des Geschäftsberichts mit rund 8 Prozent errechnen. Selbst ein Gutachter der Bundesnetzagentur sieht angemessene Renditen für die Infrastruktur deutlich oberhalb von 6 Prozent. Und es ist ja durchaus bezeichnend, dass die Bundesnetzagentur in keinem der Verfahren seit ihrer Gründung vor mehr als fünf Jahren die Höhe der Trassenpreise und die Renditen in der Infrastruktur infrage gestellt hat. Übrigens anders als in allen anderen regulierten Sektoren in Deutschland, wo Monopolrenditen in der Tat begrenzt werden mussten.

Man kann sich bei diesem Befund natürlich fragen, warum wir den Spielraum in Richtung einer auch aus Regulierungssicht angemessenen Rendite in der Infrastruktur nicht genutzt und die Trassenpreise früher erhöht haben. Die Antwort ist auch hier eigentlich ganz einfach, und das ist übrigens auch ein Spezifikum, das uns von den anderen regulierten Sektoren unterscheidet. Wir haben die Preisspielräume in der Infrastruktur nicht genutzt, weil wir überzeugt sind, dass sich die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Verkehrsträgers Schiene auf den **nachgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr** entscheidet. Und dort haben wir Wettbewerbsmärkte. Eine ruckartige Überwälzung der Infrastrukturkosten würde die Wettbewerbsfähigkeit aller Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit des gesamten Verkehrsträgers Schiene gegenüber der Straße verschlechtern und letzten Endes nicht zu mehr, sondern zu weniger Verkehr auf der Schiene führen. Das wollen wir nicht — und das ist übrigens ein Verdienst des integrierten Konzerns und der damit verbundenen übergreifenden und langfristigen, nachhaltigen Sichtweise. Genau deshalb hatten wir in den letzten Jahren eine ausgesprochen moderate Preisentwicklung bei der DB Netz AG, sowohl verglichen mit industrieüblichen Preisentwicklungen als auch verglichen mit Trassenpreissteigerungen im europäischen Ausland.

Ein weiterer Punkt ist mir an dieser Stelle wichtig, weil er immer wieder in der öffentlichen Diskussion auftaucht. Dabei geht es um die **Ergebnisabführungsverträge zwischen der DB AG und den Infrastrukturunternehmen**, insbesondere der DB Netz AG. Der Vorwurf lautet, dass wir mit den Ergebnisabführungsverträgen die DB Netz AG finanzwirtschaftlich aushöhlen und die Verschuldungs- und Eigenkapitalsituation der Infrastruktur verschärfen würden. Teilweise wird auch behauptet, wir hätten mit den Infrastrukturgewinnen unsere internationale Expansion im Transport- und Logistikbereich finanziert. Um es ganz klar zu sagen: Diese Argumentation geht zu 100 Prozent an der Faktenlage vorbei.

Um mit dem letzten Punkt gleich anzufangen: Unsere **Internationalisierung in der Logistik** war mit den großen Akquisitionen von Stinnes/ Schenker im Jahr 2002 und BAX im Jahr 2006 im Wesentlichen abgeschlossen. Bis zu diesem Zeitpunkt hat die DB Netz AG keine Gewinne gemacht, sondern Verluste geschrieben — kumuliert rund 2,5 Milliarden Euro! Diese Verluste wurden auf Basis des Ergebnisabführungsvertrags durch die DB AG ausgeglichen. Der Vorwurf, wir hätten die Internationalisierung im Logistikbereich durch Infrastrukturgewinne finanziert, gehört also vollständig in die Märchenwelt. Erst seit 2007 schreibt die DB Netz AG überhaupt schwarze Zahlen. Aber kumuliert betrachtet, haben wir bis einschließlich 2011 immer noch knapp 1 Milliarden Euro mehr an Verlusten ausgeglichen, als Gewinne an die DB AG abgeführt wurden.

Außerdem haben wir in den Jahren 2005 und 2010 **cashwirksame Kapitalerhöhungen** im Umfang von insgesamt 1,2 Milliarden Euro durchgeführt. Wenn man das zusammenzählt, kommt man auf einen Betrag von 2,2 Milliarden Euro, der seit der Gründung von der DB AG an die DB Netz AG geflossen ist. Ohne Ergebnisabführungsverträge und unsere Kapitalerhöhungen hätte sich die Eigenkapital- und Verschuldungssituation der DB Netz AG also nicht verbessert, sondern eindeutig verschlechtert, und zwar in Milliarden-Größenordnung.

Ich will meinen zugegebenermaßen etwas ausführlicheren Exkurs mit einem klaren **Fazit** schließen: Die Infrastruktur verdient gemessen an Kapitalbindung und Verschuldung nicht zu viel, sondern eigentlich zu wenig Geld. Dieser Befund ist selbst nach Renditemaßstäben regulierter Sektoren und Gutachter der Bundesnetzagentur unzweifelhaft und eindeutig. Die Trassenpreise und auch die im Fahrweg ausgewiesenen Ergebnisse und Cashflows werden daher auch in den nächsten Jahren in einem vernünftigen und moderaten Rahmen wie in der Vergangenheit noch steigen müssen. Denn nur dadurch lassen sich die hohen Beiträge zur Mitfinanzierung der Infrastruktur, die sich auf rund 1 Milliarden Euro pro Jahr belaufen, auch unternehmerisch rechtfertigen.

Das ist essenzieller Teil eines in sich **tragfähigen und nachhaltigen Geschäftsmodells in der Infrastruktur**, mit dem auch ein Beitrag zur Haushaltsentlastung geleistet wird. Wem das nicht gefällt, wer Gewinne in der Infrastruktur also verbieten oder wegregulieren will, der entscheidet sich gleichzeitig gegen eine private Mitfinanzierung der dringend notwendigen Infrastrukturerweiterungen und muss dann konsequenterweise auch für eine vollständige Finanzierung aus dem Bundeshaushalt eintreten. Das sollte man bei dieser Diskussion ehrlicherweise immer mit dazusagen, sonst verkürzt man das Thema in unzulässiger Weise. Angesichts von Schuldenbremse und eher erhöhtem Investitionsbedarf bei Neu- und Ausbaumaßnahmen in der Schieneninfrastruktur scheint mir das die falsche Richtung zu sein.

Es gibt aus unserer Sicht keine Veranlassung, von dem bewährten Modell abzuweichen. Wir sind jedenfalls bereit, auch in Zukunft unseren **Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung** und zur **Entlastung des Bundeshaushalts** zu leisten. Voraussetzung ist allerdings, dass uns der rechtliche und regulatorische Rahmen unternehmerisches Handeln auch erlaubt. Und das schließt das Zurückverdienen von investiertem Kapital in Form von Gewinnen in der Infrastruktur mit ein.

„Endlich", möchte man rufen, hält der DB-Vorstand einer weitverbreiteten Polemik gegen die wirtschaftlichen Erfolge des Unternehmens entgegen. Vielen, die in diesen Kritiker-Chor einstimmen, ist dabei eigentlich gar kein Vorwurf zu machen, denn sie wissen es einfach nicht besser. Herr Dr. Lutz stellt selbst klar fest, dass der Gewinn vor Zinsen und Steuern (EBIT) wenig aussagefähig ist. Diese Kennzahl ist für Aktien-Anleger wichtig, weil der Börsen-Wert eines Unternehmens allenfalls zufällig dem tatsächlichen Kapitaleinsatz entspricht. Da Aktien der DB Netz AG allerdings niemals an der Börse erhältlich sein werden, bräuchte es diese Kennzahl für DB Netz überhaupt nicht, und solche Missverständnisse könnten gar nicht erst auftreten. Erfreulich, dass der DB-Vorstand nun selbst seine Zahlen besser erläutert — so dass eine interessierte, aber nicht in allen Facetten das Kapitalmarkts kundige Öffentlichkeit die Zusammenhänge besser versteht. Vielleicht wird diese bessere Erklärung in den nächsten Jahren ja noch ausgebaut, bis hin zu der Idee einer „Sozialbilanz", wie sie Mitte der 1980er-Jahre (offenbar unabhängig voneinander) von Hermann Flieger[1] und Ernst Boos[2] vorgeschlagen wurde.

UIC feiert 90-jähriges Jubiläum

Der Internationale Eisenbahnverband UIC (Union Internationale des chemins de fer) in Paris feiert im Jahr 2012 seinen 90. Geburtstag. Eine Fotoausstellung erzählt die Geschichte der Bahnen aus aller Welt und zeigt Beispiele der Zusammenarbeit auf. Sie ist auch der Öffentlichkeit bis zum 22. Dezember 2012 im Gebäude der UIC zugänglich (9 bis 17 Uhr, 16 rue Jean Rey, nähe Eiffelturm).

Der Besucher findet vier Themen. die Menschen, die zur Geschichte und dem Erfolg der Bahnen beigetragen haben, das Rollmaterial (von der Dampflok zur Hochgeschwindigkeit), die Infrastruktur und der Beitrag der UIC zur Entwicklung der Schiene weltweit, unter besonderer Berücksichtigung der internationalen Harmonisierung.

Die UIC zählt 200 Mitglieder aller 5 Kontinente (Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, zum Bahntransport gehörige Dienstleister usw.). Die UIC-Mitglieder stehen weltweit für 1 Millionen Streckenkilometer, 2800 Milliarden Personenkilometer, 9500 Milliarden Tonnenkilometer und 6,7 Millionen Menschen.

Die Hauptaufgabe der UIC ist es, den weltweiten Schienenverkehr zu fördern und die Verbandsmitglieder dabei zu unterstützen, aktuelle und künftige Herausforderungen im Bereich Mobilität und nachhaltige Entwicklung zu meistern.

[1] Flieger, H(ermann); UITP Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen (Hrsg.): „Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Jahr 2000 : der Beitrag der gemeinwirtschaftlichen Ergebnisrechnung", 46. UITP-Kongress, Bericht 5, Brüssel 1985. [Prof. Flieger war damals Vorstand der Dortmunder Stadtwerke.]

[2] Boos, Ernst; Institut für Tourismus und Verkehrswirtschaft an der Hochschule St. Gallen (Hrsg.): „Eine Sozialbilanz für öffentliche Verkehrsunternehmungen" (St, Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswirtschaft, Band 12), Bern 1986. [Dr. Boos ist heute Vorstand der SBB-Tochter Thurbo, einer Regionalbahn in der Ostschweiz.]

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 = DUSSDEDDXXX

Die Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. ist als gemeinnützig anerkannt. Sie erhalten zeitnah und unaufgefordert eine Spendenquittung fürs Finanzamt.

Dazu noch folgender Hinweis: In letzter Zeit sind vermehrt Spenden eingegangen, für die wir jedoch keine Spendenbestätigungen zustellen konnten, weil wir die Adresse des Spenders nicht kennen oder dieser umgezogen ist. Wenn Sie also noch auf eine Spendenbestätigung warten, setzen Sie sich bitte mit uns in Verbindung.

Eisenbahninfrastruktur

Konjunkturprogramm für die Bahninfrastruktur abgeschlossen

Die Konjunkturprogramme der Bundesregierung sind abgeschlossen. Allein 1,4 Milliarden Euro flossen von 2009 bis 2011 in die Schieneninfrastruktur, davon 325 Millionen in die Personenbahnhöfe. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und Dr. Rüdiger

Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, zogen am 31. Januar 2012 in Nürnberg eine positive Bilanz.

Ramsauer: „Innerhalb von drei Jahren konnte mit den Bundesmitteln fast die Hälfte der Bahnhöfe in Deutschland modernisiert werden. Dazu sind zahlreiche Strecken ausgebaut und der Lärmschutz an der Schiene verbessert worden. Diese Investitionen bedeuten spürbare Verbesserungen für die Bahnkunden und machen die Bahn noch attraktiver."

Grube: „Wir sind auf das Geleistete sehr stolz. Bei der Umsetzung der Konjunkturprogramme wurde eine glatte Punktlandung hingelegt, in dem wir die Fristen eingehalten und die Mittel vollständig eingesetzt haben. Von den umfangreichen Baumaßnahmen in die Bahnhöfe, das Schienennetz und die Energieanlagen profitierten nicht nur unsere Kunden, sondern auch der deutsche Mittelstand. Allein an der Modernisierung der Bahnhöfe waren rund 500 kleine und mittelständische Unternehmen beteiligt."

Die Unterhaltung der Eisenbahn-Infrastruktur ist — unabhängig von der Konjunktur — eine ständige Herausforderung. Foto: Wolfgang Dietrich Mann.

Bei den Personenbahnhöfen wurden im Rahmen der Konjunkturprogramme insgesamt rund 3000 Bauprojekte an etwa 2100 vorwiegend kleineren und mittleren Bahnhöfen fertig gestellt. Schwerpunkte waren die verbesserte Information für Reisende durch Dynamische Schriftanzeiger (DSA), optimierter Wetterschutz, moderne Beleuchtung sowie stufenfreie Bahnsteige. Zudem wurden zahlreiche Empfangsgebäude energetisch saniert oder denkmalgerecht instandgesetzt.

Für Maßnahmen im knapp 34 000 Kilometer langen Streckennetz standen 960 Millionen Euro zur Verfügung. Rund 650 Millionen Euro flossen in laufende Neu- und Ausbauprojekte, davon über 56 Millionen Euro in die Weiterentwicklung der Umschlagterminals zwischen Schiene und Straße.

DB ruft 2011 Bundesmittel für die Infrastruktur komplett ab

Die DB hat im Jahr 2011 die Bundesmittel für Erhalt und Ausbau des Schienennetzes, der Bahnhöfe und Energieanlagen in Höhe von 4,2 Milliarden Euro erneut komplett abgerufen. „Mit diesen Investitionen sichern wir die Zukunft des Systems Schiene; zusätzliches Geld aus den Konjunkturprogrammen hat wichtige Infrastrukturprojekte voran gebracht." erklärte Dr. Volker Kefer, Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, am 28. Februar 2012.

Basis des Infrastruktur-Erhalts ist die zwischen DB und Bund bestehende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Der Bund als Eigentümer stellt dabei Geld für den Erhalt von Schienennetz und Bahnhöfen zur Verfügung, die DB steuert eigene Gelder bei und erfüllt vereinbarte Qualitätskriterien. Im Infrastrukturzustandsbericht dokumentiert die DB die Einhaltung dieser Qualitätskriterien. Wie bereits in den Vorjahren hat die DB 2011 im Rahmen der LuFV 2,5 Milliarden Euro aus dem Bundeshaushalt sowie mehr als 500 Millionen Euro eigene Gelder in den Erhalt der bestehenden Infrastruktur investiert. Allein Gleise, Weichen und Stellwerkstechnik wurden mit mehr als 2,7 Milliarden Euro modernisiert. Rund 280 Millionen Euro flossen in die Modernisierung der Bahnhöfe, 105 Millionen Euro in die Erneuerung der Anlagen zur Bahnstromversorgung.

„Einen weiteren Investitionsschwerpunkt bildeten Neu- und Ausbauprojekte", so Kefer weiter, „2011 haben wir rund 1,1 Milliarden Euro Bundesmittel sowie rund 160 Millionen Eigenmittel der DB in den Neubau von Bahnstrecken investiert."

Die DB setzt die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur kontinuierlich fort. Schwerpunkt bleibt die Modernisierung des Schienennetzes. 2012 erneuert die DB fast 2600 Kilometer Schienen, 1870 Weichen und zwei Millionen Eisenbahnschwellen, vor allem auf hoch belasteten Hauptstrecken und in Knoten. Ein weiterer Schwerpunkt ist die stetige Verbesserung und Modernisierung der Bahnhöfe sowie die konsequente Verbesserung der Reisendeninformation für die Bahnkunden. Weiterhin sollen nahezu alle Bahnhöfe bis 2014 einen Wetterschutz bekommen.

Umfahrungen als wichtiger Baustein für mehr Bahn

Markus Rebmann, Mannheim

Mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Bahn zu verlagern ist seit Jahrzehnten ein viel verwendetes Schlagwort. Vieles hat sich getan bei der Bahn an Modernisierungen sowie Streckenausbauten und Steckenneubauten — für die meisten noch nicht genug. In der zukünftigen Ausrichtung des Personenfernverkehrs stehen sich Bemühungen um einen Deutschland-Takt und der Ansatz weiterer Schnellfahrstrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr scheinbar konträr gegenüber. Doch ein so großes, zentral in Europa gelegenes Land wie Deutschland benötigt beides.

Die umwelt- wie klimafreundliche Bahn stärken erfordert grundsätzliche Überlegungen zur langfristigen Ausrichtung der Infrastruktur. Wenn deutlich mehr Verkehr auf die Bahn verlagert werden soll, benötigt diese unstrittig mehr Streckenkapazitäten. Dies kann über die Entmischung von Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr oder durch Strecken-Neubauten erfolgen. Auf verkehrsreichen Korridoren mit hohem Potenzial an Personenfernverkehr erweist sich eine Kombination von beidem am sinnvollsten. Da die größten Geschwindigkeitsunterschiede zwischen dem Personenfernverkehr und dem Nah- und Güterverkehr bestehen, steigern neue Gleise für den Personenfernverkehr die Streckenkapazität des Korridors ganz erheblich. Doch neue Gleise für den Personenfernverkehr sind nur dann sinnvoll, wirtschaftlich und erhalten eine breite Akzeptanz, wenn diese hoch ausgelastet werden können.

Grundsätze für Fernverkehrsgleise und Haltekonzeptionen

Eine neue Trasse für den Fernverkehr bietet die Chance, sich von historischen und oft kurvenreichen Streckenverläufen aus den Anfängen der Eisenbahn zu trennen. Teure Kunstbauten entlang neuer Bahntrassen sind nicht zu vermeiden. Dabei ist der Kostenunterschied zwischen einer Trassierung auf zum Beispiel 300 gegenüber 200 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit nicht unbedingt entscheidend. Dafür trägt Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) über 200 Stundenkilometer zu hohen Reisegeschwindigkeiten bei, so dass zusätzlicher Personenverkehr auf die Bahn verlagert werden kann. In Deutschland gibt es ein erhebliches Verlagerungspotenzial vom Flug- und vom Autoverkehr, womit grundsätzlich eine hohe Auslastung der als Schnellfahrstrecke (SFS) ausgeführten Fernverkehrsgleise erreichbar ist. Für hohe Reisegeschwindigkeiten ist nicht alleine die Höchstgeschwindigkeit, sondern wesentlich auch eine möglichst lange Beibehaltung einer hohen Geschwindigkeit sowie die Konzeption der Haltepunkte und der Bahnknotenanbindungen entscheidend. Nicht-zusammenhängende Schnellfahrstrecken und viele Halte können die Reisegeschwindigkeit unter die halbe Höchstgeschwindigkeit drücken, so dass die Verkehrsverlagerung und damit die Wirtschaftlichkeit nur noch bescheiden ausfallen.

Schnellfahrstrecken ermöglichen hohe Spitzengeschwindigkeiten, durchgehende Schnellfahrstrecken aber auch hohe Reisegeschwindigkeiten. An Haltepunkt-Konzeptionen gibt es drei unterschiedliche Varianten. Variante eins ist im Wesentlichen in Japan als Mutterland des Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehrs realisiert. Dort führen schnelle Strecken in der Regel in aufgeständerter Bauweise mitten durch die dichte Bebauung zu bereits zuvor vorhandenen Bahnhöfen und ÖPNV-Knoten — und wieder aus der Stadt heraus. Dabei werden schnelle Durchfahrtsgleise von Haltegleisen mit Bahnsteigkanten flankiert, wo nicht alle HGV-Züge halten. Dem gegenüber führen bei den beiden anderen Varianten die schnellen Fernverkehrsgleise um die Zentren herum. Bei Variante zwei erfolgt ein Halt an neuen Bahnhöfen auf der grünen Wiese oder in der Peripherie des Ballungsraumes. Wie bei Variante eins sind die Durchfahrtsgleise mittig angeordnet. Häufig ist diese Konzeption In Frankreich anzutreffen, es gibt aber auch Beispiele in Deutschland wie der ICE-Halt Limburg-Süd. Haltepunkte abseits der Stadtzentren können insbesondere aufgrund der meist schlechten ÖPNV-Anbindung kaum befriedigen. Die Variante drei schließlich verzichtet auf neue Haltepunkte an der SFS und verbindet diese über großräumige Abzweige vor und hinter den Zentren mit vorhandenen Strecken, die zu und von den Hauptbahnhöfen führen. Prominente Beispiele in Frankreich sind Lyon und eigentlich auch Paris, das durchgehend schnell umfahren werden kann. Weitere Beispiele sind Tours, Poitiers und Angoulême auf der bis Tours bestehenden und im weiteren ab 2012 in Bau befindlichen Neubaustrecke Paris – Bordeaux.

Umfahrungen als Standard beim System Autobahn

Variante drei vermeidet die städtebaulichen und funktionalen Nachteile der ersten beiden Varianten und soll als bevorzugte Variante für Deutschland in den Mittelpunkt gestellt werden. Bekannt und Standard ist diese Variante bei Autobahnen: Der Durchgangsverkehr wird um die Stadt herumgeleitet und Anschlussstellen ermöglichen die Anbindung der Stadtzentren. Wichtig für Autos wie für Züge ist, dass nach Bedarf Zentren und Knoten sowohl angefahren als auch umfahren werden können. Bei der Bahn lassen sich so gleichwohl Einbindungen in Taktverkehre mit häufigeren Halten und Sprinterverkehre mit Reisezeiteinsparungen von zirka 10 bis 20 Minuten je Umfahrungen erreichen. Damit stellen Umfahrungen einen wichtigen Baustein dar, Verkehr zu verlagern und mehr Züge zu ermöglichen. Und bei mehr Zügen wirken Umfahrungen für Bahn-

knoten wie beim Beispiel Lyon nicht schwächend, sondern vielmehr entlastend. Je nach Größe des anzufahrenden Bahnknotens führen die SFS-Abzweigstrecken in Mischbetriebsstrecken oder Fern-/Regionalexpress-Zulaufstrecken.

Deutschlands Mitte im Fokus

Schnelle, durchgehende Fernverkehrsgleise sind ein sehr langfristiger Zielzustand. Zu beginnen wäre dort, wo sich der höchste Nutzen ergibt. Durch die randlastige Zentrenstruktur Deutschlands fällt der Fokus auf die Mitte Deutschlands, wo Verkehre gebündelt werden können. Bereits 2004 hatte Andersen[3] dargelegt, dass Investitionen für den HGV vorrangig in der Mitte Deutschlands und nicht an den Rändern vorgenommen werden sollten. Ein hoher Nachholbedarf besteht in West-Ost-Richtung: Die Bahn-Reisezeit zwischen Frankfurt (Main) und Erfurt beträgt für die 265 Kilometer etwa 2¼ Stunden. Eine Reisegeschwindigkeit von unter 120 Stundenkilometer ist in der Mitte Deutschlands und Europas als viel zu gering zu erachten, eine wesentliche Beschleunigung aber nicht in Sicht. Rebmann[4] schlägt als zentrale Maßnahme eine durchgehende neue Schnellfahrstrecke zwischen Frankfurt (Main) und Erfurt vor, wodurch die Reisezeit zwischen diesen Städten auf 1 Stunde verkürzt und die Reisegeschwindigkeit mehr als verdoppelt wird. Durch diese erhebliche Beschleunigung führt der schnellste Weg zwischen Frankfurt (Main) und Berlin in rund 2¾ Stunden über den Raum Erfurt – Halle – Leipzig und erschließt damit auch das hohe Reisendenpotenzial der Bundesländer Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen. Hohe Auslastungen ergeben sich dadurch, dass hierüber auch Verkehre aus den Metropolregionen Stuttgart, Oberrhein, Rhein-Neckar und dem südlichen Rhein-Ruhr-Gebiet zu den Metropolregionen Mitteldeutschland und Berlin/Brandenburg gebündelt werden können. Zusätzlich ermöglicht eine Verbindung mit der SFS Hannover – Würzburg im Raum Bad Hersfeld eine Nutzung eines Teils der neuen Strecke in Nord-Süd-Richtung mit Zeitersparnis zwischen Frankfurt und Hannover von rund einer halben Stunde.

Umfahrungen von Bahnknoten und Zentren benötigen ein hohes Maß an Weitsicht, da die Bebauungen auch in der Peripherie immer dichter werden. Hier ist eine frühzeitige Konzeption und eine Einbindung in eine langfristige Raumordnung etwa zur Verkehrswegebündelung unabdingbar. Realisiert werden können Umfahrungen dann stufenweise, beginnend in der Mitte Deutschlands und dann weiter nach außen. So kann eine durchgehende SFS Frankfurt (Main) – Erfurt über weitere Umfahrungen mit vorhandenen oder fest geplanten Schnellfahrstrecken verbunden und dadurch ein erstes System zusammenhängender Schnellfahrstrecken erreicht werden. In vorgenanntem Beitrag wird abgeschätzt, dass damit schon 40 Prozent des innerdeutschen Flugverkehrs auf die Bahn verlagert und so bevorstehende Flughafenausbauten vermieden werden können.

Hochgeschwindigkeit und flächendeckenden Takt kombinieren

Frankreich war ab 1981 das zweite Land mit Personenverkehr über 200 Stundenkilometer. Sein Fokus auf Hochgeschwindigkeit wird teils bewundert, teils kritisiert. In der Fachpresse wird für das Fahrplanjahr 2012 unter dem Schlagwort „Fahrplan-Revolution“ von einer landesweiten Einführung eines Taktfahrplanes in Frankreich berichtet[5]. Doch ist damit nicht die Abkehr von Hochgeschwindigkeit und Hinwendung zum Taktverkehr nach schweizerischem Vorbild gemeint. Vielmehr ist der HGV auf der SFS von Paris nach Lyon so erfolgreich, dass nur landesweite Taktüberlegungen eine sinnvolle und gleichzeitig volle Auslastung dieser mit 13 bis 14 (!) Zügen je Stunde und Richtung höchstbelasteten und damit höchsteffizienten Strecke sicherstellen.

Auch in Deutschland ist eine Kombination von Hochgeschwindigkeit und flächendeckendem Takt möglich wie nötig. Mit den ausführlichen Betrachtungen von Breuer und Uekermann[6] erhalten die bereits seit Jahren geäußerten Forderungen nach einem Deutschland-Takt im Fernverkehr endlich ein erstes, schon sehr konkretes Gesicht. Dort werden die Beseitigung vieler schon seit längerem angemahnter Engpässe, die Nutzung vorhandener wie im Bau befindlicher Schnellfahrstrecken und der Neubau kurzer SFS-Abschnitte wie zwischen Würzburg und Nürnberg zu einer Gesamtkonzeption an Integralem Taktfahrplan (ITF) verbunden. Wenn eine solche Konzeption nun mit durchgehenden Schnellfahrstrecken kombiniert wird, kann in den nächsten 10 bis 20 Jahren ein zukunftsgerichtetes, klimaschonendes Verkehrssystem mit deutlich mehr Bahn im Personen-Fernverkehr in Deutschland entstehen. Investitionsmittel sind dabei aus einem Verkehrsetat und einem Klimaschutzetat, nicht alleine aus einem Schienenetat zu entnehmen.

In Ballungsräumen ist unstrittig, dass ein S-Bahn-Netz durch Schnellverkehre wie Regional-Express-Linien ergänzt werden muss. Genauso ergänzen sich im Fern-

[3] Andersen, Sven (2004): „Hamburg – Frankfurt (M) und Köln – München in weniger als drei Stunden — eine Vision?“; in: Eisenbahn-Revue International, Heft 3/2004, Seiten 134 bis 143.
[4] Rebmann, Markus (2011): „Hochgeschwindigkeit und Klimaschutz — 3½ Stunden per Bahn zwischen deutschen Metropolregionen ermöglichen Verkehrsverlagerungen vom Flugzeug“; in: Bahn-Report, Heft 2/2011, Seiten 74 bis 79.
[5] Stohler, Werner und Stähli, Luigi (2012): „Fahrplan-Revolution in Frankreich“, in: Eisenbahn-Revue International, Heft 1/2012, Seiten 18 bis 21.
[6] Breuer, Steffen und Uekermann, Ralf (2011): „ITF Deutschland 2020 — Ein Taktfahrplan für den deutschen Fernverkehr“; in: Eisenbahn-Revue International, Heft 11/2011, Seiten 557 bis 563 sowie Fortsetzungen in den Folgeausgaben 12/2011 und 1/2012.

verkehr ein flächendeckendes Angebot über ganz Deutschland und zwischen den Ballungsräumen verkehrende Sprinter-Züge. Nicht nur die „Fläche“ hat ein Recht auf adäquate Anbindung an den Fernverkehr, sondern auch die Ballungsräume auf schnelle Verbindungen zwischen ihnen — auch ein wichtiger Standortvorteil für Deutschland. Nur so kann der Kurzstrecken-Flugverkehr auf die Bahn verlagert werden mit für den Klimaschutz wichtigen Kohlendioxid-Einsparungen von rund 75 Prozent. Umfahrungen sind das Mittel der Wahl, um durchgehende Schnellfahrstrecken auch in Deutschland zu erzielen. Und ohne durchgehende Schnellfahrstrecken wäre die Eisenbahn in Japan und in Frankreich nicht so erfolgreich wie sie ist. Es ist so schwierig wie nötig aufzuzeigen, dass Umfahrungen Vorteile für alle und das System Bahn insgesamt bedeuten können. Es braucht hier mehr Gelassenheit nach dem Motto „umfahren und umfahren lassen“.

Aufträge von 800 Millionen Euro für Stuttgart 21 vergeben

Die Deutsche Bahn hat am 12. März 2012 über die Vergabe weiterer Tunnelbauwerke und den Rohbau des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 entschieden. Zuvor hatte die DB die Bewerbungs- und Angebotsunterlagen der Bieter einer europaweiten Ausschreibung gemäß öffentlichem Vergaberecht geprüft und Verhandlungen mit den Unternehmen geführt.

Den Zuschlag für den Tiefbahnhof (Talquerung, Zufahrttunnel Bahnhof, Düker West und Cannstatter Straße sowie Düker Nesenbach [Planfeststellungsabschnitt: PFA 1.1]) wird eine Bietergemeinschaft unter Führung von Züblin aus Stuttgart erhalten. Die Vergabe des PFA 1.5 (Rohbau Tunnelbauwerke Bad Cannstatt und Feuerbach) erfolgt in zwei Losen. Der Auftrag für den Rohbau des Tunnels Feuerbach geht an eine Bietergemeinschaft unter der Leitung des Stuttgarter Bauunternehmens Baresel. Die Rohbauarbeiten für den Tunnel Bad Cannstatt werden von einer Bietergemeinschaft unter Leitung der Firma Hochtief ausgeführt.

DB-Infrastrukturvorstand Dr. Volker Kefer: „Mit den heutigen Vergaben der großen Rohbauwerke für den neuen Tiefbahnhof und die Tunnel nach Feuerbach und Bad Cannstatt liegen wir im prognostizierten Kostenrahmen. Damit haben wir das vor der Volksabstimmung angekündigte Vergabeziel erreicht.“ Insgesamt sind jetzt rund 50 Prozent des gesamten Bauvolumens und 90 Prozent der Tunnelbauwerke für Stuttgart 21 vergeben. Kefer weiter: „Die Bauleistungen haben mit dem PFA 1.1 in Höhe von gut 300 Millionen Euro sowie dem PFA 1.5 in Höhe von knapp 500 Millionen Euro ein Gesamtvolumen von rund 800 Millionen Euro. Die Kostensituation für das Projekt hat sich weiter stabilisiert“.

Mehr Geld für die Schweizer Bahninfrastruktur

Mit der am 02. März 2012 verabschiedeten Botschaft beantragt die Schweizer Regierung (Bundesrat) für die vier Jahre 2013 bis 2016 insgesamt 9,449 Milliarden Schweizer Franken in Form von Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträgen: 6,624 Milliarden Franken für die Infrastruktur der SBB und 2,825 Milliarden Franken für die Infrastrukturen der Privatbahnen.

Mit der Erhöhung der Beiträge des Bundes und mit der bereits im August 2011 beschlossenen Erhöhung der Trassenpreise[*] stehen der SBB und den Privatbahnen ab 2013 deutlich mehr Mittel zur Verfügung, als dies bisher der Fall war. Damit kann der von den Bahnen geltend gemachte Mehrbedarf für die Substanzerhaltung der Eisenbahninfrastruktur und die Weiterführung der bereits vereinbarten Erweiterungsinvestitionen finanziert werden. Zudem werden zusätzliche Erweiterungen in begrenztem Umfang aufgenommen.

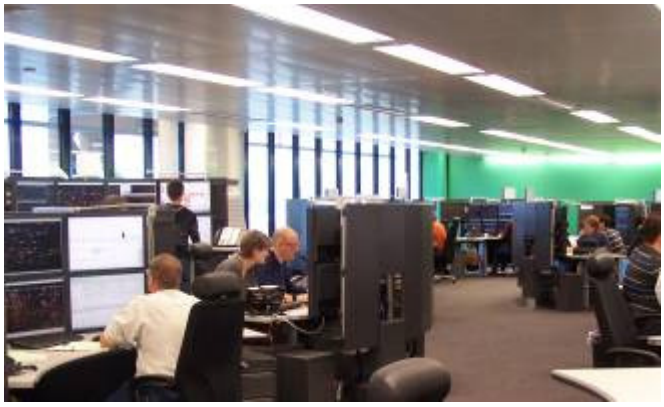
Für den Bund ist prioritär, dass das bestehende Netz trotz der gestiegenen Verkehrsbelastung in einem guten Zustand erhalten und laufend an den Stand der Technik angepasst werden kann. Die Mittel für die Erweiterungsinvestitionen können aus diesem Grund nicht weiter erhöht werden. Eine zusätzliche Erhöhung des Zahlungsrahmens beziehungsweise des Verpflichtungskredits für darüber hinaus gehende Erweiterungsinvestitionen zu Lasten des FinöV-Fonds („Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs“) würde zu einer Verzögerung von Eisenbahngroßprojekten führen und wird daher vom Bundesrat abgelehnt. Die Erhöhung der Mittel steht zudem unter dem Vorbehalt des neuen Konsolidierungsprogramms (KAP 2014), welches auch vom öffentlichen Verkehr signifikante Einsparungen erfordert.

Die SBB begrüßte am 02. März 2012 die Entscheidung des Bundesrats und betonte, dass nun ausreichend Mittel für den Substanzerhalt des stark ausgelasteten Bahnnetzes zur Verfügung stehen. Mit dem Investitionsbeitrag für die bestehende Infrastruktur kann der Anlagenzustand erhalten und punktuell verbessert werden. Das Schwergewicht wird auf die Erneuerung der Fahrbahn gelegt. Dies wirkt sich unmittelbar auf die Anzahl der Langsamfahrstellen aus, die sich von 60 im Jahre 2010 bis 2015 auf weniger als 10 reduzieren sollen.

[*] Berechnungen hatten gezeigt, dass mit den heutigen Trassenpreisen aufgrund der stark gestiegenen Unterhaltskosten die Kosten entgegen dem Gesetz nicht mehr gedeckt sind. Der Bundesrat hat deshalb beschlossen, die Trassenpreise zum 01. Januar 2013 zu erhöhen. Die zusätzlichen Einnahmen in der Höhe von 200 Millionen Schweizer Franken sollen die Grenzkosten decken und dienen auch der Sicherung der Infrastrukturfinanzierung.

SBB konzentriert Zugsteuerung

Vier Betriebszentralen (BZ) sollen ab 2016 den gesamten Schweizer Bahnverkehr steuern. Als zweite von vier Zentralen weihte die SBB Ende 2011 die BZ Ost am Flughafen Zürich ein. Die BZ West in Lausanne ist bereits seit Mai 2010 in Betrieb, die BZ Mitte in Olten und die BZ Süd in Pollegio befindet sich im Bau.



Emsiges Treiben in der neuen BZ Ost am Flughafen Zürich. Foto: Gunther Ellwanger.

Aus der BZ Ost wird der gesamte Bahnverkehr der SBB östlich von Brugg bis zum Bodensee und nach Chur gesteuert, rund ein Drittel des gesamten Zugverkehrs der SBB. Bei einer Medienführung am 17. Januar 2012 betonte Bruno Stehrenberger, Leiter Betrieb von SBB Infrastruktur: „Mit den Zentralen beginnt eine neue Ära der Betriebsführung. Zugverkehrsleiter und Disponenten arbeiten in Sektorenteams zusammen. Die Trennung in über 100 Standorte fällt weg und alle Arbeitsabläufe finden unter einem Dach statt. Das erleichtert die Kommunikation und Zusammenarbeit wesentlich, gerade auch im Störungsfall“. Diese enge Zusammenarbeit soll auch den Bahnreisenden nützen. Die Betriebszentralen sollen die Voraussetzungen schaffen um den prognostizierten Mehrverkehr zu bewältigen und die hohe Pünktlichkeit auch künftig sicherstellen zu können.

Schienengüterverkehr

Schienengüterverkehr wächst 2011 um 5,4 Prozent

Im Jahr 2011 transportierten in- und ausländische Eisenbahnen auf dem deutschen Schienennetz Güter im Gesamtumfang von 375 Millionen Tonnen. Das entspricht nach Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 12. März 2012 einem Zuwachs von 19,3 Millionen Tonnen oder 5,4 Prozent gegenüber 2010. Dies war seit 1992 die höchste auf Schienen transportierte Gütermenge (1992: 379,9 Millionen Tonnen).

Ebenfalls um 5,4 Prozent erhöhte sich im Vorjahresvergleich die Transportleistung — also das Produkt aus Gütermenge und Transportweg — auf 113,2 Milliarden Tonnenkilometer. Die durchschnittliche Transportweite betrug 302 Kilometer.

Während in den ersten drei Quartalen 2011 die beförderte Gütermenge im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresquartal um Werte zwischen 5,2 Prozent und 10,6 Prozent anstieg, gab es im vierten Quartal nur einen moderaten Zuwachs von 0,6 Prozent. Die Zuwächse sind primär auf den Binnenverkehr zurückzuführen, der um 15,1 Millionen Tonnen gegenüber 2010 zulegte (plus 6,2 Prozent). Der Binnenverkehr kam damit auf einen Anteil an der Gesamttonnage von 68,6 Prozent.

Die Transportmenge im kombinierten Verkehr, überwiegend bestehend aus Containern und Wechselbehältern, erhöhte sich überdurchschnittlich um 7,0 Prozent auf 76,7 Millionen Tonnen. Die durchschnittliche Transportweite belief sich hier auf 519 Kilometer.

Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern

Den Klimawandel bekämpfen und zugleich die Mobilität von Menschen und Gütern sichern können wir nur, wenn wir die Verkehrsströme massiv auf nachhaltige Verkehrsträger — allen voran auf die Schiene — verlagern. Dass dies in der EU kein frommer Wunsch, sondern eine realistische Möglichkeit ist, zeigt das von der EU mitfinanzierte Projekt „FLAVIA“ („**F**reight and **L**ogistics **A**dvancement in Central/South-East Europe — **V**alidation of trade and transport processes, **I**mplementation of improvement actions, **A**pplication of Co-coordinated structures“). 14 Partner aus 7 Ländern arbeiten bei diesem Projekt an einer Verbesserung der Logistik in Zentral- und Südosteuropa.

Der Transport von Gütern mit der Bahn liegt voll im Trend der Zeit. Güterzug des Kombinierten Verkehrs von Augsburg kommend bei Hattenhofen.
Foto: Uwe Miethe / © Deutsche Bahn AG.

Eine nun von der Allianz pro Schiene herausgegebene Broschüre „Die Bahn bringt's" zeigt „10 kluge Verlagerungsbeispiele vom LKW auf die Schiene". Unternehmen, die ihre Logistikprozesse bereits erfolgreich von der Straße auf die Schiene umgestellt haben, werden als Erfolgsgeschichten präsentiert. Diese Perspektive ist wichtig, da die Bahnen effizienter und die politische Rahmensetzung im intermodalen Wettbewerb fairer werden müssen. Zusätzlich müssen die Unternehmen ihre Mentalität und ihre Abläufe überdenken. Stimmen diese drei Faktoren dann ist die Bahn nicht nur hinsichtlich der Klimabilanz, sondern auch betriebswirtschaftlich betrachtet die günstigste Alternative!

Weitere Informationen sowie die Broschüre finden sich auf der Webseite des Projektes www.flavia-online.de .

Rekordjahr für den alpenquerenden Güterverkehr

Die Gütermenge, die 2011 durch die Schweizer Alpen transportiert wurde, bleibt auf einem hohen Niveau: Sie hat auf 40,1 Millionen Nettotonnen zugenommen (plus 4,4 Prozent gegenüber 2010). 25,6 Millionen Nettotonnen (plus 6,5 Prozent) wurden auf der Schiene befördert und fast 14,5 Millionen (plus 0,9 Prozent) auf der Straße. Damit wurde der bisherige Rekord von 2008, dem Jahr vor der Krise, gebrochen und erstmals die Grenze von 40 Millionen Nettotonnen überschritten. Diese Zahlen veröffentlichte das Schweizer Bundesamt Verkehr am 16. März 2012.

Auf der **Straße** blieb die Zahl der alpenquerenden Fahrten im Gesamtjahr stabil (plus 0,1 Prozent auf 1258 Millionen Lastwagenfahrten). Im ersten Halbjahr 2011 stieg die Anzahl Fahrten mit schweren Güterfahrzeugen um 4,3 Prozent, während sie im zweiten Halbjahr um 3,9 Prozent zurückging. Diese Trendwende ist eine direkte Folge der finanziellen Probleme in Europa und insbesondere in Italien, dem wichtigsten Ausgangs- und Zielland für Waren im Transit durch die Schweiz.

Die Zahl von 1258 Millionen alpenquerenden Lkw-Fahrten übersteigt deutlich das im Gesetz verankerte Verlagerungsziel von maximal 650 000 Fahrten pro Jahr bis 2018. Sie liegt auch weit über dem Zwischenziel von 1 Million Fahrten bis Ende 2011. Bei der Verabschiedung des Verlagerungsberichts im Dezember 2011 hat der Bundesrat deshalb zusätzliche Maßnahmen angekündigt.

Auch auf der **Schiene** verlangsamte sich das Wachstum des Güterverkehrs in der zweiten Jahreshälfte. Nach einer Zunahme um 12,7 Prozent in der ersten Jahreshälfte wuchs der Bahngüterverkehr im zweiten Halbjahr nur noch um 0,5 Prozent.

Wie bereits 2010 verzeichnete der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) das größte Wachstum (plus 7,3 Prozent im Gesamtjahr 2011). Damit erzielte diese Transportart einen historischen Marktanteil von 39,8 Prozent. Trotz einer Erholung im ersten Halbjahr liegen die im Wagenladungsverkehr beförderten Gütermengen immer noch unter dem vor der Finanzkrise 2009 erreichten Niveau. Die Rollende Landstraße verzeichnete im zweiten Semester 2011 einen Rückgang (minus 2,4 Prozent).

Der Brand im Simplon-Eisenbahntunnel im Juni 2011 verhinderte den deutlichen Zuwachs des UKV auf dieser Achse (plus 26,5 Prozent) nicht. Auf der Gotthard-Achse dagegen ging das UKV-Aufkommen gegenüber dem Vorjahr zurück (minus 3,5 Prozent).

Von DB Cargo zum echten Globalplayer: DB Schenker

Dies war das Thema des Vortrags von Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand für Transport und Logistik der DB Mobility Logistics AG, Berlin, am 15. März 2012 bei der DVWG Bezirksvereinigung Südbayern in München. Die Vorsitzende der Bezirksvereinigung, Dr. Karin Jäntschi-Haucke, konnte rund 60 interessierte Zuhörer begrüßen.

Links der Vortragende Dr. Rausch, daneben Dr. Karin Jäntschi-Haucke, Vorsitzende der DVWG Südbayern und rechts der Stellvertretende Vorsitzende, Dipl.-Vw. Willi Hermsen
Foto: Fridolin Werner, BF Bahnen.

Rausch erläuterte die historische Entwicklung der DB mit einer starken Internationalisierung des Eisenbahnverkehrs insbesondere beim Schienengüterverkehr. Der Schienenpersonennahverkehr, die Infrastruktur, der Schienengüterverkehr und der Landverkehr der DB stehen jeweils in Europa an erster Stelle, Schienenpersonenfernverkehr und Busverkehr an zweiter Stelle. Weltweit nimmt DB Schenker mit der Luftfracht den zweiten und mit der Seefracht den dritten Platz ein. Die DB generierte im Jahr 2011 40 Prozent ihres Umsatzes

im Ausland, von den 297 000 Beschäftigten arbeiteten 100 000 Menschen außerhalb Deutschlands; 54 Prozent des Umsatzes wurden über die Schiene erbracht.

Akquisitionen und organisches Wachstum haben DB Schenker zu einem weltweiten Transport- und Logistikunternehmen gemacht mit 19,8 Milliarden Euro Umsatz im Jahr 2011. Auf der Schiene wurden insgesamt 415 Millionen Tonnen befördert. DB Schenker muss sich auf folgende große Herausforderungen im Transport- und Logistikgeschäft einstellen:

- Kapazitätsgrenzen der Infrastruktur und eingeschränkte staatliche Investitionen;
- demografische Entwicklung mit dem Problem, hochqualifizierte Positionen zu besetzen;
- Marktkonsolidierung zum Beispiel Trenitalia + TX Logistics, Rhenus + Wincanton;
- Nachhaltigkeit. Um die Kohlendioxid-Emissionen vom Transportwachstum zu entkoppeln, verfolgt DB Schenker drei Ansätze: vermeiden (Eco Plus), reduzieren (Eco Warehouse) und kompensieren (Eco Neutral) [in Klammern die dazugehörigen Produkte von DB Schenker];
- Stärkere Regulierung, zum Beispiel Nachtflugverbot, Lärmgrenzwerte für Schiene;
- Hohe Volatilität, zum Beispiel 20 Prozent Schwankungen bei Frachtraten, Turbulenzen auf den Finanzmarkten.

Um diesen Herausforderungen erfolgreich zu begegnen, verfolgt DB Schenker laut Rausch drei strategische Stoßrichtungen:

- Integrierte Angebote ausbauen (Integrierte, multimodale Losungen, Eco Solutions, Key-Account-Management, Integrierte Branchenlösungen);
- Kerngeschäft weiterentwickeln (Qualität und Kundezufriedenheit verbessern, Nachhaltige Profitabilität sicherstellen, Produkte und Prozesse standardisieren);
- Netzwerke stärken (Internationale Netzwerke verdichten, Marktpräsenz in Wachstumsmärkten ausbauen).

Ziel von DB Schenker Rail ist es, die erste Wahl für Netzwerklösungen auf der Schiene in Europa zu werden.

Während der Diskussion lehnte Rausch eine Trennung zwischen Infrastruktur und Eisenbahnbetrieb ab. Zur Lärmverminderung des Schienengüterverkehrs beschafft DB Schenker Rail nur noch Güterwagen mit den europaweit zugelassenen K-Sohlen. Für die Umrüstung vorhandener Grauguss Sohlen hofft Rausch auf eine baldige Zulassung der LL-Sohlen, da mit der K-Sohle etwa 4000 Euro je Achse anfallen würden.

Erste Hybridlok bei SBB Cargo in Betrieb

SBB Cargo hat am 09. März 2012 die erste von 30 bestellten Hybridloks getauft und in Betrieb genommen. Sie soll einen ökonomischeren und ökologischeren Wagenladungsverkehr ermöglichen. Als modernste Lokomotive auf dem Markt kommt sie sowohl auf den Strecken mit maximal 120 Stundenkilometern wie auch im Rangierbetrieb zum Einsatz.

„Mit dem heutigen Tag starten wir in die Zukunft für einen modernen und noch umweltschonenderen Wagenladungsverkehr“, sagte Nicolas Perrin, Vorstand von SBB Cargo, im Rangierbahnhof Limmattal. Zusammen mit Peter Spuhler, Vorstand der Stadler Rail Group und Käthi Hagmann, Stadträtin von Zofingen, taufte er die erste Hybridlok auf den Namen „Heitern“. „Ich bin stolz, dass wir mit dieser innovativen Lok Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit effizient unter einen Hut bringen. Damit setzen wir auf dem Markt einen neuen Standard“, sagte Peter Spuhler. Die Lieferung aller 30 Loks soll bis Ende 2013 abgeschlossen sein, das gesamte Auftragsvolumen beträgt 88 Millionen Schweizer Franken inklusive Ersatzteilpaket.

Erste Hybridlok der SBB Eem 923 „Heitern“
Foto: Gunther Ellwanger.

Dank der Neubeschaffung kann SBB Cargo die Fahrzeugvielfalt weiter reduzieren, was einen ökonomischeren Betrieb und Unterhalt der gesamten Flotte ermöglicht. Die Hybridlok Eem 923 wird voraussichtlich zu über 90 Prozent elektrisch verkehren. Nur auf den Anschlussgleisen ohne Fahrleitung kommt der Diesel-Hilfsmotor zum Zug. Dadurch kann SBB Cargo jährlich eine Kohlendioxid-Reduktion von mehr als 4000 Tonnen pro Jahr bewirken.

Da die Loks an regionalen Standorten zum Einsatz kommen, erhalten sie die Namen örtlicher Hausberge. Im Fall der ersten Eem 923 Lok ist es der Zofinger Hausberg Heitern.

Schienenpersonenverkehr

Forschungsprojekt „Brüche der Routine“ Das Verhalten von Fahrgästen bei Unfällen und Störungen

Dipl.-Soz. Ole Pütz
Lehrkraft für qualitative Methoden an der Fakultät für Soziologie der Universität Bielefeld

In diesem Artikel werden zentrale Ergebnisse des sozialwissenschaftlichen Forschungsprojekts „Brüche der Routine in Bus und Bahn“ vorgestellt, das im Nahverkehrsnetz von Nordrhein-Westfalen durchgeführt wurde. In dem Projekt wurde das Verhalten von Reisenden bei Verspätungen, Störungen und Unfällen im öffentlichen Nahverkehr untersucht. Die Studie befasst sich mit den sozialen Auswirkungen solcher Ereignisse, die als Brüche der Routine bezeichnet werden.

Brüche der Routine stellen Fahrgäste vor die Herausforderung, ihre Reiseroute anpassen zu müssen. Zusätzlich verändern sie jedoch auch das Verhältnis von Fahrgästen untereinander. Fahrgäste, die sich normalerweise individuell mit ihren eigenen Interessen befassen, können während eines Bruchs der Routine zu einer Gemeinschaft werden. Solche Prozesse wurden im Forschungsprojekt untersucht.

Die Studie ist in dieser Form in Deutschland einzigartig, da sie die Reaktionen von Fahrgästen nicht retrospektiv untersucht hat, sondern während des Entstehungsprozesses durch die Methode der teilnehmenden Beobachtung. Hierzu wurden mehr als 1000 Stunden in Zügen und Bahnhöfen der Deutschen Bahn und anderer Verkehrsunternehmen verbracht.

Auch wenn die Meinung von Fahrgästen manchmal eine andere ist, verlaufen die meisten Fahrten mit der Deutschen Bahn und anderen Verkehrsunternehmen weitgehend reibungslos. Für die Fahrgäste sind diese Fahrten Routine und ohne Schwierigkeiten zu bewältigen. Normalerweise erreichen Fahrgäste ihr Ziel zu der im Fahrplan angegebenen Zeit oder mit Abweichung von wenigen Minuten. Zugleich hat so gut wie jeder Fahrgast, der die Deutsche Bahn und andere Verkehrsunternehmen regelmäßig nutzt, bereits Situationen erlebt, in denen dies nicht der Fall war. Das sind Situationen, die daher als Brüche der Routine bezeichnet werden. Durch diese Beschreibung wird hervorgehoben, dass sich solche Situationen dadurch auszeichnen, dass in ihnen etwas Ungewöhnliches und nicht Alltägliches geschieht. Technische Störungen können zu Verspätungen oder Zugausfällen führen, Unfälle können sich ereignen, es kann zu Problemen aufgrund von Witterungsbedingungen kommen. Hier geht es um die Auswirkungen, die solche Ereignisse auf Fahrgäste haben, sie sind auch immer ein soziales Ereignis.

Wenn sich die sozialwissenschaftliche Forschung mit Unfällen oder Katastrophen befasst, macht sie dies mit einem Blick in die Vergangenheit. Erst nachdem ein Unfall passiert ist, wird er Gegenstand einer Untersuchung. Dieses rückwärtsgewandte Vorgehen liegt in der Natur der Sache, denn Unfälle treten zufällig auf und sind nur schwer vorhersehbar. Das kaum vorhersehbare Auftreten von Unfällen ist nicht nur ein Problem für unmittelbar Betroffene, die ein Unfall wie ein Schock treffen kann, oder Rettungskräfte, die möglichst schnell den Einsatzort erreichen müssen. Brüche der Routine sind auch ein Problem für Forscher der Sozialwissenschaften, da sie selten genau beobachten können, wie es zu einem Unfall oder einer Störung kommt und wie solche Ereignisse im Detail verlaufen. Stattdessen sind sie auf die Schilderungen der Betroffenen oder Experten angewiesen, die im Nachhinein mit Interviews befragt werden. Dabei sind retrospektive Schilderungen oft ungenau und weisen Lücken auf: Wie genau haben sich Betroffene vor und während eines Unfalls verhalten? Wann haben Fahrgäste bemerkt, dass sie von einem Unfall betroffen sind? Die Forschung zu Unfällen und Katastrophen zeigt, dass Menschen häufig zunächst falsche Schlüsse aus dem ziehen, was um sie herum vorgeht, wodurch wichtige Sekunden verloren gehen können, bevor die richtigen Konsequenzen gezogen werden.

Da Unfälle schwer vorhersehbar sind, ist ihre Beobachtung folglich schwer planbar. Für die Forschung gibt es eine Lösung für dieses Problem, die allerdings sehr zeitaufwendig ist: Forscher müssen viel Zeit an Orten verbringen, wo Unfälle auftreten könnten. Genau dieses Vorgehen wurde im Projekt „Brüche der Routine in Bus und Bahn“ gewählt. Zugleich standen nicht nur Unfälle im Zentrum des Interesses, sondern alle Ereignisse, die eine Abweichung vom Fahrplan darstellen und Fahrgäste zu einer Anpassung ihres Verhaltens bewegen. Hierzu wurde auf die Untersuchungsmethode der teilnehmenden Beobachtung zurückgegriffen. Die teilnehmende Beobachtung erlaubt es Forschern, durch ihre Anwesenheit im Forschungsfeld eine Situation oder eine Gruppe von Personen über einen längeren Zeitraum zu begleiten und Beobachtungen zu dokumentieren. Durch diese Methode können daher nicht nur Brüche der Routine untersucht werden, sondern auch der Reisealltag an Bahnhöfen und in Zügen und anderen Verkehrsmitteln.

Alltag im Abteil

Die Sozialwissenschaften haben sich bisher vor allem mit dem Alltag in öffentlichen Verkehrsmitteln befasst, also nicht mit solchen Situationen, die Gegenstand dieses Projekts sind. Um das Verhalten von Fahrgästen bei Brüchen der Routine zu verstehen, ist es jedoch notwendig, sich zunächst mit dem normalen Alltag im Abteil zu befassen. Der Alltag in Zugabteilen und Bussen ist für Fahrgäste durch Individualisierung gekenn-

zeichnet: Fahrgäste folgen ihrem individuellen Reiseweg. Jeder Fahrgast beschäftigt sich mit anderen Dingen. Einige lesen die Tageszeitung oder ein Buch, andere arbeiten am Laptop, wieder andere hören Musik oder blicken aus dem Fenster. Fahrgäste unterhalten sich mit Bekannten, mit denen sie gemeinsam reisen, aber nur selten mit anderen, ihnen unbekannten Fahrgästen. Diese Fahrgäste sind zwar physisch anwesend, sitzen vielleicht sogar auf dem Nebenplatz, werden jedoch normalerweise nicht näher beachtet.

Trotz des Mangels an Gesprächen zwischen Fahrgästen lassen sich grundlegende Kooperationsformen zwischen Fahrgästen beobachten. Diese Kooperationsformen basieren vor allem auf nonverbalen Signalen, also auf Körpersprache, bestimmten Gesten und Blicken. Kooperationsformen zeigen sich schon in minimalen Gesten, wie etwa darin, dass Fahrgäste ihre Füße einziehen, wenn sich ein anderer Fahrgast ihnen gegenüber setzt. Der Übergang zwischen höflichem und weniger höflichem Verhalten ist dabei fließend: Wer seine Tasche schon vom Nachbarsitz entfernt, bevor sie oder er dazu aufgefordert wird, verhält sich höflicher als jemand, der dies erst nach der Frage tut, ob dieser Platz noch frei sei.

Das Verhalten im Zugabteil ist in dieser Hinsicht mit dem Verhalten in deutschen Innenstädten vergleichbar. Auch dort begegnen sich täglich tausende Menschen auf der Straße und in Geschäften, aber anstatt miteinander ins Gespräch zu kommen, fokussieren sie sich auf ihr individuelles Ziel. Dieses Verhalten muss weder in Innenstädten noch in Bahnhöfen oder Zugabteilen bemängelt werden; es ist eine Notwendigkeit. Zudem stellt es eine Form der Freiheit für den individuellen Fahrgast dar, wenn er sich nicht mit seinen Mitreisenden befassen muss. Gerade an diesem Punkt können dann auch Konflikte entstehen, etwa wenn einige Fahrgäste so laut sind, dass andere sich davon gestört fühlen. Offene Konflikte entstehen allerdings auf diese Weise nur selten, die meisten Fahrgäste erdulden laute Musik oder andere Irritationen, selbst wenn sie sich dadurch gestört fühlen.

Die meisten Fahrten mit dem Zug inklusive kleinerer Irritationen durch andere Fahrgäste sind also alltäglich und daher kaum der Rede wert. Dies ist durchaus positiv zu verstehen, auch für Verkehrsunternehmen wie der Deutschen Bahn: Wenn eine Zugfahrt für einen Fahrgast nicht der Rede wert ist, weil das Ziel erwartungsgemäß erreicht wurde, bedeutet dies die Erfüllung eines Dienstleistungsauftrags. Gerade dies ist eine Bedingung dafür, dass unsere Gesellschaft auch abseits der Gleise funktioniert, da das öffentliche Verkehrswesen einen zentralen Teil der gesellschaftlichen Infrastruktur bildet.

Brüche der Routine

Brüche der Routine verändern die Situation für Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr auf unterschiedliche Weise. Zuerst müssen Fahrgäste überhaupt darauf aufmerksam werden, dass etwas geschehen ist. In den meisten Fällen erfahren Fahrgäste durch Informationen der Verkehrsbetriebe von solchen Ereignissen, zum Beispiel wenn eine Verspätung auf einer Anzeigetafel angekündigt wird.

Manchmal sind es aber auch die Fahrgäste selbst, denen auffällt, dass die Fahrt nicht wie erwartet verläuft. In diesen Fällen sind es häufig andere Fahrgäste, die dabei helfen, eine zunächst nicht einordbare Situation verständlich zu machen, da sie zumeist die ersten Adressaten für Fragen von Mitreisenden sind.

Brüche der Routine stellen Fahrgäste vor ein situatives Problem. Das Beispiel eines Zugausfalls veranschaulicht dies: Wie erreiche ich mein Ziel, obwohl der Zug, den ich nehmen wollte, ausfällt? Brüche der Routine erfordern eine Umorientierung von Fahrgästen. Der geplante Reiseverlauf muss situativ angepasst werden, so dass es für die Fahrgäste notwendig wird, in Erfahrung zu bringen, wie sich der Fahrplan verändert hat.

Suche nach Lösungen

Um den Reiseverlauf anzupassen, stehen Fahrgästen verschiedene technisch vermittelte Informationen zur Verfügung, die in textlicher, digitaler oder auditiver Form vorliegen. Fahrgäste können Fahrpläne konsultieren, Anzeigetafeln lesen oder auf Lautsprecherdurchsagen achten. Auf diese Weise vermittelte Informationen sind im Falle eines Bruchs der Routine jedoch nicht in gleicher Weise nutzbar. Vor allem textlich vermittelte Informationen erweisen sich in solchen Situationen als weniger nützlich. Die Gründe dafür sind leicht nachvollziehbar: Während Mitarbeiter der Deutschen Bahn mit Durchsagen explizit auf alternative Anschlüsse hinweisen können, erweisen sich Fahrpläne als ungleich unflexibler.

Fahrpläne bilden den Betrieb nach Fahrplan ab, sie können naturgemäß nicht auf Abweichungen des Fahrplans reagieren. Auch digital und auditiv vermittelte Informationen stoßen jedoch empirisch an die Grenzen der Nutzung, obwohl sie situativ angepasst werden können, weil technisch vermittelte Informationen nur funktionieren, wenn Fahrgäste mit dem Kontext vertraut sind, in dem die Informationen stehen. Fahrgäste müssen darauf vertrauen, dass ein Zug zu der im Fahrplan angegebenen Zeit im Bahnhof eintrifft. Brüche der Routine haben nun gerade das Potenzial, dieses Vertrauen in den Kontext zu erschüttern. Ereignisse wie Zugausfälle können für Fahrgäste daher eine Quelle der Verunsicherung sein. Diese Verunsicherung bleibt jedoch nicht auf das auslösende Ereignis beschränkt, sondern wird häufig generalisiert: Wenn dieser Zug

ausfällt, sind möglicherweise auch andere Züge betroffen. Dieser Verdacht erweist sich nicht in allen Fällen als unbegründet, da sich kleine Störungen in einem geschlossenen System auf weitere Teile des Systems übertragen können. Bemerkenswerterweise sind es gerade Interaktionen mit anderen Personen, also zum Beispiel Gespräche mit Mitreisenden oder den Mitarbeitern der Verkehrsbetriebe, die reduziertes Vertrauen wieder herstellen können.

Ein Grund hierfür ist, dass es in einem Gespräch möglich ist, auf den anderen einzugehen und auf die unterschiedlichsten Fragen zu antworten: Kommt der nächste Zug auch wirklich in zehn Minuten? Wo finde ich die Ersatzhaltestelle? Erreiche ich meinen Anschluss im nächsten Bahnhof? Je größer die Verunsicherung der Fahrgäste, desto höher die Chance, dass sie ein Gespräch suchen, entweder mit Mitarbeitern der Verkehrsbetriebe oder anderen Fahrgästen. Durch Gespräche mit anderen Fahrgästen oder dem Personal können Fahrgäste für sich selbst wieder teilweise Sicherheit erzeugen.

Spontane Gemeinschaften

Brüche der Routine können also dazu führen, dass Fahrgäste untereinander das Gespräch suchen, um eine Lösung für Orientierungsprobleme zu finden. Brüche der Routine können auf diese Weise das Verhältnis der Fahrgäste untereinander verändern. Fahrgäste, die vorher isoliert ihre eigenen Ziele verfolgt haben, sind plötzlich gemeinsam daran interessiert, alternative Lösungen zu finden, zum Beispiel den Bus des Schienenersatzverkehrs ausfindig zu machen. Fahrgäste können sich über die aktuelle Situation austauschen.

Eckdaten des Forschungsprojekts

- Methode: teilnehmende Beobachtung in Zügen, Straßenbahnen und Bussen sowie Bahnhöfen und Haltestellen
- Erhebungszeitraum: Oktober bis Dezember 2009 und März 2010 bis Januar 2011
- Über 1000 Beobachtungsstunden
- Konzentriert auf den Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen

Die Fahrt mit dem Zug, die vorher nicht erwähnenswert war, wird plötzlich zum Gesprächsthema, weil etwas Außerplanmäßiges geschehen ist. So können sogar kleine Gemeinschaften von Fahrgästen entstehen, wie sich insbesondere bei schwerwiegenderen Brüchen der Routine beobachten lässt. Diese Gemeinschaften sind dabei nicht nur zweckorientiert. Es geht den Fahrgästen nicht nur darum, pragmatisch eine Lösung für ihr momentanes Orientierungsproblem zu finden.

Brüche der Routine können auch zusammenschweißen, temporäre soziale Bindungen schaffen. Eine Vielzahl von Verhaltensweisen, die während Brüchen der Routine verstärkt auftreten, beweist dies: Fahrgäste unterhalten sich auch über private Themen, lachen gemeinsam oder teilen Süßigkeiten miteinander. Endlich am Zielort angekommen, bieten manche Fahrgäste anderen Fahrgästen gelegentlich sogar an, diese mit dem eigenen PKW nach Hause zu bringen, etwas, das unter normalen Umständen zwischen einander unbekannten Fahrgästen undenkbar wäre.

Brüche der Routine führen jedoch nicht zwangsläufig zur Bildung von Gemeinschaften, es unterliegt immer der Entscheidung von Fahrgästen, inwieweit sie auf andere Fahrgäste eingehen, über welche Themen und wie lange sie sich mit ihnen unterhalten möchten. Brüche der Routine liefern Fahrgästen aber einen Anlass, den sie nutzen können, um mit anderen ins Gespräch zu kommen. Dazu können auch weniger bemerkenswerte Ereignisse wie kurze Verspätungen genutzt werden, selbst wenn diese die Fahrgäste gar nicht vor größere Orientierungsprobleme stellen. Wichtig ist vor allem, ob Fahrgäste annehmen können, dass sich Mitfahrende von solchen Ereignissen betroffen fühlen. Wenn ein Fahrgast hörbar seufzt, nachdem eine Verspätung bekanntgegeben wird, kann dies Anlass genug für einen anderen Fahrgast sein, die Verspätung zum Gesprächsthema zu machen, da er sich hinreichend sicher sein kann, beim Gegenüber auf Interesse zu stoßen.

Fazit

Brüche der Routine, also durch Verspätungen, Störungen, Zugausfälle und ähnliche Ereignisse veränderte Situationen, stellen Fahrgäste zunächst vor praktische Probleme und verlangen eine Neuorientierung. Zugleich führen sie auch dazu, dass Fahrgäste sich verstärkt miteinander befassen. So können einander unbekannte Fahrgäste miteinander ins Gespräch kommen und auch darüber hinaus kleine Gemeinschaften von kurzer Dauer bilden.

Neben anderen Fahrgästen sind es vor allem die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen, die Fahrgästen bei Brüchen der Routine auf vielfältige Weise helfen. Mitarbeiter sind natürlich für Fahrgäste die bevorzugten Adressaten für Fragen und Orientierungshilfe, gerade weil sie in der Regel besser informiert sind als die Fahrgäste und wissen, was in den meisten Situationen zu tun ist. Mitarbeiter erfüllen im Falle von Störungen und Unfällen in sozialpsychologischer Hinsicht unverzichtbare Aufgaben, indem sie Fahrgästen einen Grad von Sicherheit verschaffen. Zugleich werden Mitarbeiter jedoch auch häufig von Fahrgästen für Brüche der Routine mitverantwortlich gemacht, weil sie als Mitarbeiter als Teil der Verkehrsunternehmen gesehen werden.

Mitarbeiter vor Ort fungieren als Blitzableiter und werden mit dem Ärger von Fahrgästen konfrontiert. Dies lässt sich jedoch kaum vermeiden, genauso wie es schwer bis unmöglich sein sollte, die Ursachen von Brüchen der Routine vollständig zu beseitigen. Möglich jedoch ist, sich mit Hilfe der Erkenntnisse solcher Studien wie dieser anders auf solche Situationen vorzubereiten.

Eines zeigt die Studie jedoch deutlich: Verkehrsunternehmen wie die Deutsche Bahn und ihre Mitarbeiter stehen vor einem Dilemma in Bezug auf die Wahrnehmung ihrer Dienstleistung durch die Fahrgäste. Die Fahrten, die reibungslos verlaufen, bleiben nicht im Gedächtnis von Fahrgästen und bilden einen Aspekt des Alltags, den man einfach so erlebt, ohne sich näher damit zu befassen. In Erinnerung hingegen bleiben die außergewöhnlichen Ereignisse: lange Verspätungen, Unfälle oder auch anregende Gespräche mit anderen Fahrgästen. Nur Unfälle und lange Verspätungen werden jedoch ursächlich der Deutschen Bahn zugerechnet, die Gespräche entstehen zwischen Fahrgästen ohne Einfluss der Deutschen Bahn.

Dieses Dilemma stellt zugleich einen möglichen Grund dafür dar, warum die Deutsche Bahn gerne als unpünktlich beschrieben wird: Ein pünktlicher Zug bleibt kaum im Gedächtnis und ist nicht der Rede wert, da er normative Erwartungen erfüllt. Ein Zug, der entgleist ist hingegen ein besonderes Ereignis. Das Erlebte wird, sobald es überstanden wurde, zu einer Geschichte, die immer wieder erzählt werden kann. Natürlich sind es auch die Unfälle und außergewöhnliche Vorfälle, auf denen der Fokus der Medien liegt und über welche bevorzugt berichtet wird. Dass viele Züge ihre Zielorte pünktlich erreichen, wird es kaum in die Schlagzeilen der Tagespresse schaffen.

Es liegt in der Natur der angebotenen Dienstleistung, dass sie bei erfolgreicher Erbringung kaum Beachtung findet, bei Schwierigkeiten und Scheitern jedoch umso mehr beachtet wird. Diese Tatsache könnte Mitarbeitern von Verkehrsunternehmen helfen, besser mit Vorwürfen umzugehen, mit denen sie sich gelegentlich konfrontiert sehen. Im Gegensatz zum Flugzeugkapitän dankt keiner der Fahrgäste dem Zugführer und dem Zugpersonal, wenn der Zug erfolgreich sein Ziel erreicht hat.

Der Artikel wurde erstmals in „Deine Bahn“, Heft 1/2012, veröffentlicht. Wir danken dem Bahn Fachverlag für die freundliche Genehmigung zum Abdruck.

DB bestellt 90 Triebzüge bei Bombardier

Die Deutsche Bahn AG hat Bombardier Transportation Ende 2011 einen Auftrag über den Bau von 90 elektrischen Triebzügen der Baureihe 430 erteilt. Der Auftragswert umfasst ein Investitionsvolumen von rund 500 Millionen Euro. Die Züge sollen zum Fahrplanwechsel 2014 auf der Rhein-Main-S-Bahn zum Einsatz kommen. DB Regio Hessen hatte im November 2011 die europaweite Ausschreibung des Rhein-Main- Verkehrsverbundes gewonnen.

„Wir setzen unsere Investitionen in neue Fahrzeuge konsequent fort und stellen uns damit den zukünftigen Herausforderungen im Regionalverkehr und den wachsenden Anforderungen der Aufgabenträger“, erklärte Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG.

Die Züge erreichen Geschwindigkeiten von bis zu 140 Stundenkilometern und besitzen ein sehr gutes Beschleunigungsvermögen. Sie verfügen über 176 Sitz- und 310 Stehplätze und können mit Doppel- und Dreifachtraktion betrieben werden. Die Innenausstattung der Züge berücksichtigt spezifische Kundenwünsche: Der breite Mittelgang des Fahrzeugs ermöglicht komfortables und sicheres Ein- und Aussteigen. Sämtliche Übergänge zwischen den Wagen sind begehbar.

Informationen zu Anschlusszügen in Echtzeit erhalten die Fahrgäste über drei Monitore pro Fahrzeug. Außerdem verfügen die Wagen über vergrößerte Mehrzweckbereiche und Sitze mit größerer Beinfreiheit. Videokameras und die große Transparenz, durch die sich das Innere des Zuges in seiner kompletten Länge gut einsehen lässt, erhöhen die Sicherheit der Fahrgäste. Anfang 2014 sollen die Züge zu Test- und Schulungszwecken im Frankfurter Streckennetz eingesetzt werden.

Bereits im Mai 2009 hatte die DB 83 Züge dieser Bauart bei Bombardier für die S-Bahn Stuttgart bestellt (*siehe Folge 84 der GRV-Nachrichten*), die 2012 in Betrieb gehen sollen.

DB und ÖBB steigern 2011 die Pünktlichkeit

Die **Deutsche Bahn** hat im abgelaufenen Jahr die Pünktlichkeit ihrer Personenzüge deutlich verbessert. Bei der Fünf-Minuten-Pünktlichkeit stieg der Durchschnittswert von 91 Prozent im Jahr 2010 auf 92,9 Prozent im Jahr 2011. Dabei erzielten sowohl der Nah- als auch der Fernverkehr höhere Jahreswerte: Im Fernverkehr wurden 80 Prozent (Vorjahr: 72,4 Prozent) und im Nahverkehr 93,2 Prozent (Vorjahr: 91,5 Prozent) gemessen: „Die klar verbesserte Pünktlichkeit zeigt, dass wir unseren Anspruch, den Kunden mehr Service und eine höhere Reisequalität zu bieten, ernst nehmen“, sagte Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der DB am 18. Januar 2012.

Eine noch bessere Bilanz veröffentlichten am 23. Februar 2012 die **Österreichischen Bundesbahnen**. Die Pünktlichkeit im Personenverkehr ist 2011 gegenüber 2010 von 94,2 auf 96,6 Prozent deutlich gestiegen, Verspätungen im ÖBB-Netz konnten in allen Bereichen verringert werden. Von rund 4300 Reisezügen, die täglich unterwegs sind, waren im Durchschnitt täglich über 4100 pünktlich. Damit sind die ÖBB innerhalb der EU die Nummer 1 bei jenen Bahnen, die ihre Pünktlichkeitsstatistik ausweisen. Im Nahverkehr waren 97 Prozent der Züge pünktlich. Im Fernverkehr

haben sich die ÖBB 2011 gegenüber dem Vorjahr um 11,3 Prozent auf 87 Prozent im Jahresdurchschnitt verbessert.

Rahmenvertrag für neue Triebzüge vergeben

Die Deutsche Bahn AG hat mit der Alstom Transport Deutschland GmbH, dem spanischen Hersteller Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) und der Stadler Pankow GmbH im Dezember 2011 einen Rahmenabrufvertrag über die Lieferung von bis zu 400 Elektrischen Triebzügen für den Regionalverkehr unterzeichnet. Das Vertragsmodell sieht dabei zwei Fahrzeugkonzepte vor. Das Investitionsvolumen beträgt bis zu zwei Milliarden Euro. Die Fahrzeuge können bis Ende 2018 abgerufen werden.

„Wir setzen unsere Investitionen in neue Fahrzeuge konsequent fort und stellen uns damit den zukünftigen Herausforderungen im Regionalverkehr und den wachsenden Anforderungen der Aufgabenträger“, erklärte Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG: „Für die Deutsche Bahn stellt der Vertrag eine wesentliche Grundlage für attraktive Angebote im Schienenpersonennahverkehr dar“.

Die Deutsche Bahn hat sich bei dem Vertrag mit drei Herstellern bewusst für eine hohe Flexibilität hinsichtlich der technischen Komponenten und der Ausstattungsmerkmale entschieden. Denn die DB Regio AG erbringt als Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn Verkehrsleistungen für öffentliche Verkehrsträger und nimmt regelmäßig an Verkehrsausschreibungen im öffentlichen Personennahverkehr teil. Im Zuge dieser Ausschreibungen formulieren die Besteller ihre Anforderungen für die einzusetzenden Züge. Mit dem Rahmenabrufvertrag trägt die Deutsche Bahn den jeweiligen ausschreibungsspezifischen Herausforderungen Rechnung. Die Einzelvergaben an einen der drei Hersteller erfolgen im nachgelagerten Wettbewerb mit den Anforderungen der jeweiligen Verkehrsausschreibung. Die Auslieferung des ersten Fahrzeuges soll 25 Monate nach der Bestellung erfolgen.

Umweltvorteile des Hochgeschwindigkeitsverkehrs bestätigt

Die Klimabilanz der Eisenbahnhochgeschwindigkeit kann bis zu 14 Mal weniger kohlenstoffintensiv ausfallen als das Reisen mit dem Flugzeug, auch wenn dabei der gesamte Lebenszyklus berücksichtigt wird.

Zwei neue Studien belegen, wie die Eisenbahnen zu einem nachhaltigen Verkehrssystem beitragen. Die Berichte, die von der Beraterfirma Systra im Auftrag des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) erstellt worden sind, stützen sich auf Fallstudien und neue Daten und zeigen die Vorteile der Eisenbahnhochgeschwindigkeit in Bezug auf Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Komfort und Sicherheit auf.

Der Hauptbericht, „High Speed Rail and Sustainability”, behandelt die sozialen, wirtschaftlichen und umweltbedingten Aspekte des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV) und führt Argumente an, warum die Eisenbahn in allen drei Bereichen wesentliche Vorteile bietet. Der Begleitbericht mit Hintergrundinformationen und Fallstudien, „Carbon Footprint of High Speed Rail Lines”, zeigt am Beispiel von vier Neubaustrecken (zwei in Europa und zwei in Asien) eine transparente und stichhaltige Prüfung der Kohlendioxidemissionen für jede Strecke, einschließlich Planung, Bau (Strecke und Fahrzeuge) und Betrieb.

Zum Beispiel betragen die Emissionen auf der französischen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Valence und Marseille im Durchschnitt 11 Gramm Kohlendioxid pro Personenkilometer; im Vergleich dazu bringt es der Autoverkehr auf 152 Gramm Kohlendioxid und der Luftverkehr auf 164 Gramm Kohlendioxid pro Personenkilometer. Die „Umweltrückzahlung“ für diese Strecke — das heißt die Zeit, die gebraucht wird, damit die Emissionen, die während des Baus der Strecke entstanden sind, durch die beim Betrieb eingesparten Emissionen wieder aufgeholt werden — beträgt nur 5,3 Jahre.

Erhebliche Einsparungen bei Kohlendioxid-Emissionen ergeben sich auch aus Verkehrsverlagerungen zur Schiene. Zum Beispiel werden durch die Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid-Sevilla heute jährlich 48 000 Tonnen weniger Kohlendioxid produziert. Außerdem hat die Strecke einen geringeren Flächenverbrauch als die Straße.

Da HGV nur auf elektrifizierten Strecken betrieben werden kann, profitiert er direkt von einem „grüneren“ Energieversorgungsnetz, das langfristig die Kohlendioxidemissionen weiter senken wird.

Die Berichte zeigen auch, wie Eisenbahnhochgeschwindigkeit die wirtschaftliche Entwicklung in den Städten, die durch solche Strecken verbunden sind, unterstützen und fördern kann. Als Beispiel wird die französische Stadt Lille genannt, in der ein neuer Hochgeschwindigkeitsbahnhof im Stadtzentrum gebaut wurde, um die Wiederbelebung der Stadt zu fördern. Über einen Zeitraum von 13 Jahren (1990 bis 2003) hat sich die Anzahl der Touristen um das 15-fache erhöht.

Der Exekutivdirektor der CER, Libor Lochmann, sagte: „Im Weißbuch Verkehr der EU wurde vorgeschlagen, dass die Länge des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes bis 2030 verdreifacht und bis 2050 vollendet werden soll um sicherzustellen, dass der Großteil

der Personenbeförderung über mittlere Strecken auf die Eisenbahn entfällt. Diese Berichte unterstreichen die Nachhaltigkeitsvorteile, die entstehen, wenn wir auf die Eisenbahnhochgeschwindigkeit setzen, ganz abgesehen von den Vorteilen für die Reisenden."

Die Studien (in englische Sprache) können von http://uic.org/IMG/pdf/hsr_sustainability_main_study_final.pdf und http://uic.org/IMG/pdf/hsr_sustainability_carbon_footprint_final.pdf heruntergeladen werden.

Geschäftsjahr 2011 für Thalys erfolgreich

Mit einem Umsatz von 470 Millionen Euro beendet der internationale Hochgeschwindigkeitszug Thalys sein Geschäftsjahr 2011. Mit einem Plus von 8,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr hat sich der Erfolg der erweiterten Hochgeschwindigkeitsstrecken auch in 2011 fortgesetzt.

Im Jahr 2011 waren 6,6 Millionen Menschen im Thalys-Netz unterwegs. Mit der neuen Thalys-Strecke vom Ruhrgebiet nach Paris spricht Thalys darüber hinaus eine neue Zielgruppe an. Aus dem gesamten Ruhrgebiet und Düsseldorf reisten rund 22 000 Passagiere seit Ende August mit Thalys.

„Wir sind mit der Bilanz sehr zufrieden", betonte Franck Gervais, CEO Thalys International am 31. Januar 2012. „Die Geschäftszahlen sind im Vergleich zum Vorjahr weiter gestiegen. Die gute Resonanz auf die Streckenerweiterung über Düsseldorf nach Essen zeigt uns, dass wir damit auf dem richtigen Weg sind. Wir hoffen, in 2012 unseren Reisenden eine zweite und dritte tägliche Verbindung anbieten zu können."

Seit März 2012 hat Thalys sein Tarifsystem von bislang sechs auf nun vier Buchungskategorien verschlankt:

- Flex CF1: Hoher Komfort, hohe Flexibilität und alle Services in Comfort 1.
- Semi-Flex CF1: Hoher Komfort und mittlere Flexibilität sowie alle Services in Comfort 1.
- Semi-Flex CF2: Komfort und mittlere Flexibilität in Comfort 2
- No-Flex CF2: Komfort und geringe Flexibilität in Comfort 2 zum kleinsten Preis.

Direktverbindung Frankfurt – Marseille eröffnet

Die Deutsche Bahn und die SNCF haben am 23. März 2012die Direktverbindung zwischen Frankfurt (Main) und Marseille in Betrieb genommen. Über die neue Schnellfahrstrecke „Rhein-Rhône" verkürzen sich die Reisezeiten zwischen Südwestdeutschland und Südfrankreich damit um bis zu 90 Minuten. Die Direktverbindung zwischen Frankfurt und Marseille führt über Mannheim, Karlsruhe, Baden-Baden, Straßburg, Mülhausen, Lyon, Avignon und Aix-en-Provence.

Zum Einsatz kommt der neue Doppelstockzug TGV Euroduplex „Der Zugverkehr in Europa wird wieder ein Stück grenzüberschreitender und noch kundenorientierter. Mit der Verbindung Frankfurt-Marseille setzen wir erneut einen Meilenstein in unserer erfolgreichen Zusammenarbeit mit der SNCF", sagte Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB. „Profitieren werden nicht nur das Rhein-Main-Gebiet und Marseille, sondern auch die Regionen zwischen Oberrhein und Südfrankreich, die nun noch enger in das europäische Fernverkehrsnetz eingebunden werden", so Grube weiter.

Die einfache Fahrt auf der Verbindung zwischen Deutschland und dem Mittelmeer ist im DB Tarif Europa-Spezial ab 39 Euro erhältlich (69 Euro in der 1. Klasse).

Roll-Out des ersten BLS-Doppelstocktriebzugs

Am 20. März 2012 enthüllten Peter Spuhler (Vorstand Stadler Rail) und Bernard Guillelmon (Vorstand BLS) im thurgauischen Erlen den ersten Doppelstockzug in der Geschichte der Lötschbergbahn BLS. Die BLS beschafft für insgesamt 494 Millionen Schweizer Franken (etwa 410 Millionen Euro) 28 Doppelstocktriebzüge des Typs KISS (Komfortabler Innovativer Spurtstarker S-Bahntriebzug). Das zweitgrößte Bahnunternehmen der Schweiz wird die neuen Züge ab Fahrplanwechsel im Dezember 2012 sukzessive auf der S-Bahn Bern einsetzen. Die letzte Komposition wird Ende 2014 ausgeliefert.

Der erste Doppelstockzug für die BLS verlässt am 20. März 2012 das Stadler-Werk Erlen (Thurgau).
Foto: BLS.

Gebaut wurde der erste KISS in nur neun Monaten im Werk in Altenrhein. Nach umfangreichen Test- und Prüffahrten in der Ostschweiz ist die Übergabe des ersten Doppelstöckers an die BLS im September 2012 vorgesehen.

Schifffahrt

2011: Rückgang bei Binnenschifffahrt — Wachstum bei Seeschifffahrt

Im Jahr 2011 sank die Güterbeförderung der **Binnenschifffahrt** um 3,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes am 30. März 2012 wurden 2011 insgesamt 222,0 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert, im Jahr davor waren es 229,6 Millionen Tonnen. Wesentliche Ursachen für den Rückgang waren die vierwöchige Sperrung des Rheins in Folge einer Schiffshavarie Anfang des Jahres sowie die Niedrigwasserstände des Rheins und anderer Flüsse im Frühjahr und im Herbst 2011.

Die **Seeschifffahrt** nahm 2011 gegenüber dem Vorjahr um 7,3 Prozent zu: Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 20. März 2012 wurden 296 Millionen Tonnen Güter in deutschen Seehäfen umgeschlagen. Im Jahr 2010 waren es 276 Millionen Tonnen. Damit lag der Seeverkehr 2011 immer noch fast 8 Prozent unter dem bisherigen Höchstwert im Jahr 2008

Hamburger Hafen 2011 erfolgreich

Nach einem erfolgreichen Jahr 2011 ist der Hamburger Hafen mit insgesamt 9 Millionen TEU wieder der zweitgrößte europäische Containerhafen nach Rotterdam aber vor Antwerpen und erreicht ein Plus von 14,2 Prozent. Im Gesamtumschlag legt der Hamburger Hafen um 9,1 Prozent zu und kommt auf ein Volumen von 132 Millionen Tonnen, das sind 11 Millionen Tonnen mehr als in 2010. Diese Zahlen wurden am 13. Februar 2012 bei der Jahrespressekonferenz des Hafens veröffentlicht.

Begegnungsverkehr zweier Großcontainerschiffe auf der Elbe
Foto: Dietmar Hasenpusch / © Hamburger Hafen Marketing HHM.

Auf der Importseite gab es ein Umschlagergebnis von 76,2 Millionen Tonnen (plus 8,2 Prozent). Der Export via Hamburg verzeichnet mit 56 Millionen Tonnen sogar ein Wachstum von 10,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Der in Hamburg dominierende Stückgutumschlag erreicht mit 92,6 Millionen Tonnen ein Plus von 14,4 Prozent. Im Containerumschlag des Hamburger Hafens wurden im Berichtsjahr 2011 insgesamt 90,1 Millionen Tonnen (plus 15 Prozent) abgefertigt. Mit 4,6 Millionen TEU im Import kommt der Hamburger Hafen auf ein Plus von 13,8 Prozent, der Export bringt mit 4,4 Millionen TEU ein Plus von 14,5 Prozent hervor.

Claudia Roller, Vorstandsvorsitzende von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), rechnet auch für 2012 mit einem Zuwachs: „Für 2012 rechnen wir ebenfalls mit einem Anstieg der Umschlagzahlen, der sich im Vergleich zu 2011 jedoch verlangsamen und zum Ende des Jahres ein moderates Plus im Seegüterumschlag erreichen dürfte. Mit den vorhandenen Kapazitäten, der gut ausgebauten Infrastruktur und den leistungsstarken Dienstleistungsunternehmen ist Hamburg in der Lage die steigenden Mengen wie gewohnt zuverlässig, schnell und mit hohem Qualitätsstandard abzufertigen."

Straßenverkehr

Zahl der Verkehrstoten 2011 um 9,4 Prozent gestiegen

3991 Menschen starben im Jahr 2011 auf deutschen Straßen. Wie das Statistische Bundesamt nach vorläufigen Ergebnissen am 24. Februar 2012 weiter mitteilte, waren dies 343 Getötete oder 9,4 Prozent mehr als im Jahr 2010. Damit ist die Zahl der Todesopfer im Jahr 2011 noch stärker als erwartet gestiegen. Von 1970 bis 2010 hatte sich die Zahl der Getöteten kontinuierlich verringert (*siehe Folge 90 der GRV-Nachrichten, April 2011*). Die Zahl der Personen, die schwer oder leicht verletzt wurden, erhöhte sich 2011 gegenüber dem Vorjahr um 5,5 Prozent auf etwa 391 500.

Die Gesamtzahl der polizeilich aufgenommenen Unfälle nahm im vergangenen Jahr jedoch ab und lag bei rund 2,3 Millionen (minus 2,8 Prozent). Dieser Rückgang ist auf Unfälle mit ausschließlich Sachschaden zurückzuführen, die um 4,0 Prozent auf 2,0 Millionen zurückgingen. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden stieg dagegen um 6,0 Prozent auf rund 305 700 an.

Ein wesentlicher Grund für die negative Entwicklung bei den Verunglückten im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr sind die Witterungsbedingungen: Relativ milde Wintermonate, ein sehr warmer, trockener Frühling und

ein vergleichsweise schöner Herbst haben zu mehr Getöteten und Verletzten geführt. Bei günstigen Witterungsbedingungen wird mehr und häufig schneller gefahren. Zudem sind mehr ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Zweiradfahrer unterwegs. Dadurch steigt die Schwere der Unfälle.

Gemessen an der Einwohnerzahl war das Risiko im Straßenverkehr zu sterben in Mecklenburg-Vorpommern mit 87 Todesopfern je eine Million Einwohner am größten. Aber auch Sachsen-Anhalt (78) und Brandenburg (75) hatten wesentlich höhere Werte als der Bundesdurchschnitt, der im Jahr 2011 bei 49 Getöteten je eine Million Einwohner lag.

Der Dezember 2011 hat die negative Entwicklung der Getöteten im vergangenen Jahr deutlich verstärkt. Nach vorläufigen Ergebnissen kamen in diesem Monat 364 Menschen im Straßenverkehr ums Leben und damit mehr als doppelt so viele wie im Dezember 2010 (181). Dies war der höchste Wert in einem Dezember seit 2007. Die Zahl der Verletzten erhöhte sich im Dezember 2011 ebenfalls sehr stark, und zwar um 35,4 Prozent auf rund 31 400.

Der negative Trend aus 2011 hat sich leider auch im Januar 2012 fortgesetzt: 266 Menschen kamen auf deutschen Straßen ums Leben. Nach den vorläufigen Ergebnissen vom 26. März 2012 waren das 19 Personen oder 7,7 Prozent mehr als im Januar 2011. Noch stärker gestiegen ist die Zahl der Verletzten, und zwar um 23,3 Prozent auf rund 27 100 Personen.

Die negative Entwicklung in Deutschland hat auch den bisherigen starken Rückgang der Verkehrstoten in der EU gebremst. Die Generaldirektion MOVE der EU-Kommission informierte am 30. März 2012 darüber, dass sich 2011 der Rückgang auf minus 2 Prozent verringert hat während der Durchschnitt des letzten Jahrzehnts bei minus 6 Prozent lag. Die Kommission weist auch darauf hin, dass bei den Motorradfahrern seit einem Jahrzehnt kein Rückgang der Getöteten stattfindet.

Die GRV bedauert diese Entwicklung außerordentlich und regt Maßnahmen an, wie sie vor einem Jahr in Frankreich eingeführt wurden: mehr Geschwindigkeitskontrollen und höhere Strafen bei Übertretungen. Auch wenn auf vielen Autobahnabschnitten bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen vorhanden sind, sollte auch Deutschland ein generelles Tempolimit einführen; in Städten würde eine Begrenzung auf 30 Stundenkilometer die Anzahl der getöteten Fußgänger und Radfahrer verringern.

BAG legt Mautstatistik 2011 vor

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) legte am 24. Februar 2012 die Ergebnisse der Mautstatistik für das Jahr 2011 vor. Demnach erreichte die Fahrleistung der Lkw ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf mautpflichtigen Straßen 26,7 Milliarden Kilometer und liegt damit 3,7 Prozent über dem Vorjahreswert. Die Fahrleistung reicht jedoch noch nicht wieder an das Vorkrisenniveau des Jahres 2008 heran.

Eine Differenzierung der Fahrleistung nach Zulassungsstaaten der Kraftfahrzeuge ergibt eine stärkere Zunahme der Fahrleistungen der ausländischen Lkw (plus 6,5 Prozent) gegenüber deutschen Lkw (plus 2,1 Prozent). Bei den absoluten Fahrleistungen verzeichnen Lkw aus den jungen EU-Mitgliedstaaten nach wie vor einen schnelleren Zuwachs. Während die Fahrleistungen bei den jungen Mitgliedstaaten (EU 12) um 10,8 Prozent zunahmen, nahm die Fahrleistung der Lkw aus den alten Mitgliedstaaten (EU 15 ohne D) sogar um 1,2 Prozent ab. Bei der Gesamtfahrleistung sind — abgesehen von deutschen Lkw — die in Polen zugelassene Lkw weiterhin führend.

Maut auf Bundesstraßen ab 01. August 2012

Das Bundesministerium für Verkehr und der Mautbetreiber Toll Collect haben sich auf die Einführung der Maut auf vierstreifigen Bundesstraßen geeinigt. Die Mautpflicht für schwere Lkw wird auf rund 1000 Kilometer Bundesstraßen ausgedehnt, die autobahnähnlich ausgebaut und an eine Bundesautobahn angebunden sind. Die technischen Möglichkeiten des satellitengestützten Lkw-Mautsystems werden damit weiter genutzt. Der Mautsatz entspricht dem auf Bundesautobahnen, also im Durchschnitt 17 Cent pro Kilometer. Es werden jährliche zusätzliche Einnahmen in Höhe von voraussichtlich 100 Millionen Euro erwartet.

Dazu Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer am 15. Februar 2012: „Die zusätzlichen Mittel fließen zweckgebunden in den Ausbau und den Erhalt der Straßeninfrastruktur. Wir stärken damit den im vergangenen Jahr neu geschaffenen ‚Finanzierungskreislauf Straße' und wir haben einen klaren Nutzen in Form erhöhter Investitionen in das Straßennetz."

Mit der Vereinbarung wird das im letzten Jahr vom Bundestag beschlossene und vom Bundesrat gebilligte Bundesfernstraßenmautgesetz umgesetzt. Zudem wird einer Empfehlung des Bundesrechnungshofs gefolgt.

Eine Liste dieser Bundesstraßen steht im Internet: www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/78794/publicationFile/51417/mautplicht-4-und-mehrstreifige-bundesstraßen-uebersicht.pdf.

Die GRV begrüßt diesen ersten Schritt zur Ausdehnung der Lkw-Maut. Langfristig ist aber eine Ausdehnung auf das gesamte Straßennetz und für Lkw schon ab 3,5 Tonnen — mit Ausnahmen für Handwerksbetriebe im Nahbereich — geboten.

Bessere Anschlüsse zwischen Bus und Bahn

Die HaCon Ingenieurgesellschaft mbH und DB Regio Bus haben am 26. Januar 2012 einen Vertrag über das rechnergestützte Betriebsleitsystem „RBL-Light“ abgeschlossen. Zweck ist eine umfassende Fahrgastinformation und verbesserte Anschlusssicherung zwischen Bus und Bahn.

Die DB-Busgesellschaften werden bis 2014 den Großteil ihrer Flotte mit RBL-Light ausgerüstet haben. Jeder Bus, der an das neue System angeschlossen ist, erhöht die Qualität und Attraktivität des Regionalverkehrs. Je mehr Busgesellschaften teilnehmen, desto dichter wird das Informationsnetz und umso mehr Fahrgäste profitieren davon. Dementsprechend ist eine Erweiterung auf externe Verkehrsunternehmen in Planung.

„Mit RBL-Light kommen moderne Apps zum Busfahrer, die es erlauben, aktuelle Angaben zur Pünktlichkeit und zum Anschlussstatus zu ermitteln. So sind Fahrer und Fahrgäste gleichermaßen gut informiert“, sagt Michael Frankenberg, geschäftsführender Gesellschafter HaCon.

Mit zirka 784 Millionen Fahrgästen im Jahr 2010 und 150 000 Busverbindungen täglich ist die Deutsche Bahn der größte Anbieter im deutschen Busverkehr. 22 Busgesellschaften in ganz Deutschland sowie weitere 70 Beteiligungen an Verkehrsunternehmen gehören dazu.

Luftfahrt

Wachstum des Luftverkehrs 2011

Insgesamt 175,2 Millionen **Fluggäste** starteten oder landeten im Jahr 2011 auf deutschen Flughäfen. Wie das Statistische Bundesamt am 17. Februar 2012 weiter mitteilte, waren das 9,3 Millionen Passagiere oder 5,6 Prozent mehr als 2010.

Bei moderatem Wachstum im Inlandsverkehr (plus 1,4 Prozent) erhöhte sich die Zahl der Passagiere, die ins Ausland flogen oder von dort kamen, um 6,3 Prozent auf 150,9 Millionen. Im Europaverkehr, der mehr als drei Viertel des Auslandsverkehrs repräsentiert, gab es dabei ein Plus von 8,4 Prozent.

Im Interkontinentalverkehr ging 2011 die Zahl der Fluggäste leicht um 0,4 Prozent auf 33,7 Millionen zurück. Ursache dafür war insbesondere die negative Entwicklung beim Luftverkehr mit Afrika, der aufgrund der Einbrüche der Fluggastzahlen für Tunesien (minus 35,3 Prozent) und Ägypten (minus 28,1 Prozent) um 16,6 Prozent zurückging. Die Zahl der Fluggäste von beziehungsweise nach Amerika nahm dagegen um 4,4 Prozent zu, von und nach Asien stiegen die Fluggastzahlen um 2,5 Prozent.

Auch der deutsche **Luftfrachtmarkt** verzeichnete 2011 erneut Zuwächse: Nach dem Statistischen Bundesamt vom 28. Februar 2012 stiegen auf deutschen Flughäfen die Luftfrachtmengen insgesamt bei den Einladungen um 8,0 Prozent, bei den Ausladungen legten sie um plus 1,8 Prozent zu. 2011 wurden damit 2,3 Millionen Tonnen Luftfracht eingeladen und 2,1 Millionen Tonnen ausgeladen. Der Gesamtumschlag (4,4 Millionen Tonnen) erhöhte sich um 5,0 Prozent.

Flughäfen Frankfurt und München mit positiver Entwicklung 2011

Die Verkehrs- und Geschäftsbilanz der Fraport AG für 2011 ist erneut von deutlichem Wachstum geprägt. Der **Flughafen Frankfurt** wartete im zurückliegenden Jahr mit einem neuen Passagierrekord auf. Die Zahl von 56,44 Millionen Fluggästen lag um 6,5 Prozent über dem Ergebnis des Vorjahres. Zum Erfolg des Fraport-Konzerns trugen auch wieder die Auslandsflughäfen bei. Dies führte bei der Fraport-Gruppe im Gesamtjahr 2011 zu einem Passagierergebnis von 96,63 Millionen Fluggästen und damit zu einer Steigerung um 9,1 Prozent.

„Die gute Verkehrszahlenbilanz spiegelt sich erneut in der positiven Entwicklung der Finanzkennzahlen des Unternehmens wider“, erklärte Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG bei der Jahrespressekonferenz am 8.03.2012. „Das operative Ergebnis (EBITDA) weist mit 802 Millionen Euro ein Plus von rund 13 Prozent aus. Der bisherige Höchstwert von 711 Millionen Euro des Vorjahres wird damit deutlich übertroffen. Das Konzernergebnis befindet sich mit 251 Millionen Euro zwar um 7,6 Prozent unter dem Vorjahreswert, aber — adjustiert um die letztjährige Auflösung einer Steuerrückstellung — gut 60 Millionen Euro darüber. Der Konzernumsatz stieg um acht Prozent auf knapp 2,37 Milliarden Euro.“

Der **Flughafen München** hat 2011 mit rund 38 Millionen Fluggästen (plus 9 Prozent) den Flughafen Rom überholt und belegt nun Platz 6 in Europa. Das Münchner Luftfrachtaufkommen nahm um vier Prozent zu und erreichte den neuen Rekordwert von 286 000 Tonnen.

Die Gesamterlöse des vergangenen Jahres belaufen sich auf rund 950 Millionen Euro, sechs Prozent mehr als im Vorjahr. Unter Einbeziehung der Beteiligungsunternehmen wurden konzernweit über 1,2 Milliarden Euro umgesetzt. Das operative Ergebnis (EBITDA) beträgt rund 270 Millionen Euro.

„Die Ergebnisse des Jahres 2011 weisen die FMG als ein leistungsfähiges und wirtschaftlich gesundes Unternehmen aus, das in der Lage ist, sich im Wettbewerb zu behaupten und die Herausforderungen des Marktes zu meistern“, erklärte der Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH, Dr. Michael Kerkloh, anlässlich der Jahrespressekonferenz des Unternehmens am 23. Februar 2012.

Die überproportional steigenden Fluggastzahlen in München basieren insbesondere auf dem Drehkreuz-Konzept des Airports. Der Anteil der Umsteiger am Passagieraufkommen legte gegenüber 2010 um drei Prozentpunkte auf nunmehr 40 Prozent zu. Zum Vergleich: Im Eröffnungsjahr 1992 lag dieser Wert lediglich bei 12 Prozent.

Durchwachsenes Jahr 2011 für Lufthansa

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 15. März 2012 ihre Zahlen zum Geschäftsjahr 2011 veröffentlicht: Bei einem um 8,6 Prozent gesteigerten Umsatz von 28,7 Milliarden Euro wurde ein operativer Gewinn in Höhe von 820 Millionen Euro erwirtschaftet. Die Verkehrserlöse stiegen um 10,8 Prozent auf 23,8 Milliarden Euro. Insgesamt erhöhten sich die betrieblichen Erträge des Konzerns im Berichtszeitraum auf 31,2 Milliarden Euro, ein Plus von 6,7 Prozent.

Die betrieblichen Aufwendungen haben sich im Jahr 2011 um 9,3 Prozent auf 30,4 Milliarden Euro erhöht. Ein wichtiger Grund dafür sind die um 1,3 Milliarden Euro höheren Treibstoffkosten von insgesamt 6,3 Milliarden Euro.

Der operative Gewinn von 820 Millionen Euro bedeutet zum Vorjahr einen Rückgang um 200 Millionen Euro. Das Konzernergebnis beträgt minus 13 Millionen Euro. Im Vorjahr betrug dieses 1,1 Milliarden Euro. Es enthält einen negativen Bewertungseffekt, der sich aus geänderten Zeitwerten von Sicherungsgeschäften ergibt sowie das Ergebnis aus dem aufgegebenen Geschäftsbereich bmi (British Midland Ltd.). Das Ergebnis pro Aktie beläuft sich entsprechend auf minus 0,03 Euro. Lufthansa will jedoch von ihrer Dividendenpolitik abweichen und der Hauptversammlung am 08. Mai 2012 trotz negativem Ergebnis im Einzelabschluss die Auszahlung einer Dividende in Höhe von 25 Cent pro Aktie vorschlagen.

Lufthansa investierte im Berichtszeitraum 2,6 Milliarden Euro. Davon entfielen zwei Milliarden Euro auf die Erweiterung und Modernisierung der Flotte. Der Konzern wies zum Ende des Jahres 2011 eine Nettokreditverschuldung von 2,3 Milliarden Euro aus. Die Eigenkapitalquote betrug 28,6 Prozent.

Handel mit Emissionszertifikaten für die Luftfahrt zulässig

Die Europäische Union beschloss 2003 zur Bekämpfung des Klimawandels auch ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten zu schaffen, ursprünglich waren Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr nicht einbezogen. Die Richtlinie 2008/101 sieht vor, dass Luftverkehrstätigkeiten ab dem 01. Januar 2012 einbezogen sind. Ab diesem Zeitpunkt müssen alle Luftverkehrsunternehmen — auch von Drittländern — für ihre Flüge mit Abflug von oder Ankunft auf europäischen Flughäfen somit Emissionszertifikate erwerben und abgeben.

Eine Reihe von Luftverkehrsunternehmen und Verbänden amerikanischer und kanadischer Luftverkehrsunternehmen fochten im Vereinigten Königreich die Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie an. Sie machten geltend, die Europäische Union habe durch diese Richtlinie gegen internationale Übereinkünfte (Chicagoer Abkommen, Kyoto-Protokoll, Open-Skies-Abkommen) und Grundsätze des Völkergewohnheitsrechts verstoßen, da das Emissionszertifikatesystem außerhalb des Hoheitsgebiets der Union zur Anwendung kommen solle.

In seinem Urteil vom 21. Dezember 2011 bestätigt der Europäische Gerichtshof (EuGH) die Gültigkeit der Richtlinie, das heißt der Luftverkehr darf in das System für den Handel mit Emissionszertifikaten einbezogen werden. Dieses System verstößt laut EuGH weder gegen den Grundsatz der Territorialität noch gegen den Grundsatz der Souveränität der Drittstaaten; dieses System findet auf diese nämlich nur Anwendung, wenn sich ihre Luftfahrzeuge physisch im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Union befinden und somit der uneingeschränkten Hoheitsgewalt der Union unterliegen.

Für das Jahr 2012 werden 85 Prozent der zur Verfügung stehenden Zertifikate kostenlos an Luftfahrzeugbetreiber ausgegeben, 2013 sinkt die Anzahl auf 82 Prozent. Diese kostenlosen Zertifikate werden nach europaweit einheitlichen Regeln an die Betroffenen aus der EU und Drittstaaten vergeben. In Deutschland ist hierfür die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt zuständig. Die restlichen Zertifikate müssen die Betreiber am Markt zukaufen, um ihre Emissionen vollständig abzudecken.

Die vorerst weitgehend kostenlose Zuteilung bis 2020 soll die finanzielle Belastung für Passagiere durch den Emissionshandel relativ gering halten. Für einen Flug von Berlin nach Mallorca ist beispielsweise mit Mehrkosten von maximal 1,50 Euro zu rechnen.

Andere Verkehrsmittel

Erfolgreicher Öffentlicher Personennahverkehr 2011

Im Jahr 2011 fuhren mehr als 9,7 Milliarden Fahrgäste mit Bussen und Bahnen. Das entspricht einer Steigerung von 0,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Seit 2002 sind die Kundenzahlen damit um fast acht Prozent bzw. 700 Millionen Fahrgäste gestiegen. „Die Nachfrage nach ÖPNV in Deutschland steigt seit Jahren. Das ist erfreulich und ein deutliches Zeichen dafür, dass die Nahverkehrsunternehmen landesweit erfolgreich arbeiten“, bilanzierte Jürgen Fenske, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bei der Jahrespressekonferenz am 01. Februar 2012. Ebenso wie die Fahrgastzahlen stieg im vergangenen Jahr auch die Verkehrsleistung im ÖPNV: Busse und Bahnen fuhren insgesamt über 91 Milliarden Personenkilometer und legten damit 874 Millionen Kilometer mehr zurück als 2010. „Erstmals fuhren die ÖPNV-Unternehmen im Jahr 2011 täglich über 250 Millionen Personenkilometer. Damit haben sie ihre Verkehrsleistung nochmal um fast ein Prozent gesteigert“, so Fenske weiter.

Durch den erfreulichen Kundenzuwachs sind auch die Erträge aus der Fahrgastbeförderung weiter gestiegen: Mit rund 10,3 Milliarden Euro wurde das Ergebnis aus dem Vorjahr (10,02 Mrd.) deutlich übertroffen. „Der deutsche ÖPNV wird immer effizienter und ist auch ökonomisch betrachtet auf einem richtig guten Weg. Busse und Bahnen galten lange Zeit als hochgradig defizitär, aber die steigenden Einnahmen und ein Kostendeckungsgrad von durchschnittlich über 77 Prozent beweisen das Gegenteil. ÖPNV ist in Deutschland mittlerweile deutlich wirtschaftlicher als in anderen großen europäischen Industrienationen“, erklärt Fenske.

Neben den positiven Ergebnissen hat die ÖPNV-Branche auch rückläufige Zahlen zu vermelden. Während in Großstädten und Ballungsräumen die Nachfrage überproportional steigt, wirkt sich im ländlichen Raum die demografische Entwicklung negativ aus. Im regionalen Busverkehr sind die Fahrgastzahlen im letzten Jahr um 1,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Siehe dazu auch den nächsten Beitrag.

Demografischer Wandel bedroht den Nahverkehr in der Fläche

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) warnte am 30. März 2012 vor einer zunehmend unterschiedlichen Nachfrageentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland. Während in Großstädten und Ballungsräumen immer mehr Menschen Busse und Bahnen nutzen, gehen die Fahrgastzahlen in den ländlichen Regionen und in den Kleinstädten zurück. Dies liegt vor allem am demografischen Wandel und den dadurch stark rückläufigen Schülerzahlen. Denn Schüler sind seit jeher die mit Abstand größte Kundengruppe des ÖPNV im ländlichen Raum.

„Die Nachfrageentwicklung im ÖPNV in der Fläche beobachten wir mit wachsender Sorge. Allein im letzten Jahr sanken die Fahrgastzahlen im Regionalbusverkehr deutschlandweit um 1,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. In den Städten mit weniger als 100 000 Einwohnern ging die Nachfrage sogar um fast zwei Prozent zurück“, erklärt VDV-Präsident Jürgen Fenske. Das stellt die betroffenen Verkehrsunternehmen vor zunehmende Probleme, auch zukünftig in allen Regionen und kleinen Städten ein adäquates ÖPNV-Angebot zu gewährleisten. „Auf der einen Seite muss aus Gründen der Daseinsvorsorge ein Grundangebot an Nahverkehrsleitung vorhanden sein. Andererseits wird es vielerorts für die Unternehmen wirtschaftlich immer schwieriger, eine regelmäßige Bedienung aufrechtzuerhalten. Denn die Kosten für Fahrzeuge, Personal und für die Instandhaltung der Haltestellen sind fix, während die Nachfrage vor allem durch die schwindenden Schülerzahlen deutlich zurückgeht“, erklärt Fenske.

Der VDV wirbt daher bei der Politik für eine besondere Berücksichtigung des Nahverkehrs in den ländlich geprägten Regionen Deutschlands. „Der Nahverkehr braucht auch in der Fläche Planungssicherheit und zukunftsfähige Konzepte. Den aktuellen Fortschrittsbericht der Bundesregierung zur Entwicklung ländlicher Räume sehen wir als ein erstes positives Signal, dass die politischen Entscheider Lösungen für die Probleme dort suchen. Dies darf aber nicht bedeuten, dass am Ende weniger Geld für die Daseinsvorsorge auf dem Land zur Verfügung steht. Der VDV wird eine Task Force einrichten, die zum Herbst diesen Jahres Vorschläge zur Lösung der Finanzierungsfragen und zu den zunehmenden Verteilungskonflikten in den Verkehrsverbünden erarbeiten soll“, so Fenske abschließend.

VDV fordert höhere Strafzahlungen für Schwarzfahrer

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) forderte am 01. Februar 2012 Bund und Länder zu einer gemeinsamen Initiative gegen Schwarzfahren auf. Dabei sollte das erhöhte Beförderungsentgelt, also die Strafzahlungen für Schwarzfahrer, von heute 40 Euro auf bis zu 60 Euro angehoben werden.

„Deutschland hat ein kundenfreundliches, offen zugängliches Bus- und Bahnsystem. Wer dies durch vorsätzliches Fahren ohne gültigen Fahrausweis miss-

braucht, begeht eine Straftat und schadet damit den ehrlichen Fahrgästen. Das können und wollen wir nicht tolerieren“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.

Der Verband schätzt, dass rund 3,5 Prozent aller Bus- und Bahnnutzer schwarzfahren. Dadurch entgehen den deutschen Nahverkehrsunternehmen pro Jahr bis zu 250 Millionen Euro an Einnahmen. Hinzu kommen Kosten in Höhe von 100 Millionen Euro jährlich für das Kontrollpersonal. „Das sind 350 Millionen Euro, die die Verkehrsunternehmen jedes Jahr kompensieren müssen. Die Zeche dafür zahlen am Ende die ehrlichen Kunden durch höhere Fahrpreise, die Kommunen durch höheren Defizitausgleich und die Verkehrsunternehmen durch geringere Einnahmen“, erklärt Wolff.

Der VDV appelliert an die Regierungen im Bund und in den Ländern, die bestehenden Rechtsverordnungen kurzfristig so anzupassen, dass die Verkehrsbetriebe künftig ein erhöhtes Beförderungsentgelt bis zu 60 Euro (für Wiederholungstäter bis zu 120 Euro) erheben dürfen. Damit soll die Abschreckungswirkung für notorische Schwarzfahrer deutlich erhöht werden. Wolff beklagte Beispiele in den sozialen Netzwerken im Internet: „Dort gibt es inzwischen Gruppen von Fahrgästen, die sich gegenseitig vor Fahrscheinkontrollen warnen. Jetzt ist es also schon so weit, dass potenzielle Schwarzfahrer sich online öffentlich helfen und organisieren. So wird das Fahren ohne gültigen Fahrausweis in der öffentlichen Wahrnehmung verharmlost. Dem muss der Gesetzgeber durch entsprechende Regelungen entgegenwirken“.

Literatur

Leitfaden zu Vergaben im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Allianz pro Schiene hat im Rahmen des EU-Projektes „ECORailS“ gemeinsam mit Projektpartnern aus sechs Ländern einen Leitfaden für Umwelt- und Energieeffizienzkriterien bei Vergabeverfahren im SPNV entwickelt. Mittlerweile liegt auch eine CD Rom mit dem Leitfaden (in Deutsch, Englisch und fünf weiteren Sprachen), dem technischen Anhang (nur Englisch), den Textmodulen aus den Testanwendungen und weiteren Dokumenten vor.

Es wird davon ausgegangen, dass durch die Anwendung der Kriterien der spezifische Energieverbrauch um 5 Prozent gegenüber bisheriger Vergabepraxis, um 10 Prozent gegenüber bisher eingesetzten Fahrzeugen und um 15 Prozent im gesamteuropäischen SPNV bis 2020 reduziert werden kann. Der Leitfaden kann heruntergeladen werden:
www.allianz-pro-schiene.de/projekte/ecorails/ecorails-leitfaden-deutsch.pdf.

Verkehr in Zahlen 2011/2012 erschienen

Das jährlich neu herausgegebene Taschenbuch gibt eine aktuelle Übersicht zu allen Daten und Fakten der Mobilität und Verkehrswirtschaft in Deutschland und in der EU. Es bietet somit eine verkehrsstatistische Datengrundlage, mit der Strukturveränderungen der Verkehrsmärkte erkannt und Entwicklungen verfolgt werden können.

Im Preis inbegriffen ist eine CD- Rom, deren umfangreiche Inhalte sich direkt oder als Grafik leicht weiterverarbeiten lassen. Herausgeber ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Das Werk kostet 51,50 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten).

ISBN: 978-3-87154-456-9

Bestellungen an:
DVV Media Gruppe GmbH
Nordkanalstr. 36, 20097 Hamburg
Telefon: (040) 23714-440, Fax -450

Mail: buch@dvvmedia.com
Internet: www.eurailpress.de.

Veranstaltungen

InnoTrans 2012 ist ausgebucht

Die InnoTrans 2012 ist seit Ende Februar komplett ausgebucht, und die fünf Messebereiche expandieren, so auch das Messesegment Eisenbahninfrastruktur. Daraus folgt, dass die Aussteller aus diesem Bereich auch in Halle 5.2 und somit erstmals in sechs Messehallen vertreten sind. Hintergrund: Die Ausstellungsfläche für Bahninfrastruktur ist im Vergleich zur vorherigen Fachschau von 25 000 auf 30 000 Bruttoquadratmeter gewachsen. Damit bietet die InnoTrans 2012 den Ausstellern und Fachbesuchern eine noch umfassendere und vor allem internationale Marktübersicht. Etwa 53 Prozent der Messeteilnehmer im Bereich Infrastruktur kommen aus dem Ausland.

Die InnoTrans findet alle zwei Jahre in Berlin statt und hat sich zum weltweit führenden Business-Treff für Schienenverkehrstechnik entwickelt. Zur InnoTrans 2010 (*GRV-Nachrichten 89*) präsentierten 2243 Aussteller aus 45 Ländern ihre Produkte und Dienstleistungen. Die insgesamt 103 000 Fachbesucher kamen aus über 100 Ländern nach Berlin.

Messesegmente der neunten InnoTrans vom 18. bis 21. September 2012 sind: Railway Technology, Railway Infrastructure, Tunnel Construction, Interiors und Public Transport. Veranstalter ist die Messe Berlin.

Weitere Informationen über die InnoTrans unter www.innotrans.de.

Personalia

† **Prof. Dr.-Ing. Ekkehard Wendler** ist am 28. November 2011 verstorben. Wendler war seit 2001 Professor für Schienenbahnwesen und Verkehrswissenschaft an der RWTH Aachen.

Die Verträge von **Alexander Hedderich**, Vorsitzender DB Schenker Rail und von Infrastruktur und Technikvorstand **Volker Kefer** wurden im Dezember 2011 um jeweils fünf Jahre bis 2017 verlängert.

Prof. Müller-Hellmann berät den VDV seit dem 01. Januar 2012 bei der zukunftsfähigen Ausrichtung des Verbandes in technologischen Fragen.

Werner Hoyer ist seit 01. Januar 2012 neuer Präsident der Europäischen Investitionsbank (EIB) in Luxemburg. Hoyer war Staatsminister im Auswärtigen Amt und hat am 31. Dezember 2011 sein Mandat als Abgeordneter des Deutschen Bundestages niedergelegt. Er folgt auf **Philippe Maystadt**, der die EIB von 2000 bis 2011 leitete.

Georg Hötte wurde vom Vorstand des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) am 11. Januar 2012 zum neuen Präsidenten des Verbandes gewählt. Hötte ist Geschäftsführer der Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG und folgt auf **Dr. Gunther Jaegers**.

Martin Schulz wurde am 17. Januar 2012 vom Europäischen Parlament zum Parlamentspräsidenten für die zweite Hälfte der Legislaturperiode gewählt.

Ana Pastor, neuer spanischer Verkehrsminister, informierte am 20. Januar 2012 über die Ernennung von **Julio Gómez-Pomar Rodríguez** zum Präsidenten der Bahngesellschaft Renfe, er folgt auf **Teófilo Serrano**, und von **Enrique Verdeguer Puig** zum Präsidenten des Infrastrukturbetreibers ADIF; er folgt auf **Antonio González Marín**.

Mauro Moretti, Vorstand der Italienischen Staatsbahnen FS (Ferrovie dello Stato) wurde am 09. Februar 2012 von der Generalversammlung des europäischen Eisenbahndachverbandes CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) für weitere zwei Jahre als Präsident gewählt. Moretti übt diese Funktion bereits seit 2009 aus.

Mathias Kurth wurde am 12. März 2012 verabschiedet, er war über 10 Jahre Präsident der Bundesnetzagentur, gleichzeitig wurde sein Nachfolger **Jochen Homann**, bisher Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, in das Amt eingeführt.

Impressum

Herausgeber: GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V., Postfach 101403, 45014 Essen, www.grv-ev.de, www.grv-nachrichten.de.

Vorstand der GRV:
Dr.-Ing. Gunther Ellwanger (Vorsitzender);
Prof. Dr. Dieter Witt (stv. Vorsitzender);
Wolfgang Dietrich Mann (stv. Vorsitzender und Geschäftsführer);

Beirat der GRV:
Sebastian Belz
Dr. jur. Dieter Felgentreu
Dr. Karin Jäntschi-Haucke
Dr. Johannes Ludewig
Prof. Dr. Wulf Schwanhäußer.

Redaktion (verantwortlich):
Dr.-Ing. Gunther Ellwanger, Vorsitzender der GRV,
Mattenweg 12,
79856 Hinterzarten,
Tel. 07652 919009,
E-Post gunther.ellwanger@grv-nachrichten.de.

Lektorat: Wolfgang Dietrich Mann,
stv. Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV,
Dr.-C.-Otto-Straße 121,
44879 Bochum,
Tel. 0234 5465181 (tagsüber 0211 85989923),
Fax 03222 1256528,
E-Post wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de.

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe war am 31. März 2012. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

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. Dort sind Bilder und Grafiken in der Regel farbig dargestellt.

Die nächste Folge der GRV-Nachrichten erscheint voraussichtlich Anfang September 2012.

econex

econex verkehrsconsult gmbh

www.unikat.net

ZEHN MILLIONEN KILOMETER

Wir ermitteln:
Ein- und Aussteigerzahlen,
Besetzung, Fahrtverlauf,
Reiseanlass, Fahrtdauer,
genutzte Tarife, Umsteigeverhalten
und vieles andere.

Wir erfassen je nach Anforderung
mit dem klassischen Fragebogen
oder ohne Zeitverlust über Mobilfunk.

... sind unsere 450 freien Mitarbeiter in ganz Deutschland und dem angrenzenden Ausland Jahr für Jahr unterwegs – in Zügen, Bussen und Straßenbahnen.

Sie zählen und befragen. Einheitliche Erhebungsmethodiken sind die Grundlage für ihre Ergebnisse. Eine Strategie kann immer nur so gut sein, wie die Daten, auf denen sie basiert. Deshalb legen wir größten Wert auf die Qualität unserer Erhebungen.