

Folge 100

September 2014

GRV-Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Postfach 10 14 03 • 45014 Essen • www.grv-ev.de • redaktion@grv-nachrichten.de



**Grußworte zur 100. Folge
der GRV-Nachrichten ab Seite 4**

**EU-Verkehrsminister über technische
Säule des 4. Eisenbahnpakets einig Seite 7**

**Verkehr wird bis 2030
deutlich zunehmen Seite 8**

**Guter Baufortschritt am Alaufstieg der
Neubaustrecke Wendlingen – Ulm Seite 14**

**Bahnsektor verspricht leise
Güterwagenflotte bis 2020 Seite 17**

**Verkehr für eine Welt im Wandel
— ITF 2014 in Leipzig Seite 28**



Für alle, die gern Auto fahren.

Die günstige Kfz-Versicherung mit Service.

Informieren Sie sich unter
www.devk.de oder 0800 4-757-757*

* gebührenfrei aus dem deutschen Festnetz

DEVK

Inhaltsverzeichnis

Europäische Verkehrspolitik	7
Verkehrspolitik in Deutschland.....	8
Nachhaltigkeit	11
Eisenbahnen allgemein.....	12
Eisenbahninfrastruktur	14
Schienengüterverkehr.....	17
Schienepersonenverkehr.....	18
Andere Verkehrsmittel des Umweltverbunds	23
Schifffahrt	23
Straßenverkehr	24
Luftfahrt	27
Literatur.....	27
Veranstaltungen.....	28
Personalia	34
Impressum	34

Leitartikel

Folge 100 der GRV-Nachrichten

*Dr.-Ing. Gunther Ellwanger,
Hinterzarten*

*Vorsitzender der GRV Gesellschaft
für Rationale Verkehrspolitik e.V.*

Liebe Leserin, liebe Leser,

vor Ihnen liegt die 100. Folge der GRV-Nachrichten. Grußworte von vier Persönlichkeiten der Verkehrsbranche bereichern diese Folge. Für meinen Mitstreiter, Herrn Wolfgang Dietrich Mann, und mich ist es erst die 25. Folge.

Dankbar bin ich meinem Vorgänger, Herrn Dr.-Ing. Alfons Thoma, der 20 Jahre lang Vorsitzender der GRV war und 1988 als Sprachrohr der Gesellschaft die GRV-Nachrichten schuf. Thoma redigierte bis zur 75. Ausgabe im Februar 2006 die Zeitschrift, die dank seines Einsatzes einen hohen Standard erreichte und für die Bekanntheit der GRV sorgte. Als Ehrenvorsitzender unterstützte er weiterhin aktiv die GRV und schrieb drei Leitartikel, zuletzt im Dezember 2010 (Folge 89). Darin konstatiert Thoma:

„Es ist schon bemerkenswert, dass die GRV mit ihren Forderungen nach einer rationalen Verkehrspolitik auch nach vierzig Jahren aktuell bleiben und im Juli 2010 ihr 40-jähriges Jubiläum begehen konnte.“ Ohne die von Thoma entwickelten GRV-Nachrichten wäre das nicht möglich gewesen! Leider ist Alfons Thoma am 4. September 2011 im Alter von 94 Jahren verstorben.

Die GRV-Nachrichten erscheinen dreimal im Jahr in einer Auflage von 1000 Stück. Empfänger sind die mit Verkehrsfragen befassten Abgeordneten des Bundes und der Länder, die entsprechenden Ministerien, Verkehrswissenschaftler, andere am Verkehr interessierte Personen und die Mitglieder der GRV. Die Zeitschrift wird kostenlos verteilt, ihre Finanzierung erfolgt über Anzeigen, Spenden und Mitgliedsbeiträge.

Allen Inserenten und Spendern ein herzliches Dankeschön für ihre Unterstützung!

Die GRV fordert seit Jahrzehnten eine vernunftgemäße, umweltgerechte und zukunftsorientierte Verkehrspolitik. Es sollen vor allem diejenigen Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, die mit möglichst niedrigen Belastungen für Mensch und Umwelt einen hohen Nutzen erbringen.

Wie sieht es derzeit mit diesen Forderungen aus?

Erfreulicherweise ist es ein Ziel des Bundes, wie auch der Europäischen

Union, mehr Verkehr auf die umweltverträgliche Schiene zu lenken. Dies erfordert faire Rahmenbedingungen, dazu müssen die vorhandenen intermodalen Wettbewerbsverzerrungen reduziert werden. Wichtigstes verkehrspolitisches Instrument sind die Investitionen in die Infrastruktur. Der Bund hat seit 2006 die Investitionen in Bundesfernstraßen um 50 Prozent und in Wasserstraßen um 86 Prozent erhöht. In den Fahrweg der Bahn stiegen die Investitionen nur um 2 Prozent. Wie in der Schweiz oder in Österreich sollte auch in Deutschland die Schiene deutlich höhere Mittel erhalten. Eine nachhaltige Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im intermodalen Wettbewerb von höchster Bedeutung.

Die bisherige Regelung für die Regionalisierungsmittel des Bundes an die Länder endet in diesem Jahr. Nur mit einer sachgerechten Nachfolgeregelung kann die Erfolgsgeschichte des Schienenpersonennahverkehrs fortgesetzt werden. Auch das Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) 2018 und der Entflechtungsmittel erfordern möglichst rasche Neuregelungen.

Grundsätzlich ist eine Nutzerfinanzierung der Infrastruktur sinnvoll. Die Lkw-Maut soll auf weitere Bundesstraßen ausgedehnt werden und statt ab 12 bereits ab 7,5 Tonnen gelten. Ab 2016 soll dann auch für Pkw und



Kontrollbrücken überprüfen automatisch, ob Lkw ins Mautsystem eingebucht sind.
Foto: Toll Collect GmbH.

Politik für Mobilität und Modernität



Alexander Dobrindt, MdB, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur.
Foto: Bundesregierung / Kugler.

Wirtschaftlicher Erfolg, nachhaltiges Wachstum und leistungsfähige Infrastrukturen gehören zusammen — und bedingen einander. Wer diesen inneren Zusammenhang anerkennt, weiß: Wirtschaftswachstum und wachsende Mobilität sind wesentliche Treiber für Beschäftigung, Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit. Infrastrukturpolitik ist für die Bundesregierung deshalb aktive Wohlstandspolitik. Es ist richtig und notwendig, ihr auf der politischen Agenda die erforderliche Priorität einzuräumen. Unser Augenmerk liegt dabei auf einem zukunftsfesten Verkehrswegenetz und einer hochleistungsfähigen digitalen Infrastruk-

tur. In einer Welt, in der die Digitalisierung mit rasanter Dynamik alle Produktions- und Wirtschaftsprozesse durchdringt, brauchen wir ein deutlich umfassenderes Verständnis von Infrastruktur und von einer modernen Verkehrs- und Mobilitätspolitik.

Unser Land muss ein Land der Innovationen und der Investitionen sein. Die Qualität unserer Mobilitätsinfrastruktur, der Grad ihrer Vernetzung und unsere Bereitschaft zu Investitionen entscheiden maßgeblich über die Zukunft unseres Landes. Der Einzeletat unseres Ministeriums ist aus guten Gründen der größte Investitionshaushalt des Bundes. Mit den zusätzlichen 5 Milliarden Euro für Investitionen in unsere Verkehrsinfrastruktur in dieser Wahlperiode und dem damit verbundenen Investitionshochlauf leisten wir einen kräftigen Modernisierungsschub. Mit der Ausweitung der Nutzerfinanzierung stärken wir zudem die Finanzierungsbasis unseres Verkehrssystems.

Untrennbar mit einer zukunftsfesten Finanzierung ist das Bekenntnis zu einer klaren Prioritätensetzung verbunden. Investitionen müssen zielgerichtet dorthin fließen, wo sie den größten verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzen entfalten. Diesem Ansatz folgend entwickeln wir mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 den strategischen Grundriss für unser Verkehrswegenetz. An erster Stelle muss dabei die Sicherung des bestehenden Netzes stehen. Angesichts des erwarteten Verkehrswachstums brauchen wir aber auch gezielt Aus- und

Neubau. Diese Maßnahmen müssen vor allem darauf gerichtet sein, Engpässe auf den übergeordneten Netzen zu beseitigen, hochbelastete Knotenpunkte zu stärken und Projekte mit zentraler Erschließungsfunktion zu realisieren.

Im Sinne moderner Mobilitätspolitik treiben wir Innovationen voran — im Bereich energieeffizienter und klimaschonender Antriebs- und Kraftstofftechnologien, beim Markthochlauf der Elektromobilität, bei der Etablierung neuer Mobilitätskonzepte und bei der Digitalisierung des gesamten Mobilitätssektors. Die Digitalisierung der Mobilität eröffnet erhebliche Potenziale, die Systeme effizienter auszulasten und die Verkehre nachhaltiger zu gestalten. Beispielhaft hierfür stehen die Entwicklung intelligenter und kooperativer Verkehrssysteme oder die zunehmende Nutzung mobiler Anwendungen als individuelle Mobilitätsassistenten.

Die Gestaltung einer Politik für Mobilität und Modernität braucht starke und sachkundige Partner. Ein solcher Partner ist seit weit über 40 Jahren die „GRV — Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.“ Zu dieser 100. Jubiläumsausgabe ihrer GRV-Nachrichten gratuliere ich herzlich. Allen Gesellschaftsmitgliedern danke ich für ihr verkehrspolitisches Engagement und bitte Sie auch künftig um eine konstruktiv-kritische Begleitung — zum Wohle unseres Landes und im Sinne einer aktivierenden Mobilitätspolitik.

(Fortsetzung Leitartikel)

Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen auf allen Straßen eine Infrastrukturabgabe über Vignetten erhoben werden. Aus ökologischen Gründen wäre eine entfernungsabhängige Lösung besser. Unverständlich ist, dass Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,49 Tonnen von der Maut ausgespart werden. Inwieweit die aktuellen Pläne des Verkehrsministers, besonders aber die Kompensation deutscher Fahrzeughalter über die Kraftfahrzeugsteuer, in die Praxis

umgesetzt werden können, bleibt abzuwarten.

Nach Zahlen der Europäischen Umweltagentur hat der Verkehr 2011 in der Europäischen Union 24 Prozent aller Treibhausgase ausgestoßen, diese sind von 1990 bis 2011 um 28 Prozent gestiegen, beim Verkehr sind sie nahezu gleich mit den Kohlendioxid-Emissionen. Der Verkehr ist der einzige Sektor mit gestiegenen Emissionen. Besonders stark stiegen die Emissionen des internationalen Luft-

verkehrs mit 90 Prozent. Für 17 Prozent der gesamten Emissionen ist der Straßenverkehr verantwortlich. Das Weißbuch „Verkehr 2050“ der Europäischen Kommission vom März 2011 nennt als zentrales Ziel: Die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2050 um 60 Prozent gegenüber 1990 zu verringern.

Um diesem Ziel näher zu kommen muss die Energieeffizienz aller Verkehrsträger deutlich verbessert werden. Hilfreich sind hier die europäi-

Schritt für Schritt zur Bahnvision



Dr. Peter Füglistaler,
Direktor des Bundesamtes für Verkehr BAV.
Foto: BAV / Daniel Rihs.

Rund 200 000 Personen haben am 14. Juni 2014 die Eröffnung des ersten Teils der Durchmesserlinie am Hauptbahnhof Zürich gefeiert. Der große Publikumsaufmarsch und die positiven Rückmeldungen zeigen, dass große Bahnausbauten von der Bevölkerung unterstützt und mitgetragen werden. Es ist bei diesem

Projekt gelungen, zusammen mit den lokalen Entscheidungsträgern und den Direktbetroffenen einen Konsens für diesen Ausbauschnitt zu erreichen. Das Projekt für den neuen Tiefbahnhof in Zürich wurde vor Ort erfunden, von der Region gefordert und gefördert und schließlich durch Bund und Kantone finanziert und realisiert.

Die Durchmesserlinie hat eine Bedeutung, die weit über den Raum Zürich hinaus strahlt: Mit der Durchmesserlinie wurde — unter Einhaltung der Kostenvorgaben — ein zentrales Bauwerk für die zukünftige Entwicklung des Schweizer Bahnsystems eröffnet. Ziel der Schweiz ist es, das Eisenbahnnetz auf nationaler Ebene möglichst effizient zu konzipieren. Das Geld soll dort eingesetzt werden, wo es netzweit am meisten bringt. Deshalb plant der Bund den Ausbau der Bahninfrastruktur mit einem strategischen Entwicklungsprogramm und einer Langfristperspektive. Dies spiegelt sich auch in der Vision 2030 des Bundesamtes für Verkehr (BAV) wieder. Der öffentliche Verkehr soll attraktiv für Kundinnen und Kunden sein, langfristig finanziert werden, effizient für Bevölkerung, Wirtschaft und Staat funktionieren sowie umweltfreundlich, sicher und verlässlich

im Betrieb sein. Dazu sind verschiedene Maßnahmen erforderlich. Die zukünftige Organisation der Eisenbahninfrastruktur spielt eine wesentliche Rolle. Damit der Wettbewerb gestärkt und die Kosten gesenkt werden können, braucht es verbindliche Regeln für das Zusammenspiel zwischen Bahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern. Im Vordergrund steht der diskriminierungsfreie Zugang zur Bahninfrastruktur. Ein weiteres Handlungsfeld ist der Unterhalt der Infrastrukturanlagen. Die intensive Nutzung des Eisenbahnnetzes mit schneller beschleunigenden und schwereren Zügen belasten die Fahrbahn immer mehr. Dies führt zu zusätzlichen Kosten beim Unterhalt. Effizienzsteigerungen im Unterhalt sind unumgänglich, wobei Sicherheit und Pünktlichkeit vorrangig bleiben. Die Diskussionen über den Verkehr im Spannungsfeld von Kosten und Leistung wird die Schweizer Verkehrspolitik der nächsten Jahre prägen. Ich bin überzeugt, dass die GRV-Nachrichten diesen Prozess fundiert begleiten und unterstützen werden. In diesem Sinne danke ich der GRV für ihre publizistische Arbeit im Interesse einer rationalen und nachhaltigen Verkehrspolitik und wünsche viel Erfolg für die Zukunft.

(Fortsetzung Leitartikel)

schen Grenzwerte für den Kohlendioxid-Ausstoß neuer Fahrzeuge. Als Beitrag zum Klimaschutz wird in Deutschland die Elektromobilität des Pkw massiv gefördert. Anfang August ging sogar ein Gesetzentwurf des Verkehrs- und Umweltministeriums in die Ressortabstimmung. Zum 01. Februar 2015 sollen die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, damit Städte Elektro-Pkw privilegieren können. Dazu gehört auch die Erlaubnis, mit Elektro-Pkw Busspuren benutzen zu dürfen. Dies ist kein Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und wird abgelehnt: Busspuren müssen auch in Zukunft für Busse, Taxis und Rettungsfahrzeuge reserviert bleiben! Die für 2020 angestreb-

te Zahl von 1 Million Elektro-Pkw dürfte kaum zu erreichen sein und ihre Wirkung ist bei derzeit 43 Millionen Pkw begrenzt. Außerdem ist nach einer wissenschaftlichen Arbeit an der TU Dresden die Kohlendioxid-Bilanz eines Elektro-Golf, der den heutigen Strommix nutzt, ungünstiger als bei einem vergleichbar motorisierten Golf der mit Benzin oder Diesel fährt. Erst bei einer ausschließlichen Nutzung erneuerbarer Energien ändert sich dies. Dazu wird die Energiewende einen wichtigen Beitrag leisten. Nötig ist aber auch eine Verkehrswende hin zu den Verkehrsträgern mit niedrigem Kohlendioxid-Ausstoß.

Zur Stärkung des Schienen- und Öffentlichen Verkehrs müssen intermo-

dale Wettbewerbsverzerrungen reduziert werden. Neben der nationalen Verkehrspolitik ist auch die europäische Politik gefordert, ganz besonders bei der Internalisierung der externen Kosten. Bei der Aktualisierung der Wegekostenrichtlinie (Eurovignette) zur Lkw-Maut, wurde 2011 erstmals in der EU die Möglichkeit geschaffen, die externen Kosten der Luftverschmutzung und des Lärm mit der Maut zu bepreisen. Mittelfristig müssen unbedingt die deutlich höheren externen Kosten des Klimawandels und der Unfälle internalisiert werden, langfristig sollten alle Kostenkategorien einbezogen werden.

Bei der Energiebesteuerung werden deutsche Bahnen sowohl im europäischen Vergleich des Schienenver-

Rationale Verkehrspolitik ist wichtiger denn je



Jürgen Fenske, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen VDV.
Foto: VDV.

Die Verkehrsbranche in Deutschland steht in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen: Auf der einen Seite nimmt die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in diesem Land stetig zu, wodurch die Nachfrage nach Verkehrsangeboten wächst und wächst. So positiv diese Entwicklung ist, auch oder gerade für öffentliche Verkehrsmittel wie Busse und Bahnen, so wirkt sich die zunehmende Mobilität der Menschen doch auch belastend auf die vielfach in die Jahre gekommene Verkehrsinfrastruktur

aus. Diese Entwicklung haben Verkehrsexperten aus Wirtschaft und Wissenschaft bereits vor Jahren erkannt und das Problem der maroden Brücken, Schienen, Straßen und Tunnelanlagen wird in Fachkreisen bereits seit Langem intensiv und kontrovers diskutiert. Doch es brauchte erst die Sperrung der Autobahnbrücke auf der A1 bei Leverkusen oder die defekten Schleusentore in Brunsbüttel, bevor auch die Öffentlichkeit den schleichenden Verfall wahrgenommen hat. Seitdem gefallen sich führende Politiker in diesem Land darin, ausreichende Investitionen in die deutschen Verkehrswege zu fordern. Doch ganz nüchtern betrachtet folgten diesen zum Teil starken Worten bislang nur unzureichende Taten. Vom objektiven Finanzbedarf, den die diversen von der Politik eingesetzten Expertenkommissionen für dringende Erhaltungsinvestitionen in unsere Infrastruktur ermittelt haben, ist de facto nur ein Bruchteil im Haushalt der Bundesregierung bzw. des Bundesverkehrsministers angekommen. Und so hinkt die wichtigste Volkswirtschaft der EU vielen Nachbarstaaten in Sachen Investitionen in Verkehrswege weiterhin deutlich hinterher.

In solchen Zeiten, in denen die Politik sich an den eigenen Worten scheinbar nicht messen lassen will, ist es umso wichtiger, dass es Organe

und Institutionen gibt, die immer wieder die maßgeblichen Entscheider in unserem Land daran erinnern, dass es für eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität in Deutschland rationaler, aber auch mutiger Entscheidungen in der Verkehrspolitik bedarf. Die Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik und die GRV-Nachrichten als ihr offizielles Organ erfüllen diese Rolle seit vielen Jahren. Deshalb übermittele ich Ihnen, verehrte GRV-Mitglieder, an dieser Stelle stellvertretend für die rund 600 Mitgliederunternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, unseren Dank für Ihre unermüdliche ehrenamtliche Tätigkeit im Sinne einer vernünftigen und rationalen Verkehrspolitik, die sich in ihren Entscheidungen an den Bedürfnissen der Menschen in diesem Land orientieren soll. Ebenso beglückwünsche ich die Verantwortlichen für 100 Ausgaben der GRV-Nachrichten. Diese Publikation war und ist auch zukünftig hilfreich, um den politischen Entscheidern Denkanstöße zu liefern und alternative Ideen in die verkehrspolitische Diskussion einzubringen. Dieses Jubiläum sollte für Sie also auch zugleich Ansporn sein, mit Ihren Bemühungen nicht nachzulassen, sondern sie eher noch zu intensivieren: Denn rationale Entscheidungen in der Verkehrspolitik sind heutzutage wichtiger denn je!

(Fortsetzung Leitartikel)

kehr, als auch im nationalen intermodalen Vergleich stark benachteiligt. Beispielsweise sind von der Umlage des Erneuerbare Energien Gesetzes (EEG) alle anderen Verkehrsträger nicht betroffen. Eine Benachteiligung besteht zudem bei der Steuer auf Diesel, da in Deutschland der Steuersatz von Bahndiesel am höchsten ist und die Wettbewerber Luftverkehr und Schifffahrt von Mineralölsteuer und Ökosteuern ganz befreit sind. Auch der Emissionshandel führt zu Nachteilen für den elektrischen Schienenverkehr, da seit 2013 alle benötigten Kohlendioxid-

Zertifikate bezahlt werden müssen. Die anderen Verkehrsträger sind nicht betroffen oder müssen — wie der Flugverkehr — nur einen Teil der Zertifikate bezahlen.

Mit der Liberalisierung des Marktes für Fernbusse sind weitere Ungleichheiten entstanden. Während Züge auf allen Strecken Trassengebühren entrichten, gibt es für die Fernbusse keine Mautpflicht. Eine weitere große Ungleichheit existiert bei den Fahrgastrechten. Nach dem Urteil des EUGH erhalten Bahnreisende selbst bei Verspätungen aus Gründen höherer Gewalt eine Entschädigung, wenn ein Fernbus in einem Stau stecken

bleibt, geht der Fahrgast leer aus. Hier müsste die EU dringend für einheitliche Regelungen sorgen.

Die Summe aller Wettbewerbsverzerrungen (ohne Infrastrukturfinanzierung und Maut) zu Lasten der Schiene, hat der DB Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube am 24. Juli mit 500 Millionen Euro im Jahr quantifiziert.

Die GRV wird sich auch in Zukunft für einen Abbau der Wettbewerbsverzerrungen einsetzen, um die Attraktivität der Schiene deutlich zu erhöhen und so die Verkehrswende hin zu einer nachhaltigen Mobilität zu ermöglichen.

Dank Bahnreform: Die Zukunft fährt Bahn



*Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des
Vorstands der Deutschen Bahn AG.
Foto: DB AG.*

Mit dieser Ausgabe feiern die GRV-Nachrichten ihr 100. Jubiläum. Auch das Unternehmen Deutsche Bahn AG hat in diesem Jahr Geburtstag: Mit der Bahnreform, eine der größten und erfolgreichsten Reformprojekte im wiedervereinigten Deutschland, wurde die Deutsche Bahn AG vor zwanzig Jahren gegründet.

Vor 1994 war der Schienenverkehr geradezu in der Bedeutungslosigkeit versunken. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs in Westdeutschland lag bei nur noch 6, der des Güterverkehrs bei 21 Prozent.

Auch das zweite Ziel — mehr Wettbewerb — wurde mit Erfolg erreicht: Mit 390 Eisenbahnverkehrsunterneh-

men herrscht in Deutschland so intensiver Wettbewerb wie nirgends sonst auf der Welt.

Die drei Ziele der Bahnreform waren: mehr Verkehr auf die Schiene, mehr Wettbewerb und die Entlastung des Steuerzahlers. Alle wurden mit großem Erfolg verwirklicht.

Dank der Bahnreform hat der Verkehrsträger Bahn in Deutschland einen neuen Aufschwung erlebt. Seit 1994 hat die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 36 Prozent zugenommen, im Güterverkehr sogar um 59 Prozent.

Beim dritten Ziel, der Entlastung des Steuerzahlers, gilt ebenfalls: Mission erfüllt! Denn die Gesamtbelastung reduzierte sich seit 1994 inflationsbereinigt um 38 Prozent.

Zentraler Erfolgsfaktor der Bahnreform war zweifelsfrei die unternehmerische Ausrichtung der Bahn, die laut Grundgesetz als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form zu führen ist. Heute ist die DB die erfolgreichste Eisenbahn Europas und als Mobilitäts- und Logistikdienstleister weltweit erfolgreich.

Das primäre Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, ist heute so wichtig wie nie zuvor. Der Wunsch nach nachhaltigem Konsum, der Klimawandel, die Urbanisierung, die Abkehr vom eigenen Auto — all diese Trends sprechen für die Bahn als sicherstes, transport- und energieeffizientestes sowie umweltfreundlichstes Verkehrsmittel.

Der Schienenverkehr in Deutschland hat seit 1994 einen enormen Verkehrszuwachs erfahren — und hat es gleichzeitig dennoch geschafft, seinen spezifischen Kohlendioxid-Ausstoß um 35 Prozent zu senken.

Die Deutsche Bahn selbst ist Umwelt-Vorreiter im Verkehrsmarkt. So haben wir den Anteil der erneuerbaren Energien im Bahnstrommix auf 35 Prozent erhöht — und zwar sieben Jahre früher als ursprünglich geplant. Und auch unsere spezifischen Kohlendioxid-Emissionen wollen wir weiter senken.

Trotz der ökonomischen und ökologischen Erfolge befindet sich die Schiene heute wieder an einem Scheideweg. Wenn vor zwei Jahrzehnten der Verkehrsträger Schiene beinahe an der mangelnden Effizienz und Produktivität der beiden deutschen Staatsbahnen gescheitert wäre, ist heute der Erhalt einer leistungsfähigen Infrastruktur die große Herausforderung für den gesamten Sektor.

Denn nur mit einer zukunftsfähigen Infrastruktur können wir die Erfolgsgeschichte Schiene fortschreiben. Und nur mit einer starken Schiene ist ein nachhaltiges Verkehrssystem und die Energiewende möglich.

Die Schiene ist weit mehr als ein Verkehrsträger. Sie ist Zukunftsträger — für die Mobilitätsbedürfnisse des noch jungen Jahrtausends, für unsere Umwelt und für den Wohlstand der nächsten Generationen.

Europäische Verkehrspolitik

EU-Verkehrsminister über technische Säule des 4. Eisenbahnpakets einig

Der Rat der Verkehrsminister der EU hat am 05. Juni 2014 den technischen Teil des 4. Eisenbahnpakets beschlossen, er umfasst drei Vorschläge:

Richtlinien zur Interoperabilität und zur Sicherheit sowie neue Vorschriften für die Europäische Eisenbahnagentur (ERA).

Ziel der Europäischen Kommission ist es, neuen Betreibern den Marktzugang zu erleichtern. Die Europäische Eisenbahnagentur soll zu einer „zentralen Anlaufstelle“ werden und EU-weit gültige Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen für den internationalen Verkehr erteilen. Derzeit stellt jeder Mitgliedstaat noch

eigene Bescheinigungen aus. Die Kommission will dadurch die Zeit bis zum Markteintritt neuer Eisenbahnunternehmen sowie Kosten und Dauer des Zulassungsverfahrens für Schienenfahrzeuge um 20 Prozent reduzieren.

Der Rat der Verkehrsminister wird jetzt Beratungen zur Säule „Markt“ des 4. Eisenbahnpakets führen, bis eine politische Einigung erreicht ist. Danach beginnen die Verhandlungen zwischen dem Rat, dem neuen Parla-

ment und der Kommission (Trilog). Das Europäische Parlament hatte bereits am 26. Februar 2014 seine erste Lesung aller sechs Teile des 4. Eisenbahnpakets beendet (*siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 5*).

In der gleichen Sitzung haben die EU-Verkehrsminister dem Lang-Lkw (Gigaliner, Megatruck) eine Absage erteilt. Zustimmung gab es zu neuen Zulassungsregeln für Lkw: Künftig wird der Anbau aerodynamischer Flügel an die Rückseite der Lkw möglich und sie dürfen eine Tonne mehr wiegen.

Europäisches Parlament kämpft gegen den Klimawandel

In einer Pressemitteilung zum Weltumwelttag am 05. Juni 2014 macht das Europäische Parlament seine Anstrengungen gegen den Klimawandel deutlich. Im vergangenen Jahr beschloss es Maßnahmen gegen Energieverschwendung, Regeln für die Reduktion von Kohlendioxid-Emissionen im Straßenverkehr, die verpflichtende Energieverbrauchsangabe für Geräte und strengere Normen für fluorierte Gase in Klimaanlage und Kühlgeräten.

Das EU-Parlament förderte auch die Entwicklung von Bio-Kraftstoffen der zweiten Generation und stimmte dem Einfrieren von Auktionen der Kohlendioxid-Emissionszertifikate im EU-Emissionshandelssystem zu. All diese Maßnahmen sollen die Entwicklung Kohlendioxid-arter Produktionsmethoden fördern.

Das Europaparlament setzt sich auch für verbindliche und ambitionierte Klimaziele in der EU und weltweit ein. Im Februar 2014 legten sich die Abgeordneten auf eine Reduktion des Kohlendioxid-Ausstoßes bis 2030 um 40 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 fest. Der Anteil von erneuerbarer Energie soll auf 30 Prozent gesteigert werden. Die Europäische Wirtschaft soll bereits bis 2014 um 40 Prozent energieeffizienter arbeiten. Das Parlament ruft die EU außerdem zu größerem Einsatz in den Gesprächen über einen weltweit gültigen

Klimaschutz-Vertrag auf, der auf der Pariser Weltklimakonferenz im Dezember 2015 abgeschlossen werden soll.

Entwicklung des europäischen Eisenbahnmarkts

Der europäische Eisenbahnmarkt wächst zwar, aber in einzelnen Mitgliedstaaten müssen Servicequalität und Effizienz noch deutlich verbessert werden. Das sind die Kernbotschaften des am 19. Juni 2014 veröffentlichten vierten Berichts der EU-Kommission zum europäischen Eisenbahnmarkt RMMS (Rail Marketing Monitoring Scheme), der alle zwei Jahre erscheint.

Insbesondere der Personenverkehr hat seit den 1990er Jahren sehr hohe Wachstumsraten erzielt. In Großbritannien ist er um 70 Prozent, in Schweden um 42 Prozent, in Frankreich um 37 Prozent und in Belgien um 26 Prozent gewachsen. Hochgeschwindigkeitsverkehre machen inzwischen 27 Prozent des Personenverkehrs aus. Die großen Bahngesellschaften sind zudem oftmals nicht mehr staatseigene Monopolanbieter, sondern haben sich zu internationalen Firmen gewandelt, die ein Viertel ihres Umsatzes im Ausland erzielen. Neu in den Markt eintretende Bahnunternehmen haben in der Summe inzwischen 120 000 Mitarbeiter und erzielen einen Marktanteil von 21 Prozent im Passagier- und 28 Prozent im Frachtverkehr.



Schon lange bevor die EU-Kommission das Thema Eisenbahn für sich entdeckte, haben die europäischen Bahngesellschaften begonnen, Verkehrsangebote in europäischem Maßstab zu konzipieren.

Im Bild der legendäre Trans-Europ-Express-Diesellokomotive VT 11.5 (spätere Baureihe 601 / 602), inzwischen im DB-Museum Nürnberg. Foto: DB AG / Claus Weber.

Wenn die Kommission in ihrem Bericht auch massive staatliche Subventionen beklagt, irrt sie, da beispielsweise den deutschen Regionalisierungsmitteln entsprechende Leistungen der Bahnen gegenüber stehen.

Im Bericht wird auch bemängelt, dass der Schienengüterverkehr nicht die Wachstumsraten anderer Verkehrsträger erreicht.

Offener Wettbewerb und mehr öffentliche Ausschreibungen könnten zu einer Verbesserung der Servicequalität und der Effektivität der eingesetzten Steuergelder führen, so die EU-Kommission. Zur Verbesserung der Situation wird auf das aktuell im Gesetzgebungsprozess befindliche vierte Eisenbahnpaket verwiesen (*siehe Bericht oben*).

Eine deutsche Version des Berichts kann heruntergeladen werden:

<http://eur-lex.europa.eu>

Verkehrspolitik in Deutschland

Verkehr wird bis 2030 deutlich zunehmen

Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, hat am 11. Juni 2014 in Berlin die Verkehrsprognose 2030 vorgestellt. Danach sind kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland zu erwarten. Gegenüber 2010 wird der Güterverkehr (Tonnenkilometer) um 38 Prozent zunehmen, der Personenverkehr (Personenkilometer) um 13 Prozent.

Zentrale Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030: Beim **Güterverkehr** macht sich die weiterhin hohe Dynamik des internationalen Handels mit seinen Auswirkungen auf grenzüberschreitende (plus 42 Prozent) und Transitverkehre (plus 52 Prozent) deutlich bemerkbar; auch der Binnenverkehr wächst stark an (plus 31 Prozent). Die Bahn wird mit rund 43 Prozent den stärksten Zuwachs haben, gefolgt vom Lkw mit 39 Prozent und dem Binnenschiff mit 23 Prozent.

Im **Personenverkehr** wird der Individualverkehr weiter zunehmen — trotz abnehmender Einwohnerzahl. Der Zuwachs beim Pkw-Verkehr um rund 10 Prozent ist vor allem auf eine höhere „Automobilität“ der älteren Bevölkerungsgruppen zurückzuführen. Der öffentliche Straßenpersonenverkehr inklusive der Fernbuslinien steigt um 6 Prozent. Bahnverkehre nehmen um rund 19 Prozent zu. Der stärkste Anstieg um 65 Prozent wird für den Luftverkehr prognostiziert.

Die Verkehrsprognose 2030 ist die Grundlage für die derzeit laufenden Arbeiten am Bundesverkehrswegeplan 2015 (*siehe Beitrag unten*).

Dobrindt wies auf die Konsequenzen der Verkehrsprognose hin: „Die Verkehrswege sind pulsierende Lebensadern unserer Gesellschaft. Die Prognose 2030 zeigt, dass unsere Infrastruktur vor einer Belastungsprobe steht. Wir müssen deshalb weiterhin kräftig in den Ausbau und die Modernisierung des Gesamtnetzes investieren — in Schiene, Straße und Wasserstraße. Ob wir Innovationsland bleiben oder zum Stagnationsland werden, entscheidet sich maßgeblich an der Leistungsfähigkeit unserer Infrastruktur.“

Weitere Informationen:
www.bmvi.de.

Projektvorschläge für den Bundesverkehrswegeplan 2015

Die Projektvorschläge für den „Bundesverkehrswegeplan 2015“ (BVWP 2015) zum Aus- und Neubau von Straßen, Schienenwegen und Binnenwasserstraßen liegen vor. Etwa 1500 Vorschläge für Autobahnen und Bundesstraßen, 1000 für Schienenprojekte und 46 zum Ausbau der Binnenwasserstraßen sind in den vergangenen Monaten an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geschickt worden.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt präsentierte am 29. Mai 2014 die Projektanmeldungen: „Wir haben nun eine weitere wichtige Grundlage für die Aufstellung des

neuen BVWP. Im weiteren Verfahren werden wir den volkswirtschaftlichen und verkehrlichen Nutzen der Projekte überprüfen und klare Prioritäten setzen: Beim Aus- und Neubau liegt der Fokus zum Beispiel auf der Beseitigung von Engpässen auf Hauptverkehrsachsen.“

Weiteres Vorgehen: Im nächsten Schritt wird die „BVWP-Fähigkeit“ der zahlreichen Projektvorschläge überprüft. Dabei werden fehlende Daten gesammelt, Doppelungen herausgenommen oder Projekte zusammengefasst. So hat die Konsolidierung der Vorschläge für die Schiene zu einer Reduzierung auf rund 400 Projekte geführt.

Im Laufe des zweiten Halbjahres 2014 wird damit begonnen, die Projekte auf Basis der Verkehrsprognose 2030 (*siehe oben*) zu bewerten. Dabei werden insbesondere das Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie Umwelt- und Raumordnungsbelange untersucht. Dieser Prozess wird bis weit in das Jahr 2015 andauern. Nach Abschluss der Projektbewertungen sollen die Projekte in Priorisierungskategorien eingeteilt werden.

Die jetzt veröffentlichten Listen enthalten auch begonnene, bzw. laufende Vorhaben, die nicht nochmals gesondert untersucht werden. Sie werden automatisch im neuen BVWP 2015 enthalten sein, also weiter abgearbeitet und fertiggestellt.

In den GRV-Nachrichten 99 findet sich auf Seite 20 ein Beitrag insbesondere zum Bewertungsverfahren des BVWP.

Die Anmelde Listen der drei Verkehrsträger können heruntergeladen werden: www.bmvi.de.

Forsa-Umfrage zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Als Auftakt zu seiner Jahrestagung 2014 (Bericht unter Veranstaltungen) informierte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in einer Pressekonferenz am 26. Mai 2014 in Berlin über die zentralen Ergebnisse

einer repräsentativen Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Forsa.

Die Mehrheit der Bundesbürger (52 Prozent) ist dafür, dass der Solidaritätszuschlag in einen Infrastrukturzuschlag umgewandelt wird, um die Instandhaltung der deutschen Verkehrswege zu finanzieren. Besonders groß ist die Zustimmung mit 72 Prozent bei den 18 bis 29-Jährigen. „Den Soli-Zuschlag in einen Infrastrukturzuschlag umzuwandeln ist ein guter Vorschlag, den wir ausdrücklich unterstützen“, so Jürgen Fenske, Präsident des VDV.

Der zusätzliche Bedarf für die Instandhaltung der deutschen Verkehrswege liegt laut Daehre-Kommission bei jährlich 7,2 Milliarden Euro (*siehe Folge 96 der GRV-Nachrichten, Seite 6*). Dass zusätzliche Gelder für den Erhalt von Schienen und Straßen benötigt werden ist daher unstrittig. Aber woher das Geld dafür kommen soll wird in der Politik und Öffentlichkeit seit Monaten kontrovers diskutiert. Der VDV hält die Idee eines Infrastrukturzuschlags für die momentan beste Lösung: „Ein großer Anteil des Solidaritätszuschlags verbleibt bereits heute im allgemeinen Steueraufkommen des Bundes. Eine aus diesem Steueraufkommen unterstützenswerte Aufgabe könnte der Werterhalt der Verkehrsinfrastruktur sein. Deshalb ist die Weiterentwicklung des Soli-Zuschlags in einen Infrastrukturzuschlag logisch und sinnvoll zu begründen“ erklärte Fenske.

Laut der Umfrage halten nur 3 Prozent der Deutschen die Verkehrswege für ausreichend finanziert. Neben dem konkreten Vorschlag eines Infrastrukturzuschlags hat Forsa deshalb die Bevölkerung auch nach anderen Finanzierungsquellen befragt. Die große Mehrheit (68 Prozent) spricht sich dabei für zusätzliche Mittel aus dem laufenden Steueraufkommen aus. Und immerhin 33 Prozent der Befragten halten auch eine weitere Nutzerfinanzierung durch Autofahrer, wie zum Beispiel eine Pkw-Maut, für ein mögliches Finanzierungsinstrument. Für höhere Fahrpreise bei Bus und Bahn sind dagegen nur 4 Prozent.

Die aktuelle Forsa-Umfrage betrachtete auch die **Nutzung der Verkehrsmittel**. Bei den täglichen Fahrten stehen Busse und Bahnen für die 18- bis 29-Jährigen mit 71 Prozent an erster Stelle vor dem eigenen Pkw, der bei den älteren Bevölkerungsgruppen den Spitzenplatz einnimmt. Altersunabhängig ist mit einem mehr als 40-prozentigen Nutzungsanteil das Fahrrad wichtiges Verkehrsmittel, junge Verkehrsteilnehmer setzen auch verstärkt auf Carsharing (18 Prozent bei 18- bis 29-Jährigen, insgesamt 8 Prozent).

„Neben dem erfreulichen Fahrgastwachstum im öffentlichen Verkehr der letzten Jahre ist ein klarer Trend zur verkehrsträgerübergreifenden Nutzung von Mobilitätsangeboten festzustellen, besonders bei jungen Menschen“, sagte Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der Deutschen Bahn. „Für den öffentlichen Verkehr erwächst daraus die Aufgabe, die Angebote noch besser miteinander zu vernetzen. Der Zugang zum System Bahn und Bus muss — unabhängig von Ort und Zeit — schnell und einfach möglich sein.“

BDI warnt vor Ruin der Verkehrsinfrastruktur

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) hatte am 17. Juni 2014 zu einem „Werkstattgespräch zur Infrastruktur“ eingeladen. Ulrich Grillo, BDI-Präsident, konnte dazu über 100 Teilnehmer begrüßen mit Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt an der Spitze.

„Die Koalition muss ihrer Verantwortung für die Bundesverkehrswege gerecht werden“, forderte Grillo. Die zusätzlichen fünf Milliarden Euro in dieser Legislaturperiode seien zwar ein erster Schritt, aber noch zu wenig, nämlich nur 1,25 Milliarden Euro jährlich. Für nötig hält der BDI aber vier Milliarden Euro zusätzlich, um mindestens 14 Milliarden Euro jährlich aus dem Bundeshaushalt investieren zu können. „Kluge Politik bedenkt schon in der Gegenwart die Zukunft und kümmert sich um Investitionen. Alles andere ist fahrlässig“, kritisierte Grillo. Ein Blick über die

Grenzen zeige, dass es besser geht: Während andere europäische Staaten mit ähnlichen Wirtschafts- und Verkehrsstrukturen im Jahr durchschnittlich 226 Euro pro Bürger beispielsweise in Straßen und Brücken investieren, sind es in Deutschland mit 142 Euro 37 Prozent weniger.



Viele Brücken in Deutschland sind altersbedingt in einem kritischen Zustand. Die Mungstener Brücke bei Solingen (Bild) musste im Herbst 2010 gar für einige Monate komplett gesperrt werden. Derzeit wird die Brücke grundlegend saniert und soll im Dezember 2014 wieder eröffnet werden. Foto: DB AG / Max Lautenschläger.

Bundesverkehrsminister **Alexander Dobrindt** warb um Verständnis für die Finanzierungsprobleme der Infrastrukturen. Mit Blick auf die Kritik des Bundesrechnungshofes an den Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) bekräftigte Dobrindt ihre Weiterführung: „Ich will sie forcieren und nicht zurückbauen.“ Der Minister bestätigte auch, dass die Mehreinnahmen aus der Ausweitung der Lkw-Maut und der geplanten Pkw-Maut zweckgebunden in die Verkehrswege fließen sollen.

TransportmarktBarometer von Prognos/ZEW

Die Prognos AG (Basel, bisher Prognos, das durch eine Fusion mit Prognos verschmolzen wurde) und das ZEW (Mannheim) haben Mitte Juni 2014 die neuesten Ergebnisse ihrer Expertenbefragung (25. April bis 23. Mai 2014) zur Entwicklung der Transportmärkte und -preise in Deutschland im nächsten halben Jahr vorgelegt. Befragt wurden erneut rund 250 Spitzenkräfte der Transport- und Verladenden Wirtschaft nach ihren kurzfristigen Prognosen (6 Monate).

Die aktuellen Ergebnisse und deren Veränderungen gegenüber den Vorquartalen zeigen, dass sich die Stimmungslage zur Transportaufkommensentwicklung zwar leicht abgeschwächt hat, die Einschätzungen der Experten der Tendenz nach aber immer noch auf Wachstum hindeuten. Hinsichtlich der Preisentwicklung, die wie immer im Spannungsfeld aus Nachfrageeffekten, Kostenentwicklungen und der jeweiligen Angebots- und Wettbewerbssituation zu sehen ist, gilt weiterhin, dass sie in den einzelnen Märkten recht unterschiedlich ist. Die Treibstoffpreise als wichtiger Kostenfaktor sind aktuell zumindest in Deutschland immer noch so niedrig wie seit über drei Jahren nicht mehr.

Die markantesten Ergebnisse: Die Einschätzungen zur Entwicklung des **Transportaufkommens** im nächsten halben Jahr zeigen in nahezu allen Transportzweigen und Relationen einen tendenziellen Anstieg, mindestens aber das Halten der heutigen Mengen. Die Erwartungen für die einzelnen Transportzweige und die verschiedenen Relationen sind wie meistens aber teilweise ziemlich unterschiedlich:

- Die vergleichsweise stärksten Mengenzuwächse werden bei den KEP-Transporten und im (sonstigen) Straßengüterverkehr sowie im Verkehr mit dem Asien-/Pazifikraum für die Luft- und Seefracht erwartet.
- Weiterhin am schwächsten werden die Perspektiven im „klassischen“ Schienengüterverkehr sowie für die Binnenschifffahrt beurteilt, die ihre Mengen aber halten können.
- Beim Kombinierten Verkehr wird die Transsportnachfrageentwicklung überwiegend als stabil eingeschätzt; daneben ist aber auch die Erwartung eines leichten Anstiegs zu verzeichnen.

Die aktuellen Einschätzungen der Experten zur **Preisentwicklung** im kommenden Halbjahr zeige ein ziemlich uneinheitliches Bild, wobei der Stimmungindex generell die Erwartung steigender Preise signalisiert, wengleich in den meisten Teilmärkten mehrheitlich mit stabilen Preisen

gerechnet wird. Die wichtigsten Tendenzen der Preisentwicklung:

- Vergleichsweise hohe Anteile einer Erwartung steigender Preise sind im Straßengütertransport (konventionelle und KEP-Transporte), teilweise im Kombinierten Verkehr und bei der Luftfracht und stark ausgeprägt vor allem bei der Seefracht zu verzeichnen.
- Im konventionellen Schienengüterverkehr sowie bei der Binnenschifffahrt werden mit großer Mehrheit stabile Frachtraten erwartet.

Nachhaltigkeit

Dritter Teil des Weltklimaberichts veröffentlicht

Der Weltklimarat (offiziell: Intergovernmental Panel on Climate Change [IPCC]) veröffentlichte in den letzten Monaten den Fünften Sachstandsbericht zum Klimawandel, der aus drei Teilen besteht. Die am 27. September 2013 veröffentlichte Kurzfassung des Teilberichts 1 widmet sich den wissenschaftlichen Grundlagen des Klimawandels (*siehe Folge 98 der GRV-Nachrichten, Seite 14*). Am 31. März 2014 wurde die Kurzfassung für Entscheidungsträger des Teilberichts 2 veröffentlicht, darin werden die dramatischen Folgen und Risiken des Klimawandels für Mensch und Natur beschrieben und Anpassungsmöglichkeiten genannt (GRV-Nachrichten 99, Seite 20).

Am 13. April 2014 folgte in Berlin die Veröffentlichung des dritten Teilberichts, der sich mit Maßnahmen zur **Minderung des Klimawandels** unter wissenschaftlichen, technischen, umweltbezogenen, wirtschaftlichen und sozialen Aspekten befasst. Klimaschutzmaßnahmen im Energiesektor müssten auf eine vollständige Dekarbonisierung zielen. Weitere wichtige Minderungsoptionen bestehen in der Industrie, im Gebäude- und Verkehrsbereich sowie in der Landnutzung. Durch Verhaltensänderungen können technologische und struk-

turelle Klimaschutzmaßnahmen ergänzt werden.

Nach dem Bericht werden sich die Kohlendioxidemissionen des Verkehrs bis 2050 verdoppeln, wenn der derzeitige Trend anhält. Durch massive und nachhaltige Maßnahmen können jedoch bis zu 20 bis 50 Prozent der Emissionen im Vergleich zum Trend-Szenario vermieden werden. Die Steigerung der Energieeffizienz von Fahrzeugen oder die Einführung von kohlenstoffarmen Treibstoffen, Änderungen des Nutzungsverhaltens und eine nachhaltige Infrastruktur- und Städteplanung sind Beispiele für erfolgreiche Minderungsstrategien.

Weltweit hat der Verkehr 2010 27 Prozent der Endenergie verbraucht und 6,7 Gigatonnen direkte Kohlendioxid-Emissionen ausgestoßen. Im 115-seitigen Kapitel Verkehr des dritten Teilberichts finden sich zur Reduzierung der Verkehrsemissionen folgende Konkretisierungen (Auszug):

- Werden weltweit Preismaßnahmen und andere strenge politische Maßnahmen eingeführt, erscheint es möglich, die Treibhausgasemissionen des Verkehrs vom Wachstum des BSP zu entkoppeln.
- In mehreren OECD Ländern wurde bereits eine starke Abschwächung des Wachstums von Klein-Lkw-Fahrten beobachtet, möglicherweise kommt es zur Sättigung.
- Vermiedene Fahrten, Verhaltensänderungen der Nutzer mit Wechsel der Verkehrsmittel, verbesserte Technik bei Fahrzeugen und Motoren, Kraftstoffe mit wenig Kohlenstoff sowie Investitionen in die Infrastruktur ermöglichen gemeinsam ein hohes Klimaschutzpotential.
- Eine verbreitete Konstruktion von Systemen des Schienenhochgeschwindigkeitsverkehrs kann teilweise den Kurz- und Mittelstreckenluftverkehr ersetzen.

Die Langfassung des 3. Teilberichts und die Kurzfassung für Entscheider (auch in Deutsch) können heruntergeladen werden: www.de-ipcc.de.

EEG-Reform am 01. August 2014 in Kraft getreten

Die Abgeordneten des Deutschen Bundestages haben am 27. Juni 2014 mehrheitlich für die Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) gestimmt. Damit soll der weitere Kostenanstieg beim Strom gebremst und der Ausbau der erneuerbaren Energien gesteuert werden. Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel betonte, die Novelle des EEG schaffe einen verlässlichen und gleichzeitig ambitionierten Ausbaupfad für die erneuerbaren Energien. Gleichzeitig würde deren Marktintegration angestoßen. Deutschland müsse zeigen, dass es möglich sei Klimaschutz und wirtschaftlichen Erfolg miteinander zu vereinen. Vor diesem Hintergrund sei es wichtig, die energieintensive Industrie vor einer steigenden EEG-Umlage zu schützen.

Insgesamt negative Auswirkungen hat die Reform für den umweltfreundlichen elektrischen Bahnbetrieb. Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, bezifferte die Zusatzabgaben für die Eisenbahnen durch die Reform mit mindestens 70 Millionen Euro jährlich und warnte: „Durch den EEG-Beschluss droht eine Transport-Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße. Wie das zu dem in der Koalitionsvereinbarung und in der Nachhaltigkeitsstrategie festgeschriebenen Ziel ‚Stärkung des Schienenverkehrs‘ passt, ist völlig schleierhaft.“

Nach der EEG-Novelle müssen Verkehrsunternehmen nicht mehr 11, sondern ab Januar 2015 20 Prozent der vollen EEG-Umlage bezahlen. Schon heute fördert der elektrische Schienenverkehr die Energiewende über die EEG-Umlage mit 150 Millionen Euro pro Jahr.

Der monatelange Streit mit der EU über das EEG wurde am 23. Juli 2014 beendet. Wettbewerbskommissar Joaquin Almunia sieht das reformierte Gesetz nun im Einklang mit den europäischen Wettbewerbsbestimmungen. Nachdem auch der Bundsrat bereits zugestimmt hat, konnte das neue EEG am 01. August 2014 in Kraft treten.

Erfolgreiches Bahn-Umweltzentrum

Strategisch angelegter Umweltschutz bei der Deutschen Bahn (DB) ist so alt wie die Bahnreform und feiert in diesem Jahr ebenfalls sein 20. Jubiläum. 1994 beschloss der Vorstand der DB die Einrichtung eines Umweltzentrums, erste Umweltziele und eine freiwillige Umweltberichterstattung. Heute arbeiten dort 130 Fachleute daran, die DB bis 2020 zum Umwelt-Vorreiter in allen relevanten Handlungsfeldern zu machen.

Mit Gründung der DB AG 1994 wurden Umweltexperten der früheren Bundesbahn und Reichsbahn in einer Abteilung zusammengeführt, die vollständig neu aufgestellt wurde. Die zentralen Aufgaben sind bis heute, unternehmerische Ziele zum Ausbau des Umwelt-Vorteils gemeinsam mit allen Geschäftsfeldern zu entwickeln, diese umzusetzen und darüber transparent zu berichten. Für interne wie externe Auftraggeber ist die Abteilung „Umweltservice“ tätig. Die rund 80 Mitarbeiter entnehmen Proben und untersuchen Materialien sowie Anlagen auf potenzielle Gefahren für Mensch oder Umwelt und entwickeln ganzheitliche Entsorgungskonzepte für Bauabfälle.

Auf dem Weg zum Umwelt-Vorreiter hat die DB wichtige Meilensteine passiert: Im Jahr 2013 ist der Anteil erneuerbarer Energien im beschafften Traktionsstrom im Vergleich zu 2012 um 11 Prozentpunkte auf 35,2 Prozent gestiegen. Zusammen mit steigender Energieeffizienz hat dies die Kohlendioxid-Bilanz des DB-Schienenverkehrs in Deutschland um 900 000 Tonnen verbessert. Zwischen 1994 und 2013 waren es insgesamt 3,1 Millionen Tonnen weniger Kohlendioxid-Emissionen. Stichwort Energieeffizienz: 1040 Gigawattstunden Strom wurden im vergangenen Jahr durch Rückspeisung von Bremsenergie ins Bahnstromnetz zurückgeführt. Das entspricht dem durchschnittlichen jährlichen Stromverbrauch von rund 300 000 Vier-Personen-Haushalten. Im Bereich der Ressourceneffizienz wurden zum Beispiel 1,5 Millionen Tonnen Schotter an Ort und Stelle aufbereitet und

wieder eingebaut. Für mehr Lärmschutz sollen bis 2020 alle Güterwagen bei DB Schenker Rail auf die Flüsterbremse umgerüstet sein (*siehe unten*).

Infomobil macht Lärmschutz erlebbar

Am 11. Juni 2014 stellten die Deutsche Bahn AG, die Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten e.V. (VPI) und die Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ in Berlin das „Infomobil Lärmschutz“ der Öffentlichkeit vor. Unter dem Titel „Der leisen Bahn gehört die Zukunft“ wollen die beteiligten Partner mit ihrem umfassenden Informations- und Dialogangebot insbesondere die von Schienenverkehrslärm betroffenen Anwohner von Bahnstrecken erreichen. Das Kernstück der neuen mobilen Ausstellung sind zwei interaktive Infoterminals: In Bild und Ton lassen sich hier verschiedene Szenarien vorbeifahrender Güter- und Personenverkehrszüge und die Wirkung von Schallschutzmaßnahmen darstellen.



Vorstellung des neuen Infomobil Lärmschutz am 11. Juni 2014 in Berlin.
Foto: DB AG / Jet-Foto Kranert.

Anlässlich der Premiere sagte Ines Jahnelt, Lärmschutzbeauftragte der DB: „Schienenverkehrslärm ist ein komplexes und sehr emotionales Thema, daher ist die Wirkung von Lärmschutzmaßnahmen schwer zu erläutern. Mit der bislang einzigartigen realitätsnahen Darstellung in unserem Infomobil können sich die Besucher ab sofort selbst ein Urteil bilden. Wir hoffen, dass dieses Informationsangebot zu einer Versachlichung der Diskussion vor Ort führt und wir den Dialog mit Anwohnern weiter ausbauen können.“

Jürgen Tuscher, Geschäftsführer der VPI, ergänzte: „Wir beteiligen uns aktiv daran, den Schienenlärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren, hauptsächlich durch Neubau leiser Waggons. Der Schienengütertransport ist auf gesellschaftliche Akzeptanz angewiesen. Dieses Infomobil ist hierzu ein Mittel.“

Die Entwicklung der audio-visuellen Darstellung des Infomobils basiert auf Originalaufnahmen, die an der Strecke aufgezeichnet wurden. Dabei arbeiteten die Experten der DB Systemtechnik eng mit dem Fraunhofer Heinrich-Hertz-Institut Berlin, zusammen. Die interaktive Anwendung erlaubt nun den Vergleich verschiedener Zuggattungen und Lärmschutzmaßnahmen, wobei der Benutzer per Kopfhörer eine jeweils wirklichkeitsnahe Geräuschkulisse eingespielt bekommt.

Mit dem Infomobil will die DB zeigen, wie sie ihr ambitioniertes Ziel, den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 um die Hälfte zu reduzieren, erreichen will.

Eisenbahnen allgemein

Trend zur Schiene hält auch 2014 an

Bei der Vorstellung der Halbjahresbilanz 2014 am 24. Juli in Berlin konnte DB-Vorstandsvorsitzender **Dr. Rüdiger Grube** gute Geschäftszahlen mitteilen: „Nach dem schwierigen Jahr 2013 (*siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 13f.*) ist die DB im 1. Halbjahr 2014 wieder im Aufwärtstrend. Sowohl beim Umsatz als auch beim operativen Ergebnis vor Steuern und Zinsen zeigt der Pfeil wieder nach oben. Auch die Pünktlichkeit hat sich positiv entwickelt. Im ersten Halbjahr waren 95,6 Prozent aller Personenzüge der DB pünktlich am Ziel.“

Der Umsatz im ersten Halbjahr stieg um 361 Millionen Euro (plus 1,9 Prozent) auf 19,73 Milliarden

Euro. Das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT bereinigt) erhöhte sich um 6,9 Prozent oder 70 Millionen Euro auf 1,09 Milliarden Euro. Ein kräftiges Plus von 15,6 Prozent verzeichnet die Halbjahresbilanz bei den Netto-Investitionen, die um 249 Millionen Euro auf 1,85 Milliarden Euro anstiegen.

Finanzvorstand **Dr. Richard Lutz**: „Insgesamt stehen wir nach dem ersten Halbjahr etwas besser da als erwartet. Aber es gibt keinen Anlass zu Euphorie. Viele Herausforderungen liegen noch vor uns. Die zunehmende Wettbewerbsintensität in unseren Märkten, die Infrastrukturfinanzierung in Deutschland und die jetzt anstehenden Tarifverhandlungen bleiben Schlüsselthemen für unseren nachhaltigen Unternehmenserfolg.“



DB-Finanzvorstand Dr. Richard Lutz.
Foto: DB AG / Pablo Castagnola.

Der **Schienepersonenverkehr** verzeichnete im ersten Halbjahr 2014 einen neuerlichen Fahrgastrekord. Im Vergleich zum Vorjahrszeitraum erhöhte sich in Deutschland die Zahl der Fahrgäste in den Zügen der DB um 10 Millionen und damit auf knapp über eine Milliarde. Dabei gab es im Fernverkehr einen Rückgang von 2,8 Prozent, im Nahverkehr aber ein Wachstum von 1,3 Prozent. Die Verkehrsleistung im Schienepersonenverkehr ging leicht zurück (minus 0,4 Prozent) auf 42,9 Milliarden Personenkilometer (Pkm). Die negativen Auswirkungen des Wettbewerbs durch Fernbusse auf Umsatz und Gewinn im ersten Halbjahr quantifizierte Grube mit je 50 Millionen Euro.

Die Verkehrsleistung im **Schiene-güterverkehr** erhöhte sich im ersten Halbjahr um 489 Millionen Tonnenkilometer (Tkm) auf 52,1 Milliarden Tkm, ein Anstieg um 0,9 Prozent. Ein deutliches Wachstum gab es in allen Geschäftsfeldern der Logistik. Die

Zahl der Sendungen im europäischen Landverkehr erhöhte sich um 3,6 Prozent, beim Luftfrachtvolumen gab es ein Plus von 2,6 Prozent, bei der Seefracht einen Anstieg um 8,5 Prozent und bei der Kontraktlogistik ein Umsatzplus von 8,9 Prozent.

Im Gegensatz zum Vorjahr gab es bei der Betriebsleistung auf dem Schienennetz wieder einen Zuwachs. Die Leistung erhöhte sich im ersten Halbjahr um 1,1 Prozent auf 517 Millionen Trassenkilometer (Trkm). Davon entfielen 127,3 Millionen Trkm auf konzernexterne Bahnen, die ihren Anteil damit auf 24,6 Prozent erneut steigern konnten.



Der Bau des neuen Fernverkehrszuges ICx liegt im Zeitplan (hier ein Modell), Ende des Jahres soll der erste Prototyp fertiggestellt sein, so dass 2015 Probefahrten stattfinden können.

Foto: DB AG / Pablo Castagnola.

An die beiden Präsentationen schloss sich eine Diskussion mit dem gesamten Konzernvorstand an, einige Themen werden kurz wiedergegeben:

- Offensichtlich hat die gesamte Branche den Fernbus unterschätzt, 30 Prozent der Reisenden nutzten bisher Fernzüge. Trotzdem wird die DB nicht in einen Preiskampf eintreten.
- Die Fertigung des ICx liegt im Zeitplan, der erste Zug soll noch 2014 fertiggestellt werden, Testfahrten dann 2015.
- DB Regio hat 2014 bisher 70 Prozent der Nahverkehrsbeschreibungen gewonnen.
- Die Summe aller Wettbewerbsverzerrungen liegt bei 500 Millionen Euro im Jahr.
- Autoreisezüge haben im Jahr nur 200 000 Kunden. Da es keine paarigen Verkehre gibt und wegen der saisonalen Schwankungen ist ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich. Das heutige Angebot soll 2017 eingestellt werden; es gibt Überlegungen für die ge-

trennte Beförderung: Autos mit DB Schenker Rail, Insassen in vorhandenen Reisezügen.

DB-Konkurrenten gewinnen weitere Marktanteile

„Der Wettbewerb auf der Schiene in Deutschland gewinnt weiter an Dynamik. Das zeigen die erneut gewachsenen Marktanteile der Wettbewerber“, so DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube anlässlich der Veröffentlichung des 13. DB-Wettbewerbsberichts am 5. Juni 2014.

Die Konkurrenten der DB erreichten 2013 im Schienepersonenverkehr einen Marktanteil von 26,4 Prozent gemessen an den Zugkilometern, im Güterverkehr lag ihr Marktanteil bei 33,2 Prozent. Trotzdem konnte die Deutsche Bahn im vergangenen Jahr mit 2,016 Milliarden Fahrgästen im Schieneverkehr einen neuen Fahrgastrekord erzielen, das waren 42 Millionen Reisende mehr als im Jahr 2012.

Der Schienepersonenfernverkehr litt unter den Auswirkungen des Hochwassers vom Sommer mit Auswirkungen bis November 2013. Zusätzlich verstärkte sich in diesem Markt der Konkurrenzdruck durch den seit einem Jahr liberalisierten Buslinienfernverkehr. Der Marktanteil des Schienepersonenverkehrs insgesamt ging von 8,2 auf 8 Prozent zurück.

Demgegenüber konnte der Schiene-güterverkehr seinen Marktanteil von 17,5 Prozent halten. Der Grund dafür ist aber vor allem durch das Statistische Bundesamt verursacht, das einige Güterbahnen erstmals berücksichtigt hat, die schon in den Vorjahren auf dem deutschen Schienennetz gefahren sind.



Quelle: DB-Wettbewerbsbericht 2014, Seite 9.

Der wichtigste Wettbewerbsfaktor bleibt die Infrastruktur. Ein gut ausgebaut und leistungsfähiges Schienennetz, das attraktive Transport- und Reisezeiten ermöglicht, ist Voraussetzung für eine stärkere Nutzung der Bahn. „Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene muss erhalten und weiter ausgebaut werden“, so Grube. Er verwies auf die Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur und steigende Belastungen wie die EEG-Umlage (siehe Bericht unter Nachhaltigkeit), verschärfte Fahrgastrechte für Bahnfahrer oder Kosten zur Lärmreduktion. „Wenn es das erklärte Ziel ist, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und umweltfreundlicher und transporteffizienter zu sein, dann setzt das faire Wettbewerbsbedingungen und damit eine Abnahme der Belastungen für die Schiene voraus.“

ÖBB steigern 2013 den Gewinn

Der ÖBB-Konzern informierte am 25. April 2014 über die Ergebnisse des Geschäftsjahrs 2013, das mit einem Gewinn von 102,5 Millionen Euro abgeschlossen wurde. Das Bilanzergebnis konnte um 38 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Haupttreiber des Ergebnisses waren auch im Jahr 2013 deutliche Ergebnisverbesserungen der Rail Cargo Austria (RCA) sowie steigende Markterlöse der Personenverkehr AG in Höhe von 3,3 Prozent. Im Geschäftsjahr 2013 wurden die Ziele trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen übererfüllt.

Im **Personenverkehr** beförderten die ÖBB 2013 469 Millionen Fahrgäste (Bus und Bahn), eine Steigerung zu 2012 von 4 Prozent, davon 200 Millionen Fahrgäste im Nahverkehr, eine Steigerung von 5 Prozent. Ein wichtiger Erfolgsfaktor im Nahverkehr ist der S-Bahn Ausbau in den Großräumen Salzburg, Graz und Innsbruck. So stieg zum Beispiel in Salzburg die Zahl der S-Bahn Fahrer durch die Angebotsausweitung um 31 Prozent. Im Fernverkehr blieben die Fahrgastzahlen, trotz Wettbewerb, der auf der Weststrecke mittlerweile 19 Prozent des Angebotes stellt, mit 34 Millionen stabil. Bei den Busnutzern gab es

einen leichten Rückgang von minus 2 Prozent auf 235 Millionen Fahrgäste, aufgrund der sinkenden Schülerzahlen und des fortschreitenden Ausschreibungswettbewerbs. Auch die Pünktlichkeit blieb trotz nicht beeinflussbarer Faktoren wie dem Hochwasser mit 95,9 Prozent auf hohem Niveau (Vorjahr: 96,5 Prozent) und liegt nur knapp hinter der Schweizer Bahn (97 Prozent).

Die **Güterverkehrssparte der ÖBB** RCA konnte 2013 ihr Ergebnis um 88 Prozent auf 58,4 Millionen Euro gegenüber dem Vorjahr steigern. Die konsequente Fortsetzung des Sanierungskurses sorgt für das historisch beste Ergebnis im ÖBB-Güterverkehr. Trotz steigendem Wettbewerb im liberalisierten Güterverkehrsmarkt hat die RCA einen Marktanteil von 80,9 Prozent. Die Verkehrsleistung blieb mit 25,9 Milliarden Tonnenkilometern stabil. Der Marktanteil von 32 Prozent konnte gehalten werden. Österreich liegt damit weiter an erster Stelle in Europa.

Der Geschäftsbericht der ÖBB kann heruntergeladen werden: konzern.oebb.at.

Eisenbahninfrastruktur

Anschlag für den Fildertunnel von Stuttgart 21

Mit 500 Gästen, einer Tunneltaufe und einem symbolischen Tunnelanschlag wurde am 10. Juli 2014 der Baustart für den 9,5 Kilometer langen Fildertunnel des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm gefeiert. Mit dem Fildertunnel ist damit der dritte große Tunnel von Stuttgart 21 im Bau. Er wird bergmännisch sowohl mit der 120 Meter langen Tunnelbohrmaschine als auch konventionell aufgeföhren.

„Der Fildertunnel ist das Verbindungsstück zwischen zwei zentralen Verkehrsknoten: der Landeshauptstadt Stuttgart und der Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern. Er ist damit auch ein zentraler Baustein für das

Gesamtprojekt und eine vollkommen neue Anbindung des ganzen Wirtschaftsraumes auf den Fildern“ so Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG.



Beim Festakt zur Tunnel- und Maschinentaufe am 10. Juli 2014 in der vorderen Reihe (v.l.): DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube, die Tunnelpatin Tülay Schmid, ihr Ehegatte der stellvertretende Ministerpräsident und Wirtschafts- und Finanzminister des Landes Baden-Württemberg, Nils Schmid, sowie der Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn. Foto: Bahnprojekt Stuttgart – Ulm e.V.

Der Stellvertretende Ministerpräsident und Minister für Finanzen und Wirtschaft des Landes Baden-Württemberg, Nils Schmid, erklärte: „Mit der landesweiten Volksabstimmung ist es gelungen, einen gesellschaftlichen Großkonflikt zu befrieden. Mit dem heutigen Meilenstein schreitet die Realisierung dieses wichtigen Infrastrukturprojekts weiter voran. Das ist eine gute Nachricht für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg“.

In bergmännischer Tradition nahm Tunnelpatin Tülay Schmid, die Frau von Nils Schmid, nach der ökumenischen Segnung den symbolischen Tunnelanschlag vor. „Ich freue mich auf meine Aufgabe als Tunnelpatin. Es ist mir vor allem eine Ehre, die Tunnelbauer und Bergarbeiter bei ihrer schwierigen Arbeit zu unterstützen“, sagte Frau Schmid.

Eine Arbeitsgemeinschaft unter Führung der Porr-Gruppe ist mit dem Bau des Fildertunnels beauftragt, diese Arbeitsgemeinschaft baut auch den Tunnel Obertürkheim (siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 19), das Auftragsvolumen beider Tunnel beträgt 720 Millionen Euro.

Guter Baufortschritt am Alaufstieg der Neubausstrecke Wendlingen – Ulm

Der Redakteur hatte die Gelegenheit, am 05. Juni 2014 mit 24 Kollegen des Bundesverbands Führungskräfte

Deutscher Bahnen die Baustelle des Steinbühltunnels nahe Hohenstadt und Autobahn A8 zu besuchen. Der 4847 Meter lange Steinbühltunnel bildet mit dem nördlichen Boßlertunnel (8806 Meter) den Alaufstieg der 60 Kilometer langen Neubaustrecke Wendlingen – Ulm. Zwischen diesen Tunneln entsteht die 485 Meter lange Filstalbrücke, die mit 85 Metern zu Deutschlands höchsten Eisenbahnbrücken gehören wird.

Offizieller Baubeginn des **Steinbühltunnels** war am 19. Juli 2013, bei zwei kurzen bergmännischen Vortrieben von 430 Metern (Weströhre) und 441 Metern (Oströhre) erfolgte bereits im Herbst 2013 der Durchschlag. Vom Zwischenangriff Pfaffenäcker aus werden derzeit die beiden Röhren im klassischen Sprengvortrieb und Spritzbetonbauweise nach Norden ausgebrochen. Am 28. Juli 2014 erreichte der Vortrieb der Weströhre 1805 Meter und bei der Oströhre 1915 Meter. Die aktuelle Vortriebsituation der Tunnel der Neubaustrecke und von Stuttgart 21 finden sich unter www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de. Der Durchschlag der Tunnelröhren beim Portal Todsburg zur Filstalbrücke hin soll 2016 erfolgen.



Zwischenangriff Pfaffenäcker des Steinbühltunnels.
Foto: Gunther Ellwanger.

Rund eine Million Kubikmeter Ausbruch des Steinbühltunnels werden umweltfreundlich über ein **Förderband** zum Materiallager am Portal Hohenstadt transportiert. Das Förderband ist außerhalb des Tunnels 660 Meter lang und so aufgebaut, dass der Verkehr auf den Baustraßen uneingeschränkt fortlaufen kann. Innerhalb des Tunnels wird das Förderband je nach Vortriebsstand von Querschlag zu Querschlag, das heißt alle 500 Meter verlängert. Im Materiallager findet eine Aufbereitung statt, um das

Material auf dieser Baustelle zu verwenden und regional zu vermarkten.

Im Spätsommer wird am Alaufstieg für den **Boßlertunnel** die Tunnelvortriebsmaschine aufgebaut, um Ende 2014 ihre Arbeit am Portal Aichelberg aufzunehmen und Teile des Boßlertunnels in Richtung Gruibingen / Filstalbrücke aufzufahren.



Im Planfeststellungsabschnitt 2.2 bewältigt die Neubaustrecke den Aufstieg auf die Schwäbische Alb. Die Autobahn windet sich in zahlreichen Kurven bergauf – die Neubaustrecke löst sich von der Fernstraße und nimmt den direkten Weg durch den Berg.
Karte: © Bahnprojekt Stuttgart – Ulm e.V.

Ein rund 900 Meter langer Zwischenangriff (bei Gruibingen) ermöglicht vier Vortriebe in konventioneller Spritzbetonbauweise. Die Arbeiten für beide Tunnel erfolgen durch eine Arbeitsgemeinschaft unter Führung der österreichischen Firma Porr, das Auftragsvolumen beträgt 636 Millionen Euro. Mit der Tunneltaufe durch die Patin Gerlinde Kretschmer wurde am 23. Juni 2014 der symbolische Baustart für den **Albabstiegstunnel** (siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 20) des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm gefeiert. Mit dem Albabstiegstunnel ist nun bereits der vierte Tunnel auf der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm im Bau.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, Winfried Hermann, erklärte, dass die Landesregierung die Neubaustrecke als ein bedeutsames Projekt ansehe, zu dem das Land einen beträchtlichen Zuschuss in Höhe von 950 Millionen Euro beisteuert. „Angesichts dieser hohen Summe ist es uns wichtig, dass das Bauvorhaben zeitgerecht fertiggestellt wird und die Strecke in Betrieb gehen kann. Allerdings gibt es noch weitere große und für die Schieneninfrastruktur herausragende Projekte im Land, die eben-

falls dringend vorangetrieben werden sollten. Dazu zählt der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn wie auch die geplante Elektrifizierung der Südbahn.“

Im Projektmagazin „Bezug, Oktober 2013“ findet sich eine Reportage zum Sprengvortrieb im Steinbühltunnel: www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de.

Baubeginn des eigentlichen neuen Stuttgarter Bahnhofs

Am 05. August 2014 begannen die Bauarbeiten für den neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof des Projekts Stuttgart 21. Im Bauabschnitt 16 wurde mit dem Aushub der Erdmassen begonnen. Insgesamt ist der Trog des neuen Bahnhofs vom Süd- bis zum Nordkopf 900 Meter lang, 80 Meter breit und 16 Meter tief, er wird in 25 Bauabschnitten errichtet. Ein Vertreter der Ed. Züblin AG erläuterte Pressevertretern, wie sich der Bauablauf für den ersten Bauabschnitt darstellt und wie sich die anderen Baugruben anschließen.

Im Bauabschnitt 16 entsteht eine 80 Meter breite, 50 Meter lange und 16 Meter tiefe Baugrube mit etwa 800 Gründungspfählen. Gebaut wird auch ein sogenannter Medienkanal für Fernwärme und Wasserrohre. In diesem Abschnitt fallen 95 000 Tonnen Abraum an, für die gesamte Talquerung wurden etwa 1,85 Millionen Tonnen ermittelt. Bodenplatte und Außenwände sollen Mitte 2015 betoniert sein, ein Jahr später wird mit dem Abschluss der Rohbauarbeiten im Abschnitt 16 gerechnet.

Parallel hierzu wird in Kürze mit weiteren Bauabschnitten begonnen. Die nördlichste Baugrube (Abschnitt 1) an der Jägerstraße muss bis in 23,50 Meter Tiefe ausgehoben werden, da hier die bergmännischen Tunnel nach Bad Cannstatt und Feuerbach angeschlossen werden. Im Abschnitt 22 beim Planetarium beginnen die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) demnächst mit den Arbeiten für die neue Haltestelle Staatsgalerie. Auch der Abschnitt 25 an der Sängersstraße soll kurzfristig folgen, hier beginnt der Fildertunnel.



Die Erdarbeiten für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof haben begonnen.
Foto: Gunther Ellwanger.

Für den Abtransport der Aushubmassen hat die Bahn ein Baulogistikkonzept entwickelt mit eigenen Baustraßen und Lagerflächen am Nordbahnhof. Der Transport erfolgt zunächst mit Lkw, ab dem Nordbahnhof dann mit bis zu 13 Zügen täglich zu 40 Deponien in Baden-Württemberg und Thüringen.

Der Bauabschnitt 16 gehört zu der 420 Meter langen Bahnsteighalle mit ihren vier Mittelbahnsteigen. Die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs und der neuen Strecken soll 2021 erfolgen.

Zweite Zürcher Durchmesserlinie in Betrieb

Am 12. Juni 2014 wurde die zweite Durchmesserlinie in Zürich nach sieben Jahren Bauzeit pünktlich und unter Einhaltung der Kosten feierlich eröffnet. Im Beisein von Gästen aus Politik und Wirtschaft weihen Bundesrätin Doris Leuthard (Schweizer Verkehrsministerin), der Zürcher Regierungsrat Ernst Stocker, die Zürcher Stadtpräsidentin Corine Mauch und SBB-Vorstandsvorsitzender Andreas Meyer den neuen Bahnhof Löwenstraße und den Wein-

bergtunnel ein. Leuthard: „Was für Zürich gut ist, ist gut für das ganze Land. Die neue Durchmesserlinie ist der Beweis dafür, dass wir in der Schweiz die Bahnzukunft handfest anpacken und Projekte im Verbund Bund-Kanton-Bahnunternehmen erfolgreich sind. Der Tiefbahnhof zeigt, dass man — raumplanerisch sinnvoll — nicht nur Prime-Towermäßig in die Höhe, sondern auch in die Tiefe bauen kann.“ Meyer betonte: „Die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie ist wegweisend für unsere Kundinnen und Kunden, welche von kürzeren Fahrzeiten, mehr Komfort und zusätzlichen Verbindungen profitieren können. Wir sind stolz auf dieses Zweimilliardenprojekt, das als Meisterwerk bezeichnet werden kann.“



Sonderzug für die Eröffnungsfahrt der zweiten Zürcher Durchmesserlinie.
Foto: Gunther Ellwanger.

Seit Sonntag, 15. Juni verkehren drei Linien (S 2, S 8 und S 14) der Zürcher S-Bahn durch den neuen, zweigleisigen Tunnel zwischen Zürich Hauptbahnhof und Oerlikon. Damit begann der größte Angebotsausbau in der Geschichte der Zürcher S-Bahn, die in den nächsten Jahren um rund ein Viertel erweitert wird. Nach der Fertigstellung der Letzigraben- und der Kohlendreieck-Brücke nutzt ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 auch der Fernverkehr die Durchmesserlinie. Die Kundinnen und Kunden profitieren von mehr Verbindungen und Sitzplätzen sowie kürzeren Fahrtzeiten von 6 Minuten. Ab diesem Zeitpunkt verkehren im Bahnhof Löwenstrasse täglich 460 Züge, davon 140 des Fernverkehrs. Der Hauptbahnhof Zürich hat nun genügend Kapazität, um die prognostizierte Zunahme des öffentlichen Verkehrs auf absehbare Zeit bewältigen zu können.

Die neuen Gleise 31 bis 34 des unterirdischen Bahnhofs Löwenstrasse

schaffen durch ihre zentrale Lage (unter den Gleisen 4 bis 9) deutlich kürzere Wege beim Umsteigen im Zürcher Hauptbahnhof. Gleichzeitig mit der Eröffnung der Durchmesserlinie wurde der provisorische Bahnhof Sihlpost mit den Gleisen 51 bis 54 außer Betrieb genommen und wird nun zurückgebaut.

An der insgesamt 9,6 Kilometer langen Strecke mitten durch die Stadt Zürich wurde sieben Jahre unter laufendem Bahnbetrieb gebaut. Nebst den Brückenbauwerken dauern auch die Arbeiten am Ausbau des Bahnhofs Oerlikon bis Herbst 2016. Die Planungen begannen vor zwölf Jahren, nachdem die Zürcher Stimmbewölkerung 2001 den kantonalen Kredit mit über 80 Prozent Ja-Stimmen angenommen hatte. Die Kosten für die Durchmesserlinie belaufen sich auf 2,031 Milliarden Franken und werden zu rund einem Drittel vom Kanton Zürich und zu rund zwei Dritteln vom Bund getragen.

Eckwerte für die Organisation der Schweizer Eisenbahninfrastruktur

Die Schweizer Regierung (Bundesrat) hat am 28. Mai 2014 eine Aussprache zur künftigen Organisation der Bahninfrastruktur geführt. Eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb steht im gegenwärtigen Wettbewerbsumfeld nicht zur Diskussion. Um einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten, will der Bundesrat aber die derzeit von den Bahnen getragene Trassenvergabestelle (Trasse Schweiz AG) in eine unabhängige Anstalt des Bundes überführen. Zudem sollen die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr gestärkt und die Rechte und Pflichten der Systemführer gesetzlich verankert werden. Deren Verantwortlichkeiten gehen über die Netzgrenzen der einzelnen Bahnunternehmen hinaus. Heute gibt es verschiedene, meist historisch gewachsene Systemführerschaften, welche beispielsweise die SBB beim Bahnstrom, beim Zugbeeinflussungssystem ETCS oder beim Bahnfunk GSM-R wahrnimmt. Der Bundesrat möchte nun die rechtlichen Voraus-

setzungen schaffen, um für Systemführerschaften klare Aufträge mit Rechten und Pflichten erteilen zu können. Damit will er erreichen, dass einheitliche technische Standards für alle beteiligten Akteure durchgesetzt werden können, was die Effizienz erhöhen soll.

Der Bundesrat hat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, auf Basis dieser Eckwerte gemeinsam mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement bis Anfang 2015 eine Vorlage zur Anhörung der zu beteiligten Stellen und Verbände (sogenannte Vernehmlassung) auszuarbeiten.

Spendenaufruf

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

Bankverbindung:

IBAN = DE47 3005 0110 0045 0046 52
BIC = DUSDEDDXXX

Verwendungszweck:

„steuerbegünstigte Spende für verkehrswiss. Arbeiten“.

Die Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. ist als gemeinnützig anerkannt. Sie erhalten (sofern wir Ihre Adresse kennen — bitte gegebenenfalls mitteilen) zeitnah und unaufgefordert eine Spendenquittung für das Finanzamt.

Lösung für Mehrkosten der Schweizer Infrastruktur

Beim Netunterhalt der SBB fallen 2014 bis 2016 Mehrkosten von jährlich rund 150 Millionen Schweizer Franken an. Das schweizerische Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB haben sich Ende Juni 2014 auf eine Finanzierungslösung geeinigt: 2014 und 2015 tragen die SBB die Mehrkosten durch Kosteneinsparungen und Gewinnreduktionen selber. Für das Jahr 2016 sieht das BAV ergänzend zu den Maßnahmen der SBB vor, Bundesrat und Parlament eine Erhöhung des Zahlungsrahmens für die laufende Leistungsvereinbarung zu unterbreiten und zwar im Umfang von maximal 100 bis 130

Millionen Franken, finanziert aus dem ab 2016 zur Verfügung stehenden Bahninfrastrukturfonds (BIF). SBB und BAV sind sich einig, dass Sicherheit und Pünktlichkeit vorrangig bleiben.

Schienen-güterverkehr

Bahnsektor verspricht leise Güterwagenflotte bis 2020

Auf dem Weg zur Umrüstung seiner gesamten Bestandsflotte von rund 60 000 Wagen auf Flüsterbremsen, hat DB Schenker Rail am 16. Juli 2014 in Köln eine Zwischenbilanz gezogen. Für 2014 sind 5700 Wagen zur Umrüstung vorgesehen, gut die Hälfte ist erreicht. Zusammen mit den bereits vorhandenen leisen Wagen fährt Europas größte Güterbahn nun mit 11 700 Flüsterwagen. Bis Ende dieses Jahres werden es über 14 000 leise Wagen sein. Mit den Flüsterbremsen reduziert sich der Lärm um etwa zehn Dezibel, was vom menschlichen Ohr als Halbierung wahrgenommen wird.

„Das Thema Lärmschutz spielt eine zentrale Rolle bei DB Schenker Rail. Denn nur wenn wir leiser werden, können wir auch in Zukunft die Akzeptanz für den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr aufrechterhalten. Unsere Umrüstplanung haben wir daher so gestaltet, dass wir möglichst bald leise Ganzzüge bilden können. Damit ist die Wirkung für die vom Schienenverkehrslärm Betroffenen schneller spürbar“, sagte Alexander Hedderich, Vorsitzender von DB Schenker Rail.

Nach der Zulassung der neuen LL-Sohle im Juli 2013 hatte DB Schenker Rail beschlossen, bis zum Jahr 2020 seine gesamte Güterwagenflotte damit auszustatten. Bundesweit sollen Ende 2014 täglich 100 umgerüstete Züge unterwegs sein, davon über 20 durch das Rheintal. Zusammen mit den heute schon leisen Neuwagen fährt DB Schenker dann rund 200 Züge mit Flüsterbremse.

In Deutschland stehen weitere 120 000 Güterwagen von Wettbewerbern zur Umrüstung an. Die reinen Umrüstkosten betragen rund 300 Millionen Euro. Finanziert wird die Umrüstung zur Hälfte durch ein Fördersystem des Bundes und zur anderen Hälfte durch lärmabhängige Trassenpreise, also durch den Eisenbahnsektor selbst. Nicht gefördert werden derzeit allerdings die betriebsbedingten Mehrkosten aus dem höheren Verschleiß der Räder durch die neuen Bremssohlen. Allein DB Schenker Rail rechnet mit rund 230 Millionen Euro Belastung bis zum Jahr 2020.



Neben der Lärminderung am Fahrzeug sind weiterhin bauliche Maßnahmen erforderlich. Hier die Installation von Lärmschutzwänden bei Niederklobikau an der Neubaustrecke Halle – Erfurt.

Foto: DB AG / Frank Kniestedt.

Beim Auftakt des vom Umweltbundesamt geförderten Projektes „Plattform Leise Bahnen“ am 01. Juli 2014 in Berlin, haben Vertreter des Bundesumweltministeriums (BMUB) und des Verkehrsministeriums (BMVI) das Ziel bekräftigt, den Bahnlärm in Deutschland bis zum Jahr 2020 zu halbieren. „Beim Thema Schienenlärm müssen die Bahnen besser werden“, sagte Umwelt-Staatssekretär Jochen Flasbarth. „Wir wollen die Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene, aber der Lärm gefährdet inzwischen die Akzeptanz der Eisenbahn in Deutschland.“ Verkehrs-Staatssekretär Enak Ferlemann betonte: „Lärmschutz hat in unserer Verkehrspolitik höchste Priorität. Wir haben in den letzten Jahren ein ganzes Bündel wichtiger Maßnahmen gegen den Schienenlärm umgesetzt: Wir investieren jedes Jahr über 120 Millionen Euro in zusätzlichen Lärmschutz an besonders belasteten Strecken. Bis 2020 fördern wir die Umrüstung alter Waggons auf Flüster-technik. Ich begrüße das Dialog-

projekt als Unterstützung unseres Engagements für die Bahn als umweltfreundlichstes Transportmittel.“

Allianz-pro-Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege wies auf die bisher unge löste verkehrspolitische Herausforderung hin: „Der Schienenverkehr muss leiser werden, ohne seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße zu verlieren. Der überfällige Lärmschutz beim Schienengüterverkehr darf im harten Preiskampf zwischen Güterbahnen und Lkw aber nicht zu einer Rückverlagerung von Gütern auf die Straße führen.“ Mit der „Plattform Leise Bahnen“ will die Allianz pro Schiene gemeinsam mit allen Akteuren bis zum Frühjahr 2016 nach Lösungen für dieses Problem suchen.

Um die Umrüstung aller Güterwagen zu beschleunigen und die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Lkw nicht zu gefährden, schlägt die GRV auch die Förderung der betriebsbedingten Mehrkosten vor.

Schweizer Bundesrat zum Schienengüterverkehr in der Fläche

Die Schweizer Regierung (Bundesrat) hat am 30. April 2014 die Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes ans Parlament verabschiedet. Die Vorschläge des Bundesrats im Einzelnen:

- Als neue Instrumente sollen ein Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne eingeführt werden. Sie dienen der langfristigen Sicherung attraktiver Trassen für den Schienengüterverkehr, um zu verhindern, dass der Güter- durch den Personenverkehr verdrängt wird.
- Kantone und betroffene Akteure sollen in einen institutionalisierten Planungsprozess für den Schienengüterverkehr einbezogen werden. Aus diesem Planungsprozess resultiert ein Konzept, welches unter anderem festlegt, welche Anschlussgleise und Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) finanziell gefördert werden sollen und wie diese ans bestehende

Schienennetz angeschlossen werden sollen.

- Der Bund leistet Investitionsbeiträge für Anschlussgleise und KV-Umschlagsanlagen künftig ausschließlich in Form von Afonds-perdu-Beiträgen. Darlehen sind nur für KV-Umschlagsanlagen im Ausland vorgesehen, welche der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene dienen. Der Bund trägt in der Regel bis 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Bei Anlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung sind Beiträge bis zu 80 Prozent möglich.
- Das Parlament steuert diese Investitionen in Zukunft über Rahmenkredite zugunsten des Gütertransports auf der Schiene. Die Höhe des ersten Rahmenkredits für die Jahre 2016 bis 2019 beläuft sich auf 210 Millionen Schweizer Franken.
- Verkehrsangebote im Schienengüterverkehr in der Fläche müssen eigenwirtschaftlich sein. Der Bund kann davon nur abweichen und Betriebsbeiträge leisten, wenn er sich an Bestellungen von Angeboten durch die Kantone beteiligt oder während maximal drei Jahren, wenn es um neue Angebote geht.
- Die SBB wird von der gesetzlichen Pflicht entbunden, Güterverkehr als Kerngeschäft anzubieten. Jedoch braucht die SBB für eine allfällige wesentliche Reduktion des Einzelwagenverkehrs die Zustimmung des Bundesrats.



*Güterzug mit Altpapier im Bahnhof Thalwil.
Foto: SBB.*

Mit der Vorlage zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes will der Bundesrat das Miteinander von Schienen- und Straßentransporten entsprechend ihrer Stärken fördern. Die aktuellen

Regelungen für den Straßengüterverkehr, wie etwa das Sonntags- und Nachtfahrverbot und die Gewichtsgrenzen von 40 Tonnen (44 Tonnen im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs) sowie die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und deren Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs, sollen beibehalten werden.

Schienen- personenverkehr

Zwischenruf:

Die Fata Morgana

„Bestellter Fernverkehr“

*Wolfgang Dietrich Mann, Bochum
Stellvertretender Vorsitzender und
Geschäftsführer der GRV Gesellschaft
für Rationale Verkehrspolitik e.V.*

Die Deutsche Bahn AG feiert dieses Jahr ihr 20-jähriges Bestehen, also die Umwandlung der früheren Behörden Deutsche Bundesbahn und Reichsbahn in ein Wirtschaftsunternehmen (Aktiengesellschaft). Während das Unternehmen, die Regierung und der Großteil der Verkehrswissenschaftler die Erfolge der Bahnreform herausstreichen, kommt in Teilen der Bevölkerung keine wirkliche Feierstimmung auf.

Otto Normalverbraucher bewertet die Eisenbahn bei seinen regelmäßigen Nutzungen. Und das sind zum einen die alltäglichen Fahrten im Nahverkehr zur Arbeit oder Ausbildung, für Besorgungen und dann und wann auch in der Freizeit. Und zum anderen Reisen mit dem Fernverkehr in den Urlaub (inklusive Städtetouren) oder zum Besuch von Verwandten und Bekannten. Andere Reisezwecke wie Geschäftsreisen oder das wöchentliche Pendeln zwischen Heimat und Arbeits- oder Ausbildungsort betreffen jeweils nur kleine Bevölkerungsgruppen.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gab es durch die parallel zur Bahnreform durchgeführte Regionalisierung und der damit deutlich mehr

bereitgestellten Finanzmittel einen großartigen Aufschwung. Viele Bahnstrecken, über denen zuvor jahrzehntelang das Damoklesschwert der Streckenstilllegung stand, wurden modernisiert und der Fahrplan verdichtet. Es wurden gar einige bereits stillgelegte Strecken reaktiviert.

Solche Erfolge kann der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) leider überhaupt nicht vorweisen.

Aus Sicht des DB-Konzerns trägt der Fernverkehr zwar nur zu 10 Prozent zum Umsatz bei, aber zu 90 Prozent der öffentlichen Wahrnehmung.

Die Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecken, insbesondere Hannover – Berlin und Köln – Frankfurt, aber auch Hamburg – Berlin, Nürnberg – München und andere ermöglichte in den Jahren seit der Bahnreform deutliche Fahrzeitverkürzungen.

Auf einigen anderen Strecken wurde der Fernverkehr hingegen ausgedünnt, teilweise sogar ganz eingestellt.

Nachdem 1998 die vorübergehenden DB-Geschäftsbereiche „Traktion“ und „Werke“ auf die Transportgesellschaften DB Reise & Touristik AG (heute DB Fernverkehr), DB Regio AG und DB Cargo AG (heute DB Schenker Rail) aufgeteilt wurden, entstand eine für den Fernverkehr schmerzliche Kostentransparenz. Die mit der Bahnreform verbundenen Einsparungen auf der Kostenseite (durch die Umwandlung von Behörden zu Wirtschaftsunternehmen) reichten nicht aus, diese Effekte zu kompensieren. Es offenbarte sich, dass der Fernverkehr bei der früheren Bundesbahn „gehätschelt“ und schön gerechnet war, bei der früheren Reichsbahn gar nach dem Mauerfall viele Ressourcen bereitstanden und die Angebotsplaner ohne Zwang zu wirtschaftlichen Erwägungen aus dem Vollen schöpfen konnten. Deswegen erschien es erforderlich, ab 1999 in mehreren Schüben das Fernverkehrsangebot auszudünnen (Stichwort Mora – „marktorientiertes Angebot“).

Doch das sind nicht die einzigen Ursachen. Obwohl ein gesellschaftlicher Wertewandel mit einem veränderten Mobilitätsverhalten stattfindet

(im Durchschub der Generationen ist ein deutlicher Trend zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel feststellbar), steht der DB-Fernverkehr auch auf der Nachfrageseite unter Druck. So gab es zum Zeitpunkt der Bahnreform noch keine Billigflieger, und jüngst wurde mit der Liberalisierung des Fernbusmarkts einem weiteren Konkurrenten der Weg frei gemacht. Und nicht zu vergessen, dass auch der üppig mit staatlichen Geldern ausgestattete SPNV Fahrgäste aus den Fernzügen saugte. War es bei der Bundesbahn noch Doktrin, dass SPNV sich nur in Ballungsgebieten lohne und in der Fläche der Bus das geeignetere Verkehrsmittel sei, blieb ein hinreichend großer Markt für das „unterste“ Segment des SPFV-Angebots. Wenn es in Lippstadt nur stündlich oder gar nur alle zwei Stunden einen D-Zug oder Interregio gäbe und ansonsten den Bahnbus, dann sähe die Kalkulation für SPFV-Züge anders aus als heute, wo dort fünf SPNV-Züge in zwei Stunden fahren, und das in beiden Fahrtrichtungen. Das „Schöne-Wochenende-Ticket“ und später die „Ländertickets“, inzwischen zudem die bundesweite Alltagsversion „Quer-durchs-Land“ haben viele Fernzüge leergefegt, auch wenn es mittlerweile nicht mehr die extremen „Billigheimer“ sind.



Einst stolzer D-Zug-, später Interregio-Halt. Inzwischen renoviert, aber vom Fernverkehr abgehängt: Bahnhof Wetzlar in Mittelhessen. Foto: DB AG / Wolfgang Klee.

Im Rahmen der Regionalisierung wurde gesetzlich definiert, was Fern- und was Nahverkehr ist. Paragraph 2 des Regionalisierungsgesetzes lautet: *„Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zwei-*

fel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“

Mit dieser Festlegung hat der Nahverkehr ein sehr starkes Gewicht. Sieben Nahverkehrs-Pendler mit jeweils 50 Kilometer Reiseweite erbringen dieselbe Beförderungsleistung wie ein Fernreisender, der 350 Kilometer weit fährt. In der Zuordnung zu Fern- und Nahverkehr steht es in diesem Beispiel jedoch sieben zu eins!

Insofern ist es nachvollziehbar, wieso für viele Fernverkehrszüge, die mangels Wirtschaftlichkeit aus dem Fahrplan gefallen sind, die SPNV-Aufgabenträger hernach Regionalzüge in selber oder ähnlicher Fahrplanlage, vielleicht mit dem einen oder anderen zusätzlichen Zwischenhalt, bestellt haben. Dies ist keine Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln, sondern schlichtweg die Wahrnehmung eigener Aufgaben durch die Besteller.

Ebenso nachvollziehbar ist es, warum in Deutschland außer dem DB-Fernverkehr keine nennenswerten SPFV-Angebote stattfinden. Es liegt nicht an fehlendem Wettbewerb oder irgendeiner Diskriminierung durch den integrierten DB-Konzern, sondern es sind schlichtweg die fehlenden Verdienstmöglichkeiten in diesem Markt. Eine größere Anbieter-Vielfalt lässt sich deswegen auch nicht durch all die neunmalklugen Vorschläge neoliberaler Wirtschaftstheoretiker zur Zerschlagung des DB-Konzerns erreichen — auch wenn es manche Politiker bis hoch in die EU-Kommission nachplappern.

Ohnehin ist zu hinterfragen, ob (mehr) Wettbewerb im SPFV wirklich ein besseres Angebot bringen würde. Allgemeines Credo in den Wirtschaftswissenschaften ist es, dass Wettbewerb zu günstigeren Preisen und besseren Angeboten für den Kunden führe. Das Hinzukommen des Wettbewerbers Fernbus bestätigt es mit dem Einbruch bei den Preisen. Da im SPFV die jetzigen Preise schon kaum auskömmlich sind, dürfte ein verstärkter Wettbewerb innerhalb des

SPFV kaum etwas bringen. Und beim Qualitäts-Aspekt ist zu berücksichtigen, dass dieses Argument nur so lange gilt, wie die Produktionsmenge und die Qualität unabhängig voneinander sind.

Beispiel: Wenn es in einem Markt bisher nur drei Sorten Zahnpasta gibt und ein vierter Anbieter in diesen Markt eindringt, dürften sich alle dem Wettbewerb zugeschriebenen positiven Effekte bestätigen. Einige Kunden der drei bisherigen Sorten werden auf die neue Sorte wechseln, weil sie günstiger ist, weil sie besser schmeckt, oder weil die Kunden überzeugt davon sind, dass sie besser wirkt. Und — Wettbewerb belebt das Geschäft — wahrscheinlich werden einige Leute, die bisher gar keine Zahnpasta gekauft haben, jetzt anfangen sich ebenfalls die Zähne zu putzen. Die bisherigen drei Anbieter werden natürlich versuchen, dem Wechsel ihrer Kunden zur neuen Konkurrenz entgegen zu wirken und sich ebenfalls um einen besseren Geschmack, günstigeren Preis und/oder (geglaubte) bessere Wirksamkeit bemühen. Gleichwohl werden sie wohl jeweils einen gewissen Rückgang ihrer verkauften Menge hinnehmen müssen und entsprechend ihre Produktion drosseln. Von dieser Reduktion der produzierten Menge merkt der Kunde nichts — die Qualität (Geschmack und Wirksamkeit) wird dadurch nicht schlechter.

Anders bei einem SPFV-Angebot: Wenn unter Wettbewerbsdruck die Kosten gesenkt werden müssen, dann geht das — nachdem alle anderen Rationalisierungs-Potenziale ausgeschöpft sind — nur noch durch die Reduktion der Anzahl gefahrener Züge. Da die Auswahl der Fahrmöglichkeiten ein ganz zentrales Qualitätsmerkmal von Verkehrsangeboten ist, bewirkt hier der Wettbewerb eine Verschlechterung des Angebots. In diesem Punkt unterscheidet sich der Verkehrsmarkt eindeutig von anderen Märkten, und das Credo der Wirtschaftswissenschaftler geht ins Leere.

Dennoch bleibt der Wunsch im Raum, größere Teile des Landes mit einem attraktiven Fernverkehrs-Bahnangebot zu verbinden. Der Wettbewerb kann und wird diesen Wunsch aus den vorgenannten Grün-

den nicht erfüllen. Daher suchen Freunde des Eisenbahnwesens nach anderen Wegen zu diesem Ziel. Hoch im Kurs steht für Viele eine Struktur, wie sie sich im SPNV bewährt hat: Ein staatlicher Aufgabenträger, im konkreten Fall wohl auf der Ebene des Bundes anzusiedeln, solle den Fahrplan im Fernverkehr festlegen und die Leistungen genauso ausschreiben, wie es sich im SPNV bewährt hätte.

Doch ein solcher Wettbewerb würde keineswegs „weniger Staat“ und „mehr Markt“ bedeuten. Denn es bestünde dann kein Wettbewerb im Markt, sondern nur noch ein Wettbewerb um den Markt. Und was „gut“ ist und deswegen vermehrt angeboten werden soll, entscheidet dann nicht mehr das Verkehrsbedürfnis der Menschen, ausgedrückt in ihrer Verkehrsnachfrage, sondern diese Entscheidung treffen dann Behörden — auf der Basis welcher Eingebung auch immer.

Offen ist, was mit dem bisher eigenwirtschaftlich gefahrenen SPFV geschehen soll. Die einen möchten nur solche Leistungen ausschreiben, die sich bisher nicht rentieren und deswegen im Fahrplan fehlen. Doch um attraktive Verbindungen anzubieten, müssten diese auch Ziele ansteuern, die bislang schon gut mit SPFV erschlossen sind, und im Zulauf auf diese Zentren ließe sich an vielen Stellen ein Parallelverkehr dieser zusätzlichen bestellten Zügen mit vorhandenen eigenwirtschaftlichen Zügen nicht verhindern. Durch die damit einhergehende Konkurrenz würden eine Reihe bislang eigenwirtschaftlicher Züge unter die Rentabilitätsschwelle gedrückt und müsste fortan ebenfalls bestellt und bezuschusst werden. Angesichts der bisher schon sehr niedrigen Margen im SPFV droht eine Rutschbahn, so dass es am Schluss vermutlich nur noch bestellten und zuschussbedürftigen Fernverkehr gäbe. Andere Befürworter sagen offen, dass sie von vornherein Pakete aus rentableren und weniger rentablen Leistungen schnüren möchten. Den Umweg über solche Pakete muss man gar nicht gehen. Ökonomisch gleichbedeutend wäre es, auf rentable SPFV-Angebote eine

Abgabe zu erheben, um damit weniger rentable Leistungen zu subventionieren. Ein eigentlich eigenwirtschaftlich mögliches Bahnangebot soll also belastet werden, um von Politikern und Behörden definierte Bedürfnisse der Menschen zu befriedigen. Ein so organisierter SPFV wäre allerdings überhaupt nicht mehr in der Lage, auf eine veränderte Nachfrage im Markt zu reagieren. Wegen der Langlebigkeit des Investitionsguts Eisenbahn-Fahrzeuge müssten die Leistungen langfristig ausgeschreiben werden. Und einmal vom Staat vergeben, müssten sie über die Laufzeit erbracht werden. Wenn man der Eisenbahn solche Mühlsteine um den Hals hängt, dann wird sie selbst im flachsten Wettbewerbs-Weiher mit Pkw, Flugzeug und neuerdings Fernbus untergehen. Ganz nebenbei: Die für die Ausschreibungen nötigen Behörden kosten selbst auch noch etwas, was den ganzen Vorschlag des ausgeschriebenen Fernverkehrs noch unwirtschaftlicher und noch unsinniger macht.

Nun wollen wir hier nicht nur dem in Deutschland beliebten Hobby nachgehen, allenthalben nur zu begründen, warum etwas nicht geht, sondern auch Wege aufzeigen, wie es gehen könnte.



Es sind einige Anstrengungen nötig, damit auch in der Zukunft Fernverkehrszüge — hoffentlich mehr als heute — Fremdenverkehrsziele ansteuern. Im Bild IC „Nebelhorn“ Hamburg – Oberstdorf im Allgäu bei Aitrang. Foto: DB AG / Uwe Miethe.

Dreh- und Angelpunkt für das — aus Sicht vieler — lückenhafte SPFV-Angebot ist die zu geringe Wirtschaftlichkeit. Selbst wenn eine Zugfahrt 95 Prozent ihrer Kosten durch Fahrgeldeinnahmen decken könnte, wird sie unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht angeboten. Daher hier je ein Vorschlag, wie Kosten gesenkt und Erlöse gesteigert werden könnten, so dass diese Leistungen angeboten würden.

Auf der Kostenseite drücken den SPFV unter anderem die Infrastrukturnutzungsentgelte. Diese generell zu senken, würde große Löcher in die Infrastruktur-Finanzierung reißen. Also kein guter Vorschlag. Auf der anderen Seite, sind die Fixkosten von Eisenbahn-Infrastruktur hoch, die (variablen) Kosten für einen zusätzlich gefahrenen Zug sehr gering. Daher der Vorschlag „progressiver Trassenpreise“: Der Bund könnte nach objektiven (hauptsächlich raumordnerischen) Kriterien ein Netz definieren, auf welchem er SPFV für wünschenswert hält; wichtige Fremdenverkehrsorte sind dabei angemessen zu berücksichtigen. Die Vorgaben zur Regulierung der Infrastrukturnutzungsentgelte sollten dahingehend ergänzt werden, dass für die ersten bis zu drei Zugpaare pro Tag eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs je Strecke die Infrastrukturnutzungsentgelte auf die Grenzkosten plus einen kleinen Gewinnzuschlag reduziert werden können. Fahren auf einer solchen Strecke mehr als drei SPFV-Zugpaare, wird dieser Rabatt auf alle gefahrenen SPFV-Züge gleichmäßig aufgeteilt, so dass keine Kostensprünge entstehen und auch ein Wettbewerb mehrerer Betreiber möglich bleibt.

Auf der Erlösseite wäre es eine große Hilfe, wenn für Bahn-Fahrkarten generell nur noch der ermäßigte Mehrwertsteuersatz (aktuell 7 statt 19 Prozent) fällig würde. Dieses Vorhaben stand bereits im rot-grünen Koalitionsvertrag der zweiten Amtszeit von Bundeskanzler Gerhard Schröder (2002 bis 2005). Im Vorfeld einer von der DB angekündigten Preiserhöhung war dann jedoch der Unmut einiger Politiker auf den DB-Vorstand größer als jegliche verkehrspolitische Vision. Gewiss: Wenn der (auch verfassungsmäßige Auftrag) an das DB-Management lautet, die Eisenbahn als Wirtschaftsunternehmen zu führen¹, dann braucht nicht unbedingt erwartet zu werden, dass diese Entlastung in Form von Fahrpreissenkungen an die Fahrgäste

¹ Artikel 87e Absatz 3 Satz 1 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland lautet: „Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt.“

weitergegeben wird. Im bestehenden Geschäftsvolumen der DB Fernverkehr AG handelt es sich um rund 400 Millionen Euro pro Jahr. Diesen Betrag könnte sich der Bund jedoch ganz leicht wieder holen, indem er seine Rendite-Erwartung an den DB-Konzern entsprechend hochsetzt. Bezogen auf das Bestands-Angebot würde sich dann wirtschaftlich nichts ändern. Aber zusätzliche Züge, die nach herkömmlicher Besteuerung nur zu 95 Prozent kostendeckend wären und deswegen nicht fahren, wären auf einen Schlag zu 105 Prozent kostendeckend und würden gefahren.



Wenn die Rahmenbedingungen stimmen haben Fernzüge auch auf der Moselstrecke Koblenz – Trier wieder eine reelle Chance und werden dann auch Cochem an die große weite Welt anbinden.

Foto: DB AG / Bartlomiej Banaszak.

Wenn es aus steuersystematischen Gründen erforderlich erscheinen sollte, den ermäßigten Mehrwertsteuersatz auch im SPNV (bei Reiseweiten ab 50 Kilometer — darunter gilt der ermäßigte Mehrwertsteuersatz bereits heute), im innerdeutschen Flugverkehr und für Fernbusse zu gewähren, ist dies kein Beinbruch. Dafür hätte der Bund jeweils geeignete Kompensationsmöglichkeiten parat. Im SPNV könnte er die Regionalisierungsmittel an die Länder um einen entsprechenden Betrag kürzen, die Luftverkehrsabgabe entsprechend anheben und für Fernbusse sofort die Maut einführen.

Bund und Bahn stärken digitale Angebote

Internetzugang sowie umfassende Reiseinformationen werden für die Kunden bei der Auswahl des Verkehrsmittels immer wichtiger. Deshalb wollen Bundesregierung und Deutsche Bahn (DB) die digitalen Angebote der DB weiter stärken. Alexander Dobrindt, Bundesminister

für Verkehr und Digitale Infrastruktur, und DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube haben vor allem den Ausbau des Internets in Bahnhöfen und Zügen sowie die Entwicklung von Smartphone-Apps für Fahrplanningformationen und Ticketbuchung im Visier.

„Die Bahn kann das Verkehrsmittel des digitalen Zeitalters werden. Ich unterstütze ausdrücklich das Engagement der Bahn, ihre Bahnhöfe und Züge mit WLAN auszustatten. Die Digitalisierung muss auch im Schienenbereich hohe Priorität haben: Die Breitbandtechnik soll Standard bei der Fertigung neuer Züge werden, bestehende Züge sollen schrittweise nachgerüstet werden“, sagte Dobrindt am 27. Mai 2014 im Berliner Hauptbahnhof.

Die wirtschaftliche Bedeutung digitaler Angebote für die DB unterstrich Grube mit den Worten: „ ‚Online‘ ist heute schon mit einem Anteil von 31 Prozent der stärkste Vertriebskanal. Im Fernverkehr wird sogar jede zweite Fahrkarte im Internet oder über mobile Applikationen gekauft.“

Grube verwies auch auf die bisherigen großen Anstrengungen für einen besseren Internetempfang in Zügen und Bahnhöfen. So ist die technische Ausrüstung des 5200 Kilometer langen ICE-Kernnetzes (98 Prozent der ICE-Verkehrsleistung) für den Internetempfang abgeschlossen. Auf 3000 Kilometern wird der Service bereits angeboten. Für die übrigen 2200 Kilometer läuft der Testbetrieb — im Laufe dieses Jahres soll die offizielle Freigabe erfolgen. DB und Deutsche Telekom haben sich vor kurzem darauf geeinigt, bis Juni 2015 darüber hinaus die Strecke Nürnberg – Passau auszurüsten. Aktuell sind 200 ICE-Züge mit der notwendigen Technik ausgestattet. Die Umrüstung der geplant 255 ICE-Züge zu rollenden ‚HotSpots‘ soll bis Jahresende weitgehend abgeschlossen sein.

Ebenfalls zusammen mit der Deutschen Telekom hat die DB bisher mehr als 120 Bahnhöfe mit WLAN-Zugängen zum Internet (30 Minuten kostenlos) ausgestattet. Damit wird schon heute rund die Hälfte der Reisenden erreicht. In den kommenden

Monaten soll in den 24 meist frequentierten Bahnhöfen die WLAN-Technik nach und nach erneuert werden, um Funkabdeckung und Geschwindigkeit zu verbessern. Darüber hinaus bieten alle 15 DB-Lounges kostenlosen Zugang zum Internet.

Einen weiteren Schwerpunkt legt die Deutsche Bahn auf die Entwicklung mobiler Apps. Mit Echtzeit-Informationen zu Pünktlichkeit und Störungen, Reiseplan und DB Handy-Ticket ist der DB Navigator der perfekte Reisebegleiter. Die App bietet stets Zugriff auf den aktuellen Fahrplan in Deutschland und Europa mit über 250 000 Haltestellen. Der DB Navigator ist eine der erfolgreichsten deutschen Apps für iOS und Android. Er wurde bereits über 13 Millionen Mal heruntergeladen. Monatlich werden bis zu 67 Millionen Fahrplanauskünfte über die Smartphone-Applikationen oder m.bahn.de abgerufen.

Bei der Auswahl der passenden Mobilitätsbausteine hilft das am 17. Juni 2014 gestartete innovative Portal www.qixxit.de. Als verkehrsträgerneutrale Plattform ermöglicht es erstmals eine flächendeckende Reiseplanung von Tür zu Tür. Qixxit verknüpft eine Vielzahl von Verkehrsmitteln und erstellt verschiedene Reiseketten von der Start- zur Zieladresse. Zu den Verkehrsmitteln gehören neben Mietwagen, Fernbusse, öffentlicher Personennahverkehr und Car-Sharing-Anbieter sowie der Nah- und Fernverkehr der DB und das Flugzeug. Darüber hinaus berücksichtigt Qixxit die Nutzung des eigenen Pkw und unterstützt den Fahrer mit einem Parkplatz-Routing. Über Filter können Nutzer die für ihr jeweiliges Mobilitätsbedürfnis optimale Reisekette auswählen.

Länderförderung für Regionalisierungsmittel

In den vergangenen zehn Jahren stiegen die Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dank verbesserter Angebote um über 30 Prozent. Möglich wurde das mit den Transfermitteln, mit denen der Bund seit der Regionalisierung vor 18 Jahren den Bundesländern Mittel für den

SPNV bereitstellt, für das Jahr 2014 fast 7,3 Milliarden Euro. Die Länder haben damit bei den Verkehrsunternehmen über 650 Millionen Zugkilometer bestellt. In diesem Jahr steht die Revision dieser Regionalisierungsmittel an.

Am 11. Juli haben die Länderverkehrsminister Eckpunkte für diese Revision beschlossen: Sie fordern vom Bund eine Erhöhung auf 8,5 Milliarden Euro im Jahr, die jährliche Dynamisierung soll von 1,5 auf 2,8 Prozent steigen und die Neuregelungen sollen bis 2030 gelten.

Michael Ziesak Bundesvorsitzender des VCD begrüßte das gemeinsame Vorgehen der Bundesländer: „Nur wenn die Bundesländer gegenüber dem Bund mit einer Stimme sprechen, kann die Finanzierung des SPNV und damit die Attraktivität des Nahverkehrs zukünftig garantiert werden. Die Einigkeit der Bundesländer hält hoffentlich auch an, wenn es darum geht, bis Oktober den neuen Verteilungsschlüssel zu entwickeln. Bei der Höhe der zugewiesenen Mittel, die zurzeit auf der Basis des Fahrplanangebots von 1993/1994 berechnet wird, müssen endlich auch die erreichten Zunahmen der Verkehrsleistungen eine Rolle spielen.“

Eisenbahner mit Herz gekürt

Nach der Entscheidung der Jury wurden am 29. April 2014 die diesjährigen Sieger im Wettbewerb „Eisenbahner mit Herz 2014“ gekürt.

Gold ging an Nordwestbahn-Zugbegleiter Dylan Bevers, der für das Regio-S-Bahn-Netz Bremen / Niedersachsen arbeitet. Bevers überzeugte die Jury durch „einen ungewöhnlich smarten Einsatz“ bei der Fahrkartenkontrolle: Als eine Reisende ihre Monatskarte nicht vorzeigen konnte, weil ihr Portemonnaie verschwunden war, griff Bevers zu seinem Handy und telefonierte die Stationen der Kundin vor Reiseantritt ab: Börse und Monatskarte fanden sich wieder, die Reisende war vom Verdacht des Schwarzfahrens gereinigt.

Silber gewann der Metronom-Lokführer Gerard Versteeg aus Uelzen,

der gleich von zwei Kunden für den Preis vorgeschlagen worden war. Für einen gehbehinderten Pendler steuerte der gebürtige Niederländer seinen Zug so passgenau an eine strategisch wichtige Treppe, dass sein Fahrgast seine knappen Anschlüsse erreichen konnte.

Bronze bekam die ICE-Zugchefin Anja Hoche vom Fernverkehr der Deutschen Bahn in Kassel, weil sie einem verirrtten 11-Jährigen geholfen hatte. Der Junge war auf der Fahrt ins Internat zu lange im Zug sitzen geblieben und hatte seinen Ausstieg verpasst. Hoche organisierte einen Sonderhalt des ICE, eine Begleitung zurück und verständigte die Schule.



Das sind die Eisenbahner mit Herz 2014 (v.l.): Der Metronom-Lokführer Gerard Versteeg gewinnt Silber, Bronze bekommt DB-Zugchefin Anja Hoche und Gold geht an Dylan Bevers, Zugbegleiter bei der Nordwestbahn. Foto: Allianz pro Schiene / Andreas Taubert.

Die Laudatio auf die Sieger hielt Bundesverbraucherschutzminister Heiko Maas. „Seit ich vom Saarland aus ins politische Berlin pendele, kommt es mir auf Kundennähe und Freundlichkeit an. Als Verkehrsminister war ich mehr auf Schnelligkeit bedacht“, sagte der frühere saarländische Verkehrsminister.

Die Jury kürte die Sieger aus 30 Titel-Kandidaten, die aus fast allen Teilen Deutschlands stammen. Auf der Grundlage von rund 300 Kundeneinsendungen hatten die Bahnen seit dem Februar alle Recherchekräfte mobilisiert, um das richtige Gesicht zur Geschichte herauszufinden. Der Wettbewerb Eisenbahner mit Herz fand 2014 zum vierten Mal statt. Die Zahl der Einsendungen ist kontinuierlich gewachsen: Schickten 2011 rund 100 Bahnreisende einen Vorschlag an die Allianz pro Schiene, waren es 2012 rund 150 und 2013 bereits 250 Einsendungen.

Seit 01. August 2014 haben Fahrgäste zum fünften Mal die Möglichkeit, bis zum 31. Januar 2015 einen Kandidaten für den Titel „Eisenbahner mit Herz 2015“ zu nominieren. Nach der Ermittlung der Bahn-Mitarbeiter wählt eine Jury aus den drei großen Fahrgastverbänden und den zwei Bahngewerkschaften zu Ostern 2015 die Sieger aus. Weitere Informationen: www.allianz-pro-schiene.de.

Andere Verkehrsmittel des Umweltverbunds

Köln nimmt umgebaute Stadtbahnen in Betrieb

Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) haben am 13. Juni 2014 die ersten beiden Fahrzeuge der umgebauten Stadtbahnen in den Liniendienst gestellt. In Begleitung von Oberbürgermeister Jürgen Roters verließen sie die KVB-Hauptwerkstatt in Köln-Weidenpesch. Zunächst sollen diese Hochflurfahrzeuge als Doppeltraktion auf der Linie 13 eingesetzt werden.

Die Fahrzeuge (Serie 2400) entstanden durch einen Umbau von Fahrzeugen der Serie 2100 aus den 1980er Jahren (*detaillierter Bericht in Folge 95 der GRV-Nachrichten, Seite 28f*).



Umgebauter Stadtbahnwagen Serie 2400 der Kölner Verkehrs-Betriebe.
Foto: KVB.

Roters gratulierte der KVB: „Ich bin begeistert, dass die KVB in der Lage ist, mit eigenem Fachverstand hochkomplexe Stadtbahnfahrzeuge umzubauen. Mit dieser Qualitätsarbeit aus Köln werden die Stadtbahnen für weitere Jahrzehnte die Fahrgäste sicher und komfortabel über das Köl-

ner Schienennetz befördern können.“ Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB, ergänzte: „Das ist ein schöner Tag für die KVB. Wir freuen uns über das Comeback der alten 2100er. Und mit dem Umbau sichern wir Arbeitsplätze und Know-how in unserer Hauptwerkstatt.“

Da die Fahrzeuge der Serie 2100 von 1984 bis 1985 gebaut wurden, stand eine Neubeschaffung dieser Serie an. Die Qualität der alten Fahrzeuge, vor allem des Stahls der Wagenkästen, hatte sich als so gut erwiesen, dass der wirtschaftliche Vergleich zur Entscheidung für das Umbauprogramm geführt hat: Beim Umbau kostet ein Fahrzeug etwa 1,7 Millionen Euro. Der Erwerb eines neuen, vergleichbaren Fahrzeuges würde etwa 3,2 Millionen Euro kosten.

Postauto Schweiz testet die Haltestelle von morgen

Display statt Papier: Postauto Schweiz prüft derzeit den Einsatz elektronischer Fahrplan-Anzeigen an den Haltestellen. Die neue Technologie soll den Fahrplanwechsel vereinfachen und aktuelle Anpassungen für einzelne Haltestellen ermöglichen. Bei 12 Haltestellen sind die Papierfahrpläne durch ein Display ersetzt.

Der Test unter der Bezeichnung „DynPaper“ wird in verschiedenen Regionen der Schweiz durchgeführt. Die Fahrpläne erscheinen auch bei Tageslicht kontrastreich und scharf. Die neue Technik erlaubt es, den tagesaktuellen Fahrplan anzuzeigen. Das erhöht vor allem in Gebieten mit vielen Fahrplan-Ausnahmen (etwa auf Bergstrecken) die Benutzerfreundlichkeit. Zudem können die Betriebsleitungen kurzfristig auf Störungen hinweisen.

Die DynPaper-Stationen funktionieren autark: Sie brauchen nur Energie, wenn jeweils die Anzeige gewechselt wird. Der Strom dazu kommt bei den meisten Haltestellen aus dem Solarpanel auf der Haltestelle. In einer späteren Phase des Projekts soll die Übermittlung der Daten über Funk getestet werden. Damit würde das jährliche Auswechseln der Fahrpläne vor Ort überflüssig, womit sich die

Fahrten des Personals zu jeder einzelnen Haltestelle im Dezember erübrigten. Postauto Schweiz könnte damit jährlich etwa 100 000 Fahrkilometer einsparen und so einen erheblichen Beitrag zur Kohlendioxid-Reduktion leisten.



Anzeige des Fahrplans auf einem Display an der Postbus-Haltestelle Wabern (Bern).
Foto: Postauto Schweiz AG.

DynPaper soll bis Anfang 2015 getestet werden, um Aussagen zu Verlässlichkeit, Sicherheit gegen Vandalismus sowie Wetterfestigkeit der Displays zu erhalten. Verläuft das Projekt erfolgreich, könnte Postauto Schweiz bis zu 14 000 Haltestellen mit DynPaper ausrüsten.

Schifffahrt

Tag der Binnenschifffahrt in Berlin

Am 20. März 2014 veranstalteten die Verbände BDB (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt) und BÖB (Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen) in Berlin einen Parlamentarischen Abend zur Schifffahrts- und Hafenpolitik in der 18. Legislaturperiode.

In seiner Ansprache zur Begrüßung der rund 200 Gäste trug **Georg Hötte**, Präsident des BDB, die Anliegen des Gewerbes vor. Die Binnenschifffahrt befindet sich sowohl bei der transportierten Menge als auch bei der Ver-

kehrleistung im Aufwärtstrend. Damit dieser Trend anhält und die Schifffahrt ihre vorhandenen Potenziale optimal nutzen kann, muss der Bund jedoch in seine Wasserstraßen investieren: „Vorhandene Substanz muss erhalten und saniert werden, Lücken im Wasserstraßennetz müssen geschlossen und Engpässe beseitigt werden!“, so Hötte.

Bundesverkehrsminister **Alexander Dobrindt** bestätigte in seiner Rede, dass die Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland „auf Verschleiß“ gefahren wird: „Rund 30 Prozent der Schleusen befinden sich aufgrund ihres hohen Alters in einem nicht ausreichenden Zustand.“ Dobrindt mahnte: „Im Jahr 2013 konnten rund 250 Millionen Euro aus dem Wasserstraßenetat aufgrund fehlender baureifer Projekte nicht investiert werden. Das darf sich nicht wiederholen!“. Dobrindt will auch die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung weiter entwickeln und Kompetenzzentren in der Fläche schaffen.



BDB-Präsident Georg Hötte
Foto: © Peter-Paul Weiler,
berlin-event-foto.de

Großen Beifall erhielt Dobrindt für die Aussage: „Das in der Trägerschaft des BDB stehende Schulschiff ist eine einzigartige Einrichtung, mit der in Duisburg ein wichtiger Beitrag zur Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt geleistet wird. Bei der anstehenden, kostenintensiven Modernisierung dieser Einrichtung werden wir deshalb über die bereits getroffene Zusage hinaus zusätzliche finanzielle Unterstützung leisten.“

Staatssekretär **Enak Ferlemann** führte aus, dass das Bundesverkehrsministerium an einer deutlichen Aufstockung des Planungspersonals arbeite. Ferlemann sieht für die Binnenschifffahrt in dieser Legislaturperiode eine herausragende Bedeutung, beispielsweise bei der Entwicklung des Bundesverkehrswegeplans 2015. Von den zusätzlichen fünf Milliarden Euro des Bundes für die gesamte Verkehrsinfrastruktur sollen 350 Millionen in die Binnenwasserstraßen fließen.

Straßenverkehr

Lkw-Maut mit Luftverschmutzung

Am 30. Juli 2014 hat die Bundesregierung den vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt vorgelegten Gesetzentwurf zur Änderung der Lkw-Mautsätze beschlossen.

Mit der Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes werden die geltenden Mautsätze bei der streckenbezogenen Lkw-Maut zum 01. Januar 2015 geändert. Nach EU-Recht müssen sich die gewogenen durchschnittlichen Gebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes orientieren. Durch Wegekostengutachten werden diese Kosten in regelmäßigen Abständen ermittelt, zuletzt im März 2014.

Der Gesetzentwurf passt die Mautsätze an die Ergebnisse dieses Gutachtens an. Dobrindt: „Die Lkw-Maut leistet einen wichtigen Beitrag zur Finanzierung unserer Straßeninfrastruktur. Mit einheitlichen Mautsätzen für Autobahnen und bemannte vierspurige Bundesstraßen vermeiden wir unnötige Bürokratie und halten das Mautsystem praxisnah. Mit einer eigenen Kategorie für besonders umweltfreundliche Euro-VI-Lkw fördern wir umweltfreundlichen Straßengüterverkehr.“

Erstmals sollen in Deutschland die Kosten der Luftverschmutzung angelastet werden. Dies geschieht auf

Basis des aktuellen EU-Rechts. Im September 2011 wurde die Richtlinie für die Lkw-Maut „Eurovignette“ geändert. Die Neufassung ermöglicht einen Einstieg in die Internalisierung der externen Kosten und zwar mit den Kosten für Luftverschmutzung und Lärm.

Aus dem Wegekostengutachten ergeben sich geringere Mautsätze als bisher. Wesentliche Ursache ist das deutlich gesunkene Zinsniveau. Auch nach Anlastung der Kosten der Luftverschmutzung geht der Gesetzentwurf für den Zeitraum 2015 bis 2017 von 461 Millionen Euro Mindereinnahmen des Bundes aus.

Ab Sommer 2015 soll die Maut auf alle vierspurigen Autobahnen und ab Herbst 2015 auf Lkw ab 7,5 Tonnen (derzeit 12 Tonnen) ausgedehnt werden. Jährlich sollen 700 Millionen Euro Mehreinnahmen erzielt werden.

Gemäß Entwurf des Bundeshaushaltsplans für das Jahr 2014 sind Einnahmen aus der Lkw-Maut in Höhe von 4560 Millionen Euro eingeplant. Davon sind Ausgaben für den nutzerfinanzierten Bau und Erhalt der Bundesfernstraßen von 3377 Millionen Euro und für den Einzug der Lkw-Maut durch private Betreiber 516 Millionen Euro vorgesehen.

Die GRV begrüßt den Einstieg in die Internalisierung der externen Kosten und die Ausweitung auf Lkw ab 7,5 Tonnen. In der Zukunft sollten weitere Kostenkategorien der externen Kosten einbezogen werden und die Maut auf alle Bundesstraßen ausgedehnt werden.

Konzept für Pkw-Maut vorgestellt

Am 07. Juli 2014 hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt sein Konzept für eine Pkw-Maut vorgestellt. Danach soll in Deutschland ab 2016 auf allen Straßen eine Infrastrukturabgabe erhoben werden, die für alle Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht gilt.

Dobrindt: „Mit der Infrastrukturabgabe wollen wir die Nutzer stärker an der Finanzierung unserer Straßen beteiligen. Die Einnahmen durch im

Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge belaufen sich in einer Wahlperiode auf 2,5 Milliarden Euro. Diese Mittel werden wir zusätzlich und direkt in unsere Straßen investieren. Halter von in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen werden nicht mehr Geld bezahlen als heute.“

Die Infrastrukturabgabe soll für alle öffentlichen Straßen gelten. Deutsche Fahrzeughalter sollen über einen Freibetrag in der Kfz-Steuer entlastet werden, der die Ausgaben für die Infrastrukturabgabe vollständig kompensiert. Inländer entrichten die Infrastrukturabgabe für ein ganzes Jahr. Die Höhe der Jahresvignette richtet sich nach der Umweltfreundlichkeit, dem Hubraum und dem Zulassungsjahr der Kraftfahrzeuge. Ausländer können zwischen einer Vignette für zehn Tage (10 Euro), zwei Monate (20 Euro) oder ein Jahr (Höhe abhängig von den Eigenschaften des Fahrzeugs) wählen und sie über das Internet oder an Tankstellen erwerben.

Erste Proteste gegen die Pläne kamen unmittelbar nach der Veröffentlichung aus den Niederlanden und Österreich, gefordert werden Ausnahmen für grenznahe Bereiche.

Weitere Informationen:
www.bmvi.de.

Die GRV begrüßt grundsätzlich die geplante Nutzerfinanzierung, aus ökologischen Gründen wäre aber eine entfernungsabhängige Lösung wie bei der Lkw-Maut besser. Inwiefern die Pläne mit dem EU-Recht kompatibel sind, wird sich bis zum 01. Januar 2016 zeigen.

Ungleiche Fortschritte bei der Verkehrssicherheit

Auf dem diesjährigen Weltverkehrsforum (siehe Bericht unter *Veranstaltungen*) in Leipzig wurden am 21. Mai die wesentlichen Ergebnisse des „2014 Road Safety Annual Report“ (Jahresbericht 2014 der Straßenverkehrssicherheit) vorgestellt. Danach ist die Zahl der Verkehrstoten in den 31 Ländern, die von der International Road Traffic and Accident-Datenbank (IRTAD) des Weltverkehrsforums erfasst sind, 2012 ge-

genüber dem Vorjahr um 1,7 Prozent gesunken. Beim Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer dagegen sind keine Verbesserungen festzustellen. Die aktuellen Daten zeigen, dass es bei den tödlichen Unfällen von Fußgängern, Radfahrern und Motorradfahrern keinen weiteren Rückgang gibt, sondern in einigen Ländern sogar ein Anstieg zu verzeichnen ist.

Während 2012 50 Prozent weniger Fahrzeuginsassen bei Verkehrsunfällen starben als im Jahr 2000, betrug der Rückgang bei Fußgängern nur 43 Prozent, bei Radfahrern 31 Prozent und bei Motorradfahrern sogar nur 17 Prozent. In den von IRTAD erfassten Ländern werden zudem immer mehr ältere Personen Opfer tödlicher Verkehrsunfälle. In den europäischen IRTAD-Staaten lag der Anteil der Verkehrstoten in der Gruppe der über 65-Jährigen erstmals bei über 30 Prozent. In Japan stieg dieser Prozentsatz in letzter Zeit und beläuft sich heute auf ca. 55 Prozent. Diese Entwicklung spiegelt auch den demografischen Wandel wider.

Insgesamt waren die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den IRTAD-Ländern aber erfolgreich. Gegenüber 2000 sind 2012 jährlich 45 000 weniger Opfer zu beklagen und in fünf europäischen Ländern (Dänemark, Norwegen, Schweden, England und Island) konnte die Zahl der jährlichen Verkehrstoten pro 100 000 Einwohner auf weniger als drei gesenkt werden. Zum Vergleich die entsprechenden Zahlen einiger anderer Länder im Jahr 2012: Schweiz 4,3, Deutschland 4,4, Frankreich 5,8, Polen 9,2 und USA 10,7.

Obwohl die aktuellen Daten generell den Abwärtstrend bei der Zahl der Verkehrstoten bestätigen, gab es 2012 den geringsten durchschnittlichen Rückgang seit zehn Jahren. Damit kann kein wesentlicher Beitrag zur Zielvorgabe der Vereinten Nationen geleistet werden, den weltweiten Anstieg der Verkehrstoten anzuhalten und den Trend umzukehren. Weltweit sterben derzeit jedes Jahr 1,3 Millionen Menschen bei Straßenverkehrsunfällen, die meisten in Schwellenländern. Diese Zahl dürfte bis 2020 auf knapp 2 Millionen Todesopfer

steigen, wenn keine effektiven Maßnahmen ergriffen werden.

Erste Trends für das Jahr 2013, basierend auf vorläufigen Daten aus den 37 IRTAD-Ländern, zeigen eine uneinheitliche Entwicklung:

- In 10 Ländern gab es einen Anstieg der Todesfälle, in einigen Ländern um mehr als 10 Prozent
- 22 Länder konnten die Zahl der Verkehrstoten senken.

Der Jahresbericht 2014 mit detaillierten Daten zu allen 37 Ländern kann (in Englisch) heruntergeladen werden www.internationaltransportforum.org

Mehr Tote durch Luftverschmutzung

Todesfälle und Erkrankungen durch Luftverschmutzung kosten China, Indien und die größten Industrienationen rund 3,5 Billionen US-Dollar im Jahr. Dies geht aus dem OECD-Bericht „The Cost of Air Pollution: Health Impacts of Road Transport“ (Die Kosten der Luftverschmutzung: Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Gesundheit) hervor, der ebenfalls am 21. Mai 2014 auf dem Weltverkehrsforum in Leipzig veröffentlicht wurde. Demnach werden die Kosten weiter steigen, wenn Regierungen nichts unternehmen, um den Ausstoß von Abgasen, vor allem aus Fahrzeugen, zu beschränken.

In den OECD-Ländern ist der Straßenverkehr für schätzungsweise die Hälfte der Kosten zuständig. Besonders problematisch sind in diesem Zusammenhang die Emissionen von Dieselfahrzeugen. Auch Großstädte in China und Indien leiden zunehmend unter Abgasen, weil die wachsende Zahl von Autos und Lastwagen jegliche Versuche zunichtemacht, die Emissionen einzudämmen.

„Der Preis, den wir dafür zahlen, mit dem Auto unterwegs zu sein, spiegelt nicht die Schäden, die wir der Umwelt und unserer Gesundheit zufügen“, sagte OECD-Generalsekretär Angel Gurría bei der Vorstellung des Berichts. „Nur gemeinsam können wir etwas gegen die Luftverschmutzung unternehmen.“

Für die Kalkulation der Luftverschmutzungskosten ziehen die Autoren jenen Betrag heran, den die Menschen in verschiedenen Ländern zu zahlen bereit wären, wenn sie dadurch einen vorzeitigen Tod durch Krebs, Herz- oder Atemprobleme vermeiden könnten. Für die 34 OECD-Mitgliedstaaten kommen sie so auf etwa 1,7 Billionen US-Dollar. In China liegen die Kosten der Luftverschmutzung für die Gesellschaft danach bei nahezu 1,4 Billionen US-Dollar und in Indien bei 500 Milliarden US-Dollar.

Über 3,5 Millionen Menschen sterben jährlich infolge verschmutzter Außenluft. Zwischen 2005 und 2010 stieg die Sterblichkeit weltweit um vier Prozent, in China um fünf und in Indien gar um zwölf Prozent. Der Bericht macht deutlich, dass es keinen Grund dafür gibt, Diesel steuerlich zu bevorzugen. Die Umweltbelastungen des Straßenverkehrs müssen reduziert werden, etwa durch schärfere Emissionsstandards, Investitionen in öffentliche Fahrradverleihe und Elektroautos sowie erweiterte Mautsysteme.

Eine deutsche Zusammenfassung kann heruntergeladen werden: www.oecd.org.

Strategie zur Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen von Lastkraftwagen

Die Europäische Kommission hat am 21. Mai 2014 eine „Strategie zur Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen von Lastkraftwagen und Bussen“ verabschiedet, die nun dem neuen Europäischen Parlament und dem Rat vorgelegt werden, um deren Zustimmung zur Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erhalten.

Auf schwere Nutzfahrzeuge entfallen etwa ein Viertel aller Emissionen des Straßenverkehrs und 5 Prozent aller Treibhausgasemissionen der EU. Die Kohlendioxid-Emissionen dieser Lkw sind zwischen 1990 und 2010 um etwa 36 Prozent gestiegen. Ohne Änderungen würden die Gesamtemissionen von Lkw in der EU auf dem

jetzigen Niveau, also bei 35 Prozent über den Werten von 1990, verharren. Dies ist eindeutig unvereinbar mit dem Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 Prozent unter die Werte von 1990 zu senken, wie es im 2011 erschienenen Weißbuch der Kommission zum Verkehr formuliert wurde.

Als ersten Schritt hat die Kommission ein computergestütztes Simulationsprogramm (Vecto) entwickelt, um die Kohlendioxid-Emissionen von neuen Lkw zu messen. Im Jahr 2015 will die Kommission Legislativvorschläge vorlegen, die die Zertifizierung, Mitteilung und Überwachung der Kohlendioxid-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge vorschreiben.

Connie Hedegaard, EU-Kommissarin für Klimapolitik, erklärte dazu am 21. Mai: „Heute unternehmen wir die nächsten Schritte zur Eindämmung der Emissionen aus dem Straßenverkehr. Zunächst haben wir Regelungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erlassen und können jetzt die Ergebnisse feststellen: Die Emissionen sind zurückgegangen, die Luftverschmutzung in den Städten hat abgenommen, und den Verbrauchern werden jetzt kraftstoffeffiziente Fahrzeuge angeboten. Deshalb wenden wir uns jetzt Lkw und Bussen zu. Mit dieser Strategie werden neue Maßnahmen festgelegt, die mit der Zeit die Kohlendioxid-Emissionen dieser Kraftfahrzeuge senken, zu Einsparungen für die Fahrzeughalter führen und die Abhängigkeit der EU von Öleinfuhren verringern werden.“

Die GRV fordert, möglichst rasch — wie bereits bei Pkw (siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 11) und leichten Nutzfahrzeugen — auch für Lkw verbindliche Obergrenzen für die Kohlendioxidemissionen festzusetzen.

Ausbau der Autobahn A7 nördlich Hamburg

Der Ausbau der A7 kann beginnen, die länderübergreifende Maßnahme ist ein Projekt der zweiten Staffel öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbereich mit dem Verfügbarkeitsmodell (V). Beim früheren Ausbau-Modell (A)

erhielt der Betreiber die Lkw-Maut-einnahmen und meist noch eine Anschubfinanzierung. Da der Betreiber die Mautentnahmen nicht beeinflussen kann, wird beim V-Modell eine feste Vergütung für die Verfügbarkeit bezahlt.

Am 24. Juni 2014 wurde der Zuschlag an das Konsortium Hochtief, Dif Infra und Kemna Bau erteilt. Der Baubeginn ist für Herbst 2014 vorgesehen. Ende 2018 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt: „Die A7 ist eine bedeutende Verkehrsader unseres Landes, die jetzt leistungsfähiger wird. Mit öffentlich-privaten Partnerschaften können wir Engstellen unseres Autobahnnetzes effektiver beseitigen. Geeignete Strecken können durch Beteiligung privater Konsortien zügiger fertig gestellt werden. Grundsätzlich gilt: je schneller eine Strecke ausgebaut ist, desto größer ist der volkswirtschaftliche Nutzen. ÖPP wird deshalb weiter ein wichtiger Teil unserer Infrastrukturpolitik bleiben und weiter ausgebaut werden.“

Dem Konsortium werden die Planung und der Bau für die sechs- beziehungsweise achtstreifige Erweiterung des 65 Kilometer langen Abschnittes der A7 zwischen dem Autobahndreieck Bordesholm und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest übertragen. Es sorgt über die Laufzeit ebenfalls für die Erhaltung und den Betrieb des 59 Kilometer langen Abschnittes zwischen der Anschlussstelle Neumünster-Nord und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest. Das ÖPP-Projekt hat eine Laufzeit von 30 Jahren.

Bei dem Projekt will das Konsortium erstmals ein neuartiges Finanzierungsinstrument nutzen. Teile des für den Ausbau der Strecke notwendigen Geldes will es sich über eine Projektanleihe bei privaten Investoren besorgen. Bisher wurden für die anteilige Fremdfinanzierung von ÖPP-Betreibern ausschließlich Bankkredite aufgenommen. Die Projektanleihe wird durch die EU gefördert, um auf Strecken der Transeuropäischen Netze verstärkt private Investoren einzubinden.

Einführung des automatischen Notrufs E-Call beschlossen

Am 26. Mai 2014 hat der Rat der EU-Wettbewerbsminister die europaweite Einführung des automatischen Notrufsystems E-Call beschlossen. Die Ausgestaltung muss noch zwischen neuem EU-Parlament und Rat abgestimmt werden. Mit E-Call ausgerüstete Fahrzeuge melden nach einem Unfall automatisch den Unfallort an eine Rettungsleitstelle. Die Reaktionszeit der Rettungskräfte soll dadurch um 40 bis 50 Prozent reduziert werden. Die EU-Kommission schätzt, dass durch E-Call europaweit bis zu 2500 Leben gerettet werden könnten. Weiterhin wird die automatische Warnung nachfolgenden Verkehrs vor der Unfallstelle möglich. Dadurch können Folgeunfälle vermieden werden. Außerdem kann die Information aus dem E-Call-System in Verkehrsinformationssysteme eingespeist werden, so dass E-Call auch zur Stauprävention beitragen kann.

Die Vorschrift soll für alle Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge gelten. Das EU-Parlament möchte E-Call schon ab Oktober 2015 für Neuwagen einführen. Der Ministerrat plädiert für das Jahr 2018. Die notwendige Ausrüstung der Rettungsleitstellen soll bis Oktober 2017 abgeschlossen sein. Die Minister legten auch fest, dass Daten ausschließlich für die Lokalisierung des Unfallortes und der Fahrtrichtung genutzt werden dürfen. Nichtbenötigte Daten sollen regelmäßig gelöscht werden.

Quelle: DIHK Brüssel, 02. Juni 2014

Luftfahrt

Deutsche Lufthansa reduziert Ergebnisprognose 2014

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat am 11. Juni 2014 seine operative Ergebnisprognose für 2014 gesenkt. Er erwartet nun ein operatives Ergebnis von rund 1 Milliarde Euro, normalisiert rund 1,3 Milliar-

den Euro. Bei der Bilanzpressekonferenz 2013 am 13. März wurden noch 1,7 bis 1,9 Milliarden Euro prognostiziert (siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 30).

Ursache für das Absenken der Prognose ist eine schwächer als erwartete Umsatzentwicklung im Passagier- und Frachtgeschäft sowie Ergebnisbelastungen aus Streiks und der Abwertung des venezolanischen Bolivars.

Leichtes Wachstum auf Flughäfen

Seit Jahresbeginn 2014 verzeichnen die deutschen Flughäfen Zuwächse in der Verkehrsentwicklung. Das zeigt die Verkehrsstatistik für das 1. Quartal, die der Flughafenverband ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) Ende April in Berlin veröffentlicht hat.

Im ersten Quartal 2014 wurden an den deutschen Flughäfen über 41,0 Millionen Passagiere gezählt. Damit startet das Jahr mit plus 1,8 Prozent Passagierwachstum — so gut wie seit drei Jahren nicht mehr. Hierzu erklärt ADV-Hauptgeschäftsführer Ralph Beisel: „Die positive Verkehrsentwicklung im 1. Quartal stimmt positiv. Es gibt einen moderaten Aufwärtstrend.“



Terminal 2 des Frankfurter Flughafens.
Foto: Fraport AG Fototeam / Stefan Rebscher.

Wachstumstreiber in den ersten drei Monaten des Jahres waren der Europaverkehr mit plus 2,2 Prozent sowie der innerdeutsche Verkehr mit plus 2,3 Prozent.

Hingegen stagnierte der Interkontinentalverkehr von und nach Deutschland im 1. Quartal. Eine Ursache für den Stillstand sieht Beisel in den politischen Rahmenbedingungen: „Die Marktteilnehmer können nur auf Basis bestehender Luftverkehrsrechte Verkehrsangebote aufbauen. Da viel-

fach der Verkehrsrechterahmen zwischen den Staaten erschöpft ist, können Airlines auf die steigende Nachfrage nur begrenzt reagieren.“

Auch die Luftfracht wächst seit einem halben Jahr mit steigender Tendenz. Allein im 1. Quartal 2014 lag das Wachstum bei plus 3,0 Prozent. Die Einladungen stiegen um plus 2,5 Prozent auf 562 774 Tonnen und die Ausladungen mit plus 3,5 Prozent auf 503 372 Tonnen.

Literatur

Durchmesserlinie — Das Wunder von Zürich

Die Schweiz baut seit Jahren ihr Bahnnetz systematisch aus. Basis aller Planungen ist ein Taktfahrplan, der mehr ist als nur jede Stunde identische und damit leicht merkbare Abfahrtsminuten — ein Aspekt, welcher im Zeitalter von Smartphones gar nicht mehr so wichtig wäre. Was dauerhaft bleibt, ist die konsequente Vernetzung der Linien untereinander. In den Knotenbahnhöfen sollen alle Züge kurz vor der vollen Stunde ankommen und kurz nach der vollen Stunde abfahren. Während alle Züge zum Rendezvous gleichzeitig im Bahnhof stehen, können Fahrgäste ohne lästige Wartezeiten aus jeder Richtung in alle anderen Richtungen umsteigen. Dasselbe Spiel findet um die Minute 30 herum statt — und auf Linien mit Halbstundentakt auch zu den Minuten 15 und 45. Für den Ausbau der Strecken bedeutet dies, dass die ideale Fahrzeit zwischen zwei Knoten knapp unter einer halben Stunde liegt.

Der Ausbaustandard lautet folglich nicht „so schnell wie möglich“, sondern „so schnell wie nötig“. Wenn alle Züge gleichzeitig in den Knotenbahnhöfen stehen sollen und das Angebot massiv ausgeweitet wird, dann geht dies allerdings nicht, ohne auch die Bahnhöfe entsprechend auszubauen. Im Züricher Hauptbahnhof hielten 1987 — vor Eröffnung des S-Bahn-Tunnels — 1030 Züge pro Tag. Mittlerweile sind es 1920 Züge, und ab dem Jahr 2016 sollen es

2040 Züge pro Tag sein. Um diese Menge bewältigen zu können, wurde der Kopfbahnhof um die unterirdische Durchmesserlinie mit vier weiteren Gleisen ergänzt.

Das zur Eröffnung herausgegebene Buch ist nicht minder faszinierend als der Tunnelbahnhof selbst. Im Text werden detailliert die Hintergründe des Projekts und Details vom Bau beschrieben. Zahlreiche Kartenskizzen helfen bei der Orientierung und machen die verkehrliche Einbindung der neuen Station verständlich.

Wer zu vorgerückter Stunde nicht mehr die Muße hat, sich mit den Texten zu befassen (so leicht und gut verständlich sie auch sind), darf wunderschöne Bilder genießen. Es ist feinste Fotografien-Kunst, wie alleine schon durch die Wahl der Perspektive lebendige Eindrücke wirken können. So schön kann Technik sein!

Das von der SBB und Peter Krebs herausgegebene Buch ist im AS Verlag Zürich erschienen. Es hat 208 Seiten im Format 24 mal 30 Zentimeter mit 200 meist vierfarbigen Abbildungen und kostet 88 Schweizer Franken beziehungsweise 69,90 Euro.

ISBN 978-3-906055-18-3

Bestellen Sie das Buch direkt beim Verlag (www.as-verlag.ch) oder in jeder gutsortierten Buchhandlung.

Europäische Bahnen '14 / '15 Das Verzeichnis der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen

Der Bahnmarkt in Europa ist in ständigem Wandel. Die Marktübersicht Europäische Bahnen liefert Ihnen den aktuellen Überblick. Ein erfahrenes und objektives Redaktionsteam hat alle lizenzierten Bahnunternehmen in Europa analysiert und alle wichtigen Daten und Fakten zusammengetragen.

In der 8. komplett überarbeiteten und aktualisierten Auflage finden Sie:

- Alle Bahnen im Detailcheck: Adressen, Management, Gesellschafter, Historie, Leistungsdaten, Verkehre, Flotte

- Eine Marktanalyse Europa, die die Independent Regulators' Group — Rail beigesteuert hat.
- Die einzelnen Länder in kompakter Schnellübersicht: Bahnhistorie, Streckenkarte, Marktteilnehmer, Behörden.

In Zahlen bedeutet dies: 34 Länder, 1250 Unternehmen mit allen Daten zu Gesellschaftern, Management, Historie und Verkehren, ein Personenindex mit mehr als 3000 Einträgen und mehr als 15 000 Triebfahrzeuge der privaten Bahngesellschaften mit ihren Herstellerdaten (nur auf der CD-Rom).

Neben dem gedruckten Nachschlagewerk erhält der Leser eine CD-Rom mit den Inhalten des Buches sowie detaillierte Fahrzeuglisten der privaten bzw. kommunalen Bahngesellschaften als PDF und einer Volltextsuche nach Begriffen, Personen und Verkehren.

Die Zusammenstellung erfolgte durch Karl Arne Richter.

Das Buch kostet 128 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten).

ISBN 978-3-7771-0459-1

Bestellungen an:

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

Mail: buch@dvvmedia.com

Internet: www.eurailpress.de/eb.

Handbuch Schienengüterverkehr

Dieses Handbuch soll dem Leser einen Überblick über den Schienengüterverkehr einschließlich des kombinierten Verkehrs verschaffen. Im Mittelpunkt stehen die Wettbewerbssituation im Schienengüterverkehr und die Rolle der einzelnen Marktteilnehmer. Ergänzt werden die Ausführungen durch eine Beschreibung der historischen Entwicklung der Marktordnung im Verkehr und die Darstellung aktueller Entwicklungen bei den Transeuropäischen Netzen der EU (Korridore), bei der Telematik und bei Online-Transportbörsen im Schienengüterverkehr.

Herausgeber und Hauptautor: Dipl.-Volkswirt Klaus Becker, Unternehmensberater für Schienenlogistik

Preis: 59 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten).

ISBN: 978-3-7771-0458-4

Bestellungen: DVV Media, siehe oben.

Veranstaltungen

Verkehr für eine Welt im Wandel — ITF 2014 in Leipzig

Das 7. Weltverkehrsforum ITF (International Transport Forum) stand unter dem Motto „Verkehr für eine Welt im Wandel“ und wurde vom 21. bis 23. Mai 2014 in Leipzig von 1100 Teilnehmern aus 72 Ländern besucht, darunter Verkehrsminister der 54 Mitgliedsstaaten. Das ITF ist Nachfolgeorganisation der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT beziehungsweise ECMT) und bei der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) in Paris angesiedelt. Seit 2008 wird dieses jährliche Gipfeltreffen der Verkehrsminister in Leipzig durchgeführt.

Über 100 Referenten sprachen in den 20 teilweise parallelen Workshops und Podiumsdiskussionen sowie den Runden Tischen der Minister.

Frédéric Cuvillier, französischer Verkehrsminister und diesjähriger Präsident des Gipfels, **Professor José Manuel Viegas**, Generalsekretär des ITF sowie als Gastgeber Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur **Alexander Dobrindt** eröffneten das Forum 2014. **Cuvillier** sieht große Herausforderungen für den Verkehr, da es in allen für den Verkehr relevanten Bereichen derzeit zu starken Veränderungen kommt. Im Hinblick auf den Klimawandel und den Weltklimagipfel im Dezember 2015 in Paris, mahnte er eine Reduktion der Treibhausgase des Verkehrs an. **Viegas** ging ebenfalls auf die Veränderungen und den Klimawandel ein; er forderte, dass sich der Verkehr nicht nur an die Welt anpassen solle, sondern die Welt verändern müsse.

Da es weltweit jährlich immer noch 1,3 Millionen Todesopfer im Straßenverkehr gibt, müsse die Verkehrssicherheit weiter verbessert werden (siehe Bericht „Ungleiche Fortschritte bei der Verkehrssicherheit“ bei Straßenverkehr).



Pressekonferenz am 22. Mai 2014 bei ITF in Leipzig, von links: Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, Französischer Verkehrsminister Frédéric Cuvillier und Manuel Viegas, Generalsekretär des ITF.
Foto: International Transport Forum.

Dobrindt nannte als Ziele: „Wir wollen den Fortschritt aktiv mitgestalten. Bereits heute müssen wir die Richtung bestimmen für das Verkehrssystem von morgen, das den Megatrends gewachsen ist. Der Verkehrssektor muss einen nennenswerten Beitrag leisten, wenn wir unsere Klimaschutzziele erreichen wollen. Dazu müssen wir weltweit alternativen Antrieben und Zukunftstechnologien zum Durchbruch verhelfen. Die Antwort auf den rasant anwachsenden Verkehr muss auch die Modernisierung der Verkehre sein. Das gelingt durch den Ausbau der bestehenden Infrastrukturen und durch neue Technologien. Die technischen Möglichkeiten reichen von der selbständigen Kommunikation zwischen Fahrzeugen sowie zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur bis hin zu automatischen Notrufsystemen.“

Mailand wurde in Leipzig mit dem Transport Achievement Award 2014 für sein **innerstädtisches Mautsystem „Area C“** ausgezeichnet. In einer Volksbefragung im Januar 2012 hatten sich 79 Prozent der Wähler für die Erweiterung der bestehenden City-Maut ausgesprochen. Die Kennzeichen aller Fahrzeuge, die in die Area C einfahren, werden an 43 Stellen elektronisch erfasst. Die Gebühr je Zufahrt beträgt 5 Euro. Ausgenommen sind Motorräder, Elektroautos und Fahrzeuge für Behinderte. Die Einwohner Mailands dürfen jähr-

lich 40 Mal gratis einfahren, ab der 41. Zufahrt müssen sie jeweils 2 Euro bezahlen.

Der „Young Researcher of the Year Award“ 2014 des Weltverkehrsforums wurde an den Professor für Ingenieurwesen **Dr. Shanjiang Zhu**, George Mason University im US-Bundesstaat Virginia verliehen. In seiner Forschungsarbeit entwickelte Zhu optimale Strategien zur Bekämpfung von Verkehrsstaus.

In der Ministererklärung zum Ende des Forums heißt es (Auszüge):

- „Wir, die für Verkehr zuständigen Minister der Mitgliedstaaten des Weltverkehrsforums, sind vom 21. bis 23. Mai 2014 in Leipzig zu unserem jährlichen Gipfeltreffen zum Thema ‚Verkehr für eine Welt im Wandel‘ zusammengekommen, um ein gemeinsames Verständnis der globalen Trends und ihrer Auswirkungen auf die Verkehrspolitik zu entwickeln und unsere Antworten auf diese Herausforderungen abzustimmen.
- Wir stellen fest, dass der Anstieg der Weltbevölkerung — mit alternden Gesellschaften in vielen Ländern und größeren Anteilen junger Menschen in anderen — deutliche Auswirkungen auf die Nachfrage nach Mobilität hat, und in Anbetracht dessen, erkennen wir an, dass die Verkehrsteilnehmer unterschiedlicher werden, sowohl in ihrem Lebensstil als auch in ihrem Mobilitätsverhalten.
- Wir regen eine bessere Zusammenarbeit der Verkehrsträger an, um die Intermodalität zu verbessern und die Nutzung der verfügbaren Netzkapazitäten zu optimieren.
- Wir erinnern daran, dass zur Erreichung der Emissionsziele für Treibhausgase der Verkehrssektor weiterhin eine substanzielle Senkung des Kohlenstoffausstoßes anstreben muss.
- Wir betonen erneut die Rolle des Nachfragemanagements im Verkehrsbereich — neben der Förderung traditioneller und innovativer Formen der kollektiven Beförderung, der Fortbewegung zu Fuß

oder mit dem Fahrrad und einer besseren Integration der Flächennutzungs- und Verkehrsplanung — im Hinblick auf eine Reduzierung des Energieverbrauchs und eine Senkung der verkehrsbedingten Kohlenstoffemissionen.

- Wir verpflichten uns, unsere Bemühungen zur Anpassung an die negativen Folgen des Klimawandels fortzusetzen sowie zum Festhalten an den Initiativen zur Energieeffizienz und zur Senkung der Kohlenstoffemissionen.
- Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Zahl der Extremwetterereignisse kontinuierlich steigt und der Klimawandel Auswirkungen auf die Verkehrssysteme in allen Teilen der Welt haben wird. Vor diesem Hintergrund weisen wir auf die Sicherheitsrisiken hin, die für unsere Bürger und Investitionen bestehen, wenn die Schwachstellen der Verkehrssysteme nicht beseitigt werden.
- Wir begrüßen die Vorteile, die dem Verkehrsbereich aus den Fortschritten bei den Intelligenten Verkehrssystemen und im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien erwachsen und bestätigen, dass diese neuen Technologien die Leistungsfähigkeit des Verkehrssektors insgesamt deutlich erhöhen können.“

Der vollständige Text der sechsseitigen Erklärung kann in Deutsch heruntergeladen werden:

www.internationaltransportforum.org.

Während ITF trafen sich auch die Verkehrsminister der Alpenländer. Nach zwei Jahren unter deutscher Leitung übergab Dobrindt die Präsidentschaft im „Züricher Prozess“ an seinen slowenischen Kollegen (weitere Mitgliedsländer: Frankreich, Italien, Österreich, Liechtenstein und die Schweiz). Mittlerweile sind die Arbeiten an der Informationswebseite (www.acrossthealps.org) abgeschlossen und eine neue Arbeitsgruppe befasst sich mit Umweltfragen.

Das Weltverkehrsforum war hervorragend organisiert und ausreichende Pausen, der abendliche Empfang der französischen Präsidentschaft in der

Oper sowie ein Galadinner boten gute Gelegenheiten zu Kontakten. 14 technische und kulturelle Besichtigungen erfreuten sich einer großen Nachfrage. Das nächste Weltverkehrsforum hat das Motto „Verkehr, Handel und Tourismus“ und findet vom 27. bis 29. Mai 2015 erneut in Leipzig statt.

Weitere Informationen:
2014.internationaltransportforum.org.

Öffentlicher Verkehr — Wirtschaftsfaktor und Lebensqualität

So lautete das Motto der Jahrestagung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Die Tagung wurde vom 26. bis 28. Mai 2014 gemeinsam mit der Deutschen Bahn in Berlin ausgerichtet. Zum Auftakt wurden in einer Pressekonferenz die Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Forsa zur Finanzierung der Verkehrswege vorgestellt (*siehe Bericht unter Verkehrspolitik in Deutschland*).

Im Forum Verkehrspolitik wurden am 27. Mai unter der Überschrift „Öffentlicher Verkehr — Wirtschaftsfaktor und Lebensqualität“ die aktuellen Branchenthemen mit der Politik diskutiert. **VDV-Präsident Jürgen Fenske** begrüßte die über 1000 Teilnehmer und erläuterte die zentralen Herausforderungen der Verkehrsbranche:

- Zustand der Infrastruktur und ihre Finanzierung
- Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum
- Zukunft des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und der Entflechtungsmittel.

Zur Finanzierung der Instandhaltung der deutschen Verkehrswege seien jährlich 7,2 Milliarden Euro nötig. Zur Frage, woher das Geld dafür kommen soll, sagte Fenske: „Der VDV hält die Idee eines Infrastrukturzuschlags für die momentan beste Lösung. Ein großer Anteil des Solidaritätszuschlags verbleibt bereits heute im allgemeinen Steueraufkommen des Bundes. Eine aus diesem Steuer-

aufkommen unterstützenswerte Aufgabe könnte der Werterhalt der Verkehrsinfrastruktur sein. Deshalb ist die Weiterentwicklung des Soli-Zuschlags in einen Infrastrukturzuschlag logisch und sinnvoll zu begründen.“ Für die haushaltspolitische Umsetzung schlug Fenske vor: „Die von der Bodewig-Kommission vorgeschlagenen Infrastrukturfonds sind ein geeignetes Instrument, um die Gelder aus dem Infrastrukturzuschlag zweckgebunden, überjährlig und zugriffssicher zu verwenden. Ähnliche Fondsmodelle haben in der Schweiz und Österreich mit großem Rückhalt der Bevölkerung bereits zu nachhaltigen Infrastrukturverbesserungen geführt.“

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt wies auf die zusätzlichen 5 Milliarden Euro aus dem Koalitionsvertrag für diese Legislaturperiode hin, mit denen auch der Bundesfinanzminister einverstanden sei. Die neue Verkehrsprognose (*siehe Bericht unter Verkehrspolitik in Deutschland*) erwartet bei allen Verkehrsträgern ein höheres Wachstum als bisher angenommen, dazu Dobrindt: „Unsere moderne Gesellschaft lebt von der Freiheit der Mobilität.“ Der Minister plädierte auch für die Nutzerfinanzierung des Verkehrs, die Erträge aus Lkw- und Pkw-Maut sollen ausschließlich für die Infrastruktur verwendet werden. Erfreut zeigte sich Dobrindt über die DB-Aktivitäten bei der Digitalisierung (*siehe Bericht unter Schienenpersonenverkehr*), in der er ein zusätzliches Qualitätsmerkmal des Öffentlichen Verkehrs sieht.



Nach der Podiumsdiskussion (v.L.): Oliver Wolff, VDV-Hauptgeschäftsführer, Michael Odenwald, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Reinhard Meyer, Verkehrsminister des Landes Schleswig-Holstein, Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG sowie Dr. Ulrich Maly, Oberbürgermeister von Nürnberg.
Foto: VDV.

Neben diesen beiden Rednern beteiligten sich an der abschließenden

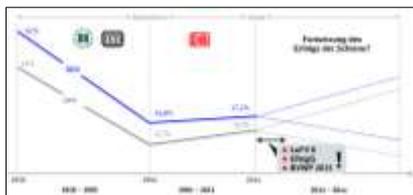
Podiumsdiskussion der Vorstandsvorsitzende der DB Dr. Rüdiger Grube, als Vertreter der Verkehrsministerkonferenz der Länder der Verkehrsminister von Schleswig-Holstein, Reinhard Meyer sowie der Präsident des Deutschen Städtetags und Nürnberger Oberbürgermeister, Ulrich Maly.

Der Titel des **Forums Eisenbahnverkehr** lautete: „Der neue Bundesverkehrswegeplan — Chance für eine realistischere und bedarfsgerechtere Ausrichtung der Verkehrswegeplanung“. Der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, **Jürgen Papajewski**, gab einen Überblick zum Stand des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015, dem zentralen Steuerungselement der Verkehrsinfrastrukturpolitik. Der BVWP 2015 muss Antworten auf die investitionspolitischen Herausforderungen geben, da der aktuelle BVWP 2003 mit einem offenen Volumen von 86 Milliarden Euro ab 2013 eine starke Unterfinanzierung aufweist und in den kommenden Jahren ein steigender Erhaltungsbedarf vorhanden ist. Papajewski zitierte das Nationale Prioritätenkonzept aus dem Koalitionsvertrag: „Für besonders dringende und schnell umzusetzende überregional bedeutende Vorhaben wird im neuen BVWP und in den Ausbaugesetzen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ein ‚nationales Prioritätenkonzept‘ definiert. In diese Projekte sollen künftig als Zielgröße 80 Prozent der Mittel für den Neu- und Ausbau fließen. Dazu gehören der Ausbau hoch belasteter Knoten, Seehafen hinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen.“

Dr. **Jörg Sandvoß**, Vorstand Vertrieb und Fahrplan der DB Netz AG, erläuterte die „Netzkonzeption 2030“, deren Ziel eine anforderungsgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur ist. Sandvoß erklärte: „Selbst bei Umsetzung der bereits finanzierten Projekte verbleiben im Jahr 2030 Engpässe. Mit dem Zielnetz 2030 der DB können alle Engpässe aufgelöst

und die Attraktivität des Systems Bahn deutlich gesteigert werden.“ Die erforderlichen Maßnahmen wurden zum BVWP 2015 angemeldet. Für den Schienenpersonenfernverkehr soll deutschlandweit ein 30-Minuten-Takt möglich werden. Im Hinblick auf das erwartete starke Wachstum im Schienengüterverkehr muss die Produktivität durch folgende Maßnahmen gesteigert werden:

- Ertüchtigung des Netzes für den umfassenden Einsatz 740 Meter langer Züge
- Forschungsvorhaben für den Einsatz 1500 Meter langer Züge läuft
- Systematisierte Fahrpläne auch im Güterverkehr für attraktive Fahrplantrassen
- Kapazitätssteigerung in Serviceeinrichtungen.



Geschichte der Eisenbahn in Deutschland: Marktanteilsentwicklung („Modal Split“) in Personenkilometern bzw. Tonnenkilometern (schematische Darstellung mit unterstelltem linearen Verlauf).
Grafik: Dr. Jörg Sandvoß, DB Netz AG.

Gehaltvolle Medienreise Ostschweiz – Bodensee

Am 14. und 15. April 2014 führten die Schweizer Bahnjournalisten die Medienreise „Ostschweiz – Bodensee“ durch. Dank einer ausgezeichneten Organisation und pünktlicher Züge und Busse konnten die 12 Medienschaffenden in vier Ländern über zwanzig Referate hören und diskutieren. Über einige Vorträge wird hier kurz berichtet.

Ein Referat zum Kanton Thurgau bildete in Kreuzlingen (an der Grenze Deutschland / Schweiz gegenüber Konstanz) den Auftakt der Reise. Anschließend ging **Thomas Neff**, Geschäftsführer der SBB Deutschland, auf die Herausforderungen im Markt des deutschen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ein. Die Wettbewerber der DB konnten ihren

Anteil an den Zugkilometern von rund 10 Prozent 2003 auf heute 27 Prozent steigern. Laut Neff erfolgt die Vergabe bei gegebenem Lastenheft zu 70 bis 90 Prozent über den Preis und zu 10 bis 30 Prozent über die Qualität. Zur Aufgabe der SBB führte Neff aus: „Im grenznahen Ausland verfolgt die SBB eine Wachstumsstrategie, soweit die Risiken tragbar und eine nachhaltige Profitabilität sichergestellt sind.“ Neffs Vision: „Schweizer Qualität auf deutschen Schienen zu wettbewerbsfähigen Kosten, das heißt ein attraktives Angebot für die Fahrgäste (wie in der Schweiz) und ein gutes Kosten- / Nutzen-Verhältnis für die Besteller“. Gegenwärtig betreibt die SBB in Südbaden vier Strecken. Eine besonders positive Entwicklung weist die Wiesentalbahn Basel – Lörrach – Zell auf: Bei einer Angebotserhöhung seit 2004 um 40 Prozent stiegen die jährlichen Fahrgastzahlen von 4,3 auf knapp 8 Millionen im Jahr 2013 bei einer Pünktlichkeit von 98 Prozent.

Dr. Ernst Boos, Geschäftsführer der Thurbo AG und Gastgeber für diesen Themenblock, informierte über sein Unternehmen, eine 90 prozentige Tochter der SBB, die restlichen 10 Prozent gehören dem Kanton Thurgau. Thurbo betreibt regionalen Personenverkehr, insbesondere: Berufs- und Schülerverkehr, Freizeitverkehr sowie Event- und Nachtverkehr. Dazu Boos: „Da fühlen wir uns zu Hause, da liegen unsere Kernkompetenzen“. Dank Einbindung in alle Verbünde des Betriebsgebietes bietet Thurbo seiner Kundschaft Verkehrsleistungen „aus einem Guss“. Die Fahrzeugflotte mit ihren markanten bunten Kopfstützen besteht aus:

- 41 elektrischen Gelenktriebwagen (GTW 2/6) in Kurzversion,
- 54 dreiteiligen elektrischen Gelenktriebwagen GTW 2/8,
- 10 elektrischen GTW der 1. Serie (übernommen von der früheren Mittelthurgaubahn), sowie 4 Steuerwagen dazu.
- Im Jahr 2013 zählte Thurbo rund 33 Millionen Fahrgäste und produzierte 440 Millionen Personenkilometer (2005 waren es erst knapp 300 Millionen). Der Um-

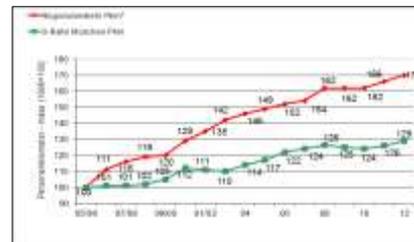
satz betrug 166 Millionen Franken, davon 80 Millionen Abgeltung von Bund und den Kantonen.



GTW 2/8 der Thurbo in Konstanz.
Foto: Gunther Ellwanger.

Zweite Station war Herisau, Kantonshauptstadt von Appenzell-Ausser rhoden (nahe Sankt Gallen). **Heinrich Güttinger** Schweizerische Südostbahn AG (SOB) gab als Gastgeber einen Überblick seiner hier ansässigen SOB. Er zeigte sich zufrieden über den Betrieb der erst im Dezember 2013 gestarteten S-Bahn Sankt Gallen, die auf den wichtigsten Linien im 30-Minuten-Takt verkehrt. **Alexander Linninger** von den Appenzeller Bahnen orientierte über die geplante Durchmesserlinie für Sankt Gallen, die eine Kostendeckung über 50 Prozent anstrebt. Ein Vertreter des Kantons Sankt Gallen erläuterte die Zukunftsaussichten der S-Bahn im Kanton.

Nach mehrmaligem Umsteigen traf die Reisegruppe pünktlich in Lindau ein zu fünf weiteren Referaten. **Franz Lindemair**, Leiter der DB Kommunikation in Bayern, informierte über den Stand der Elektrifizierung Lindau – München, bei der eine Schweizer Unterstützung vorgesehen ist.



Entwicklung der Nachfrage im bayerischen SPNV 1996-2012.
Grafik: Andreas Schulz, BEG.

Über Erfahrungen und die aktuelle Situation von Ausschreibungen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern berichtete **Andreas Schulz**, Bayerische Eisenbahnge-

sellschaft (BEG). Von 1996 bis 2012 sind in Bayern die Personenkilometer des Regionalverkehrs um 70 Prozent gestiegen und bei der S-Bahn München um 29 Prozent. Die BEG bereitet gegenwärtig die Ausschreibung für die Münchner S-Bahn vor, deren Vertrag 2017 endet.

Im Auftrag des Landkreises Bodensee führte die Firma sma, Zürich, eine Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Angebotskonzeption der Bodenseegürtelbahn (Singen – Radolfzell – Friedrichshafen) durch, über die **Michael Frei**, sma, referierte. Das Zielkonzept des Landes Baden-Württemberg plant bisher ohne die Elektrifizierung („Gefahr eines Diesellochs“) dieser eingleisigen Strecke und sieht selbst nach der Elektrifizierung keine wesentliche Verbesserung des Angebots vor. Der Berater entwickelte drei alternative Konzepte und verglich sie mit einer Nutzwertanalyse. Am besten schnitt dabei die „Vision 30-Minuten-Takt-Regioverkehr“ ab, deren wesentliche Bestandteile sind:

- Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn, Hochrheinbahn und Südbahn
- Regioverkehr im exakten 30-Minuten-Takt mit neuem Haltepunkt Mühlhofen Ort
- Stündlicher Regio-Pendel Friedrichshafen – Markdorf in der Hauptverkehrszeit
- Zusätzliche Kreuzungsstelle Sippingen und neues Wendegleis Markdorf

Der Lindauer Stadtbaudirektor **Georg Speth** erläuterte die Entwicklung der Bahnhofspläne in Lindau. Im Jahr 2010 hat die DB das Planfeststellungsverfahren für nur noch einen Bahnhof auf dem Festland abgebrochen. Nach Bürgerentscheiden 2011 und 2012 soll nun folgende Lösung realisiert werden: Ein neuer Bahnhof Lindau-Reutin auf dem Festland, um weiterhin einen Halt der EC-Züge in Lindau zu ermöglichen. Der Standort Bahnhof Lindau-Insel wird beibehalten und der Schienenpersonennahverkehr soll die beiden Bahnhöfe optimal mit dem Gesamtnetz verknüpfen. Rechtzeitig zur Landesgartenschau

„Natur in der Stadt 2021“ sollen der neue Fernbahnhof und der modernisierte Regionalbahnhof bereit sein.

Abschließend präsentierte **Paul Stopper** von der Initiative Bodensee-S-Bahn die Vision grenzüberschreitender Bahnverbindungen rund um den Bodensee und ist überzeugt: „Nur mit gemeinsamen, grenzüberschreitenden Anstrengungen für Planung und Finanzierung, gepaart mit beharrlichem Einsatz der Behörden und Politiker in der Euregio Bodensee ist eine Unterstützung aus Berlin, Bern, Brüssel und Wien zu erhalten.“

Der zweite Tag begann bei den ÖBB in Bludenz mit fünf Referaten: Entwicklung Nahverkehr in Vorarlberg, Rheintalkonzept mit Planungspräsentation Rankweil, Ausbau Terminal Wolfurt, Projekt Sankt Margrethen – Lauterach und Montafonerbahn, die nach den Vorträgen bis Schruns bereit wurde.

Einige Informationen zum Vorarlberger **Terminal Wolfurt**. Dieses Güterterminal zählt zu den wichtigsten Knotenpunkten in Österreich. In der Logistikkette ist das Terminal Wolfurt ein wesentlicher Baustein für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die umweltfreundliche Schiene. Um die stetig wachsenden Umschlagsmengen auch künftig bewältigen zu können, werden durch den Ausbau die Kapazitäten bis 2018 mehr als verdoppelt. Mehrere bis zu 750 Meter lange Containerladegleise bilden das Herz der Anlage. Diese Gleise sollen mit zwei Containerkränen ausgerüstet werden, die den gesamten Umschlag zwischen Straße und Schiene bewältigen. Vorgesehen ist auch eine Abstellfläche für 1700 Container, Abstellgleise für die Zwischenlagerung von Containertragwagen und ein Leercontainerlager für bis zu 3500 Containern.

Von Feldkirch aus ging es mit dem Bus nach Schaan im Fürstentum Liechtenstein, wo der moderne Busbahnhof besichtigt wurde. In Vaduz begann der letzte Vortragsblock mit der Begrüßung der Reisegruppe durch Regierungsrätin **Marlies Amann-Marxer**. In ihrer Ansprache wies sie auf die große Dynamik in diesem Raum hin und zeigte auf, dass die

Zusammenarbeit für eine verbesserte Erschließung mit dem Öffentlichen Verkehr eine spezielle Herausforderung für diese 4-Länder-Region darstellt: „Koordination und ein abgestimmtes Vorgehen zwischen allen Partnern sind gerade bei Bahn-Projekten eine zwingende Notwendigkeit“. In vier Referaten wurden geplante, grenzüberschreitend abgestimmte Projekte vorgestellt: LIEmobil heute — Der Verkehrsbetrieb Liechtenstein mobil, S-Bahn FL.A.CH — Das grenzüberschreitende Eisenbahnkonzept der drei Länder, Regionalbahn Liechtensteiner Oberland — Projekt einer Stadtbahn und Bodensee-Rheintal Y.

Zum Abschluss der höchst informativen Reise zeigte der Geschäftsführer **Rico Kellenberger** den Betriebshof seiner Postauto Liechtenstein Anstalt. Mit dem Bus ging es dann nach Sevelen, wo die neue S-Bahn S 4 pünktlich zum 18-Uhr-Knoten in Sargans abfuhr.

Der Preis des Verkehrs — Wert und Kosten der Mobilität

Unter diesem Titel veranstalteten Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) und Universität Zürich am 04. Juni 2014 die vierte interdisziplinäre Tagung in der Reihe „Gesellschaft — Mobilität — Technik“ (*Bericht zur dritten Tagung „Stabil mobil“ in Folge 91 der GRV-Nachrichten, Seite 32f*).

Im Fokus standen die Fragen: Welchen Preis bezahlen wir für die Mobilität? Welchen Nutzen bringt sie? Lassen sich der volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Wert des Verkehrs überhaupt beziffern? Wie wurden diese Fragen in der Vergangenheit diskutiert? Wie gehen wir heute damit um? In diesem Beitrag wird auf einige Vorträge kurz eingegangen, das Programm, Informationen zu den Vortragenden und Kurzfassungen finden sich auf der Webseite: www.preis-des-verkehrs.ch.

Bei der Begrüßung der rund 200 Teilnehmer erinnerte **Gisela Hürli-mann**, Universität Zürich, an die

aktuellen Demonstrationen in Sao-Paulo gegen Preiserhöhungen im öffentlichen Verkehr (Fußball Weltmeisterschaft in Brasilien) und wies auf den Bezug zwischen Löhnen und den Preisen im Öffentlichen Verkehr hin.

Prof. Hansjörg Siegenthaler, Zürich, äußerte interessante Gedanken zum Wert und den sozialen Kosten unserer Mobilität und fragte, welche Entwicklung sich ohne Auto seit 1890 vollzogen hätte. Seine Antwort: „Ohne Auto hätten sich den modernen Konsumgesellschaften sehr gravierende Probleme gestellt, wohl vor allem das Problem der Feinverteilung von Konsumgütern über mittlere und kurze Distanzen. Man hätte diese Probleme einerseits durch fantasievollen quantitativen und qualitativen Ausbau des schienengebundenen Verkehrs gelöst, andererseits durch ‚verdichtetes‘ Bauen in alten und neuen urbanen Räumen.“ Siegenthaler sieht zwar erheblichen Nutzen des Autos weist aber auch auf die Kosten hin: „Den Preis für den Verzicht auf das Auto hätten moderne Gesellschaften mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ohne erhebliche Wohlstandsverluste aufbringen können. Aber die Rechnung, die uns die Verletzung natürlicher Grundlagen des Lebens präsentieren wird, könnte unsere Handlungsmöglichkeiten überfordern.“

Mit dem Preis der Mobilität in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts setzte sich **Hans-Ulrich Schiedt**, Universität Bern auseinander und sagte: „Die Eisenbahn brachte neben der Beschleunigung und Kapazitätssteigerung über den Zeitraum von 1850 bis 1910 auch eine starke Verbilligung. Bei den Einzelfahrten kam es in diesem Zeitraum bezogen auf die Entwicklung der Reallöhne zu einer Verbilligung um den Faktor 5,5. Eine noch größere Verbilligung ergab sich über die weitere Angebotsentwicklung und im Besonderen über die Streckenabonnemente.“ Schiedt ist überzeugt, dass erst diese Verbilligungen und nicht allein die Existenz der Bahnen, sie Ende des 19. Jahrhunderts zu einem Massenverkehrsmittel werden ließen.

Susanne Franz, TU Kaiserslautern, informierte über das EU-Alpenraum-Projekt MORECO (Mobility and Residential Costs), das die gegenseitige Beeinflussung von Wohn- und Mobilitätskosten untersucht. Franz zeigte sich überzeugt: „Bei einer langfristigen Standortentscheidung sollten die täglichen Wege der Bewohner unbedingt mit in den Entscheidungsprozess bezogen werden.“ Im MORECO-Projekt wurde ein einfacher Excel-Rechner entwickelt, der die Wohn- und Mobilitätskosten kalkuliert. Damit werden die Folgekosten von Standortentscheidungen transparent gemacht und eine nachhaltige Wohnortwahl möglich.

Über „Mobility Pricing: Neue Ansätze für den Umgang mit Verkehrskosten“ referierte **Daniel Sutter**-, Infrac Zürich. Mobility Pricing steht für eine verursachergerechte und leistungsbezogene Bepreisung des Straßen- und Schienenverkehrs und soll einen Beitrag liefern für:

- eine nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur,
- ein aktives Verkehrsmanagement und
- die Lösung der wachsenden Umwelt- und räumlichen Probleme (Zersiedlung).

Sutter stellte drei Thesen vor:

- Mittelfristig muss die Mobilität teurer werden — sowohl im motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch im öffentlichen Verkehr (ÖV). Eine Erhöhung des Preisniveaus erfolgt sinnvollerweise bei beiden Verkehrsmodi parallel.
- Besonders vielversprechend ist ein flächendeckendes Mobility Pricing mit einem fahrleistungsbezogenen Grundpreis und zusätzlichen Differenzierungen (zeitlich, räumlich, Fahrzeugtyp).
- Damit Mobility Pricing akzeptiert wird, muss es für die verschiedenen Akteure einen realen Nutzen aufweisen: für die Benutzer, die Betreiber und die Allgemeinheit.

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK),

Bern, sieht in einer langfristig verlässlichen Verkehrsfinanzierung die größte verkehrspolitische Herausforderung der nächsten Jahrzehnte. Für eine nachhaltige Verkehrsfinanzierung plädiert der Referent für folgende strategischen Stoßrichtungen:

- Langfristig verlässliche Finanzierung durch Fonds
- Gezielte Engpassbeseitigungen und Verkehrsmanagement
- Stärkere Nutzerfinanzierung
- Nachfragesteuerung

Längerfristig hält Werder einen Systemwechsel für notwendig: „Mit einem ‚Mobility Pricing‘ für Straße und Schiene sollen alle bisherigen Nutzerabgaben ersetzt werden.“

François Aellen, Tiefbauamt der Stadt Zürich, unterstrich die Rolle der Verkehrspolitik für die hohe Lebensqualität von Zürich. Die großen Herausforderungen sieht der Vortragende in:

- Überproportionales Wachstum bei Bevölkerung und Arbeitsplätzen bis 2025: die Bevölkerung soll von heute 400 000 Einwohner auf bis zu 460 000 steigen.
- Mit der Siedlungsentwicklung steigt der Bedarf an neuen Verkehrsinfrastrukturen.
- Umweltverschmutzung (Lärm, Luft)
- Klimawandel und Energieverbrauch
- Raumverbrauch.

Als Fazit kommt Aellen zu einem ähnlichen Ergebnis wie seine Vorredner: „Langfristig sind neue Erträge zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen anzustreben: verstärkte Nutzerfinanzierung, auch durch Mobility Pricing, oder Beiträge Privater, die von einer neuen ÖV-Erschließung oder Aufwertungen im öffentlichen Raum profitieren.“

In seinem Schlusswort äußerte **Urs Wili**, Firma Furrer+Frey, einen interessanten Gedanken: „Die Unterscheidung zwischen ‚Verkehr‘, der stets mit einer Ortsveränderung verbunden ist, und ‚Mobilität‘ im Sinne der Beweglichkeit, scheint mir wich-

tig. Mobil bin ich, wenn ich jederzeit, irgendwo das tun kann, was ich gerade will oder muss. Das bedeutet nicht automatisch eine Ortsveränderung. Der mobile Arbeitsmarkt ist weltweit und super-liquid — nicht regional durch die Länge des Arbeitswegs begrenzt. Wenn ich mich nicht mehr fortbewegen muss, weil moderne Mittel der Kommunikation, der Informatik und des 3-D-Drucks die drahtlose Übermittlung von Gedanken, Bildern und sogar von Gegenständen erlauben, wird mein Bedarf an Verkehrsleistungen sinken.“

Personalia

Dr. Martin Lange, Vorstand Transport der Alstom Deutschland AG, wurde am 08. April 2014 zum neuen Präsidenten des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) ernannt. Lange trat turnusgemäß die Nachfolge von **Michael Clausecker**, Vorsitzender der Bombardier Transportation Deutschland, an.

João Aguiar Machado ist seit 01. Mai 2014 neuer Generaldirektor der Generaldirektion Mobilität und Transport (DG MOVE). Der Portugiese folgt auf den Deutschen **Matthias Ruete**, der zum gleichen Termin Generaldirektor für Heimatangelegenheiten in der Europäischen Kommission wurde.

Maria Krautzberger ist seit 05. Mai 2014 Präsidentin des Umweltbundesamtes, als Nachfolgerin von **Jochen Flasbarth**, der Ende 2013 als Staatssekretär in das Bundesumweltministerium berufen wurde. Frau Krautzberger war zuletzt Staatssekretärin in der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Karl Nutzinger, seit 2008 Vorstandsmitglied der Schenker AG verantwortlich für die Sparte Landverkehr, hat das Unternehmen Mitte Mai 2014 verlassen. Am 02. Juni 2014 hat der Aufsichtsrat **Ewald Kaiser** zum Nachfolger ernannt. Kaiser war von 2008 bis 2013 als Vorstandsvorsitzender der M&M Militzer & Münch International Holding AG in Sankt Gallen tätig, er

übernimmt seine neue Aufgabe bei der Schenker AG zum 01. September 2014.

Michele Mario Elia wurde am 29. Mai 2014 zum neuen Vorstandsvorsitzender der Italienischen Staatsbahn FS ernannt. Er folgt auf **Mauro Moretti**, der neuer Vorstandsvorsitzender des italienischen Industriekonzerns Finmeccanica wurde.

Michael Cramer wurde am 07. Juli 2014 zum neuen Vorsitzenden des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament (EP) gewählt.

Ismail Ertug wurde von den Sozialdemokraten im Verkehrsausschuss des EP am 7. Juli 2014 zu ihrem verkehrspolitischen Sprecher gewählt.

† **Heinz Bubel** ist am 18. Juli 2014 im Alter von 91 Jahren verstorben, er war zuletzt Präsident der früheren Bundesbahndirektion Karlsruhe.

† **Wilhelm Linkerhägner** ist am 27. Juli 2014 im Alter von 86 Jahren verstorben, bis zu seiner Pensionierung 1992 leitete er den Fachbereich Neubaustrecken in der früheren Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn.

Michael Clausecker, Vorsitzender der Bombardier Transportation Deutschland, verließ Ende Juli 2014 das Unternehmen. Hintergrund soll die zu Jahresbeginn erfolgte Eingliederung seines Bereiches in den neuen Zentraleuropa-Bereich sein.

† **Horst Stuchly** ist am 11. August 2014 im Alter von 73 Jahren verstorben. Seit der Gründung des Eisenbahnbundesamtes zum 01. Januar 1994 bis 2003 war er sein Präsident.

Der frühere Kanzleramtsminister **Ronald Pofalla** wird zum 01. Januar 2015 Generalbevollmächtigter für politische und internationale Beziehungen der Deutschen Bahn AG. Am 18. Juni 2013 hat der Aufsichtsrat die Entscheidung des Vorstands zur Kenntnis genommen. Pofalla wird die neue Abteilung „Wirtschaft, Politik und Regulierung“ leiten und für die internationalen Beziehungen zuständig sein. Außerdem sollen die DB-Konzernbevollmächtigten der Bundesländer an ihn berichten.

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 Jäntsch-Hauke
Dr. Johannes Ludewig
Prof. Dr. Wulf Schwanhäußer.

Redaktion (verantwortlich):
Dr.-Ing. Gunther Ellwanger,
Vorsitzender der GRV,
Mattenweg 12, 79856 Hinterzarten,
Tel. 07652 919009,
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, 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 25. Juli 2014. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

Titelbild: Regionalzug der Montafonerbahn im Endbahnhof Schruns;
Foto: Gunther Ellwanger.

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

Die GRV-Nachrichten erscheinen 2- bis 3-mal 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-nachrichten.de. Dort sind Bilder und Grafiken in der Regel farbig dargestellt.

Die nächste Folge der GRV-Nachrichten erscheint voraussichtlich im Dezember 2014.

Die nächste Mitgliederversammlung der GRV findet am Samstag, dem 15. November 2014 (voraussichtlich wieder in Siegburg) statt.

Die Mitglieder erhalten hierzu rechtzeitig die Einladung mit der Tagesordnung.

34 Länder

1.250 Unternehmen

15.000 Triebfahrzeuge

3.000 Personen



NEU!



Die Marktübersicht **Europäische Bahnen** liefert Ihnen zum Bahnmarkt in Europa einen aktuellen Überblick.

Bestellen Sie Ihr Exemplar unter
www.eurailpress.de/eb

Erscheinungstermin: Juni 2014 | Technische Daten: ISBN 978-3-7771-0459-1 | Format 148 x 215 mm

Preis: EUR 128,- (inkl. MwSt, zzgl. Versand), RBS Abonnenten: EUR 96,- (inkl. MwSt, zzgl. Versand)

Kontakt: DW Media Group GmbH | Eurailpress | Telefon: +49/40/2 37 14-440 | Fax: +49/40/2 37 14-450 | E-Mail: buch@dwmedia.com

InnoTrans

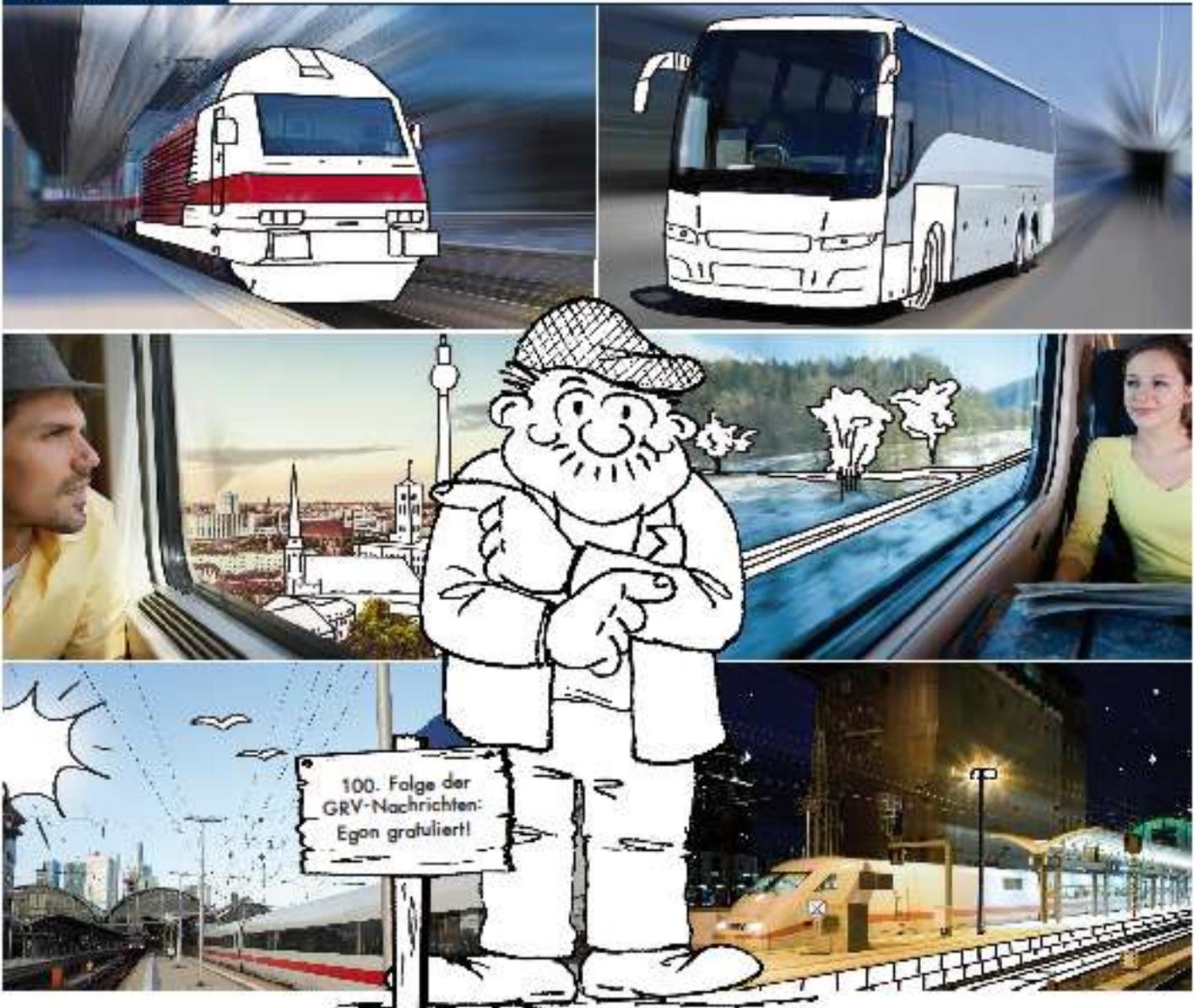


Messeangebote sichern!

**CityCube,
Halle B,
Stand 401**



**Eurail
press**



Ihr Kunde interessiert sich nicht für „intelligent vernetzte Mobilität“.

Er will einfach nur zuverlässig und bequem von A nach B.

Deshalb ist es so wichtig, die Situation vor Ort ganz konkret zu analysieren. Wir machen das: mit Zählungen, Befragungen und Tests, die wir schnell und zuverlässig organisieren, durchführen und auswerten. So helfen wir unseren Kunden, Sicherheit bei der strategischen Planung zu gewinnen. Und das Ergebnis ist dann tatsächlich intelligent vernetzte Mobilität.

Auch wenn wir dabei selbstverständlich aktuellste Hard- und Software einsetzen: Die Basis all dessen, was wir tun, ist immer gründliche Arbeit vor Ort.

econex – solides Handwerk seit 1999.

SchienenJobs.de

InnoTrans



Besuchen Sie uns auf der InnoTrans am Stand von SchienenJobs.de vom 23.-26.09.2014, Halle 7.1 C, Stand 301.