Folge 103 September 2015

GRV-Nachrichten

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

Foto: Plasser & Theurer.

Leitartikel: Der Ordnungsrahmen für den Schienenverkehr stimmt nicht | Seite 3

Mehr Nachhaltigkeit im Schienenverkehr | Seite 9

Sieger beim Wettbewerb Eisenbahner mit Herz gekürt | Seite 26

Renaissance der Schulzeitstaffelung | Seite 30

Elektroautos sind nicht klimaneutral | Seite 36

Industrialisierter Ausbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur | Seite 40

GESAGT. GETAN. GEHOLFEN.

DEVK

Für alle, die gern Auto fahren.
Die günstige Kfz-Versicherung mit Service.

Für eine persönliche Beratung finden Sie unter **www.devk.de**
einen Ansprechpartner in Ihrer Nähe.

Telefonisch sind wir unter **0800 4-757-757*** rund um die Uhr für Sie da.
* gebührenfrei aus dem deutschen Telefonnetz

Inhaltsverzeichnis

Europäische Verkehrspolitik 6
Verkehrspolitik in Deutschland 9
Nachhaltigkeit 13
Eisenbahnen allgemein 15
Eisenbahninfrastruktur 18
Schienengüterverkehr 22
Schienenpersonenverkehr 26
Weiterer Verkehr im Umweltverbund 30
Schifffahrt 34
Straßenverkehr 34
Luftfahrt 36
Literatur 37
Veranstaltungen 37
Personalia 42
Impressum 42

Leitartikel

Der Ordnungsrahmen für den Schienenverkehr stimmt nicht mehr

Von Dr. Ben Möbius, Berlin Hauptgeschäftsführer Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Doch wer die ehrgeizigen Klimaziele erreichen möchte, braucht den Schienenverkehr. Die Stellschrauben sind in Brüssel — und in Berlin. Über verkehrspolitische Aufgaben für die zweite Amtshälfte der Großen Koalition

Es ist immer dasselbe Bild: Zu Beginn der Ferienzeit kilometerlange Staus auf der linken und Lastwagenkolonnen auf der rechten Spur unserer Autobahnen. Güterverkehr im Grenzbereich. Dabei haben sich Deutschland und Europa auf ehrgeizige Klimaziele verpflichtet, zu denen die Mobilität wesentlich beitragen muss. Das geht nur mit mehr Verkehr auf der klimafreundlichen Schiene. Daher lautet ein Ziel der EU: Bis 2030 sollen 30 Prozent des Straßengüterverkehrs auf Distanzen über 300 Kilometer auf die Schiene oder das Schiff verlagert werden. Die Realität in Europa sieht anders aus, auch weil der politische Ordnungsrahmen nicht hinreichend konsistent ist. Zu häufig erinnert die Verkehrspolitik an die Echternacher Springprozession: zwei Schritt voran, einen zurück. Deshalb braucht Europa einen besseren Ordnungsrahmen, der es jedem Verkehrsträger ermöglicht, seine Stärken im fairen Wettbewerb — und in der intermodalen Vernetzung — optimal zu entfalten.

Für einen besseren Ordnungsrahmen kann auch Berlin viel tun. Das Interesse unseres Landes daran ist erheblich: Weil es um Klimaschutz geht, weil es um zuverlässige Logistik geht, weil Dienstleister und Hersteller von Mobilität einen starken Heimatmarkt brauchen. Bei vielen Mobilitätstechnologien ist Deutschland weltweit führend — das gilt namentlich für die Bahnindustrie. Die globale Spitzenstellung spiegelt eine Exportquote von rund 50 Prozent.

Investitionsoffensive, LuFV II, Zulassungsreform — in dieser Legislaturperiode ist schon viel gelungen. Umso wichtiger ist es aber, nun die zweite Halbzeit zu nutzen. Vier politische Stellschrauben könnte und sollte Deutschland jetzt rasch justieren:

1. Digitalisierung vorantreiben

Die Digitalisierung des Schienenverkehrs ist in vollem Gange. Intelligente Wartung, die nicht nach Zeitintervallen, sondern nach Zustand erfolgt, genaue Ortung, intelligente Leit- und Sicherungstechnik, automatisiertes Fahren, mehr Komfort für die Reisenden, mehr Komodalität und bessere Vernetzung der Verkehrsträger — darum geht es. Die Bahnindustrie ist bei vielen digitalen Innovationen global führend. Deutschland hat das Potenzial, zum Schaufenster für den digitalen „Schienenverkehr 4.0“ zu avancieren. Doch bei der Umsetzung im Konkreten hapert es oft.

Ein Beispiel: Die Stellwerke. Die Schiene lebt seit Jahren von der Substanz. Eine gefährliche Überalterung der Anlagen droht. Bei der Leit- und Sicherungstechnik ist sie Realität. Ein Drittel der 3400 Stellwerke in Deutschland hat ein Durchschnittsalter von 80 Jahren (mechanische Stellwerke). Die Ältesten stammen aus Kaisers Zeiten mit Baujahren ab etwa 1900. Weitere 13 Prozent (elektro-mechanische Stellwerke) haben ein Alter von durchschnittlich etwa 65 Jahren. Ihr weiterer Betrieb bedeutet vor allem hohe Störanfälligkeit, hohe Ausfallraten und hoher Wartungsaufwand.

Ben Möbius; Foto: VDB.

Schon der Ausfall eines einzigen Stellwerks kann eine Kettenreaktion auslösen. Das war im August 2013 in Mainz zu sehen. Für ein zuverlässiges Schienensystem bilden moderne elektronische Stellwerke (ESTW) eine zwar wenig auffallende, aber entscheidende Basis. ESTW sind weniger störanfällig, ihr Wartungsaufwand ist drei- bis viermal niedriger, sie bieten attraktive Jobs für qualifizierte Arbeitnehmer — und ESTW sind deutlich leistungsfähiger. Denn das Schalten der Signale und Weichen geschieht vollelektronisch via Mausklick. Alle Abläufe werden auf Computermonitoren dargestellt. ESTW informieren über die Belegung des Fahrwegs und die zulässige Geschwindigkeit, können die Bahnhofs-ein- und -ausfahrt von Zügen automatisch steuern. Sie sorgen dafür, dass Bahnübergänge rechtzeitig schließen und öffnen. Dazu senden Züge ihre Positionsdaten an eine Betriebszentrale. Computer berechnen, wer wo und wann fahren darf und senden die Informationen an die Züge zurück.

Moderne Züge, aber veraltete Signal- und Stellwerkstechnik.
Dieseltriebwagen der Baureihe VT 646 (Stadler GTW 2/6) der Kurhessenbahn unterwegs von Wabern nach Bad Wildungen bei der Einfahrt in Fritzlar (im Hintergrund der Dom zu Fritzlar);
Foto: DB AG / Wolfgang Klee.

ESTW sind also die „Hidden Champions“ der digitalisierten „Schiene 4.0“. Doch ihr Anteil liegt in Deutschland bei mageren zwölf Prozent. Während unsere Nachbarländer — zum Beispiel Belgien, Dänemark und die Schweiz — kurzerhand ihre komplette Leit- und Sicherungstechnik auf den neuesten Stand bringen, zögert Deutschland. ESTW „made in Germany“ setzen global Maßstäbe. Signaltechnologie-Cluster wie Braunschweig, München, Berlin, Stuttgart, Dinslaken und Mönchengladbach liefern digitale Lösungen für die Zukunft. Aber Leitanbieter brauchen einen Leitmarkt Deutschland „Schiene 4.0“. Der sichert Arbeitsplätze und Know-how in Deutschland, weil Denkfabriken meist den Märkten folgen. Leitmarkt bedeutet zum Beispiel, die modernste Neubaustrecke Deutschlands (Halle – Erfurt – Nürnberg – München) pünktlich bis Ende 2017 durchgängig auszubauen. Und Leitmarkt bedeutet ein Modernisierungsprogramm. Deshalb sollte die Bundesregierung im Rahmen des Investitionspakets (2016 bis 2018) konsequent Investitionen in ESTW fördern, mit einem Gesamtvolumen von rund 400 Millionen Euro. Es muss ein Baustein sein für eine umfassende Strategie, damit Deutschland Leitanbieter und Leitmarkt sein wird für „Mobilität 4.0“.

2. Bahnforschung in Deutschland nach europäischem Vorbild stärken

Forschungs- und Entwicklungsarbeit für Innovationen ist der Treibstoff für die Bahnindustrie in Deutschland. Die technischen Innovationen der Bahnindustrie in Deutschland bedeuten heute enorme Vorteile — für Bahnbetreiber, Fahrgäste, Anwohner von Schienenstrecken und für die ganze Gesellschaft.

Die Bundesregierung hat sich anspruchsvolle Klimaschutzziele gesetzt. Aber zwischen 1990 und 2012 sanken die Emissionen im Verkehr nur um knapp 6 Prozent. Wer auf der Schiene reist oder Güter per Schiene transportieren lässt, schont das Klima. Die Bahnindustrie sorgt schon heute sowohl für mehr Energieeffizienz und weniger Treibhausgasemissionen als auch für niedrigere Lebenszykluskosten. So konnte dank Innovationen trotz gestiegener Verkehrsleistung der absolute Energieverbrauch im schienengebundenen Regionalverkehr von 2000 bis 2012 um 21 Prozent gesenkt werden.

Die Bundesregierung will den Schienenlärm bis zum Jahr 2020 halbieren. Die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs hängt davon ab, dass dies gelingen wird. Doch die Kosten für die Lärmsanierung stellen eine Herausforderung dar. Mit Recht erwarten belastete Anwohner Lösungen. Die Bahnindustrie in Deutschland bietet diese. Auch durch neue Güterwagen und Lokomotiven, die leiser sind als die EU-Norm (TSI Noise) verlangt.

Doch die Bundesregierung hat noch immer kein kohärentes Bahnforschungsprogramm ins Werk gesetzt. Dabei ist klar: Technologische Neuerungen der Bahnindustrie in Deutschland treiben den nachhaltigen Schienenverkehr an. Innovationen sind die Conditio sine qua non für die Einführung neuer attraktiver Produkte und zum Erhalt der globalen Wettbewerbsfähigkeit, gerade im Blick auf wachsende Konkurrenz aus Fernost. Um die Spitzenstellung zu halten, sind auch große politische Anstrengungen nötig. Brüssel und Berlin stehen in Verantwortung, Forschung und Entwicklung konsequenter zu unterstützen.

Mit der Ende 2014 gestarteten Forschungsinitiative „Shift-2-Rail“ hat die europäische Politik mehr Aufmerksamkeit auf die Förderung der Bahnindustrie gelegt. Auch Deutschland braucht ein konzentriertes Bahnforschungsprogramm, das ressortübergreifend die Kräfte und Finanzmittel bündelt, um so für weitere Dynamik bei Forschung und Entwicklung zu sorgen. Das ist verkehrspolitisch notwendig. Und es ist wettbewerbspolitisch notwendig. Denn wenn Akteure aus Fernost mit schier unerschöpflichen staatlichen Finanzierungspaketen agieren können, bedeutet dies einen ernsten Nachteil im Finanzierungswettbewerb. Umso wichtiger ist die Forschungsförderung

für europäische Unternehmen im Produktwettbewerb. Nur so kann die Exportkraft einer wichtigen deutschen Industriebranche auch perspektivisch gestärkt werden. Das gilt umso mehr, wenn der politisch formulierte Anspruch nach weiterer Digitalisierung der deutschen Industrie unter dem Schlagwort „4.0“ gelingen soll. Voraussetzung dafür ist, dass der forschungspolitische Stellenwert der Bahnindustrie in Deutschland neu bewertet wird.

3. Den Schienenverkehr in unseren Regionen stärken

Der SPNV in Deutschland boomt. Allein zwischen 2002 und 2012 ist das Angebot um rund ein Drittel gestiegen. Heute befördern die Unternehmen im SPNV täglich rund 27 Millionen Menschen. Taktgeber ist vor allem der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Bahnbetreibern. Insbesondere in ländlichen Regionen ist der SPNV eine wichtige Voraussetzung für Mobilität und ein entscheidender Wirtschaftsfaktor. Der Erfolg des SPNV ist zu einem Großteil den sogenannten Regionalisierungsmitteln zu verdanken. Doch die öffentlichen Mittel — für 2015 sind 7,4 Milliarden Euro vorgesehen — reichen schon seit Langem nicht mehr aus, um das Qualitätsniveau zu halten.

Die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger ist ein Eckpfeiler der Daseinsvorsorge. Hier steht der Bund in der Pflicht. Gemeinsam mit den Ländern trägt er hohe Verantwortung, die Basis für einen ressourcenschonenden, kundenfreundlichen SPNV in Deutschland zu sichern.

Für das Jahr 2014 stand ursprünglich die Revision des Regionalisierungsgesetzes (RegG) an. Dabei hätte die jährliche Höhe der Mittel angepasst werden müssen. Doch eine Entscheidung darüber wurde Mal um Mal hinausgezögert. Letztlich hat die Politik im Dezember 2014 nur eine Verlängerung der Mittel um ein Jahr zugesagt. Der Bundesrat hat im November 2014 einen eigenen Gesetzentwurf zur Änderung des RegG vorgelegt. Dieser sieht, gutachterlich unterlegt, eine Aufstockung auf 8,5 Milliarden Euro pro Jahr, eine Dynamisierung von zwei Prozent und eine Veränderung des Verteilschlüssels der Länder („Kieler Schlüssel“) vor. Eine politische Entscheidung gibt es bis heute nicht.

Die Aufgabenträger des SPNV brauchen eine verlässliche Finanzierung, um langfristige Verkehrsverträge vergeben zu können.
Auch das Ruhr-Sieg-Netz in Nordrhein-Westfalen wird demnächst erneut ausgeschrieben Regionalexpress 16 von Abellio auf der herbstlichen Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Essen und Siegen; Foto: Abellio.

Dabei ist die Planungssicherheit für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Industrie und auch Fahrgäste in Gefahr. Sie alle müssen übers Jahr hinaus kalkulieren. Verträge, beispielsweise über Zuglieferungen, werden im SPNV auf Jahre im Voraus abgeschlossen. Langfristige Verträge prägen seit jeher den SPNV. Deshalb müssen Finanzmittel für rund 15 Jahre verlässlich sein. Die Zeit drängt. In den kommenden fünf Jahren stehen weit mehr Vergaben an als in den Jahren zuvor. Dafür ist eine gesetzlich gesicherte Finanzierung unabdingbar. So werden zahlreiche Bahnnetze in Baden-Württemberg erstmalig im Wettbewerb vergeben — insgesamt in einer Größenordnung von etwa 30 Millionen Zugkilometern. Allein der Finanzierungsbedarf der dort anstehenden Verkehre summiert sich bei einer Laufzeit von acht bis 15 Jahren auf rund zehn Milliarden Euro. Der Bedarf wird bei etwa 300 neuen Schienenfahrzeugen liegen. Weitere große Netze wie die S-Bahn München mit etwa 25 Millionen Zugkilometern Betriebsleistung und die S-Bahn Rhein-Ruhr stehen ebenfalls zur Vergabe an. Und die Situation verschärft sich: Experten erwarten das Allzeithoch der Ausschreibungen zwischen 2016 und 2020. All das braucht eine gesetzlich geregelte und nachhaltige Finanzierungsgrundlage.

Es ist an der Großen Koalition, die überfälligen Finanzierungszusagen zu ermöglichen. Die Revision des RegG duldet keinen Aufschub, um in den allgemeinen Topf der Bund-Länder-Finanzbeziehungen verhandelt zu werden. Sie muss separat behandelt werden, Leitlinien sollten dabei sein:

- Mehr investieren: Die Bundesregierung sollte die Mittel auf mindestens acht Milliarden Euro pro Jahr anheben. Laut einem Gutachten für die Verkehrsministerkonferenz benötigt der SPNV jährlich sogar Regionalisierungsmittel in Höhe von 8,5 Milliarden Euro, um auch in Zukunft attraktiv zu bleiben. Die Regionalisierungsmittel müssen zweckgebunden, ihre Verwendung muss transparent sein.
- Dynamisch investieren: Die jährliche Dynamisierung der Mittel muss deutlich erhöht werden. Auf künftig mindestens 2,5 Prozent. Um steigende Trassen-, Stations- und Energiepreise abzufangen, reicht die bislang vorgesehene jährliche Anhebung um 1,5 Prozent nicht. Sollte eine Dynamisierung in Höhe von 2,5 Prozent jährlich wegen deutlich gestiege-

ner Entgelte für die Infrastrukturnutzung nicht ausreichen, wäre die Differenz durch den Bund auszugleichen.
- Verlässlich investieren: Regionalisierungsmittel müssen für rund 15 Jahre festgeschrieben werden. Denn Verträge zwischen den Verkehrsunternehmen und den Zugherstellern werden auf Jahre im Voraus abgeschlossen. Planungssicherheit ist für den langfristigen Erfolg des SPNV entscheidend.

4. Fairer Wettbewerb

Der VDB bekennt sich zur Bedeutung aller Verkehrsträger. Deren Vernetzung bedeutet für viele Reisende mehr Komfort. Was dem Gedanken der Komodalität aber widerspricht, sind ungleiche Wettbewerbsbedingungen. Das gilt zum Beispiel für den Linienfernverkehr mit Omnibussen. Zahlen des Statistischen Bundesamtes zeigen: Diese Verkehre nehmen seit der Liberalisierung zum 01. Januar 2013 rasant zu. Im Jahr 2013 beförderten Fernlinienbusse in Deutschland über acht Millionen Fahrgäste. Das entspricht einem Wachstum gegenüber dem Vorjahr von 180 Prozent. Im Jahr 2014 werden es voraussichtlich 17 bis 19 Millionen Fahrgäste sein. Das entspricht einem weiteren Plus von über 130 bis 150 Prozent. Das Wachstum setzt sich also fort, während im Fernverkehr auf der Schiene die Zahl der Fahrgäste um 1,8 Prozent zurückging.

Wettbewerb ist gut — wenn er fair gestaltet ist. Hier bestehen berechtigte Zweifel. Jeder Fern- und Regionalzug muss eine Schienenmaut in Form der Trassenpreise und Stationsentgelte bezahlen. Ist es wirklich fair, dass Fernlinienbusse keine Straßenbenutzungsgebühren bezahlen müssen? Warum werden ab 01. Oktober alle Lkw ab 7,5 Tonnen Maut bezahlen, aber Fernlinienbusse, die zum Beispiel auch Brücken belasten, noch immer nicht? Warum sorgt die Politik dafür, dass ein Zug von A nach B fährt und Maut bezahlt — aber ein Bus von A nach B nebenher fährt und keine Maut bezahlt? — Dies ist ein grober verkehrspolitischer Webfehler. Die Zahlen für das Jahr 2014 belegen es. Der Schienenfernverkehr der DB AG zahlte allein an Maut in Form von Trassengebühren: 832 Millionen Euro. Die Fernlinienbusse: keinen Cent. Deshalb müssen Fernlinienbusse rasch in das Mautsystem integriert werden.

Und auch das neue Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ist ein bedeutender Ansatz für einen besseren Regulierungsrahmen und einen stärkeren Wettbewerb für die Schiene. Das Gesetzt sieht keine Regulierung für Leistungen schwere Instandhaltung vor, die „für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen“.

Bahntechnologie und Schienenverkehr „made in Germany“ liefern weltweit nachhaltige Mobilität. Die Bahnindustrie ist eine Schlüsselindustrie für die Zukunft der Mobilität — und des Klimaschutzes. Sie gehört zum industriellen Kern Deutschlands. Um diesen Erfolg fortschreiben zu können, braucht die Bahnindustrie bessere Rahmenbedingungen in ihrem Heimatmarkt. Auch damit Deutschland künftig weiterhin als Schaufensterregion fungiert, in der modernster Schienenverkehr erfahrbar ist.

Europäische Verkehrspolitik

Fortschritte beim technischen Teil des 4. Eisenbahnpakets

Nachdem im Juni 2015 im Rat der Verkehrsminister zur politischen Säule des 4. Eisenbahnpakets keine Einigung möglich war, erzielten im sogenannten Trilog die Vertreter der lettischen Ratspräsidentschaft, der Kommission und des Verkehrsausschusses des Parlaments einen Durchbruch bei der technischen Säule.

Die Europäische Eisenbahnagentur soll künftig die einzige Stelle für Fragen der Eisenbahnsicherheit und der Zertifizierung von Rollmaterial bei grenzüberschreitenden Verkehren werden. Bei innerstaatlichen Verbindungen können die Hersteller und Eisenbahnunternehmen zwischen nationalen Ämtern und der Europäischen Eisenbahnagentur wählen.

Die Regelungen sollen drei Jahre nach Abschluss des Gesetzgebungsprozesses in Kraft treten. Mitgliedstaaten können sich aber um eine einmalige Verlängerung der Übergangsperiode bemühen. Zudem sieht die Einigung vor, technische Standards nach und nach zu harmonisieren.

Die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets umfasst eine Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten der Europäischen Eisenbahnagentur, eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

Der jetzt vorliegende Kompromisstext wird nun im Rat der Verkehrsminister zur Abstimmung gestellt, bevor der Verkehrsausschuss und schließlich das Plenum des Parlaments zustimmen müssen.

Quelle: DIHK Brüssel, 22. Juni 2015

13 Milliarden Euro für Verkehrsprojekte

Am 29. Juni 2015 veröffentlichte die Europäische Kommission ihren Vorschlag über die erstmalige Verteilung von Fördermitteln aus der Connecting Europe Fazilität (CEF) für den Ausbau der Transeuropäischen Verkehrskorridore. Dieser Vorschlag wurde am 10. Juli vom CEF-Ausschuss förmlich angenommen. Die einzelnen Finanzhilfevereinbarungen werden nun von der Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) erstellt und im zweiten Halbjahr 2015 mit den Projektbegünstigten unterzeichnet.

Die EU fördert zunächst 276 Projekte mit 13,1 Milliarden Euro, über 700 Anträge hatten die Mitgliedsstaaten eingereicht. Der CEF soll zusammen mit dem künftigen Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) eine wichtige Rolle bei der Schließung der Investitionslücken in Europa spielen. Bis 2020 stellt CEF 24 Milliarden Euro für Verkehrswege bereit.

Die Verkehrskommissarin Violeta Bulc erklärte am 29. Juni: „Die von uns ausgewählten Projekte werden gleichermaßen den Bürgerinnen und Bürgern wie auch den Unternehmen nützen, weil Infrastrukturen modernisiert und bestehende Engpässe beseitigt werden. Außerdem werden nachhaltige und innovative Mobilitätslösungen gefördert. Diese bisher einzigartige Investition ist ein wichtiger Beitrag zur Agenda der Kommission für Wachstum und Beschäftigung. Durch die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes können bis 2030 bis zu 10 Millionen Arbeitsplätze geschaffen und das europäische BIP um 1,8 Prozent gesteigert werden.“

Die ausgewählten Projekte befinden sich hauptsächlich im Kernbereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Gefördert werden unter anderem Leitinitiativen wie Rail Baltica, der Brenner-Basistunnel, der Wasserweg Seine-Schelde oder die feste Querung des Fehmarn-Belts. Zu den kleineren Projekten zählen grenzübergreifende Vorhaben zwischen Groningen und Bremen, die Eisenbahnstrecke „Eiserner Rhein“, oder die Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau.Von den 13,1 Milliarden Euro gehen 1,77 Milliarden (13,5 Prozent) nach Deutschland. Damit berücksichtigt die Kommission, dass sechs der neun Korridore des europäischen Kernverkehrsnetzes durch die Bundesrepublik führen. Bei den Mitteln für Deutschland dominieren Schienenprojekte mit rund 1,6 Milliarden Euro, insbesondere: Stuttgart – Wendlingen (594 Millionen Euro), Wendlingen – Ulm (433 Millionen Euro), Karlsruhe – Basel (354 Millionen Euro), Emmerich – Oberhausen und Horka – polnische Grenze (jeweils rund 33 Millionen Euro). Erfreulicherweise gehen 5,6 Millionen Euro an DB Schenker Rail, um die Umrüstung lauter Güterwagen auf Flüsterbremsen mit 20 Prozent zu fördern.

Weitere Informationen mit Link zu den Tabellen aller geförderten Projekte unter: http://europa.eu.

Die GRV begrüßt die starke Förderung des Schienenverkehrs. Damit zeigt die Europäische Kommission auch, dass sie die Ziele des Weißbuchs Verkehr 2050 erreichen will (siehe Beitrag unten zu „Living Rail“ sowie Folge 90 der GRV-Nachrichten, Leitartikel und Seiten 4 und 5).

Auch die Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel wird gefördert.
Im Bild das Nordportal des bereits fertiggestellten Katzenbergtunnels kurz vor Basel;
Foto: DB AG / Erhard Hehl.

EU-Projekt LivingRAIL: Vision einer humanen Mobilitätswelt im Jahr 2050

Was wäre, wenn das EU-Weißbuch Verkehr (*2011, Zieljahr 2050, siehe Folge 90 der GRV-Nachrichten, Seiten 4 und 5*) in die Tat umgesetzt würde? Wenn die Menschen Abstand vom Auto nähmen und sich den öffentlichen Raum in den Städten zurückerobern würden? Diese Fragen haben sich Wissenschaftler im Rahmen des EU-Forschungsprojekts LivingRAIL gestellt.

Eine humane und nachhaltige Mobilitätswelt sehen die Bahnexperten so: Im Jahr 2050 reist die Mehrheit der Europäer im Regional- und Fernverkehr mit dem Zug, auch der größte Teil der Güter auf mittleren und langen Strecken wird mit der Bahn transportiert, auf überwiegend elektrifizierten Netzen. Die Siedlungsplanung orientiert sich an den Erfordernissen eines nachhaltigen, bahnaffinen Verkehrssystems. Der öffentliche Raum in den Städten gehört wieder den Menschen statt den Autos. Die erfolgreichen Städte der Zukunft sind grüne Städte der kurzen Wege, in denen die Menschen zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren und für längere Strecken die Bahn nutzen. Die Statusfunktion des Privatautos hat ausgedient und dem Trend Platz gemacht, Autos zu teilen und zu nutzen statt zu besitzen, sowie verschiedene Verkehrsmittel pragmatisch zu kombinieren.

Bahnhöfe sind Knotenpunkte für alle Verkehrsmittel und urbane Zentren des wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Lebens. Ein dichtes Gleisnetz verbindet die Städte und Regionen in Europa miteinander und trägt zum Zusammenwachsen des Kontinents bei. Die Europäischen Bahnen orientieren sich konsequent an den Bedürfnissen ihrer Kunden und bieten hochwertige, bezahlbare und zuverlässige Leistungen im Personen- und Güterverkehr an. Eine Fahrt mit der Bahn durch Europa lässt sich ebenso einfach organisieren wie eine Reise mit dem Auto oder Flugzeug.

Um die Ziele des EU-Weißbuchs Verkehr umzusetzen, müssen die Bahnen ihren Marktanteil um das Drei- bis Fünffache erhöhen. „Das ist sehr ambitioniert aber machbar“ erklärte Projektkoordinator Claus Doll vom Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung am 04. Mai 2015 in Berlin. „Allerdings müssen viele Akteure zusammenwirken: Es bedarf eines kulturellen Wertewandels der Verbraucher, den diese auch im Alltag leben. Die Bahnen müssen enorme Anstrengungen unternehmen, um kundenorientierter, flexibler und

innovativer zu werden. Und die Politik muss beide unterstützen mit einer koordinierten Raumplanung und Verkehrspolitik. Wenn nur einer der Akteure ausfällt, funktioniert es nicht.“ Dabei sei die Bahn nicht das „allein seligmachende Verkehrsmittel, ihre Flexibilität in dünn besiedelten Gebieten ist und bleibt begrenzt“, sagte Doll und weiter: „Die Bahnen sind die Hauptschlagader in einem vielfältigen Verkehrsangebot, zu dem auch Bike- und Carsharing, Mietwagen und -räder, Mitfahr- und Lieferdienste gehören.“

Wo der Besitz eines privaten Pkw überflüssig wird und autofixierte Mobilitätsgewohnheiten abgebaut werden, eröffnen sich Chancen für die Bahnen. Das kommt Mensch und Umwelt zugute. „Weniger Auto ist kein Verzicht, sondern ein Gewinn an Lebensqualität“, sagte Frauke Jürgens, die bei der Allianz pro Schiene für das LivingRAIL-Projekt zuständig ist. „Die Menschen profitieren von einer lebenswerteren Umgebung, einem gesünderen Lebensstil und weniger Stress.“ Besonders in den Städten schafft der Rückzug des Autos mehr Raum für attraktive öffentliche Ruhe- und Begegnungszonen. Der Wertewandel in der Mobilität beginnt in den Städten, die am stärksten unter den Folgen des Individualverkehrs leiden. Dass die Deutschen bereits umdenken, belegt eine aktuelle Studie des Umweltbundesamtes der zufolge 82 Prozent der Deutschen dafür sind, Städte so umzugestalten, dass man kaum noch auf ein Auto angewiesen ist.

Ihre Vision der Bahnwelt 2050 sehen die LivingRAIL-Forscher durch die Megatrends Ressourcenknappheit und Klimawandel, demografische Entwicklung, Urbanisierung, Digitalisierung und Automatisierung befördert. Ihre Analyse besagt im Einzelnen: Steigende Energiepreise stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen aufgrund ihrer hohen Energieeffizienz, die auch einen unverzichtbaren Beitrag zum Klimaschutz leistet. In alternden Bevölkerungen steigt die Nachfrage nach einfacher und komfortabler Mobilität. Immer mehr Menschen leben in Ballungsräumen, die den Individualverkehr nicht mehr bewältigen können. Digitale Technologien machen multimodale Mobilität, also die flexible und barrierefreie Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel, zugänglich und einfach. Automatisierung steigert die Kosteneffizienz und Flexibilität des komplexen Systems Bahn.

Die acht Projektpartner kommen aus sechs europäischen Ländern. Sie entwickelten neben der Vision Bahn 2050 auch eine Roadmap, die aufzeigt, welche Akteure welche Maßnahmen ergreifen müssen, um die Ziele des EU-Weißbuchs in die Tat umzusetzen. Das Projekt wurde von der EU im Rahmen des 7. Forschungsförderprogramms finanziert.

Warum kommt die Verkehrswende in Deutschland nicht in Gang?
Diese Frage diskutierten am 04. Mai 2015 in Berlin: Martin Burkert MdB, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, Frank Klingenhöfer, DB, Stefan Heimlich, Vorsitzender des Auto Club Europa, Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Peter Vollmer, Schweizerische Verkehrsstiftung und Professor Hermann Knoflacher, Verkehrswissenschaftler TU Wien.

Weitere Informationen:
www.livingrail.eu.

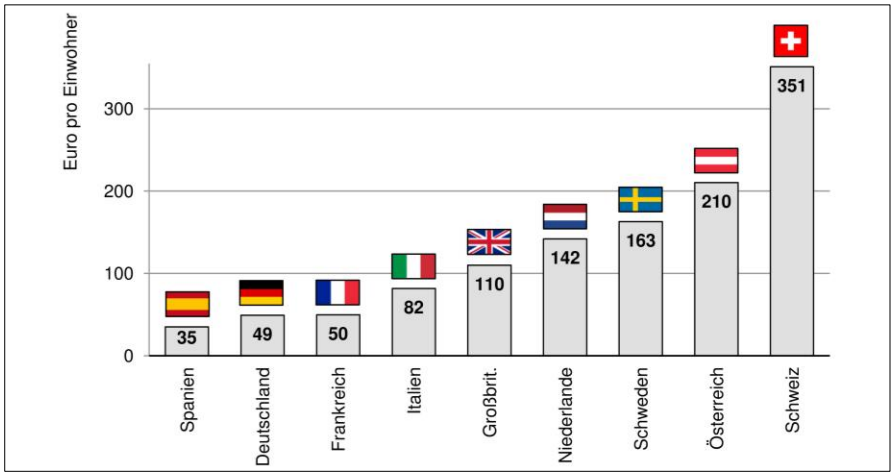
Europa-Vergleich bei Schienen-Investitionen

Anders als seine europäischen Nachbarn steckt Deutschland seit Jahren zu wenig Geld in sein Schienennetz.

Nach Berechnungen der Allianz pro Schiene und der Unternehmensberatung SCI Verkehr kommen die wichtigen europäischen Wirtschaftsnationen auf die in der Grafik dargestellten Pro-Kopf-Summen bei ihren staatlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur:

„Die mageren Pro-Kopf-Werte zeigen Deutschlands Halbherzigkeit in Richtung nachhaltige Verkehrspolitik“, sagte der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, am 02. Juli 2015. „Leider zeigt ein Mehrjahresvergleich, dass es sich nicht um einen einmaligen Ausrutscher, sondern um einen langfristigen Trend handelt. Die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung dürfte ab 2015 zu einem moderaten Plus auf schätzungsweise 57 Euro pro Bürger führen“, sagte Flege. Ein verkehrspolitischer Kurswechsel beim Neu- und Ausbau sei damit noch nicht vollzogen. Leider investiere Deutschland seit Jahren deutlich mehr Geld in den Straßenbau als in die Schieneninfrastruktur, kritisierte Flege und forderte eine schnelle Aufstockung der staatlichen Mittel für das deutsche Schienennetz. Die Summe, die in absoluten Zahlen nötig wäre, bezifferte er auf 6,5 Milliarden Euro pro Jahr, was 80 Euro pro Kopf entspricht.

„Die Schere zwischen dem wachsenden Investitionsbedarf und den tatsächlich geleisteten Investitionen in die Bahninfrastruktur vergrößert sich in unserer aktuellen Untersuchung leider weiter“, sagte Maria Leenen von SCI Verkehr. „Dies ist in Anbe-



Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur in ausgewählten europäischen Ländern 2014; Grafik: Allianz pro Schiene.

tracht der großen Herausforderungen an die Qualitätsverbesserung des Systems Schiene geradezu tragisch: Neben dem notwendigen Erhalt des Status Quo unserer Eisenbahninfrastruktur müssen jetzt dringend Investitionen in intelligente Lösungen zur Erhöhung der Kapazität und der Leistungsfähigkeit der bestehenden Netze — gerade in den Ballungsräumen — getätigt werden. Es droht sonst eine folgenschwere Abkopplung des Systems Schiene von den digitalen Selbstverständlichkeiten unserer Zeit. Dabei bietet das System Schiene hervorragende Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung und Qualitätsverbesserung durch die konsequente Nutzung digitaler Technik."

Schweiz diskutiert „Mobility Pricing"

Mobility Pricing erlaubt es, die bestehenden Kapazitäten von Straße und Schiene besser zu nutzen und Verkehrsspitzen zu brechen. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat aus diesem Grund mögliche Ansätze für die Schweiz analysiert. Der Schweizer Bundesrat (so heißt in der Schweiz die Bundesregierung) hat am 27. Mai 2015 den Entwurf eines Konzeptberichts zur Kenntnis genommen und in eine Anhörung geschickt.

Der Verkehr nimmt laufend zu, doch Straße und Schiene lassen sich aufgrund des beschränkten Platzes und steigender Kosten nicht unbegrenzt ausbauen. Es ist deshalb wichtig, die bestehenden Infrastrukturen besser zu nutzen. Mobility Pricing bietet eine Möglichkeit dazu: Örtlich und zeitlich differenzierte Abgaben für die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen und Dienstleistungen von Straße und Schiene können dazu beitragen, die Nachfrage zu beeinflussen und Verkehrsspitzen zu brechen. Der Bundesrat hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) darum im Rahmen der Legislaturplanung 2011 bis 2015 beauftragt, einen Konzeptbericht Mobility Pricing zu erarbeiten. Dieser soll Modellvarianten für die Schweiz aufzeigen, aber noch keinen Auftrag für eine spätere Umsetzung enthalten. Tarife und Preisgestaltung sind ebenfalls nicht Gegenstand des Berichts.

Der Bundesrat hat nun den Entwurf zur Kenntnis genommen. Ziel ist die Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage durch benutzungsbezogene Abgaben, damit die Verkehrsinfrastruktur auf Straße und Schiene besser ausgelastet werden kann. Das führt auch dazu, dass Staus vermieden werden können. Mobility Pricing ist gemäß Konzeptbericht primär kein Instrument zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur: Es werden deshalb auch keine zusätzlichen Abgaben erhoben, sondern bestehende Abgaben ersetzt.

Mobility Pricing ist ein ganzheitliches Konzept, das auf folgenden Grundprinzipien basiert:

- „Pay as you use": Dies heißt, leistungsbezogene Preise für Produkte und Dienstleistungen anstelle von indirekten Steuern, Abgaben und Einheitstarifen. Wer Mobilität konsumiert, soll einen Anreiz haben, sich kostenbewusst zu verhalten.
- Kompensation: Es soll nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlt werden. Mobility Pricing ersetzt somit (schrittweise) bestehende Abgaben.
- Sozialpolitische Ausgestaltung: Die Tarife müssen so ausgestaltet sein, dass Mobilität weiterhin für alle erschwinglich sein.

Verkehrspolitik in Deutschland

Mehr Nachhaltigkeit im Schienenverkehr

Die GRV-Nachrichten lassen ab dieser Ausgabe in loser Folge Verkehrspolitiker der im Bundestag vertretenen Parteien zu Wort kommen.

Florian Oßner, Mitglied des Deutschen Bundestages und Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Florian Oßner MdB;
Foto: Büro Oßner.

Rationale Verkehrspolitik bedeutet Mobilität stärken, Umwelt schonen und Wachstum sichern. Denn Mobilität ermöglicht Wohlstand, Produktion, Handel und Logistik aber auch soziale und kulturelle Teilhabe. Sie ist Ausdruck von Lebensqualität und Freiheit. Doch Mobilität bedeutet auch Emissionen. Deshalb setzen wir uns in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für eine nachhaltige und rationale Verkehrspolitik ein. Unsere primäre Aufgabe als Verkehrspolitiker ist es daher, die mit Verkehr verbundenen negativen Auswirkungen auf Umwelt und Mensch zu minimieren.

Hohe Lärmbelastungen können die Lebensqualität mindern und das Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen erhöhen. Bis 2020 ausgehend von 2008 wollen wir 20 Prozent weniger Lärmbelastung im Luftverkehr, 30 Prozent weniger im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt und 50 Prozent weniger im Schienenverkehr. Bei einer bis 2030 prognostizierten bundesweiten Wachstumsrate des Schienengüterverkehrs um 43 Prozent müssen wir vor allem dem Lärmschutz eine besondere Aufmerksamkeit widmen. Ein wichtiger Ansatz ist insbesondere die Lärmvermeidung an der Quelle. Ziel muss es sein, dass die Umrüstung der Güterzugwagen auf leise LL-Sohlen, zügig vorangebracht wird.

Im Koalitionsvertrag haben wir hierzu folgendes vereinbart: „Den Schienenlärm wollen wir bis 2020 deutsch-

landweit halbieren. Ab diesem Zeitpunkt sollen laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Die Bezuschussung für die Umrüstung auf Lärm mindernde Bremsen setzen wir fort. Den Stand der Umrüstung werden wir 2016 evaluieren. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein, werden wir noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Güterstrecken umsetzen, zum Beispiel Nachtfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen."

Auf dem Weg in eine nachhaltige und umweltfreundliche Zukunft spielen innovative und intelligente Verkehrskonzepte eine herausragende Rolle. Deshalb werden wir neben der Förderung der Hybridtechnologie im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) auch die Brennstoffzellentechnologie für den Verkehrsträger Schiene weiter voranbringen und unterstützen. Laut einer Studie der EU über den Elektrifizierungsgrad der Bahnnetze ist in Deutschland das Bundesschienennetz nur zu 58,8 Prozent elektrifiziert.

Schallschutzwand aus Lärchenholz und mit Solarzellen bei Vaterstetten (Strecke München – Rosenheim); Foto: DB AG / Annette Koch.

Die Förderung neuer technologischer Innovationen bietet Möglichkeiten den Ausstoß von Abgasen zu reduzieren. Wie im automobilen Fahrzeugbau arbeiten die Eisenbahnhersteller an der Entwicklung hybrider Antriebe. Rangierlokomotiven mit Hybridantrieb verbrauchen gegenüber einer herkömmlichen Rangierlok 50 Prozent weniger Kraftstoff. Zusätzlich wird der Schadstoffaustausch um 70 Prozent gesenkt. Ab diesem Jahr werden Lokomotiven mit dieser innovativen Technik auch von der DB Regio Franken in Nürnberg und Würzburg acht Jahre lang auf ihre Praxistauglichkeit getestet. Der Freistaat Bayern fördert dieses Projekt mit rund 600 000 Euro. Dies entspricht dem Mehrpreis der Hybridloks gegenüber herkömmlichen Maschinen und stärkt die Schiene als umweltfreundlichen Verkehrsträger.

Erfreulicherweise laufen derzeit die Genehmigungsverfahren für die Elektrifizierung und die Ertüchtigung der Strecke München – Lindau – Zürich für höhere Geschwindigkeiten. Vom Jahr 2020 an soll sich die Reisezeit zwischen München und Zürich von derzeit mehr als vier Stunden auf unter dreieinhalb Stunden reduzieren. Aber auch der Regionalverkehr im Allgäu wird durch bessere Verkehrs- und Reisemöglichkeiten profitieren.

Für Strecken, deren Elektrifizierung nicht wirtschaftlich ist, könnte auch die Brennstoffzelle als lokal emissionsfreies Antriebssystem eine sinnvolle Alternative darstellen. Insbesondere im Vergleich zum Automobil bietet die Infrastruktur im Schienenverkehr einen großen Vorteil. Mit einer zentral errichteten Tankstelle kann man den Bedarf eines Schienennetzes im Regionalverkehr komplett abdecken, ein engmaschiges Tankstellennetz ist nicht erforderlich.

Die ersten beiden Prototypen sollen laut Plan bereits im Jahr 2018 in Niedersachsen getestet werden. Im Anschluss gehen Züge mit Brennstoffzellenantrieb in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Hessen in den regulären Fahrgastbetrieb. Der Bund unterstützt dieses Programm mit rund 8 Millionen Euro.

Persönlich sehe ich in der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie ein immenses Potenzial für nachhaltige Mobilität und für den Technologiestandort Deutschland — sowohl auf der Straße, der Schiene, zu Wasser und in der Luft!

Ein weiteres wichtiges Thema, welches uns derzeit im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages im Bereich Schienenverkehr beschäftigt, ist es eine zügige Einigung bei den Regionalisierungsmitteln zu erreichen. Hierbei handelt es sich um Gelder, die den Ländern aufgrund der Regelung des Artikels 106a des Grundgesetzes für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aus dem Steueraufkommen des Bundes zustehen. Die genaue Verteilung ist seit 1996 im Regionalisierungsgesetz (RegG) geregelt.

Die Länder erhalten hierbei Finanzmittel, die sie in erster Linie zur Finanzierung der Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), aber auch zur Verbesserung des ÖPNV einsetzen können. Im Jahr 2014 flossen 7,3 Milliarden Euro an Regionalisierungsmitteln. Nunmehr steht die Revision dieser Mittel an, was bedeutet, dass ab 2015 die den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel neu festzusetzen sind. Um einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf für die Beratungen im Rahmen der Bund-Länder-Finanzbeziehungen zu gewährleisten, hat die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur Verschiebung der anstehenden Revision um ein Jahr und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel um 1,5 Prozent auf 7,4 Milliarden Euro in 2015 vorgelegt. Die Länder fordern

hingegen 8,5 Milliarden Euro für das Jahr 2015 und eine jährliche Erhöhung um zwei Prozent.

Das Gesetz ist am 05. März 2015 in 2. und 3. Lesung vom Deutschen Bundestag beschlossen worden. Der Bundesrat hat daraufhin in seiner Sitzung vom 27. März 2015 den Vermittlungsausschuss angerufen. Wann das Gremium zusammentreten wird, steht bislang allerdings noch nicht fest. Damit die Bundesländer auch weiterhin ihre Aufgaben im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs erfüllen können, müssen wir zügig eine Lösung finden. Denn eine verlässliche finanzielle Unterstützung für die Länder und Planungssicherheit für die Aufgabenträger ist unerlässlich. Die Forderungen der Länder müssen aber realistisch sein und dürfen nicht zu unvertretbaren Mehrausgaben des Bundes führen.

Weitere Instrumente zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur, die uns als Verkehrspolitiker derzeit beschäftigen, sind das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie die Entflechtungsmittel. Da diese im Jahr 2019 auslaufen, müssen wir hier möglichst schnell eine Neuregelung finden. Eine verlässliche Anschlussfinanzierung für das GVFG ist Teil der derzeit stattfindenden Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen. Im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur setzen wir uns dafür ein, dass die Mittel aus dem Entflechtungs- und Gemeindefinanzierungsgesetz frühzeitig für die Zeit nach 2019 festgeschrieben werden.

Derzeit arbeitet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015. Die Bewertungen der für den BVWP vorgeschlagenen Projekte auf Basis der Verkehrsprognose 2030 und der modernisierten Bewertungsmethodik laufen voraussichtlich noch bis September 2015. Auf Basis der Projektbewertungen wird im Herbst 2015 der Referentenentwurf des BVWP erarbeitet, der insbesondere die Bewertungsergebnisse und die Dringlichkeitseinstufung der Projekte enthalten wird.

Als Bundestagsabgeordneter für den Raum Landshut freue ich mich insbesondere, dass der zweigleisige Ausbau zwischen Landshut und Plattling für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan angemeldet ist. Der Ausbau dieser Strecke wird vor allem die Betriebsqualität und Fahrgastzeiten des Regionalverkehrs München – Passau deutlich verbessern. Dieser Streckenabschnitt ist derzeit noch das größte Sorgenkind im ostbayerischen Raum. Viele Pendler, die aus ganz Niederbayern kommen, nutzen die Strecke täglich. Mit dem zweigleisigen Ausbau dieser Strecke würde es zu einer deutlichen Fahrzeitverkürzung kommen. Ebenfalls würde das Vorhaben die Abwicklung des Schienengüterverkehrs erheblich erleichtern und so auch zur Entlastung der Straßen vom Lkw-Verkehr beitragen.

Als Verkehrspolitiker werden wir immer da, wo es sinnvoll ist, eine Verlagerung von Verkehr auf Schiene und Wasserstraße fördern. Der kombinierte Verkehr schafft dafür gute Voraussetzungen. Er verbindet in idealer Weise durch die Verwendung genormter Ladeeinheiten — Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger — die Vorteile des kostengünstigen Transports über größere Entfernungen per Bahn oder Schiff mit der örtlichen und zeitlichen Flexibilität des Lkws bei der Bedienung der Fläche. Deshalb wollen wir den kombinierten Verkehr weiter stärken. Denn nur wenn alle Verkehrsträger optimal zusammenwirken und Straßen, Schienen, Wasserwege und Luftverkehr entsprechend ihrer speziellen Stärken genutzt werden, können wir die Versorgung von Wirtschaft und Bürgern sicherstellen und gleichzeitig dem Umweltschutz Rechnung tragen. Hierzu setzen wir auf den politischen Dreiklang aus Investieren, Modernisieren und Digitalisieren.

Verkehrsverlagerung zur Schiene ist möglich

Zwei Verbände der Wettbewerber der DB, das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) und mofair wollen in Zukunft enger zusammenarbeiten. Unter anderem durch einen neuen, gemeinsamen Geschäftsführer. **Peter Westenberger**, bisher Leiter für Strategie und Kommunikation im Umweltbereich der DB, wird ab 01. Oktober 2015 zunächst die Geschäftsführung von NEE und im Anschluss auch von mofair übernehmen.

Wichtige Aufgaben werden die Verbesserung der Position der Bahnen bei Politik, in den Märkten und bei den Kunden sowie der Wettbewerbsbedingungen für den Schienenverkehr insgesamt sein. Anhaltenden Handlungsbedarf sehen beide Verbände auch in der Infrastrukturfinanzierung. NEE Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling greift nur drei Schwerpunkte heraus: „Sinkende Lkw-Maut, steigende Kosten bei der Schiene und die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger bei der Finanzierung der Infrastruktur bremsen ausgerechnet im besonders stark wachsenden Güterverkehr die Schiene aus.“

Für Westenberger, der 15 Jahre für die DB und davor zehn Jahre für den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) tätig war, ist Verkehrsverlagerung kein Hexenwerk: „Der Schienenverkehr kann viel mehr leisten als ihm viele zutrauen. Aber dafür müssen zuallererst die Weichen in Brüssel und Berlin, aber auch in Ländern und Kommunen, richtig gestellt werden.“

Reformkommission Großprojekte legt Abschlussbericht vor

Die Reformkommission Bau von Großprojekten kam am 29. Juni 2015 unter Leitung von Bundesminister Alexander Dobrindt zu ihrer abschließenden Sitzung in Berlin zusammen. In ihrem Endbericht legen die Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden und öffentlicher Hand konkrete Empfehlungen vor, wie Zeitpläne und Kosten bei großen Infrastrukturprojekten künftig besser eingehalten werden können.

Die Reformkommission hat den gesamten Bauprozess von der ersten Projektidee über den Planungsvorgang, das Vergabeverfahren, den Bau bis zum Betrieb untersucht. Dabei wurden Ursachen für Kosten- und

Terminüberschreitungen identifiziert, Lösungsvorschläge entwickelt und Handlungsempfehlungen abgeleitet.

Daraus wurde ein „10-Punkte-Aktionsplan“ entwickelt:

- Nutzung digitaler Methoden — Building Information Modeling (BIM).
- Erst planen, dann bauen.
- Risikomanagement und Erfassung von Risiken im Haushalt.
- Stärkere Transparenz und Kontrolle.
- Kooperatives Planen im Team.
- Vergabe an den Wirtschaftlichsten, nicht den Billigsten.
- Partnerschaftliche Projektzusammenarbeit.
- Außergerichtliche Streitbeilegung.
- Verbindliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.
- Klare Prozesse und Zuständigkeiten / Kompetenzzentren.

Eine Empfehlung der Kommission ist es, die Chancen der Digitalisierung zu nutzen. Die Methodik des digitalen fünfdimensionalen Planens — drei Dimensionen plus Kosten und Termine — wird mit BIM umschrieben. Sie nutzt gegenüber herkömmlichen computergestützten Planungsmodellen deutlich mehr Informationen, vernetzt diese und schafft so eine synchronisierte Datenbasis, auf die alle am Projekt Beteiligten zugreifen können.

Das BMVI begleitet BIM in vier Pilotprojekten, jeweils zwei Straßen- und Bahnprojekte zusammen mit der DEGES und der DB AG:

- Brücke im Zuge der B 107n in Sachsen,
- Petersdorfer Brücke im Zuge der A 19 in Mecklenburg-Vorpommern,
- Rastatter Tunnel (Neu-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel) und
- Filstalbrücke (Neubaustrecke Wendlingen – Ulm).

Die Reformkommission empfiehlt zudem ein transparentes, offenes Risikomanagement: Die Risiken möglicher Zusatzkosten und Verschiebungen von Anfang an zu berücksichtigen und so am Ende zu minimieren. Das BMVI testet dies bei vier Straßenprojekten.

Die Experten werden die Umsetzung der Empfehlungen weiter begleiten. Mit einer „Planung und Bau 4.0 GmbH“ wird ein Kompetenzzentrum für BIM aufgebaut.

Weitere Informationen: www.bmvi.de.

Die Filstalbrücke an der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist eines der vier ausgewählten Pilotprojekte.
Am 03. August 2015 sind die vorbereitenden Maßnahmen für den Bau der Filstalbrücke unterhalb des zukünftigen Portals Buch des Boßlertunnels schon deutlich zu erkennen.
Foto: Bahnprojekt Stuttgart – Ulm e.V. / Arnim Kilgus.

Verkehrshaushalt 2016 steigt um 4,8 Prozent

Der Etat des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) soll 2016 auf 24,4 Milliarden Euro steigen, gegenüber diesem Jahr ist das ein Plus von 4,8 Prozent. Mit 13,7 Milliarden Euro (plus 7,3 Prozent) ist mehr als die Hälfte für Investitionen vorgesehen. Das geht aus dem Entwurf für den Bundeshaushalt 2016 hervor, den das Bundeskabinett am 01. Juli 2015 beschlossen hat. Die Investitionen in die Straße sollen um 20 Prozent auf 6,2 Milliarden Euro steigen, für die Schiene ist nur ein Plus von 8 Prozent auf knapp 5 Milliarden Euro vorgesehen.

Die Gesamteinnahmen und -ausgaben des Bundes sollen 2016 312 Milliarden Euro betragen. Bis 2019 sollen die Einnahmen auf 334 Milliarden Euro steigen, für den Verkehrsetat sind dann knapp 25 Milliarden Euro vorgesehen, der Investitionsanteil soll auf 14,3 Milliarden Euro steigen. Die aktuelle Planung berücksichtigt nicht die Mittel aus der Pkw-Maut.

Fratzscher-Kommission legt Empfehlungen vor

Die von Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel im August 2014 eingesetzte Expertenkommission („Fratzscher-Kommission“) hat am 21. April 2015 ihre Empfehlungen für den Abbau des Sanierungsstaus in einem 10-Punkte-Plan vorgelegt. In Politik und Wirtschaft wird seither das Thema breit diskutiert, besonders auch die Frage, ob privates Kapital zur Linderung der Finanznöte der öffentlichen Kassen eingesetzt werden soll.

„Wir sind uns einig, dass das immense Investitionsproblem gelöst werden muss, um unser Land zukunftsfähig zu machen und Wohlstand langfristig zu sichern. Die Handlungsempfehlungen der Kommission können dazu einen substanziellen Beitrag liefern“ erklärten die Kommissionsmitglieder Marcel Fratzscher, Chef des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, Jürgen Fitschen, Co-Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bank, und DGB-Bundesvorsitzender

Reiner Hoffmann bei der Vorstellung des Berichts: „Stärkung von Investitionen in Deutschland“.

Der Verkehrsbereich wird im 10-Punkte-Plan mehrfach angesprochen: Schaffung von Infrastrukturfonds, Gründung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft für Bundesstraßen, stärkere Einbindung privater Investoren und gesetzliche Verpflichtungen zu nachhaltigen Investitionen in den Erhalt der Verkehrswege.

Um die Kommunen beim Abbau des hohen Investitionsstaus zu unterstützen, schlägt das Gremium einen „Nationalen Investitionspakt für Kommunen“ vor. In den nächsten drei Jahren sollen zusätzliche 15 Milliarden Euro flexibel für Investitionen in kommunale Verkehrsinfrastrukturen bereitgestellt werden. Der VDV begrüßte diesen Vorschlag und sein Präsident Jürgen Fenske sagte am 21. April: „Die Experten um Professor Fratzscher empfehlen dabei vollkommen zurecht, diese Mittel vor allem in die Instandhaltung und Erweiterung kommunaler Verkehrswege zu investieren. So könnte auch endlich der Sanierungsstau im kommunalen ÖPNV nachhaltig beseitigt werden.“

Inwieweit privates Kapital über Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) zur Infrastrukturfinanzierung herangezogen werden soll, war unter den 21 Kommissionsmitgliedern umstritten, daher gibt es dazu keine eindeutige Empfehlung. Auch unter Politikern und in der Wirtschaft gibt es dazu unterschiedliche Meinungen, zwei werden hier widergegeben.

„ÖPP ist weder Heilsbringer noch Teufelswerk. Es handelt sich vielmehr um eine Finanzierungsalternative, die es präzise auszuloten gilt“, differenzierte Werner Görg, Präsident der IHK Köln, im „Handelsblatt“. Dringend geboten seien „eine vorurteilsfreie und ideologisch unverkrampfte Diskussion“ sowie „klare standardisierte Spielregeln über Planungshoheit, Realisierungsverantwortung, Laufzeit und Zinsmarge“ für ein ÖPP-Modell.

Bert Rürup, langjähriger „Wirtschaftsweiser“ und Präsident des Handelsblatt Research Instituts, verwies auf die Bedenken von Rechnungshöfen, Bundesbank und Gewerkschaften zum Thema ÖPP — und fragte sich, ob es überhaupt eine Investitionslücke gebe: Über den vom Sachverständigenrat prognostizierten Haushaltsüberschuss und eine nach den Regeln der Schuldenbremse limitierte Kreditaufnahme könne der Bund mühelos jährlich gut 20 Milliarden Euro in die Infrastruktur investieren, ein Drittel mehr als derzeit.

Die Langfassung und eine Zusammenfassung des Berichts können heruntergeladen werden: www.bmwi.de.

Nachhaltigkeit

Vorbereitungen zur Weltklimakonferenz in Paris

Die UN-Klimakonferenz ist die jährliche Vertragsstaatenkonferenz (Conference of the Parties, COP) der UN-Klimarahmenkonvention (UNFCCC). Darin haben sich alle Industrieländer zur Reduktion ihres Ausstoßes an Treibhausgasen verpflichtet. Bei der nächsten Konferenz COP 21 in Paris (30. November bis 11. Dezember 2015) soll als Nachfolgevertrag für das ausgelaufene Kyoto-Protokoll ein neues Abkommen mit verbindlichen Klimazielen für alle 194 Mitgliedsstaaten der UN-Klimarahmenkonvention vereinbart werden. Zur Vorbereitung dieser Konferenz gibt es zahlreiche Aktivitäten, über einige wird berichtet.

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks und der französische Außenminister Laurent Fabius haben zum Abschluss des sechsten **Petersberger Klimadialogs** am 19. Mai 2015 in Berlin ein positives Fazit gezogen. Gemeinsam könnten die Staaten Ende des Jahres ein ambitioniertes und dauerhaftes Klimaschutzabkommen beschließen. Der politische Wille dazu sei weltweit größer als je zuvor. Jetzt komme es darauf an, so früh wie möglich zu Entscheidungen zu kommen.

Im Mittelpunkt der Gespräche standen die Fragen: Wie kann das Abkommen von Paris gewährleisten, dass die internationalen Bemühungen zur Emissionsminderung dem Ziel für eine Begrenzung der Erwärmung auf höchstens 2 Grad Celsius bis ins Jahr 2100 entsprechen? Wie kann den länderspezifischen Unterschieden Rechnung getragen werden? Wie kann das Abkommen von Paris als Katalysator für Investitionen in eine emissionsarme Entwicklung dienen? Welche Grundsätze und Regeln müssen für die Überwachung der Einhaltung der nationalen Verpflichtungen vereinbart werden?

Unter dem Vorsitz von Hendricks und Fabius, haben 36 Staaten Lösungsansätze für COP 21 diskutiert. Auch Bundeskanzlerin Angela Merkel und der französische Staatspräsident François Hollande hielten programmatische Reden. Hendricks: „Wir haben aus den Erfahrungen von Kopenhagen 2009 (*Anmerkung: COP 15, siehe Folge 86 der GRV-Nachrichten, Seiten 12 bis 14*) gelernt und sind global wesentlich besser für einen Erfolg in Paris aufgestellt. Wir wissen, dass wir nicht alle Fragen in der letzten Nacht klären können. Darum sollten wir möglichst viele Fragen möglichst früh klären. Bis Oktober brauchen wir eine Basis für politische Entscheidungen. Denn beim Klimaschutz haben wir keine Zeit zu verlieren.“

Anfang Juni fand die **Frühjahrkonferenz des UNFCCC** in Bonn statt. Rund 4000 Teilnehmer aus aller Welt arbeiteten an Komponenten für das neue Klimaschutzabkommen. Die beiden größten Emittenten China und USA hatten kurz zuvor neue Vorstöße zum Klimaschutz angekündigt. Christiana Figueres, Exekutivsekretärin nannte das Bonner Treffen „einen Wendepunkt“ in den Vorbereitungen auf die Weltklimakonferenz in Paris. Figueres setzt auf eine Revolution im Energie- und Verkehrssektor.

Deutschland geht bei der Finanzierung von Klimaschutz und Klimaanpassung in Entwicklungsländern mit gutem Beispiel voran. Das hat UN-Generalsekretär Ban Ki-moon am 29. Juni bei einem **klimapolitischen Treffen am Rande der UN-Generalversammlung** hervorgehoben. Das Treffen in New York fand als eines von vielen informellen Vorbe-

reitungstreffen für COP 21 statt. Ban sagte, er begrüße die Ankündigung Deutschlands, seine Klimafinanzierung bis 2020 von derzeit rund 2 auf dann 4 Milliarden Euro zu verdoppeln und ermutige andere entwickelte Länder, diesem Beispiel zu folgen.

Papst Franziskus' lang erwartete **Enzyklika „Laudato Si"** zu Ungleichheit und Umweltschutz spiegelt nicht nur religiöse Einsichten sondern auch die Erkenntnisse der Klimawissenschaft. Hans Joachim Schellnhuber, Direktor des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung, sagte am 18. Juni 2015 im Vatikan bei der Vorstellung der Enzyklika: „Gerade die Armen, die am wenigsten profitiert haben von der Ausbeutung der fossilen Ressourcen und die am wenigsten beitragen zum weltweiten Ausstoß von Treibhausgasen, werden von den Folgen der globalen Erwärmung am härtesten getroffen — es sei denn, wir reduzieren rasch die Emissionen."

In der EU ist der **Verkehr derzeit für rund ein Viertel der Kohlendioxidemissionen verantwortlich**. Der derzeitige modal split und seine Trends verhindern die notwendigen Reduktionen im Verkehrsbereich. Nur durch einen Mix aus Verkehrsverlagerung von Straße und Luft zur Schiene, technologischem Fortschritt bei allen Verkehrsträgern und eine gewisse Verkehrsvermeidung (externe Kosten anlasten) wird es möglich sein, dass auch der Verkehr sein Reduktionsziel von minus 60 Prozent bis 2050 erreicht.

Emissionsdaten 2014 zeigen Trendwende beim Klimaschutz

Die Treibhausgasemissionen in Deutschland sind 2014 gegenüber dem Vorjahr erstmals seit drei Jahren wieder gesunken. Das geht aus der Prognose des Umweltbundesamtes (UBA) hervor, die Ende März veröffentlicht wurde. Die Emissionen sanken demnach um mehr als 41 Millionen Tonnen Kohlendioxidäquivalente, das entspricht 4,3 Prozent. Insgesamt lagen die Treibhausgasemissionen 2014 damit bei 912 Millionen Tonnen — dem niedrigsten Wert seit 2010. Im Vergleich zum internationalen Referenzjahr 1990 entspricht dies einer Minderung um 27 Prozent.

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks: „Der Trend weist endlich wieder in die richtige Richtung. Ein Großteil der Minderung war 2014 auf den milden Winter zurückzuführen. Aber einen Teil des Rückgangs haben wir echten Fortschritten beim Klimaschutz zu verdanken. Jetzt wollen wir diesen Trend verstärken mit ambitionierten Maßnahmen aus dem Aktionsprogramm Klimaschutz."

UBA-Präsidentin Maria Krautzberger: „Der Rückgang der Treibhausgasemissionen in Deutschland ist erfreulich, wir dürfen in unseren Bemühungen um eine kohlenstoffärmere Wirtschaftsweise aber nicht nachlassen. Die immer noch steigenden Treibhausgasemissionen in der Landwirtschaft und vor allem im Verkehr weisen deutlich auf die vorhandenen Defizite hin."

Schweiz verbietet lärmige Güterwagen ab 2020

Das Schweizer Parlament hat für 2020 neue Lärmgrenzwerte für die Eisenbahn erlassen. Damit werden Fahrten mit lärmigen Güterwagen auf dem Schweizer Bahnnetz faktisch verboten. Exponenten des Bundesamts für Verkehr (BAV) und der SBB haben am 25. Juni 2015 mit Vertretern aus der Schweiz und Europa diskutiert, welche Herausforderungen sich dabei stellen und wie diese gemeistert werden können. Bis Ende 2015 wird das Schweizer Rollmaterial lärmsaniert sein. 2013 beschloss das Parlament, dass die bislang für Neuwagen geltenden Lärmvorschriften ab 2020 auch für Altfahrzeuge verbindlich sein sollen.

Im Zentrum der Diskussionen stand dabei der Verkehr auf dem EU-Korridor von Rotterdam und Antwerpen durch die Schweiz nach Genua. Mit dem Verbot lärmiger Güterwagen werden Bahnen, Wagenhalter und die Politik der EU-Korridorländer vor verschiedene Herausforderungen gestellt. Das BAV und die SBB wollen mithelfen, Lösungen zu finden. Diskutiert wurde beispielsweise, ob die Werkstattkapazitäten für die Umrüstung der Güterwagen ausreichend sind und wie die Branche die höheren Betriebs- und Unterhaltskosten tragen kann.

Die Vertreter von BAV und SBB riefen den Teilnehmenden die Vorteile der geplanten Lärmminderung in Erinnerung: Mit dem Schutz der Bevölkerung vor dem Bahnlärm steigt die Akzeptanz des stetig wachsenden Eisenbahnverkehrs. Dem BAV ist es ein Anliegen, das Vorgehen möglichst gut mit den Korridorländern und der EU zu koordinieren. Mit lärmdifferenzierten Trassenpreisen in verschiedenen Korridorländern werden Umrüstungen bereits heute finanziell belohnt. Falls nötig, werden weitere Maßnahmen ergriffen, damit die Lärmreduktion per 2020 im Einvernehmen mit den betroffenen Partnern umgesetzt werden kann.

Ab dem Jahr 2020 dürfen nur noch „leise" Güterwagen in der Schweiz fahren. Die Umrüstung älterer Güterwagen auf die neu zugelassene LL-Bremssohle ist auch in Deutschland schon angelaufen. Die LL-Sohle (Abkürzung für „low noise, low friction" — wenig Lärm, niedriger Abrieb) sorgt für glatte Laufflächen der Räder, wodurch das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um rund zehn Dezibel gemindert wird, was als Halbierung des Lärms empfunden wird;
Foto: DB AG / Pablo Castagnola.

Eisenbahnen allgemein

Neuausrichtung der Deutschen Bahn

Mit einem umfassenden Umbau des Konzerns soll die Deutsche Bahn zukunftsfest werden. „Die DB wird schlanker, schneller, effizienter und noch kundenorientierter sein. Eine straffere Führung, schlankere Strukturen und mehr Fokus auf den Kunden sollen uns in die Lage versetzen, die sich rasant ändernden Herausforderungen in der Welt der Mobilität und Logistik erfolgreich zu meistern“, stellte DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube die Neuausrichtung bei der Pressekonferenz zur Halbjahresbilanz 2015 am 28. Juli in Berlin vor.

Der Aufsichtsrat der DB AG hatte am Vortag das **Sechs-Punkte-Programm zum Konzernumbau** gebilligt. Danach wird erstens der Konzernvorstand von acht auf sechs Mitglieder verkleinert. Die mit Blick auf einen möglichen Börsengang geschaffene DB Mobility Logistics AG soll zweitens mit der Konzernholding DB AG zusammengeführt werden. Das bisherige Ressort Technik und Umwelt wird drittens neu zugeordnet. Die Bereiche Technik, DB Systemtechnik sowie das Sicherheits- und Qualitätsmanagement gehen zum Ressort „Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik“; die Bereiche Beschaffung und IT zum Finanzressort; der Bereich Umwelt zum Ressort „Wirtschaft, Recht und Regulierung“ und die Zuständigkeit für Nachhaltigkeit zum Vorstandsvorsitzenden. Mit der Umorganisation wird viertens die Geschäftsverteilung im Vorstand neu geregelt. Ein zentraler Punkt ist hierbei, dass die Aktivitäten der integrierten deutschen Eisenbahn stärker als bisher gebündelt werden: Im neuen Ressort „Verkehr und Transport“ sind künftig DB Fernverkehr, DB Regio, DB Vertrieb und DB Schenker Rail vereint. Die Servicefunktionen und internen Dienstleistungen im Konzern werden fünftens neu geordnet und künftig in einem DB Global Service Center mit Fokus auf Transparenz, Kosten und Effizienz gebündelt. Und schließlich sechstens wird eine Option für eine Teilprivatisierung von DB Arriva und DB Schenker Logistics eröffnet, um zusätzliches Wachstum zu finanzieren.

Grube kündigte an: „Am 01. August fällt der Startschuss für den Wandel. Die Deutsche Bahn modernisiert ihre Strukturen, die Strategie DB 2020 bleibt.“ Mit den jetzt beschlossenen Maßnahmen sind gegenüber der bisherigen Planung weitere Einsparungen von über 100 Millionen Euro in der Konzernzentrale verbunden, so dass zusammen mit bereits beschlossenen Maßnahmen bis 2020 über 700 Millionen Euro allein in der Zentrale und zentralen Funktionen eingespart werden.

Handlungsfelder auf Ebene der Geschäftsfelder und zusätzliche Potenziale für übergreifende Synergien sollen im zweiten Halbjahr erarbeitet werden, für die Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Dezember 2015.

Personelle Konsequenzen der Neuausrichtung: Ihr Vorstandsmandat legten zum 31. Juli 2015 nieder: Dr. Karl-Friedrich Rausch, Ulrich Homburg, Gerd Becht und Dr. Heike Hanagarth (Reihenfolge nach Dauer der Vorstandszugehörigkeit; *siehe auch Personalia*). Neu im Konzernvorstand verantwortet seit 01. August Berthold Huber (bisher Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG) das neue Vorstandsressort „Verkehr und Transport“, das zusätzlich zum Personenverkehr auch die DB Schenker Rail AG umfasst. Das neue Ressort „Wirtschaft, Recht und Regulierung“ wird seit 01. August durch Ronald Pofalla geleitet, er war bisher Generalbevollmächtigter. Das um Teile der Technik erweiterte Ressort Infrastruktur wird weiter von Dr. Volker Kefer geführt, der auch zum stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden ernannt wurde.

Bei der Vorstellung der **Bilanzzahlen für das erste Halbjahr 2015** wies Grube darauf hin, dass der monatelange Streik der GDL und mehrere Unwetter das Ergebnis der DB im ersten Halbjahr 2015 deutlich negativ beeinflusst hätten. „Die Streiks haben unseren Kunden viel Geduld abverlangt, unseren Mitarbeitern jede Menge Kraft gekostet und dem Unternehmen wichtige Einnahmen. Der wirtschaftliche Schaden in den Jahren 2014 und 2015 beziffert sich auf insgesamt rund 500 Millionen Euro“, betonte Grube.

Der neue DB-Konzernvorstand stellte sich im Rahmen der Halbjahres-Pressekonferenz 2015 am 28. Juli 2015 in Berlin den Fotografen. Von links nach rechts: Berthold Huber, Vorstand Verkehr und Transport, Dr. Volker Kefer, Vorstand Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik, Dr. Richard Lutz, Vorstand Finanzen und Controlling, Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender, Ulrich Weber, Vorstand Personal und Ronald Pofalla, Vorstand Wirtschaft, Recht und Regulierung; Foto: DB AG / Oliver Lang.

Der Umsatz im ersten Halbjahr konnte gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,3 Prozent (plus 266 Millionen Euro) auf 20 Milliarden Euro gesteigert werden. Das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT bereinigt) ging um 18,2 Prozent (minus 198 Millionen Euro) auf 890 Millionen Euro zurück. Beim Ergebnis nach Steuern betrug der Rückgang sogar 39,1 Prozent (von 642 Millionen Euro auf 391 Millionen Euro). Dazu Grube: „Ohne die streikbedingten Effekte in Höhe

von 252 Millionen Euro wären wir auch beim EBIT leicht oberhalb des Vorjahres gewesen; das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir strukturelle Herausforderungen haben, die wir mit dem jetzt angestoßenen Wandel entschlossen angehen“.

Finanzvorstand Dr. Richard Lutz ergänzte: „Mit dem Ergebnis des ersten Halbjahrs können wir nicht zufrieden sein. Wir sind aber zuversichtlich, dass wir mit einem von Streiks unbelasteten zweiten Halbjahr noch ein operatives Jahresergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) von zwei Milliarden Euro erreichen können. Mit den jetzt eingeleiteten und noch geplanten Maßnahmen wollen wir Spielräume schaffen, um geplante Investitionen, Wachstum und Digitalisierungsoffensiven solide finanzieren zu können.“

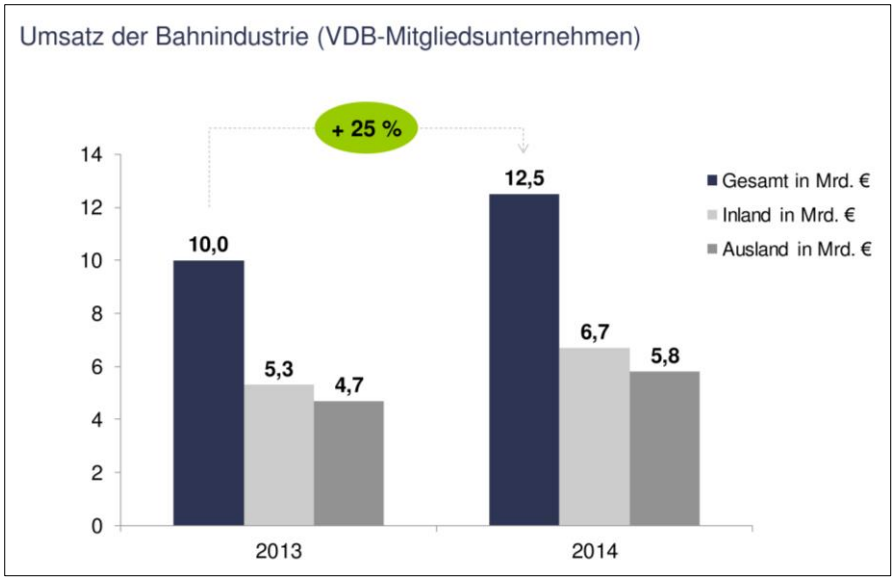
Infolge Streiks und Unwetter ging die **Zahl der Bahnreisenden** im ersten Halbjahr um 1,6 Prozent (minus 16 Millionen) auf 985 Millionen zurück. Dabei war der Rückgang im Fernverkehr (minus 1,2 Prozent) geringer als im Nahverkehr (minus 2,8 Prozent). Erfolgreich hat sich die Auslandstochter DB Arriva entwickelt. Der Gesamtumsatz erhöhte sich im ersten Halbjahr 2015 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 165 Millionen Euro (plus 7,5 Prozent) auf knapp 2,4 Milliarden Euro. Die Verkehrsleistung erhöhte sich um 2,5 Prozent auf 4,3 Milliarden Personenkilometer. Das bereinigte EBIT ging um 3 Millionen (minus 2,9 Prozent) auf 101 Millionen Euro zurück.

Streik und Unwetter machten auch dem **Schienengüterverkehr** zu schaffen. So ging die Leistung im ersten Halbjahr um 6 Prozent von 52,0 Milliarden auf 48,9 Milliarden Tonnenkilometer zurück.

Wachstum gab es im ersten Halbjahr in der **Logistik bei DB Schenker**. So stieg die Zahl der Sendungen im Landverkehr um 3,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr, bei der Luftfracht gab es ein Plus von 1,1 Prozent und bei der Kontraktlogistik sogar ein Plus von 16,6 Prozent. Einzig die Seefracht vermeldete ein Minus von 3,5 Prozent im ersten Halbjahr.

Bahnindustrie erzielt 2014 Umsatzrekord

„Vor allem die Abarbeitung hoher Auftragsbestände und die Wirkung vereinfachter Zulassungsverfahren für Bahntechnik lassen den Umsatz kräftig wachsen. So konnten zahlreiche bestellte Schienenfahrzeuge, die bislang noch im Zulassungsstau steckten, dank des neuen Zulassungsregimes endlich in Rechnung gestellt werden“, erklärte der Präsident des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), Dr. Martin Lange, bei der Vorstellung der Jahresbilanz 2014 am 14. April 2015 in Berlin. Allein in Deutschland legte der Umsatz mit Schienenfahrzeugen und deren Komponenten im vergangenen Jahr um über 44 Prozent auf 4,9 Milliarden Euro zu. Auch die Einnahmen aus dem Auslandsgeschäft in diesem Segment stiegen um über ein Viertel auf 4,6 Milliarden Euro. Der gesamte Umsatz (mit Infrastruktur) der VDB-Mitglieder erreichte 2014 mit 12,5 Milliarden Euro einen neuen Spitzenwert.



Die Abarbeitung hoher Auftragsbestände und die Wirkung vereinfachter Zulassungsverfahren für Bahntechnik lassen den Umsatz der Bahnindustrie 2014 mit 12,5 Milliarden Euro um ein Viertel auf ein Rekordniveau steigen;
Grafik: VDB.

Überschattet wird das Umsatzwachstum von einer rückläufigen Nachfrage. Die Bestellungen gingen 2014 gegenüber dem Vorjahr um über 36 Prozent auf 9,5 Milliarden Euro deutlich zurück. „Das ist enttäuschend“, räumte Lange ein. „2014 war ein an Großausschreibungen für Bahntechnik eher armes Jahr. Hinzu kommt, dass sich die Geschäftsbedingungen in wichtigen Eisenbahnmärkten wie Russland und China verändert haben. Die Volksrepublik tritt verstärkt nicht nur als technologischer Selbstversorger auf, sondern geht mit Bahntechnik auch immer stärker in den Export.“

Unbefriedigend war aus Sicht der Bahnindustrie einmal mehr das schwache Geschäft mit Infrastrukturausrüstungen: Der Umsatz stagnierte 2014 bei drei Milliarden Euro. Im Inland gingen die Einnahmen um gut fünf Prozent auf 1,8 Milliarden Euro zurück. Die Bestellungen insgesamt reduzierten sich sogar um über drei Prozent auf gut drei Milliarden Euro. Die Nachfrage im Inland stieg leicht auf 1,8 Milliarden Euro. „Bei Infrastrukturausrüstungen versprechen wir uns künftig durch die seit Anfang 2015 deutlich erhöhten Mittel für Ersatzinvestitionen in Deutschlands Schienenbestandsnetz eine spürbare Belebung des Geschäfts“, erklärte Lange.

Scharfe Kritik übte der VDB an der politisch weiter ungeklärten Zukunft der Regionalisierungsmittel. „2015 hat die Bundesregierung die Zahlung der Finanzmittel auf dem bisherigen Niveau in Höhe von 7,3 Milliarden Euro unverbindlich fortgesetzt und um magere 1,5 Prozent angehoben“, sagte VDB-Geschäftsführer **Axel Schuppe** und weiter: „Die Koalition muss mit den Regionalisierungsmit-

teln verlässlich umgehen. Die Finanzmittel müssen auf 8,5 Milliarden Euro pro Jahr angehoben und jährlich um mindestens zwei Prozent dynamisiert werden, wie es der Gesetzentwurf des Bundesrats aus dem Herbst 2014 vorsieht."

Zum Wettbewerb zwischen Fernbussen und der Schiene wurde Schuppe sehr deutlich. Im Jahr 2014 sind die Fahrgäste in Fernbussen auf 19 Millionen gestiegen, was einem Wachstum von 150 Prozent entspricht, während im Fernverkehr auf der Schiene die Zahl der Fahrgäste um 1,8 Prozent zurückging. Der Schienenfernverkehr der DB AG zahlte 2014 an Trassengebühren 832 Millionen Euro, die Fernbusse null Euro. Dazu Schuppe: „Wir halten diese ungleichen Wettbewerbsbedingungen für einen groben verkehrs- und finanzpolitischen Webfehler. Warum die seit 2013 nunmehr auf deutschen Autobahnen fahrenden Busse von einer Mautzahlung befreit sind, ist schlicht nicht nachvollziehbar."

Signifikante Ergebnisverbesserung der ÖBB 2014

Der ÖBB-Konzern informierte am 17. April 2015, dass das Geschäftsjahr 2014 mit einem Gewinn von 171,7 Millionen Euro (EBT, Vorsteuerergebnis) abgeschlossen wurde und damit die ursprüngliche Gewinnprognose von 150 Millionen Euro deutlich übertroffen wurde. Das Bilanzergebnis konnte gegenüber dem Vorjahr (102,5 Millionen Euro) um 68 Prozent gesteigert werden. Die ÖBB schreiben damit zum dritten Mal in Folge deutlich schwarze Zahlen. Der Güterverkehr schloss 2014 mit einem EBT von 58,9 Millionen Euro ab (plus 1 Prozent gegenüber 2013). Im Personenverkehr wurde ein EBT von 75,7 Mio. Euro erzielt (plus 29 Prozent). Der Teilkonzern Infrastruktur schloss mit einem EBT von 34,6 Mio. Euro ab (plus 34 Prozent). Die Gesamterträge des Konzerns sind 2014 um 107 Millionen Euro auf 6355 Millionen Euro gestiegen. Die Gesamtaufwendungen sind mit 5491 Millionen Euro gegenüber dem Vorjahr um 2 Millionen Euro gesunken.

Insgesamt beförderten die ÖBB 2014 466 Millionen **Fahrgäste mit Bahn und Bus** (Vorjahr: 469 Millionen). Während sich die Schiene weiterhin positiv entwickelte (235 Millionen Fahrgäste, plus 0,4 Prozent) gab es beim ÖBB-Postbus aufgrund der demografischen Entwicklung und dem intensiven Ausschreibungswettbewerb einen leichten Rückgang von 1,7 Prozent auf 231 Millionen Fahrgäste. Im Nahverkehr nutzten 201 Millionen Fahrgäste das Angebot der ÖBB. Im Fernverkehr fuhren 34 Millionen Fahrgäste mit den ÖBB. Damit konnten die Fahrgastzahlen trotz zusätzlichem Wettbewerb auf Straße und Schiene stabil gehalten werden. Die Pünktlichkeit befindet sich auf konstant hohem Niveau und konnte im Vergleich zu 2013 um 0,8 Prozent auf 96,7 Prozent gesteigert werden.

Die **Rail Cargo Group** konnte 2014 das Bilanzjahr erstmals mit einem positiven Eigenkapital abschließen, das EBIT betrug 104 Millionen Euro, gegenüber 2013 plus 37 Prozent. Trotz steigendem Wettbewerb im liberalisierten Güterverkehrsmarkt mit 28 Anbietern hat die Rail Cargo Austria einen weiterhin hohen Marktanteil von 79 Prozent in Österreich.

Der Geschäftsbericht 2014 der ÖBB kann heruntergeladen werden: www.oebb.at .

SBB bereitet Züge und Personal für den neuen Gotthard-Basistunnel vor

Am 11. Dezember 2016 nimmt die SBB den Gotthard-Basistunnel (GBT) in Betrieb. Dafür wird die nationale Flotte für die erhöhten Anforderungen an Personal und Rollmaterial vorbereitet. Die SBB baut bis Mitte 2016 in ihren vier Werken 18 Intercity-Neigezüge, 13 Lokomotiven des Typs Re 460, 119 Intercity-Wagen sowie 179 Strecken- und 15 Rangierlokomotiven von SBB Cargo um.

Die bestehenden Fahrzeuge erfüllen die spezifischen Netzzugangsbedingungen des GBT zum Brandschutz, zur Fahrtüchtigkeit im Brandfall und zur Druckertüchtigung teilweise noch nicht. Deshalb werden Brandmeldeanlagen, Brandabschnittstüren zwischen den Wagen sowie Schaum-Feuerlöscher eingebaut. Parallel dazu erfolgt die Ausrüstung der Lokomotiven mit der Zugsicherung ETCS Level 2 (European Train Control System). Die Maßnahmen ermöglichen auch eine schnellere Zugfolge auf dem ganzen SBB-Netz. Die SBB installiert zudem neue Klimageräte, was den Komfort für Fahrgäste und Lokpersonal erhöht. Schon bereit für den GBT sind die internationalen Züge des Typs ETR 610, die bereits heute am Gotthard verkehren.

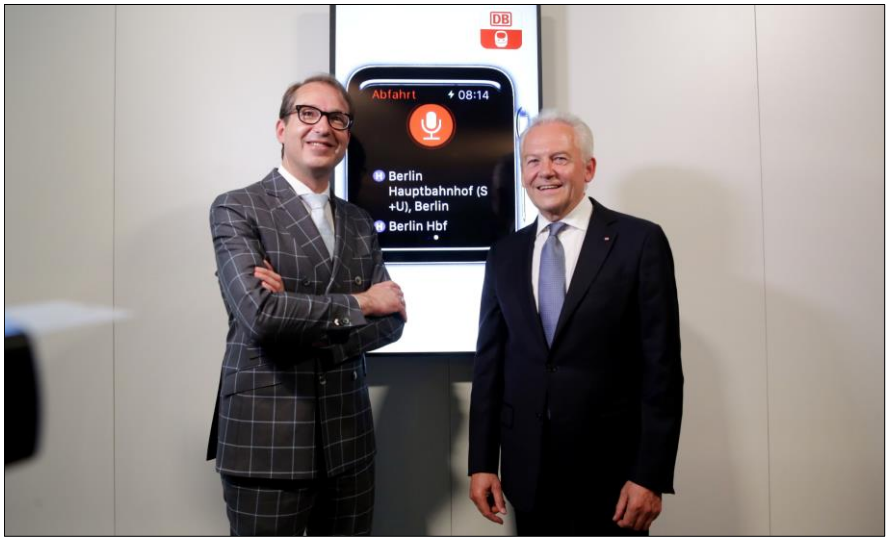
Sicht in den Fluchtstollen an der Multifunktionsstelle Sedrun im Gotthard-Basistunnel;
Foto: Gian Vait / © SBB CFF FFS.

Die Ertüchtigung des Rollmaterials ist Teil der umfangreichen Arbeiten im Hinblick auf die Inbetriebnahme des GBT. Dazu gehören unter anderem die Schulung von rund 3900 Mitarbeitenden, die Umrüstung von Anlagen und Bahnhöfen zwischen Brunnen und Castione auf die Führerstands-Signalisierung ETCS Level 2, die Inbetriebnahme zweier neuer elektronischer Stellwerke in Altdorf und Pollegio sowie die neuen Erhaltungs- und Interventionszentren in Erstfeld und Biasca.

Die Inbetriebnahme des neuen Gotthardtunnels am 11. Dezember 2016 ist der wichtigste Meilenstein der erneuerten Nord-Süd-Achse Gotthard. Ihre volle Leistungsfähigkeit erhält die alpenquerende Schienenverbindung aber erst nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels (2019) und des 4-Meter-Korridors (2020). Bis dahin werden auf den Zulaufstrecken zwischen Basel und Chiasso rund 25 Bauprojekte realisiert. Mit zahlreichen Maßnahmen in den Bereichen Rollmaterial, Bau und Betrieb will die SBB die Auswirkungen auf die Kunden so gering wie möglich halten.

Digitalisierungsoffensive für die DB Kunden

„Es gibt bei der Deutschen Bahn so gut wie keinen Bereich, der sich derzeit nicht mit der Digitalisierung beschäftigt. Insgesamt arbeiten wir an mehr als 150 Projekten, vom Personen- über den Güterverkehr und die Logistik bis hin zur Infrastruktur, der Produktion und unserer IT. Mit all diesen Initiativen verfolgen wir das übergeordnete Ziel, die Angebote der Deutschen Bahn noch attraktiver zu machen und unsere Prozesse noch effizienter und kostengünstiger zu gestalten. Wir wollen unsere Kunden noch besser informieren und einfacher und komfortabler ans Ziel bringen“, beschrieb DB-Vorstandsvorsitzender **Dr. Rüdiger Grube** auf einer gemeinsamen Pressekonferenz mit Bundesverkehrsminister **Alexander Dobrindt** am 05. Juni 2015 in Berlin die Neuausrichtung des Unternehmens.



Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, und Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn, bei der Vorstellung der Digitalisierungsoffensive der DB am 05. Juni 2015 in Berlin; Foto: DB AG / Pablo Castagnola.

Bundesverkehrsminister Dobrindt begrüßt den von der DB AG eingeschlagenen Weg: „Die Bahn kann das Verkehrsmittel des digitalen Zeitalters werden. Wir brauchen eine Modernisierungsoffensive, um dieses Potenzial voll auszuschöpfen. Ich begrüße die Initiative der Deutschen Bahn. Das Ziel muss sein: kostenloses WLAN nicht nur in der 1. Klasse der ICE, sondern in allen Klassen, im Regionalverkehr und in den Bahnhöfen.“

Grube bezeichnete die Digitalisierung als den größten Umbruch für die Deutsche Bahn seit der Bahnreform im Jahr 1994. „Wir nehmen diese weltweite Herausforderung an und wir treiben sie in unserem Unternehmen aktiv voran. Wir stellen uns dem Wettbewerb, denn wir wollen Treiber sein und nicht Getriebener!“, betonte Grube

Die gesamten Aktivitäten laufen bei der Bahn im Rahmen der Initiative Mobilität 4.0. Grube nannte als weitere Beispiele den Start eines digitalen ICE-Portals im Herbst: „Mit diesem Info- und Unterhaltungsangebot für Smartphones und Tablets machen wir das Reisen im ICE noch attraktiver für unsere Kunden.“ Neben Mobilität 4.0 bündelt die DB ihre Digitalisierungsprojekte in fünf weiteren Initiativen: Infrastruktur 4.0, Logistik 4.0, Arbeitswelten 4.0, IT 4.0 und Produktion 4.0. Beim Vorstandsvorsitzenden ist das zentrale „Competence Center Digitalisierung“ der DB angesiedelt.

Eisenbahninfrastruktur

Durchbruch bei der Rheintalbahn

Am 26. Juni 2015 hat der Projektbeirat zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel weitreichende Entscheidungen getroffen. Die Planungen der Bahn sahen vor, die zwei neuen Gleise auf der rund 30 Kilometer langen Strecke zwischen Offenburg und Riegel westlich neben der bestehenden Rheintalbahn anzuordnen. Anwohner befürchteten eine zu hohe Lärmbelastung und forderten einen Trassenausbau parallel zur Autobahn.

Diese beiden neuen Gleise werden zukünftig für den Güterverkehr vorgesehen, Personenzüge fahren weiterhin auf der bestehenden Rheintalbahn. Der Projektbeirat hat sich zudem für ergänzende Schallschutzmaßnahmen nahe der Autobahn ausgesprochen. Die zusätzlich entstehenden Kosten von rund 480 Millionen Euro wollen Bund und Land jeweils zur Hälfte tragen.

Außerdem hat sich der Projektbeirat für den rund sieben Kilometer langen Tunnel Offenburg ausgesprochen.

Die Mehrkosten von 1,2 Milliarden Euro trägt der Bund. Die hier genannten Mehrkosten basieren auf ersten groben Kostenannahmen. Die letzte Entscheidung und ob die vom Projektbeirat veranschlagten Haushaltsmittel für die Mehrkosten bereitgestellt werden, müssen nun der baden-württembergische Landtag und der Bundestag treffen. (*Anmerkung: Die CEF-Fördermittel der EU [Bericht unter Europäische Verkehrspolitik] dürften die Zustimmungen erleichtern*).

Der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, **Michael Odenwald**, sprach nach der Beiratssitzung von einem großen Erfolg angesichts der dringenden Notwendigkeit, diese zentrale europäische Verkehrsachse auszubauen. Er sagte: „Der Projektbeirat war ein großer Erfolg. In Jahren intensiver Arbeit haben wir gemeinsam mit den Regionen und Bürgerinitiativen Lösungen zur Optimierung eines der wichtigsten Verkehrsprojekte gefunden. Es war richtig und wichtig, dabei die Interessen der Anwohner und der betroffenen Regionen einzubeziehen. Dies ist im Projektbeirat in einzigartiger Weise gelungen.“

Schieneninfrastruktur — Fit für die Zukunft?!

Unter dieser Überschrift fand am 20. und 21. Mai 2015 in Münster der 2. iaf-Kongress BahnBau des VDEI (Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure; iaf = internationale Ausstellung Fahrwegtechnik) statt. Er wurde durch den Schirmherrn, **Dr. Volker Kefer**, Vorstand Infrastruktur und Dienstleistungen der Deutschen Bahn AG und durch **Dr.-Ing. Thomas Mainka**, Präsident des VDEI eröffnet.

Die Schieneninfrastruktur sei das Rückgrat der modernen Industrienationen und werde es seiner Ansicht auch bleiben, so Kefer zu den 350 Teilnehmern. Nichts sei wichtiger, als die Fähigkeit, zukünftig ressourcenschonend und nachhaltig erfolgreich zu sein. Er sei überzeugt davon, dass die Schiene in einem sich wandelnden Umfeld mehr Chancen habe denn je. In der Branche müssten hierfür allerdings alle Beteiligten zusammenhalten und zusammenarbeiten, deshalb sei dieser Kongress so wichtig.

In der ersten Sektion kommentierten der Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG **Frank Sennhenn**, der Vorstandsdirektor der ÖBB-Infrastruktur AG **Andreas Matthä** und **Philippe Gauderon**, Mitglied der SBB-Konzernleitung, die Entwicklung in ihren Ländern. In Österreich aber besonders in der Schweiz genießt die Bahn hohes Ansehen, welches sich in einer im Vergleich zu Deutschland deutlich höheren staatlichen Förderung ausdrückt. Gemeinsam blickten die Netzchefs durchaus positiv in die Zukunft. Alle drei Staaten bereiten ihre Schieneninfrastruktur auf die steigende Nachfrage der kommenden Jahrzehnte vor. Besonders die Digitalisierung der wirtschaftlichen Prozesse und der Kommunikation im Unternehmen und mit den Kunden wird als Chance zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn gesehen.

Vertreter von Ministerien und Behörden stellten im zweiten Themenblock die Finanzierung für den Erhalt und den Ausbau der Schieneninfrastruktur in ihren Ländern vor. Der Präsident des Eisenbahn Bundesamtes **Gerald Hörster** erläuterte die Verbesserungen der LuFV II im Vergleich zur LuFV I und demonstrierte den Finanzierungskreislauf „Verkehr finanziert Verkehr“.

Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene **Dirk Flege** präsentierte einen internationalen Vergleich der staatlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur, bei dem die Bundesrepublik auf den hinteren Plätzen liegt (*siehe Bericht unter Europäische Verkehrspolitik*). Um mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern empfahl Flege unter anderem die Stromsteuer als Ausgleich für die EEG-Mehrbelastung zu senken, die Mehrwertsteuer im Schienenpersonen-Fernverkehr zu ermäßigen, eine Fernbus-Maut einzuführen und die Lkw-Maut weiterzuentwickeln.

Weitere Informationen: www.iaf-kongress.com.

Kurzberichte Neubaustrecke Stuttgart – Ulm

Am 16. Mai 2015 wurde beim Bau des **Fildertunnels** der tausendste Tübbingring eingebaut. Mit einer Tunnelvortriebsmaschine wird der 9,5 Kilometer lange Tunnel zwischen dem Stuttgarter Hauptbahnhof und der Filderebene aufgefahren. Damit sind in der Oströhre, in der später das Streckengleis Ulm – Stuttgart verläuft, 2143 Meter Tunnel hergestellt. Im ersten Vortriebsabschnitt zwischen dem Filderportal und dem Stuttgarter Stadtteil Hoffeld ist damit mehr als die Hälfte der Distanz zurückgelegt.

Auch beim Bau des 8,8 Kilometer langen **Boßlertunnels** zum Albanstieg der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm kommen die Arbeiten gut voran. Die Tunnelvortriebsmaschine hat am 18. Juni 2015 in der Oströhre die Tausend-Meter-Marke erreicht. Seit dem 14. April 2015 fräst sich das 11,39 Meter durchmessende Schneidrad, angetrieben von knapp 6200 PS, kontinuierlich in den Berg und bewegt die rund 2480 Tonnen schwere und 110 Meter lange Tunnelvortriebsmaschine vorwärts, bergauf in Richtung des Zugangsstollens im Umpfental bei Gruibingen. Beim Boßlertunnel war zunächst der maschinelle Tunnelbau pro Tunnelröhre nur auf einer Länge von 2,8 Kilometern vorgesehen. Intensive Erkundungen der geologischen Verhältnisse haben ergeben, dass ein deutlich weiterreichender Einsatz der Tunnelvortriebsmaschine möglich ist. In der zuerst aufgefahrenen Oströhre sollen nun 7500 Meter und in der Weströhre 8500 Meter maschinell aufgefahren werden.

Tunnelportal des Albabstiegstunnels „Gerlinde“ am Tag der Offenen Baustelle; Foto: Gunther Ellwanger.

Für den Bau von Stuttgart 21 ist am 26. Juni 2015 der **1000. Logistikzug** von der zentralen Logistikfläche am Nordbahnhof abgefahren. Damit sind inzwischen rund 900 000 Tonnen Aushub von Stuttgart 21 auf der Schiene abtransportiert worden. Jeder Zug kann mit bis zu 1000 Tonnen beladen werden, was rund 40 Lkw entspricht. Arbeitstäglich fallen circa 5000 bis 10 000 Tonnen Aushub an, in Spitzenzeiten bis zu 15 000 Tonnen. Bis zu 13 Züge werden dann täglich das Material abfahren. Die Schüttgut-Container können im kombinierten Verkehr auf Schiene und Straße eingesetzt werden.

Am 28. Juni 2015 hat die DB Projekt Stuttgart – Ulm interessierte Bürgerinnen und Bürger, zum Tag der Offenen Baustelle am knapp 6 Kilometer langen **Albabstiegstunnel „Gerlinde“** eingeladen (*siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 20 und Folge 100, Seite 15*). Bei einem Rundgang konnten die Besucher auch einen Blick in den Rohbau des in klassischer Spritzbetonbauweise aufgefahrenen Tunnels werfen und Baustelleinrichtung, Baustellengeräte und Baustellenfahrzeuge besichtigen.

Tunnelführungen wurden auch am **Zwischenangriff Prag für den Feuerbachtunnel** angeboten. Am 11. Juli 2015 konnten jeweils 20 Besucher einen Blick in den Rohbau des in Spritzbetonbauweise erstellten 325 Meter langen Zugangsstollens werfen. Der Tunnel Feuerbach beginnt im Bahnhof Feuerbach und führt auf direktem Weg zum neuen Hauptbahnhof. Später dient dieser Stollen als Rettungsweg.

Die aktuellen Vortriebsstände aller Tunnel von Stuttgart 21 sowie der Neubaustrecke nach Ulm finden sich auf:
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de.

Georg Brunnhuber, Vorsitzender des Vereins Stuttgart – Ulm, präsentierte am 06. August 2015 bei einer Pressekonferenz im Stuttgarter Turmforum das neue Exponat **Virtuelle Realität (VR)**. Damit kann der Besucher den Bau des Tunnels Bad Cannstatt in Spritzbetonbauweise hautnah erleben. Der Realfilm in 3D wurde speziell hierfür produziert. Der Besucher kann sich 360 Grad im Film umschauen und sich seine eigene Sicht der Dinge machen, ein nachhaltiges Erlebnis.

Claus Schmiedel, Fraktionsvorsitzender der SPD im Landtag von Baden-Württemberg, ist vom neuen Exponat begeistert; Foto: Gunther Ellwanger.

Kurzberichte Schweiz

Am 02. April 2015 senkte das Bundesamt für Verkehr (BAV) seine Kostenprognose für die **Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT)** aufgrund des guten Baufortschritts am Gotthardbasistunnel um 300 Millionen Franken per Ende 2014 von 18,5 auf 18,2 Milliarden Franken. Bei den Hochgeschwindigkeitsanschlüssen, der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), der Lärmsanierung und dem Wechsel auf das Zugsicherungssystem ETCS schreitet die Realisierung wie geplant voran. Der Standbericht NEAT 2014 zu den Eisenbahn-Großprojekten kann heruntergeladen werden: www.bav.admin.ch.

Im April 2015 begannen die SBB im Rahmen von ZEB mit den Hauptarbeiten für das 855-Millionen-Franken-Projekt des 4-**gleisigen Ausbaus zwischen Olten und Aarau**, um den vorhandenen Engpass zu beseitigen. Am 02. Mai 2015 war die Bevölkerung zum ersten Spatenstich und einem Baustellenfest in Eppenberg eingeladen. Kernstück der Arbeiten ist der dreieinhalb Kilometer lange Eppenbergtunnel. Nach Abschluss der Arbeiten wird der Bahnkorridor Olten – Zürich durchgehend viergleisig sein.

Am 13. Mai 2015 veröffentlichten die SBB ihren **Netzzustandsbericht 2014**. Danach hat sich der Zustand der Infrastrukturanlagen im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert und ist insgesamt gut. Jedoch konnte der Nachholbedarf trotz erheblichem Mitteleinsatz nicht stabilisiert werden: Auch 2014 nahm er zu, um 204 Millionen Franken auf 2,521 Milliarden Franken. Insbesondere der Zustand der Fahrbahn ist nur genügend: Trotz mehr präventivem Unterhalt sind die Unterhalts- und Erneuerungsmengen nach wie vor zu tief und die Netzauslastung steigt weiter. Mit dem Netzzustandsbericht beurteilt die SBB jährlich den Zustand ihrer 12 Anlagengattungen und der rund 50 Anlagenarten. Bewertet wird der Zustand anhand von Substanz, Sicherheit und Verfügbarkeit. Der Netzzustandsbericht 2014 kann heruntergeladen werden: www.sbb.ch.

Am 11. Juni 2015 informierten der Kanton und die Stadt Bern, die SBB und RBS (Regionalverkehr Bern – Solothurn) über den geplanten **Ausbau des Bahnhofs Bern**. Nach mehrjähriger Planung konnten die Projekte von SBB und RBS nun beim BAV eingereicht werden. Die öffentliche Auflage ist ab Mitte August 2015 vorgesehen. Bis 2025 werden ein neuer RBS-Bahnhof und eine neue SBB-Personenunterführung mit einem zweiten Hauptzugang beim Bubenbergplatz gebaut, um die Kapazitäten des zweitgrößten Schweizer Bahnhofs an die stetig wachsenden Passagierströme anzupassen. Die Bauarbeiten sollen Anfang 2017 beginnen und bis 2025 dauern. Die Gesamtkosten des ersten Ausbauschritts belaufen sich auf 522 Millionen für den neuen viergleisigen, unterirdischen RBS-Bahnhof und 345 Millionen Franken für die Publikumsanlagen der SBB. Die Finanzierung beider Bauvorhaben ist gesichert

Das Bundesamt für Verkehr und die SBB haben sich am 03. September 2015 auf einen Zahlungsrahmen von 7,632 Milliarden Franken für die Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020 geeinigt. Dies sind 15 Prozent mehr als in der Leistungsvereinbarung 2013 bis 2016. Der höhere Zahlungsrahmen basiert auf der Notwendigkeit, mehr präventiven Unterhalt zu machen und auf dem Verkehrs- und Anlagenwachstum. Die SBB kann

beim BAV bei nachgewiesenem Bedarf Zusatzmittel beantragen, um die Pünktlichkeit zu gewährleisten und auf Unvorhergesehenes reagieren zu können. Die SBB wird nun bis Ende Oktober die definitive Offerte für die Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020 erarbeiten. Den Zahlungsrahmen für diese Leistungsvereinbarung wird der Bundesrat nach einer Anhörung dem Parlament unterbreiten. Nebst den Zahlungen an die SBB sind darin auch diejenigen an die Privatbahnen enthalten.

Wirtschaftlichkeit durch Qualität

Der Weltmarktführer für Oberbaumaschinen **Plasser & Theurer** hat neue Technologien entwickelt, um Gleisbauarbeiten entscheidend zu verbessern und so auch das System Bahn noch umweltfreundlicher zu machen. Damit können Bahnbauunternehmen kosteneffizienter arbeiten und flexibel agieren.

Bisher werden Oberbaumaschinen von Dieselmotoren angetrieben. Plasser & Theurer hat nun ein neuartiges Antriebskonzept verwirklicht, das die Maschine sowohl durch einen Diesel- als auch durch einen Elektromotor antreiben kann. Damit wird die Nutzung der sauberen elektrischen Energie aus dem Fahrdraht möglich, sowohl bei Überführungsfahrten als auch im Arbeitseinsatz.

Zunächst wurden 2 Hochleistungsmaschinen als **Hybridmaschinen** mit diesen beiden Antriebsmöglichkeiten gefertigt: das Schotterbewirtschaftungssystem BDS 2000 E3 sowie der Dynamische Stopfexpress 09-4X E3 (*siehe Titelfoto dieser Ausgabe*).E3 steht für: Economic, Ecologic, Ergonomic.

Economic bedeutet niedrigere Einsatzkosten, das heißt Kostenfreundlichkeit durch

- Senkung von Treibstoff- und Logistikkosten
- Erweiterung der Einsatzbereiche in innerstädtischen Räumen und Tunneln
- Vergaberechtliche Vorteile durch Ökobonus
- Vermeidung von Ökopönalen
- Verringerte Wartungskosten des Antriebs

Ecologic steht für Umweltfreundlichkeit, durch

- Erfüllung erhöhter Umweltschutzauflagen
- verringerten Schadstoffausstoß
- Nachhaltigkeit aufgrund der Nutzung von „grünem“ Bahnstrom
- Lärmreduktion (Antrieb, Schallschutz bei Aggregaten, aerodynamische Optimierung)

Ergonomic bedeutet höheren Komfort und Bedienerfreundlichkeit da

- geringere Lärmbelastung (Antrieb, Aggregate-Schallschutz)
- höherer Arbeitskomfort durch weniger Emissionen und Vibrationen
- ergonomisch optimierte Arbeitsplätze
- attraktiverer Arbeitsplatz.

Volle Ausnutzung der Ressourcen mit modernster Schotterbewirtschaftungstechnologie — jetzt auch als Hybridmaschine BDS 2000 E3;
Foto: Plasser & Theurer

Marburg und Obstfelderschmiede / Lichtenhain sind Bahnhöfe des Jahres 2015

Am 26. August 2015 hat die Jury ihr Urteil verkündet: Das hessische **Marburg** und das thüringische Bahnhofs-Duo **Obstfelderschmiede** / **Lichtenhain** gewinnen den Titel „Bahnhof des Jahres 2015“.

Zum zwölften Mal in Folge prämierte die Allianz pro Schiene damit die kundenfreundlichsten Bahnhöfe Deutschlands. In der Kategorie „Alltagsmobilität“ gewinnt das hessische Marburg, das die Jury als „Heimstätte einer intelligenten Mobilität und zeitgemäße Abkehr von der autogerechten Stadt“ auszeichnete. In der Kategorie „Tourismusbahnhof“ überzeugten die beiden Stationen der Oberweißbacher Bergbahn, bei denen die Jury „die bruchlose Einbettung raffinierter Ingenieurskunst in eine überaus liebliche Landschaft“ würdigte. Die 6-köpfige Jury wurde bei der Auswahl des Tourismusbahnhofs durch Experten des Deutschen Tourismusverbandes und der Kooperation „Fahrtziel Natur“ verstärkt.

Fotos dieser beiden prämierten Stationen der Kategorie ‚Tourismusbahnhöfe‘ finden Sie auf der dritten Umschlagseite.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt lobte das Engagement der Sieger: „Attraktive Bahnhöfe sind ein Gewinn für jede Gemeinde und hoch geschätzt bei allen Bahnkunden. Die Auszeichnung Bahnhof des Jahres ist seit zwölf Jahren eine begehrte Anerkennung für gelungenes Engagement um die Attraktivität der Bahnhöfe.“

„Wer **Marburg** mit dem Zug bereist, erlebt ein kleines Wunder: der dunkle, vom Autoverkehr umbrauste Bahnhof ist verschwunden. Unter den Planen der Baugerüste hat sich der Bahnhof in eine helle, stille Alltagsschönheit verwandelt“, lobte die Jury. „Zur Krönung dieser Wandlung hat die Stadt dieser neuen Heimstätte intelligenter Mobilität einen großzügigen Bahnhofsvorplatz vor die Füße gezaubert“, urteilten die Bahnhofstester. Auf Marburgs neuem Vorplatz kommen seit Vollendung des Umbaus im Jahre 2014 alle gleichberechtigt

Der Bahnhof Marburg (Lahn) ist „Bahnhof des Jahres“ in der ‚Alltagskategorie‘; Foto: Allianz pro Schiene / AndreasTaubert.com.

zum Zug: Fußgänger, Radfahrer, Busreisende, Autofahrer. Nur der Durchgangsverkehr muss draußen bleiben. Die Jury sah darin in Marburg ein „erstes Zeichen einer Abkehr vom Primat der autogerechten Stadt: Wenn alle Bahnhöfe in Deutschland solche Entwicklungen zu Wege brächten, hätte der öffentliche Verkehr gewonnen.“

Weitere Informationen unter: www.allianz-pro-schiene.de.

Schienen-güterverkehr

3 Prozent weniger Güter im Schienenverkehr im ersten Halbjahr 2015

Im Eisenbahngüterverkehr in Deutschland wurden im ersten Halbjahr 2015 insgesamt 178,3 Millionen Tonnen Güter befördert. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) am 01. September weiter mitteilte, waren das 3,0 Prozent weniger als im ersten Halbjahr 2014. Das Ergebnis ist maßgeblich beeinflusst von den Bahnstreiks im April und im Mai. Während es in den Monaten Januar bis Mai 2015 jeweils Rückgänge gegeben hatte, lag die transportierte Menge im Juni 2015 um 12,4 Prozent über dem Vorjahresmonat. Das war die höchste monatliche Zuwachsrate seit Mai 2011 (plus 15,7 Prozent).

Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2015 beruht auf dem Rückgang der Eisenbahntransporte mit dem Ausland: Der Empfang aus dem Ausland ging um 13,1 Prozent zurück und der Versand in das Ausland um 5,1 Prozent. Der Durchgangsverkehr erhöhte sich dagegen um 1,0 Prozent, während der Binnenverkehr stagnierte. Von den Rückgängen waren nahezu alle Gütergruppen betroffen. Das höchste Mengenminus gab es bei der Güterabteilung Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (minus 13,1 Prozent).

Noch stärker als das Gesamtergebnis der transportierten Menge im ersten Halbjahr 2015 ging der kombinierte Verkehr zurück: Bei einem Einbruch von 13,7 Prozent wurden 2,8 Millionen TEU (Twenty foot equivalent unit — 1 TEU entspricht einem 20-Fuß-Container) transportiert. Dabei wurden in allen Monaten des ersten Halbjahres 2015 weniger Container mit der Eisenbahn befördert als im jeweiligen Vorjahresmonat.

Die GRV bedauert diesen Rückgang und fordert die Politik auf, die vorhandenen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Schienengüterverkehrs deutlich zu reduzieren. Siehe dazu auch den folgenden Beitrag mit den Forderungen des VDV.

Der Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähig bleiben

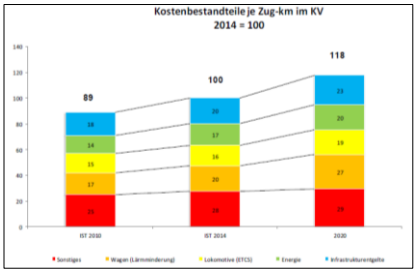
Dies ist der Titel der Neufassung eines Positionspapiers des VDV vom Mai 2015, das die Auswirkungen politischer Rahmensetzung auf die Produktionskosten der Güterbahnen behandelt. Einige zentrale Aussagen werden hier widergegeben:

Der Güterverkehr wird bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus kräftig wachsen. Die daraus resultierenden verkehrs- und umweltpolitischen Probleme sind nur dann zu bewältigen, wenn ein wettbewerbsfähiger Schienengüterverkehr einen möglichst hohen Anteil dieser Verkehrszuwächse übernimmt.

Im Gegensatz hierzu hat die Politik aber zahlreiche Entwicklungen zugelassen, eingeleitet oder aktiv gefördert, die zu deutlichen Kostensteigerungen bei den Güterbahnen führen und deren preisliche Wettbewerbsfähigkeit belasten. Gleichzeitig wurden und werden Kostenpositionen der konkurrierenden Verkehrsträger entlastet, so dass hieraus eine weitere Schwächung der Wettbewerbsposition resultiert.

Als wesentliche Risiken für die Kostenentwicklung der Güterbahnen sind neben den Entgelten für Infrastruktur und Energie insbesondere die im nationalen und europäischen Rechtsrahmen verankerten Regelungen zur Herstellung der Interoperabilität zu erkennen.

Darüber hinaus ist der umweltschonende, klimaverträgliche und weitgehend „elektromobile“ Eisenbahngüterverkehr mit berechtigten Anforderungen zur Minderung seiner Lärmemissionen konfrontiert. Der Sektor hat sich im Gleichklang mit der Politik dazu bekannt, bis 2020 die auf dem deutschen Netz verkehrende Güterwagenflotte komplett mit Flüsterbremsen auszustatten und damit die Voraussetzung für die Halbierung des Schienenverkehrslärms zu erfüllen. Dies führt jedoch zu erheblichen Mehrkosten für den Eisenbahnsektor.



Grafik: Entwicklung der Kostenbestandteile im Kombinierten Verkehr; Quelle: VDV Positionspapier: Der Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähig bleiben, Mai 2015.

Demgegenüber hat die Politik die Wettbewerbsposition der Wettbewerber auf Straße und Wasser in den vergangenen Jahren gestärkt. So wurde der Lkw-Transport durch eine Absenkung der Mautsätze deutlich entlastet. Die nach Äußerungen des Bundesverkehrsministers beabsichtigte Zulassung sogenannter Lang-Lkw wird die Produktivität des Straßengüterverkehrs spürbar erhöhen. Binnenschiffe sind nach wie vor von der Mineralölsteuer befreit und zahlen nahezu keine Entgelte für die Nutzung von Flüssen und Kanälen.

Die Güterbahnen unternehmen erhebliche Anstrengungen zur Steigerung ihrer Effizienz und zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit. Sie werden die notwendigen Voraussetzun-

gen für einen wachsenden Schienengüterverkehr jedoch nicht schaffen können, wenn die Politik den ordnungspolitischen Rahmen immer wieder zu Lasten des Schienengüterverkehrs verändert. Demgegenüber sind politische Entscheidungen gefordert, die das unternehmerische Engagement der Bahnen unterstützen und zur Stärkung der Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs beitragen:

- Vor allem der Bund, aber auch die Länder müssen die Finanzierung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur mit öffentlichen Haushaltsmitteln sicherstellen.
- Bestehende Instrumente zur Finanzierung und Planung der Infrastruktur (Bundeschienenwegeausbaugesetz, Bundesverkehrswegeplan 2015, Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz, Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr, Richtlinie zur Förderung von Gleisanschlüssen) müssen auch zur beschleunigten Realisierung produktivitätssteigernder Investitionen — insbesondere in die Ermöglichung längerer Güterzüge — angemessen dotiert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.
- Mit einer vollständigen Befreiung des Schienengüterverkehrs sowohl von der Stromsteuer als auch von der Mineralölsteuer auf Traktionsdiesel kann die deutsche Politik die hohe Mehrfachbelastung der Güterbahnen abbauen und deren Wettbewerbsposition stärken.
- Der Bund muss darauf hinwirken, dass bei der künftigen Migration von ETCS europaweit nur noch ein einheitlicher Standard ohne nationale Sonderlösungen implementiert werden darf, eine synchronisierte und zwischen den EIU abgestimmte Ausrüstung der Schienengüterverkehrskorridore erfolgt und die Übergangszeiten von den Alt-Systemen auf ETCS verringert werden.
- Da die ETCS-Einführung für die Betreiber unwirtschaftlich ist, muss der Bund im Rahmen eines Investitionsprogramms für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr die Umrüstung von Fahrzeugen mit ETCS fördern.
- Mit einer zeitlich befristeten öffentlichen Förderung der Betriebsmehrkosten nach Umrüstung von Güterwagen auf leise Bremssohlen kann die Bundesregierung einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Sektors und zur weiteren Beschleunigung der Lärmsanierung der Güterwagenflotte leisten.
- Sofern die vorgesehene Evaluierung die fortschreitende Lärmsanierung der Güterwagenflotte belegt und bestätigt, dass ihr Abschluss in 2020 absehbar ist, ist mit Blick auf die dauerhafte Leistungsfähigkeit der Güterbahnen ein Verzicht auf die Umsetzung ordnungsrechtlicher Maßnahmen vor 2020 unumgänglich. Um die Verlässlichkeit für alle Marktakteure herzustellen, muss die Bundesregierung möglichst frühzeitig eine belastbare Aussage treffen, wie ein Einsatzverbot lauter Güterwagen nach 2020 in Deutschland rechtlich umgesetzt werden soll.
- Um den administrativen Aufwand zur Erfüllung öffentlicher Normen und Pflichten wirkungsvoll zu begrenzen, müssen Gesetzgeber und Verwaltungen ihr Bewusstsein für die wirtschaftlichen Folgen ihrer Entscheidungen schärfen.

Das 20 seitige Positionspapier kann von der Internetseite des VDV heruntergeladen werden: www.vdv.de.

Erfolgreiche „transport logistic 2015“ in München

Die „transport logistic 2015“ fand vom 05. bis 08. Mai auf dem Gelände der Messe München statt. Die 15. Internationale Fachmesse ging mit einem Wachstum bei den Ausstellern und Besuchern zu Ende. Über 55 000 Besucher (2013: 52 300) aus 124 Ländern und 2050 (2013: 2013) Aussteller aus 62 Ländern präsentierten die Welt der Logistik. Das sehr gute Ergebnis freute auch Stefan Rummel, Geschäftsführer der Messe München: „Der deutliche Besucherzuwachs, vor allem aus dem Ausland, unterstreicht den Stellenwert der Leitmesse. Darüber hinaus zeigt er, dass sich die internationale Transport- und Logistikbranche auch von einem Bahnstreik nicht aufhalten lässt, uns in München zu besuchen.“

Der **internationale Anteil** bei den Ausstellern stieg auf 48 Prozent, bei den Besuchern auf 41 Prozent. Die Top-10 Besucherländer waren neben Deutschland — in dieser Reihenfolge — Österreich, Niederlande, Italien, Polen, Tschechische Republik, Schweiz, Frankreich, Belgien, Großbritannien und Rumänien. Die Top-10 Ausstellerländer waren neben Deutschland: die Niederlande, Italien, Belgien, Frankreich, Großbritannien, Österreich, Spanien, Tschechien, Schweiz und China.

Im Freigelände waren zahlreiche Güterwagen und einige Lokomotiven ausgestellt, im Bild: 130 Kubikmeter Schüttgutwagen von wascosa; Foto: Gunther Ellwanger.

Die Bedeutung der Messe für die Branche unterstrich Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt während der Eröffnungsfeier: „Die transport logistic ist die zentrale Messe auf der Welt für den ganzen Bereich der Logistik und der Lieferketten.“

Intelligente Informations- und Kommunikationssysteme sind heute der unverzichtbare Motor der Logistikbranche. Deshalb ist die **Digitalisierung** das zentrale Thema der Logistikunternehmen. Das spiegelte sich auch auf der transport logistic wider. Sowohl als Schwerpunkt im Rahmenprogramm als auch durch die Vielzahl der Aussteller im IT-Bereich. Mit rund 200 Unternehmen belegte der IT-Bereich die gesamte Halle B2.

Die Logistikbeauftragte des Bundes, Dorothee Bär, hob die Bedeutung einer raschen Digitalisierung und qualifiziertem Personals zusammen mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur hervor. Auf einem sehr gut besuchtem **Forum des Deutschen Verkehrsforums (DVF)** wurde deutlich: Diese Themen sind die entscheidenden Faktoren, damit der

Logistikstandort Deutschland wettbewerbsfähig bleibt.

DVF-Präsidiumsmitglied Dr. Jörg Mosolf, bestärkte die Staatssekretärin darin, in die Infrastruktur zu investieren. Denn wenn Deutschland mit produzierendem Gewerbe am Weltmarkt bestehen wolle, sei die Verkehrsinfrastruktur auch auf der letzten Meile von entscheidender Bedeutung. Für Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Transport und Logistik, DB Mobility Logistics AG, war ebenso der Erhalt und der Ausbau der Infrastruktur hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit des Logistikstandorts Deutschland entscheidend: »Eine bedarfsgerechte Infrastruktur in hoher Qualität mit nahtlosen Übergängen zu den Nachbarländern hat im Transitland Deutschland für alle Verkehrsträger oberste Priorität.“ Den Kombinierten Verkehr (KV) sah Rausch als den Wachstumsmarkt für die Schiene, daher sollte die bis zum 31. Dezember 2015 gültige KV-Förderrichtlinie fortgeschrieben werden.

Am Messestand der DB Netz AG wurde am 06. Mai 2015 mit der Firma Frankenbach Container Service GmbH der **400. Kunde der DB Netz AG** begrüßt. Im europäischen Vergleich hat die DB damit bei den Trassenbestellern einen Rekordwert erreicht. Das Unternehmen aus Mainz-Kastel hat sich entschlossen, sein bestehendes Leistungsspektrum (Straße und Wasserweg) nun mit einem eigenen Logistikkonzept um Transporte auf der Schiene zu erweitern. Im November 2014 starteten Neuverkehre auf der Relation Mainz – Homburg/Saar.

Die für den 11. Dezember 2016 geplante **Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnel (GBT)** war das zentrale Thema des Messeauftritts von SBB Cargo. Gemeinsam mit mehreren Partnern präsentierte sich die Schweizer Güterbahn auf dem Freigelände unter dem Motto „SwissMovers — Bewegen die Schweiz“. Bei einem Mediengespräch am 06. Mai standen die Veränderungen durch die Inbetriebnahme des längsten Eisenbahntunnels im Mittelpunkt. „Für den Schienengüterverkehr durch die Schweizer Alpen ermöglicht er hauptsächlich mehr, schnellere und effizientere Verbindungen“, sagte Nicolas Perrin, Vorstandsvorsitzender von SBB Cargo. Die Güterzüge könnten zudem zuverlässiger fahren und seien für die Kunden planbarer, weil witterungsbedingte Streckenunterbrüche in Zukunft größtenteils ausgeschlossen werden können. Mit der Inbetriebnahme des GBT wachse die Deutschschweiz enger mit dem Tessin und auch der Romandie zusammen. In Zukunft wird SBB Cargo mit bis zu 750 Meter langen Zügen durch den GBT fahren. (siehe auch interaktives Gotthard-Magazin: http://gotthard.sbbcargo.com).

Die nächste Ausgabe der transport logistic findet vom 09. bis 12. Mai 2017 statt. Weitere Informationen: www.transportlogistic.de.

Mehr Güterzüge im Kaiserhafen in Bremerhaven

Die bremischen Häfen setzen auf die Schiene und investieren deshalb in den Ausbau der Eisenbahnanlagen am Standort Bremerhaven. Den Anfang machte ein Projekt am Kaiserhafen: Elf Monate nach dem Baubeginn konnten die neuen Gleisanlagen am 19. Juni 2015 eingeweiht werden. 12 der insgesamt 16 Gleise am Hafenbahnhof Kaiserhafen waren auf bis zu 750 Meter verlängert und elektrifiziert worden. Die von der Europäischen Union mit 10 Prozent geförderte Baumaßnahme ist mit Gesamtkosten von 8,15 Millionen Euro verbunden.

Die neuen Anlagen am Kaiserhafen sind Teil eines umfangreichen Investitionspakets, mit dem die Eisenbahnanlagen im Überseehafen Bremerhaven in diesem Jahrzehnt erweitert und technisch aufgerüstet werden. Zunächst wurde der Rangierfunk der Hafeneisenbahn modernisiert (2013). Nach dem jetzt beendeten Ausbau der Bahnanlagen am Kaiserhafen folgt die Erweiterung der Vorstellgruppe Imsumer Deich: Der Hafenbahnhof an der Senator-Borttscheller-Straße soll bis 2017 um acht Gleise erweitert werden. Mittelfristig soll auch mit der DB Netz AG der Hafenbahnhof Speckenbüttel ausgebaut werden.

Die Hafeneisenbahn ist in den vergangenen Jahren an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gestoßen. So zählte der Überseehafen Bremerhaven 2014 etwa 30 200 Güterzüge (eingehend / ausgehend), was durchschnittlich 581 Zügen pro Woche entsprach. In der Spitze stieg der Wochenwert auf etwa 660 Züge. Die Gesamtzahl der Züge nahm 2014 gegenüber 2010 um 31 Prozent zu.

Besonders stark entwickelten sich die Autozüge. Hier waren 2014 etwa 12 900 Ein- und Ausgangszüge unterwegs (durchschnittlich 248 pro Woche). Seit 2010 stieg ihre Zahl um 67 Prozent. Der Modal Split der Eisenbahnverkehre im Automobilumschlag liegt heute bei 74 Prozent.

Einweihung der erweiterten Gleisanlagen im Bahnhof Kaiserhafen am 19. Juni 2015. Von links: Hafenstaatsrat Dr. Heiner Heseler, Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz, die Projektleiterinnen Sylvia Noormann und Anne Scholz sowie Bremenports-Geschäftsführer Robert Howe; Foto: Frank Miener.

CargoBeamer-Zug mit BLS-Loks auf der Gotthardrampe;
Foto: Tobias Weidemann, CargoBeamer.

Vier Meter hohe Sattelauflieger am Gotthard

CargoBeamer und BLS Cargo fahren seit 15. April 2015 über die Gotthardachse erstmals vier Meter hohe, nicht kranbare Sattelauflieger im Alpentransit. Bisher waren derartige Verkehre nur über die Straße möglich. Gefahren werden drei Umläufe pro Woche mit bis zu 28 Waggons pro Zug. Der horizontale Umschlag der Auflieger auf die speziellen Niederflurwagen wird im neuen Terminal Köln-Nord sowie im Terminal Melzo in Italien durchgeführt.Die CargoBeamer-Waggons haben eine deutlich reduzierte Aufstellhöhe, die es erlaubt, bereits vor dem Ausbau der Zulaufstrecken zum Gotthard auf vier Meter, Auflieger mit vier Metern Eckhöhe zu transportieren. Pilotfahrten über mehrere Tage fanden bereits Anfang 2014 erfolgreich statt.

BLS Cargo übernimmt die Verantwortung für die Traktionsleistung auf der Gesamtrelation. Sowohl in Deutschland als auch in Italien arbeitet BLS Cargo mit Partnerbahnen zusammen. „Wir sind sehr daran interessiert, mit unseren Traktionsangeboten auch das Segment dieser neuen innovativen Wagentechnik zu erschließen“, erklärte am 15. April 2015 Dirk Stahl, Vorstandsvorsitzender der BLS Cargo AG. „Die CargoBeamer-Verkehre sind ein interessante Ergänzung zu den heute schon bestehenden Angeboten im Unbegleiteten Kombinierten Verkehr und den Zügen der Rollenden Autobahn.“

Jährlich queren 750 000 Sattelauflieger allein die Schweizer Alpen. Somit ist nicht nur das wirtschaftliche Potential außerordentlich groß, sondern auch das ökologische, denn die Verkehre bieten neue Möglichkeiten für eine effektive Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene.

Mehr Güter auf der Schiene im alpenquerenden Verkehr

Im Jahr 2014 konnte die Eisenbahn beim Gütertransport durch die Alpen erneut zulegen: Die Menge der auf der Schiene beförderten Güter wuchs um 3,5 Prozent. Auf der Straße nahm die Transportmenge um 2 Prozent ab und die Zahl der Lastwagenfahrten ging um 1,6 Prozent auf 1,033 Millionen Fahrten zurück. Dies zeigt der am 08. April 2015 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) veröffentlichte Bericht mit den Kennzahlen 2014 für den alpenquerenden Güterverkehr. Der Marktanteil der Schiene erhöhte sich auf 67,3 Prozent. Damit wurde der höchste Wert seit Einführung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Jahr 2001 erzielt.

Der klassische Wagenladungsverkehr ist im zweiten Jahr in Folge das Segment mit der größten Zunahme (plus 4.7 Prozent). Der unbegleitete kombinierte Verkehr konnte ebenfalls ein Wachstum verzeichnen (plus 3,3 Prozent). Den Ausschlag dafür gab unter anderem der stärkere Wettbewerb innerhalb der Branche, der für zuverlässigere Schienenangebote sorgte.

Am stärksten beeinflusst wurde die Entwicklung im alpenquerenden

Güterverkehr auf Straße und Schiene durch die wirtschaftliche Situation. Während die meisten Länder der Europäischen Union seit 2013 wieder positive Wachstumsraten verzeichneten, rutschte Italien 2014 in eine Rezession. Dadurch wuchs der Schienenverkehr im zweiten Halbjahr 2014 weniger stark als im ersten, und die Transportmenge auf der Straße ging zurück. Bei den Lastwagenfahrten wurden im letzten Jahr auf den Schweizer Alpenübergängen 1,033 Millionen Lastwagenfahrten verzeichnet — so wenige wie seit 20 Jahren nicht mehr.

Nach dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz müsste bis 2018 die Zahl der Lastwagenfahrten durch die Alpen auf 650 000 pro Jahr reduziert werden. Bereits mit den letzten Verlagerungsberichten wurde darauf hingewiesen, dass sich dieses Ziel mit den bestehenden Instrumenten nicht erreichen lässt. Der seit mehreren Jahren feststellbare Rückgang der Lastwagenfahrten zeigt jedoch, dass die Verlagerungspolitik greift. Mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels 2016, der Realisierung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse bis 2020 sowie der Mitfinanzierung von weiteren Terminals im Norden Italiens darf eine Fortführung dieses Trends erwartet werden.

Schienenpersonenverkehr

Sieger beim Wettbewerb Eisenbahner mit Herz gekürt

Am 15. April 2015 kürte die Allianz pro Schiene in Berlin die Sieger des Wettbewerbs „Eisenbahner mit Herz 2015“. Gold ging an den Triebfahrzeugführer der Schönbuchbahn Ernst Dast, der für die Württembergische Eisenbahngesellschaft WEG arbeitet.

Der Schwabe begeisterte die Jury durch „einen handgreiflichen Einsatz“ während eines Unwetters auf der Strecke Böblingen – Dettenhausen bei Stuttgart: Als nach einem Orkan die Strecke durch herabfallende Äste

Die Gewinner des Wettbewerbs „Eisenbahner mit Herz“ bei der Preisverleihung am 15. April 2015 in Berlin. Von links: Axel Schäfer, Ernst Dasch, Kornelia Scherer und Herbert Kusche. Foto: Allianz pro Schiene / Andreas Taubert.

blockiert war, zog Ernst Dast einen Blaumann über und räumte die Strecke wieder frei.

Silber gewann die ICE-Bistro Stewardess Kornelia Scherer aus Hannover. Für ein schwerkrankes Ehepaar aus Großbritannien spendete sie Trost, kühlte den geschwollenen Fuß der Reisenden und sorgte über Stunden für Sitzplätze und Getränke am Platz.

Bronze bekam der DB-Regio Triebfahrzeugführer Axel Schäfer von der S-Bahn Frankfurt, weil er einer Reisenden, die nach einem Ohnmachtsanfall mit dem Kopf gegen den Zug geprallt war, auf die Beine half und sie während der Fahrt weiter versorgte. Die Brille, die der Frau beim Sturz ins Gleis gefallen war, sammelte er auf der Rückfahrt wieder ein und schickte sie der Kundin.

Zum fünften Wettbewerb „Eisenbahner mit Herz“ vergab die Jury auch einen Sonderpreis: „Kundenliebling“ wurde der Zugbegleiter der Schwarzwaldbahn, Herbert Kusche: Keinen anderen Eisenbahner hatten die Reisenden seit dem Start des Wettbewerbs so häufig auf den Schild gehoben wie den DB-Regio-Mann aus Singen.

Die Jury hatte auch 2015 die Qual der Wahl: Sie kürte die Sieger aus 34 Titel-Kandidaten, die aus fast allen Teilen Deutschlands stammten. Auf der Grundlage von rund 200 Kundeneinsendungen hatten die Bahnen seit Februar ihre Recherchekräfte mobilisiert, um das richtige Gesicht zur Geschichte herauszufinden.

Am 10. August 2015 startete die Allianz pro Schiene den sechsten Wettbewerb. Einsendungen dafür sind bis zum 31. Januar 2016 möglich: www.allianz-pro-schiene.de.

60 Euro fürs Schwarzfahren

Mit der Zustimmung des Bundesrates am 08. Mai 2015 ist die Anhebung des „Erhöhten Beförderungsentgeltes“ von bisher 40 auf nun 60 Euro beschlossen worden. Seit dem 01. August 2015 müssen Schwarzfahrer, die ohne gültiges Ticket in Bus oder Bahn erwischt werden, nun 60 Euro bezahlen. Das Bundesverkehrsministerium hatte die Verordnungen zum Personenbeförderungsgesetz und Allgemeinen Eisenbahngesetz entsprechend geändert.

Der VDV hatte sich seit Jahren für diese Erhöhung eingesetzt, sein Präsident, Jürgen Fenske, freute sich: „Wir begrüßen diese Entscheidung, denn die Erhöhung der Strafzahlung ist überfällig. Seit der letzten Anhebung von 30 auf 40 Euro im Jahr 2003 sind die Preise, Löhne und Geh-

älter, aber auch die Ticketpreise im Nahverkehr gestiegen. Daran gemessen hatte ein Betrag von 40 Euro seine abschreckende Wirkung bei vorsätzlich handelnden Schwarzfahrern weitgehend eingebüßt. Den deutschen ÖPNV-Unternehmen gehen mittlerweile durch Schwarzfahrer jährlich rund 250 Millionen Euro an Fahrgeldeinnahmen verloren. Deshalb ist diese Entscheidung von Bund und Ländern ein wichtiger Schritt für die Branche aber auch für unsere ehrlichen Fahrgäste. Denn diese Kunden zahlen mit ihren Tickets für den entstandenen Schaden mit."

Neuer ICE 3 fährt nach Paris

Mit einer Präsentationsfahrt zwischen Frankfurt am Main und Paris haben am 23. Juli 2015 der Vorstandsvorsitzende der DB Dr. Rüdiger Grube und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt den neuen ICE 3 der Baureihe 407 im deutsch-französischen Hochgeschwindigkeitsverkehr offiziell eingeführt. In Paris wurde der Zug vom Präsidenten der SNCF Guillaume Pepy in Empfang genommen. Die beiden Konzernchefs unterzeichneten einen Vertrag, mit dem DB und SNCF ihre erfolgreiche Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr bis 2020 verlängern.

Dobrindt: „Ich freue mich, dass man nun auch mit dem neuen ICE 3 von Frankfurt nach Paris fahren kann. Das neue Angebot macht Bahnfahren noch attraktiver. Wir investieren Milliarden in den Ausbau der Schienenstrecken. Die kürzlich bewilligte Rekordsumme von 1,7 Milliarden Euro EU-Fördermittel (*siehe Bericht unter Europäische Verkehrspolitik*) bringt uns dabei einen großen Schritt weiter."

Insgesamt sind seit der Betriebsaufnahme 2007 rund 12 Millionen Fahrgäste mit ICE und TGV zwischen beiden Ländern gereist. Von 2008 bis 2014 stiegen die Fahrgastzahlen um mehr als 44 Prozent. Die Zahlen des ersten Halbjahres bestätigen den positiven Trend: Rund 900 000 Reisende (plus 4 Prozent) nutzten die deutsch-französischen Hochgeschwindigkeitsverkehre.

ICE 3 (Baureihe 407) am 06. Juli 2015 im Bahnhof Paris Est;
Foto: Gunther Ellwanger.

Die Inbetriebnahme des zweiten Abschnitts der Hochgeschwindigkeitsstrecke Est Européenne (Raum Metz bis Vendenheim, nahe Straßburg) im Frühjahr 2016 wird die Erfolge weiter stärken. Die Fahrtzeit von Stuttgart nach Paris reduziert sich dann um 30 Minuten auf nur noch 3 Stunden 10 Minuten. Außerdem wird die Anzahl der Zugpaare zwischen Stuttgart und Paris werktags von vier auf fünf und zwischen Frankfurt und Paris von fünf auf sechs erhöht. Davon werden vier auf der bisherigen Route über Saarbrücken und zwei über Straßburg verkehren.

Kurzberichte zu Vergaben

Die **DB-Tochter Arriva** hat am 09. Juni 2015 von der niederländischen Provinz Limburg einen Auftrag im Wert von über zwei Milliarden Euro für den Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs erhalten. Der Vertrag umfasst sowohl Bus- als auch Schienenverkehre. Die Laufzeit beträgt 15 Jahre. DB Arriva nimmt den Betrieb in der südlichsten Provinz der Niederlande im Dezember 2016 auf. Die Verkehre rund um Maastricht sind eng mit den angrenzenden deutschen und belgischen Gebieten der sogenannten Euregio vernetzt. Die Provinz Limburg strebt einen weiteren Ausbau der internationalen Schienenverkehre an. DB Arriva wird gemeinsam mit DB Regio die geplante Bahnverbindung von Maastricht nach Aachen betreiben. Das DB Arriva-Busnetz in Limburg wird aus 226 Bussen bestehen. Im Schienenverkehr wird DB Arriva Niederlande 36 Regionalzüge einsetzen und die Flotte schrittweise erneuern.

Die Vergabe in Limburg erfolgte sechs Monate nach Betriebsaufnahme umfangreicher Verkehre in der benachbarten niederländischen Provinz Brabant. Bis 2024 betreibt DB Arriva dort im Rahmen eines Vertrages in Höhe von 1,2 Milliarden Euro eine Flotte von über 240 Regionalbussen.

Die am **Rhein-Ruhr-Express** beteiligten Zweckverbände informierten am 16. Juni 2015 über die beabsichtigte Vergabe der künftigen RRX-Linien. Die drei Lose haben ein Leistungsvolumen von insgesamt 14,6 Millionen Zugkilometern pro Jahr. Das Los 1 mit den Linien RE 1 (Aachen – Köln – Leverkusen – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – Hamm) und RE 11 (Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel) geht an Abellio Rail NRW. Das Los 2 mit den Linien RE 5 (Koblenz – Bonn – Köln – Leverkusen – Düsseldorf – Duisburg – Oberhausen – Wesel) und RE 6 (Köln/Bonn Flughafen – Köln – Neuss – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden) und Los 3 mit der Linie RE 4 (Aachen – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf Wuppertal – Hagen – Witten – Dortmund) gehen an National Express. Die neuen Verträge laufen ab Dezember 2018 über 15 Jahre. Eingesetzt werden 82 separat an Siemens vergebene RRX-Züge (*siehe Folge 102 der GRV-Nachrichten, Seite 24*).

Die DB Regio AG wird vom Jahr 2017 an den Schienenpersonennahverkehr auf den Strecken **Stuttgart – Crailsheim** und **Stuttgart – Horb – Singen / Freudenstadt** betreiben. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg gab am 21. August 2015 der Nahverkehrstochter der DB den Zuschlag für das so genannte Netz 3b, das eine Verkehrsleistung von 2,1 Millionen Zugkilometern jährlich umfasst. Neufahrzeuge in den Landesfarben (Talent 2 von Bombardier) werden eingesetzt. Neben zahlreichen weiteren Verbesserungen, sind die Fahrzeuge barrierefrei und verfügen über 30 Fahrradstellplätze, Klimaanlage sowie WLAN.

Kurzberichte Schweiz

Der am 08. Juni 2015 in Villeneuve vorgestellte Zug gibt erstmals Einblick in den Innenausbau des neuen 200 Meter langen **Fernverkehrs-Doppelstockzugs**. Noch bis Ende 2016 werden sieben Vorserienzüge intensiv getestet. Die statischen Prüfungen finden in der neuen Testhalle in Villeneuve statt. Nach ersten dynamischen Erprobungen auf dem Versuchsring in Velim (Tschechien) stehen in den nächsten Monaten Testfahrten auf dem SBB-Netz auf dem Programm. Bombardier wird die 59 Züge wie geplant bis Ende 2019 und die drei vereinbarten Zusatzzüge im ersten Quartal 2020 liefern. Der fahrplanmäßige Einsatz von Serienzügen ist ab 2017 vorgesehen.

Anfang 2016 läuft bei Stadler Rail die Produktion des neuen **Hochgeschwindigkeitstriebzugs Giruno** der SBB an. Damit alle Fragen zum Innenausbau vor Baubeginn geklärt sind, wurde ein Modell aus Holz — eine so genannte Maquette — gebaut, das am 07. Juli 2015 Medienvertretern vorgestellt wurde. Die Maquette umfasst je ein Abteil 1. und 2. Klasse, einen Wagen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, den Speisewagen und den Führerstand in Originalgröße. Die Maquette ermöglicht in einem frühen Projektstadium Erkenntnisse aus Sicht von Fahrgästen und Mitarbeitenden zu gewinnen, um kostspielige Anpassungen nach der Konstruktionsphase zu vermeiden.

Der Giruno bietet in Doppeltraktion (400 Meter Länge) 806 Sitzplätze — das sind rund 40 Prozent mehr als bisher. Die Züge verfügen über Wagen mit Tiefeinstiegen für Rollstuhlfahrer. Die insgesamt 29 Züge bieten: Mobilfunkverstärker (auch im UMTS- und LTE-Standard), Steckdosen an allen Sitzplätzen, große Gepäckablagen und geschlechtergetrennte Toiletten. Die neuen Züge sollen ab Ende 2019 auf der Gotthard-Linie verkehren und es ermöglichen, in unter zwei Stunden von Zürich nach Lugano und in unter drei Stunden von Zürich nach Mailand zu reisen.

Seit 01. August 2015 ist der neue **SwissPass** schweizweit gültig. Die Einführung erfolgte stufenweise. Um einen reibungslosen Start zu ermöglichen, erhielten rund 18 000 Generalabonnement (GA) Kunden der SBB die Möglichkeit, als Pionierkunden bereits seit dem 01. Juni 2015 mit dem SwissPass unterwegs zu sein. Ab diesem Zeitpunkt waren die größten konzessionierten Transportunternehmen (KTU) der Schweiz für die elektronische Kontrolle bereit. Seit dem 01. August wurden alle neuen General- und Halbtaxabonnemente auf dem SwissPass integriert. Alle über 240 KTU besitzen einen einheitlichen Standard bezüglich Kontrolle und Abbildung von elektronischen Tickets und Abonnementen. Der SwissPass ist nicht nur Träger für das GA und Halbtax, sondern auch für Partnerdienste, wie: Mobility Carsharing, RailAway-Angeboten, PubliBike, SchweizMobil oder Skipässe.

Der Hochgeschwindigkeitszug Giruno der SBB nimmt erste Formen an: Der Hersteller Stadler Rail hat zusammen mit der SBB ein 1:1-Holzmodell gebaut, um die verschiedenen Bereiche des neuen Zuges erlebbar zu machen; Foto: © SBB CFF FFS..

Der **Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015** wird der anspruchsvollste seit Einführung der „Bahn 2000“ im Jahr 2004. Das liegt einerseits an der Inbetriebnahme der Zürcher Durchmesserlinie für den Fernverkehr. Andererseits starten zwischen Renens und Lausanne umfangreiche Bauarbeiten im Rahmen des Projekts „Léman 2030“. Diese Arbeiten auf der West-Ost-Achse, der Hauptschlagader des Schweizer Bahnnetzes, haben Auswirkungen auf den Fahrplan. Deshalb ändert die SBB schweizweit die Linienführung verschiedener Fernverkehrsverbindungen auf der West-Ost-Achse. Die Verbindungen Nord-Süd erfahren keine wesentlichen Änderungen. Insgesamt wird das Angebot im Fernverkehr um 660 000 Zugkilometer rund ein Prozent ausgebaut, im Regionalverkehr gar um 2,3 Millionen und vier Prozent. Die wichtigsten Änderungen sind auf einer interaktiven Karte ersichtlich auf www.sbb.ch.

Fahrgäste in den Mittelpunkt

Am 15. Juni 2015 konnte **Michael Ziesak**, Bundesvorsitzender des VCD, rund 80 Interessierte bei der Tagung „Fahrgäste in den Mittelpunkt — Perspektiven für den Fernverkehr auf der Schiene“ in Berlin begrüßen. Er wies darauf hin, dass anders als im Nahverkehr der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) stagniert und mit 131 Millionen Fahrgästen im Jahr 2013 noch immer nicht den Stand aus der Zeit vor der Bahnreform erreicht hat. Die Attraktivität des Fernverkehrs sollte durch den Deutschland-Takt und Deutschland-Tarif gesteigert werden.

Die Megatrends Wettbewerb durch den Fernbus und Niedrigpreis-Fluglinien sowie die Digitalisierung erforderten laut **Ulrich Homburg**, Vorstand Personenverkehr der DB, eine Änderung der Strategie im SPFV. Die im März 2015 vorgestellte neue Fernverkehrsoffensive (*siehe Folge 102 der GRV-Nachrichten, Leitartikel und Seite 23*) soll bis 2030 190 neue um-

steigefreie Verbindungen bringen, im Endausbauzustand sollen daraus 50 Millionen zusätzliche Reisende resultieren. Homburg betonte, dass der Erfolg der Fernverkehrsoffensive auch von der politischen Unterstützung abhängt. Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 hat die DB ihr Zielnetz 2030 angemeldet.

Petra Breuer, im Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig für strategische Projekte, informierte über die Situation des SPFV in der Schweiz, der mit jährlich 13 Milliarden Personenkilometern das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs bildet. Verkehrsbedürfnisse, Infrastrukturanforderungen und das Verkehrsangebot werden demokratisch abgestimmt, einschließlich von Volksabstimmungen zu zentralen Punkten der Verkehrspolitik (*zuletzt FABI, siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 21*). Im Dreieck Basel, Zürich, Bern sowie von Bern nach Lausanne, Genf soll der heutige 30 Minutentakt des SPFV bis 2050 auf 15 Minuten verdichtet werden. Obwohl die Fernverkehrszüge in den Hauptverkehrszeiten sehr voll sind, liegt ihre mittlere Auslastung nur bei rund 31 Prozent. Laut Breuer gibt es in der Schweiz im SPFV keinen Wettbewerb. Die SBB haben eine Konzession für das Gesamtnetz, die im Dezember 2017 ausläuft und dann verlängert wird.

Der Geschäftsführer der österreichischen Westbahn **Dr. Erich Forster** informierte über sein Unternehmen, das seit drei Jahren in Konkurrenz zur ÖBB SPFV zwischen Wien und Salzburg anbietet. (*siehe auch Beitrag unten*).

Weitere Informationen www.vcd.org.

Marketing und Servicekultur der Westbahn

Seit Dezember 2011 ist die Westbahn als erstes privates Unternehmen im Personenverkehr stündlich zwischen Wien und Salzburg unterwegs. Die Fahrzeit beträgt rund 2½ Stunden für 317 Kilometer Streckenlänge. Im Dezember 2014 wurden 10 neue Züge bei der Schweizer Firma Stadler bestellt. Die Lieferung ist mit Mitte 2017 vorgesehen und es ist geplant, zukünftig einen Halbstundentakt von Linz aus mit den abwechselnden Zielen Wien Westbahnhof und Wien Hauptbahnhof anzubieten.

In der Westbahn hat persönliche Kundenbetreuung Priorität. Aus diesem Grund gibt es nach Möglichkeit in jedem Wagen einen „West-Steward“ oder eine West-Stewardess. Das garantiert die optimale Betreuung der Kunden. Das Credo der Westbahn ist die ständige Optimierung der Kundenzufriedenheit, die vor allem durch die Stewards erzielt wird. Sie tragen die Verantwortung für den Verkauf der Tickets an Bord, die Sauberkeit im Zug oder Serviceleistungen, etwa Hilfestellungen bei Rollstuhlreisenden oder Müttern mit Kinderwagen. Motiviertes Bordpersonal, das mit guten Umgangsformen den Fahrgast betreut, macht das Unternehmen zu einem erfolgreichen Verkehrsdienstleister. Dazu gehören nicht nur die Organisationsfähigkeit, sondern auch das Verantwortungsbewusstsein und die Hilfsbereitschaft jedes einzelnen Mitarbeiters. Mit den Stewards in jedem Wagen, den vier Cafés pro Garnitur mit acht Sitzplätzen, Ticketverkauf direkt an Bord sowie durchgehender ergonomisch geformter Lederbestuhlung für Erste-Klasse-Komfort im ganzen Zug setzt die Westbahn ein bisher nicht gekanntes innovatives Service- und Qualitätsniveau im österreichischen Fernverkehr um.

Eine fundierte Ausbildung führt die Stewards durch Theorie und Praxis im Zug. So lernen Auszubildende etwa Wichtiges zur Marktstrategie und zum Dienstleistungsanspruch genauso wie die Sicherheitsaspekte oder eignen sich Wissen über die Kundenbetreuung, wie zum Beispiel der Umgang mit Ticketing, Catering, Reinigung, der Hardware des Zuges und Erster Hilfe, an.

Der Ticketverkauf basiert auf persönlichem Service und einer einfach zu bedienenden Website. Mit dem „One Click-Ticket“ ist der Kauf so einfach wie noch nie zuvor. Mit nur einem Mausklick gelangt der Kunde in den Warenkorb. Anhand der Matrix auf der Website sieht er außerdem, wie viel seine Fahrkarte kostet. Wenn mehr als eine Person reisen oder Zusatzangebote genutzt werden, ist das ebenfalls einfach auswählbar. Die Kunden/Kundinnen brauchen dann nur mehr zu bezahlen und schon kann die Fahrt starten. Möchte der Kunde das Ticket nicht gleich verwenden, so hat er die Möglichkeit, dies zu einem späteren Zeitpunkt zu tun, denn alle Haustarif-Tickets sind ein Jahr lang ab Kauf gültig und natürlich auch in diesem Zeitraum stornierbar.

Neben dem Onlineverkauf gibt es drei weitere Vertriebskanäle. So kann der Kunde sein Ticket entweder in einer von 3000 Trafiken in ganz Österreich, direkt an Bord oder mit „West-Pay“

6-teiliger Doppelstocktriebzug der Westbahn zwischen Attnang-Puchheim und Vöcklabruck
Foto: Christoph Kasparovsky / © Westbahn Management GmbH

„Die Herstellung einer emotionalen Kundenbeziehung ist der Schlüssel zum Erfolg. Persönliche Kundenbeziehung führt zu Kundenzufriedenheit und in der Folge zur langfristigen Kundenbindung“, erklärt Dr. Erich Forster, Geschäftsführer der Westbahn Management GmbH.

erwerben, der neuesten Innovation für den „On Bord Online-Kauf“. Der Scan eines QR-Codes ermöglicht Schnelligkeit und Einfachheit beim Kauf einer Fahrkarte. Die QR-Codes werden in den Zügen in Flyern an den Sitzplätzen oder auf den Infoständern in den Bahnhöfen zur Verfügung

gestellt. Neben dem einfachen Ticketingvorgang besteht der besondere Vorteil von „West-Pay“ für die Kunden darin, dass Rabatte, die bisher nur online genutzt werden konnten, auch für das „West-Pay“ Instant Ticket und damit ab sofort auch für den Ticketkauf im Zug angeboten werden.

Die Preise der Westbahn sind erschwinglich: So liegt der günstige Haustarif (Vollpreis) bis zu 50 Prozent unter dem Vollpreis der ÖBB PV-AG. Der attraktive Tarif ist außerdem ohne Rabattkarte erhältlich. Bei der Westbahn gilt der gleiche Haustarif-Preis an Bord und online (ausgenommen zu den Spitzenzeiten am Freitag und Sonntagnachmittag, zu denen ein Euro mehr verlangt wird, um die Kunden zum Onlinekauf zu motivieren und gleichzeitig die Stewards zu entlasten). Neben dem günstigen Haustarif, zum Beispiel 24,90 Euro für die Strecke Wien – Salzburg, gibt es Sondertarife für bestimmte Personengruppen in ausgewählten Vertriebskanälen. Dazu zählen unter anderem das Trafik-Aktiv Ticket für Personen ab 60 Jahren (welches ausschließlich in der Trafik erhältlich ist) oder das Schülergruppenticket im Onlineverkauf. Auch für Businesskunden wurde ein attraktives Abrechnungs- und Buchungssystem gefunden: Mit dem Air-Plus-Zahlungssystem, das speziell für große Unternehmen interessant ist, wird die Abrechnung von Reisespesen nicht nur viel einfacher gemacht, sondern Ticketkäufe können auch kostenstellengenau den Mitarbeitern zugeordnet werden. Das Kundenpotenzial wurde somit durch zuverlässige Partner rasch erweitert. Neben Ermäßigungen durch Mitgliedschaften von Partnerunternehmen wurden in Zusammenarbeit mit „Miles & More“ und „topbonus“ auch Programme eingeführt, über die die Kunden beim Ticketkauf Flugmeilen sammeln können.

Die Kundeninformationen werden auf die Bedürfnisse der jeweiligen Kundengruppe abgestimmt. Während sie für die Jugend kurz und knackig gehalten wird, ist es der Westbahn wichtig, speziell für ältere Menschen detailliert zu informieren.

Das Rollmaterial besteht aus sieben sechsteiligen Doppelstock-Triebzügen (ab 2017 gibt es zusätzlich einen sechsteiligen und neun vierteilige Doppelstock-Triebwagen), allerdings ohne klassische Aufteilung in 1. und 2. Klasse. Wer sich in der Westbahn mehr Luxus gönnen möchte, etwa einen zusätzlichen Sitzplatz, mehr Beinfreiheit, einen Willkommensgruß und eine gratis Tageszeitung, der ist im Westbahn-Plus-Wagen gut aufgehoben. Dieser Wagen des Zuges entspricht der Business Class einer Airline und wurde speziell für Geschäftsreisende entwickelt, die Platz zum Arbeiten benötigen. Ungestörtes Surfen im Internet garantiert das kostenlose WLAN auf der gesamten Strecke.

Raum wird in der Westbahn sehr groß geschrieben. So verfügt jeder Sitz über einen großen Klapptisch, der ausreichend Platz für einen Laptop bietet. Zum Arbeiten oder Surfen gibt es bei jedem Sitzplatz eine Steckdose und für die Bequemlichkeit ausreichend Beinfreiheit.

Barrierefreie Einstiege erleichtern den Zugang zum Zug für jeden Gast. Die Kundenzufriedenheit steht an erster Stelle. Auch nach Geschlecht getrennte Toiletten inklusive Pissoir im Herren WC sind in jedem Wagen vorhanden.

Laut aktueller Kundenzufriedenheitsbefragung aus dem Jahr 2015 schafft es die Westbahn, die Zufriedenheitswerte des Vorjahres zu halten (62 Prozent) oder sogar auszubauen (32 Prozent).

Weiterer Verkehr im Umweltverbund

Renaissance der Schulzeitstaffelung — Ein Beitrag für Wirtschaftlichkeit und Qualität der ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum

Dr. André Kavai, Geschäftsführer der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Demographischer Wandel beeinflusst ÖPNV und dessen Finanzierbarkeit

Die Reurbanisierungstendenzen in den Ballungszentren, den Subzentren und Kommunen an Verkehrsachsen haben stärker zugenommen als bisher angenommen. Werden für Busse und Bahnen im Ballungsraum und im nahen Umland seit Jahren wachsende Fahrgastzahlen prognostiziert, nimmt die Zahl der Fahrgäste außerhalb der Stoßzeiten im ländlichen Raum besonders stark ab. Gerade der sogenannte „Jedermannsverkehr“ außerhalb der Schulandienungszeiten spielt eine immer geringere Rolle. Das heißt, weniger Fahrgäste führen zu mehr öffentlichen Zuschüssen. Darüber hinaus wird die wirtschaftliche Basis vieler Verkehre durch den Rückgang der Schülerzahlen bedroht.

An der Entwicklung der Schülerzahlen kann aufgezeigt werden, dass die Zahl der jüngeren Menschen — einer kommenden Generation potenzieller Nutzer von Bus und Bahn — in der Fläche drastisch zurückgeht. Die ältere Generation dominiert; eine große Gruppe von Menschen, die überwiegend in dem Bewusstsein aufgewachsen ist, dass Mobilität mit einem eigenen Auto gleichzusetzen ist. Mit dem Wegzug der Jüngeren und Erwerbsfähigen gerät generell die Sicherung der Grundversorgung in Schieflage. Die Anzahl der Dörfer, die von der unmittelbaren Daseinsfürsorge abgeschnitten sind, wächst.

Unterschiedliche Lösungen für ländliche Regionen und Ballungsraum

Für einen Mobilitätsdienstleister wie den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) kann es hier keine einheitliche Lösung geben, denn ein Blick auf die Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung im Verbundgebiet spricht eine klare Sprache: Während sich die Entwicklung im engsten Kern des Ballungsraums Rhein-Main positiv gestaltet und in der Peripherie zumindest Stabilität verspricht, weist der erweiterte, ländliche Bereich für die nahe Zukunft eine deutliche Abnahme der Bevölkerung aus.

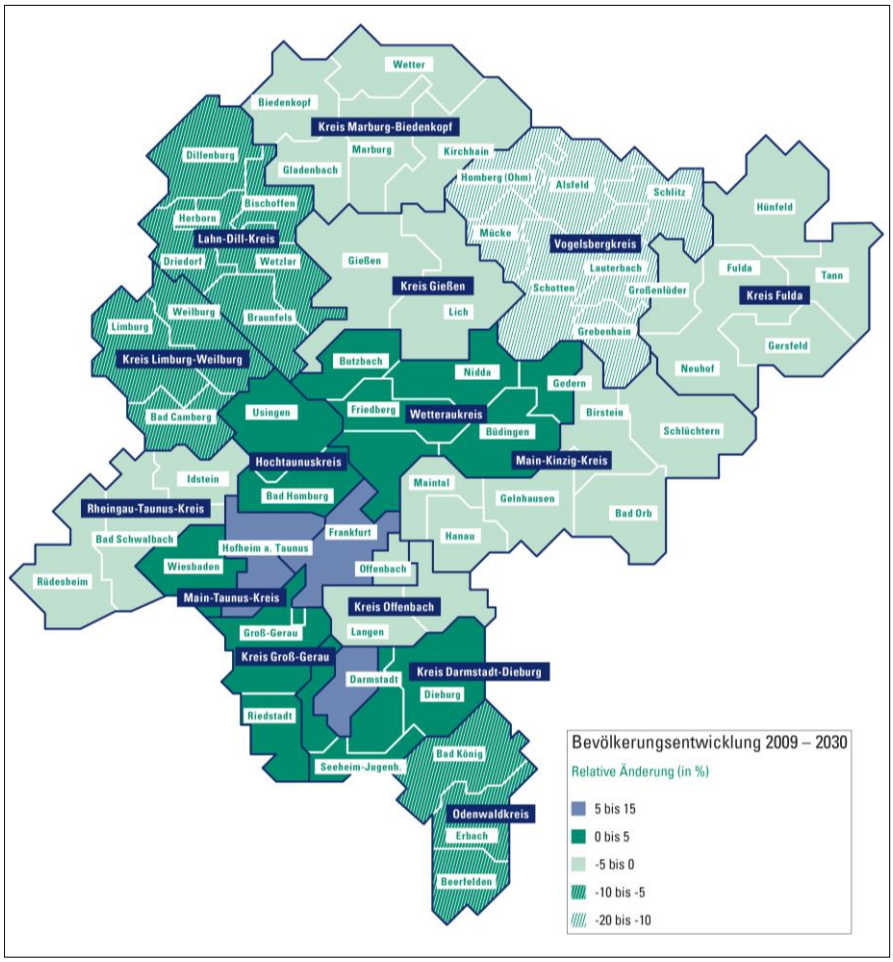


Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung 2009 bis 2030 im RMV-Verbundraum (nach Hessenagentur, 2010);
Quelle: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt-Rhein-Main, RMV, 2014.

Generell ist in ländlichen Räumen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, mit einer stärkeren Alterung der Gesellschaft und einem weiteren Anstieg der individuellen Motorisierung zu rechnen, da aufgrund der schwachen Nachfrageentwicklung und entsprechend geringer Angebotsdichte das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf dem Land in den seltensten Fällen konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr sein kann.

Schulzeitstaffelung kann Verkehrsversorgung des ländlichen Raumes stärken

Besonders virulent zeigt sich das Problem bei Betrachtung der Entwicklung der Schülerverkehre, da diese das Rückgrat der Verkehre im ländlichen Raum darstellen. Durch massiv zurückgehende Schülerverkehre und bei gleichzeitiger Veränderung der Schulstandorte wird sich die Nachfrage in der Fläche verteilen und im Volumen rückläufiger entwickeln, was stark sinkende Einnahmen bei gleichzeitig steigenden Ausgaben zur Folge haben wird.

Die Sicherstellung der Schülerbeförderung vom Wohnort zur Schule und von der Schule zum Wohnort ist für die kommunalen Schulträger eine Pflichtaufgabe, die schon heute mit erheblichen finanziellen Belastungen verbunden ist. Dabei kommt den Landkreisen als Schulträger und Verantwortliche für die Schülerbeförderung und des lokalen Verkehrs eine besondere Steuerungsfunktion zu. Diesen wiederum fehlen häufig durch Auflagen und Konsolidierungsdruck die strategischen Finanzierungen und die Unterstützung durch den Landesgesetzgeber zum Beispiel durch klare rechtliche Vorgaben bei der Veränderung an verkehrliche Notwendigkeiten, um Effizienzreserven im bestehenden System zu heben.

Welche Möglichkeiten bieten sich also den Schulträgern vor Ort gemeinsam mit den Verkehrsverbünden und lokalen Aufgabenträgern, um diesem Trend zumindest entgegenzuwirken? Eines steht schon heute fest: Es wird keine einfache Lösungen geben können, weil zum einen der finanzielle Spielraum bei steigenden Anforderungen zunehmend kleiner wird und die Kompetenzen und unterschiedlichen Ebenen bisher nicht abgestimmt an einer Problemlösung arbeiten.

Die verloren gehenden Schülerverkehre lassen sich nicht ersetzen. Um alleine den Effekt der zurückgehenden Beförderungszahlen von Schülern zu kompensieren, müsste bei einer Aufrechterhaltung des derzeitigen Angebotsumfangs innerhalb der kommenden Jahre eine erhebliche Tariferhöhung stattfinden. Aller Wahrscheinlichkeit nach würde diese zu einem starken Rückgang der Fahrgastzahlen und einer weiteren Verlagerung hin zum motorisierten Individualverkehr führen, was das Ausgangsszenario weiter verstärken würde. Zu einer strukturellen und damit auch zukunftsorientieren Lösung beitragen können also nur solche Ansätze, die die vorhandenen Ressourcen einer Effizienzprüfung unterziehen, mit dem Ziel sie zu optimieren.

Vorrang bei der Schülerbeförderung hat die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Zum Einsatz eines Schulbusses ist der Schulträger verpflichtet, wenn die Benutzung vorhandener öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich ist, weil es ein geeignetes Angebot nicht gibt. Der vom Schulträger zu gestaltende Schulbusverkehr unterliegt als sogenannter freigestellter Verkehr nicht den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes.

Schulanfangszeiten sind klassische „Peakzeiten“. In einem relativ kurzen Zeitraum ist ein extrem hohes Kapazitätsangebot erforderlich, das im ländlichen Raum in den Nichtpeak-Zwischenzeiten zu Leerfahrten oder zu einem in diesen Zeiten fehlenden Angebot führt. Mit Hilfe einer Staffelung der Schulanfangszeiten könnte das Kapazitätserfordernis reduziert und die Ressourcen damit optimiert werden.

Hessisches Schulgesetz lässt Schulzeitstaffelung zu

Zu beachten sind hierbei die Vorschriften des Hessischen Schulgesetzes (HSchG). Nach Paragraf 15a Absatz 1 Satz 1 HSchG haben die Schulen eine verlässliche Schulzeit von mindestens fünf Zeitstunden am Vormittag zu gewährleisten. Nach der Begründung zum Gesetzentwurf verpflichtet dies die Schule, ihre Schülerinnen und Schüler zumindest für die Zeit von 8 Uhr bis 13 Uhr in ihrer pädagogischen Verantwortung zu behalten. Das Gesetz stellt auf Zeitstunden und nicht auf Unterrichtsstunden ab. Die konkrete Entscheidung trifft die Schulleitung in ihrer Verantwortung für die Unterrichtsorganisation nach Paragraf 88 Absatz 2 Nummer 2 HSchG. Je nach Unterrichtsbeginn und Gestaltung des Vormittags kann die verlässliche Schulzeit früher oder später als 8 Uhr beginnen und früher oder später als 13 Uhr enden. Sie muss nur in der Regel fünf Zeitstunden betragen. Die Regelung gilt, ebenso wie die Regelung zur Schülerbeförderung für die Bildungsgänge der Grundstufe (Primarstufe) und der Mittelstufe (Sekundarstufe I). Soweit die fünf Stunden in dem Zeitraum zwischen 07:30 Uhr und 13:30 Uhr liegen, wäre in diesem Rahmen eine flexible Lösung möglich.

Abbildung 2: Optimierung des Schülerverkehrs durch Schulzeitstaffelung;
Quelle: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt-Rhein-Main, RMV, 2014.

Grundlage einer Entscheidung muss ein Gesamtkonzept zur Untersuchung des Schülerverkehrs unter der Maßgabe einer optimalen Gesamtgestaltung des ÖPNV in einem geographisch passenden Bezugsraum (zum Beispiel Schulzentren oder klassisch gewachsene Schulstandorte mit räumlich eng zusammenliegenden Bildungseinrichtungen) sein. Hierbei sollten die unterschiedlichen Schularten, aber auch der weitere Ausbau und Zunahme von Ganztagsschulen und Nachmittagsangeboten berücksichtigt werden.

Vor allem bei mehreren Schulangeboten vor Ort, sollte eine einheitliche Gesamtkonzeption gemeinsam mit den Schulträgern und Verantwortlichen in den jeweiligen Schulen abgestimmt werden. Dies bedingt zunächst eine abgestimmte Vorgehensweise zwischen der Schulentwicklungsplanung und der Regieebene die den Schülerverkehr mit den Verkehrsunternehmen plant, ausschreibt und bestellt.

Wichtig erscheint darüber hinaus aufgrund der Komplexität der Aufgabe die Überzeugungsarbeit bei Eltern und Schülern. Leider stößt das Freiwilligenprinzip im Zusammenspiel mit wirtschaftlicher Notwendigkeit, planerischen Voraussetzungen und Bedürfnissen der Schulgemeinde im Zusammenspiel mit Verwaltungsebene an Grenzen. Daher sind auch Anreizmodelle vorstellbar, wenn es tatsächlich zu Optimierungen und damit Kosteneinsparungen vor allem in den „Peakzeiten“ kommt. Schulen die sich beteiligen, können mit Zusatzfahrten und Kursen oder der Aufstockung der Schulbudgets honoriert werden. Insgesamt bleiben die beschriebenen „Change Management“ Prozesse besonders aufwendig und komplex solange an dem hessischen Schulgesetz keine Korrekturen vorgenommen werden; zumindest eine verbindliche Kooperation vorgegeben wird oder noch besser man bei Nichtkooperation mit dem Schulträger eine Kostenbeteiligung der Eltern vorsieht.

Flankierende Maßnahmen unterstützen Schülerverkehr

Aber auch tariflich sind Maßnahmen von Bedeutung. Diese betreffen insbesondere auch den Ausbildungsverkehr. Durch eine Steigerung der Attraktivität der Schülerjahreskarte soll deren Akzeptanz gesichert beziehungsweise gesteigert werden. Die Karten sollen hierzu nicht nur relationsbezogen zwischen Wohnort und Ausbildungsstelle sondern im gesamten Landkreis sowie in den Ferien im gesamten Verbund gelten. Durch die Einführung einer kreisweiten CleverCard ist es dem RMV auch gelungen, trotz rückgehender Schülerzahler den Anteil der Schüler an den Fahrgästen im Verbundgebiet zu steigern. Diese Entwicklungen zeigen zudem, dass auch die Tarifgestaltung ein zeitgemäßes Instrument ist, auch dem demografischen Wandel zu begegnen.

Aus diesen Gesichtspunkten heraus setzt sich der RMV, unter der Bedingung einer auskömmlichen Finanzierung durch Bund und Land für die kommenden Jahre, für eine verbindliche Regelung einer Schulzeitstaffelung mit Initiativen beim Landesgesetzgeber ein.

Aktuelle Entwicklungen im Fernbusmarkt

Unter diesem Titel hatten der Baden-Württembergische Industrie- und Handelskammertag (BWIHK) und der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) am 24. Juni 2015 zu einem Kongress in den Mannheimer Rosengarten eingeladen. Die beiden Veranstalter präsentierten auch die Ergebnisse einer **bundesweiten Umfrage** unter den Fernbusakteuren.

Danach wird sich der Fernbusmarkt auch zukünftig dynamisch entwickeln. Die Fernbusunternehmen planen mehrheitlich ihr Streckennetz auszuweiten, sowohl innerdeutsch als auch international. Auch die meisten Haltestellenbetreiber beabsichtigen, ihre Infrastruktur den steigenden Anforderungen des Fernbusmarktes anzupassen. Die Haltestellen sollen sowohl vergrößert als auch an geeignetere Standorte verlagert werden.

„Die weiteren Expansionspläne der Fernbusunternehmen zeigen das Vertrauen, das in den noch relativ neuen Fernbusmarkt gesetzt wird. Erfreulich ist auch, dass die Betreiber der Fernbushaltestellen mehrheitlich aktiv werden und sich den infrastrukturellen Herausforderungen stellen. Dies bestätigt den Stellenwert und die zunehmende Akzeptanz der Fernbusse, auch von kommunaler Seite“, bewertete Dr. Gerhard Vogel, Präsident der Industrie- und Handelskammer (IHK) Rhein-Neckar, die zentralen Ergebnisse der Umfrage. Die rasante Entwicklung des Fernbusmarktes spiegelt sich vor allem in den Abfahrtszahlen an den Fernbushaltestellen wider. Laut Umfrage liegt der Spitzenwert bei zirka 4000 Abfahrten pro Woche, das heißt über 20 Fernbusse pro Stunde.

Beim **Kongress** wurden die Ergebnisse der Umfrage bestätigt und die Teilnehmer erhielten in Fachvorträgen und Podiumsdiskussionen weitere Informationen zu den Herausforderungen und Chancen des Fernbusmarktes. Auf zwei Vorträge wird kurz eingegangen.

Christoph Gipp, Geschäftsführer des IGES Instituts, sieht zweieinhalb Jahre nach der Liberalisierung des Fernbusmarktes und dem Ausbau des innerdeutschen Fernbusverkehrs bei den Unternehmen nun eine Produktdifferenzierung: Verlängerung bestehender Linien ins Ausland als Ergebnis der andauernden Wachstumsstrategie und Nachtverkehre als neues Teilsegment.

Gipp nannte als Fazit: „Der Fernbusmarkt wird sich weiter entwickeln, wenn auch langsamer. Fernbusse sind inzwischen als Reiseoption bei vielen Menschen etabliert. Überleben werden die Unternehmen mit genügend finanzieller Kraft, den richtigen Partnern, überzeugender Qualität und dem richtigen strategischen Streckenaufbau. Weitere Markteinstiege, -Ausstiege und Marktkonzentration sind wahrscheinlich. Die Verbraucher profitieren von einer preisgünstigen Mobilitätsalternative, selbst wenn die Preise künftig anziehen werden.“

Über „Rahmenbedingungen für den Wettbewerb im Personenfernverkehr“ informierte **Professor Dr. Frank Fichert**, Hochschule Worms. Als Elemente eines „diskriminierungsfreien“ Rahmens für den Wettbewerb bezeichnete er:

- Gleichbehandlung bei allgemeinen und speziellen Verbrauchsteuern (incl. umweltbezogene Steuern und vergleichbar wirkende Instrumente – Internalisierung von Umweltkosten)
- keine spezifischen Subventionen (Investitionen und Betriebskosten)
- Gleichbehandlung bei den Infrastrukturkosten (Wegekosten)

Zur Infrastrukturfinanzierung sagte Fichert: „Der Luftverkehr ist sehr nahe bei 100 Prozent Kostendeckung, die Bahn zahlt im Fernverkehr rund die Hälfte der Infrastrukturkosten und der Fernbus zahlt keine Maut (allerdings absolut geringer Wert).“

Die Vortragspräsentationen und die Ergebnisse der Umfrage können heruntergeladen werden: www.rhein-neckar.ihk24.de.

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 = DUSSDEDDXXX

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.

Die Mehrheit der Berliner geht zu Fuß

Fußgänger sind gerade in den Innenstädten keine Minderheit, sondern bilden dort oft die relative Mehrheit: Erstmals legten 2013 Berlins Einwohner mehr Wege zu Fuß als mit dem Auto (Fahrer und Mitfahrer) zurück. Mit einem Anteil von 31 Prozent steht der Fußverkehr damit an der Spitze, gefolgt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) mit 29,6, dem ÖPNV mit 27 und dem Radverkehr mit 13 Prozent.

Die Berliner Daten der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten“ der TU Dresden sollten nach Ansicht des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland Fuss e.V. die Stadtpolitik und -verwaltungen zu einer veränderten Strukturpolitik anregen. „Fußgänger sind gerade in den Innenstädten keine Minderheit sondern bilden dort oft die relative Mehrheit. Das ist seit Jahren bekannt, doch es folgen bisher daraus kaum Konsequenzen“, so Stefan Lieb, Sprecher des Verbandes am 22. Juni 2015.

Tatsächlich sind die Werte für den Fußverkehr jedoch noch höher, da bei der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten“ nur die Bewohner erfasst werden, nicht jedoch die Touristen, die meist ihre Wege zu Fuß und mit dem öffentlichem Nahverkehr zurücklegen. Da etwa 95 Prozent der Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel zu Fuß erreichen, werden in Berlin wohl über die Hälfte aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Vergleichbare Zahlen ergaben sich bei Untersuchungen von Socialdata: Danach ist der Fuß-Anteil in der Stadt Nürnberg nicht 23, sondern 60 und der in Wien nicht 27, sondern 59 Prozent.

Daraus lässt sich schließen, dass der Fußverkehrsanteil in den Städten Deutschlands in der Regel höher liegt als der des MIV und bei über 50 Prozent liegen dürfte. „Völlig anders“, so Lieb „sieht die Verteilung der Haushaltsmittel aus. Für den Fußverkehr gibt es oft keinen eigenen Haushaltstitel und wenn doch, handelt es sich um Kleinstbeträge. Den Fußverkehr will man offensichtlich nicht fördern, weil er ja sowieso da ist.“

Verdoppelung des Marktanteils des Öffentlichen Verkehrs

Während des diesjährigen Weltkongresses der UITP (Union Internationale des Transports Publics) vom 08.bis 10. Juni 2015 In Mailand wur-

de auch eine Studie zur Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) vorgestellt. Danach wird das Ziel, den Marktanteil des ÖV in Städten weltweit bis 2025 gegenüber 2009 zu verdoppeln, erreicht.

Ein sehr beachtliches Wachstum wurde in Oslo, London und Paris mit über 10 Prozent erzielt, während beispielsweise in Prag, Berlin und Rom der Trend eines niedrigeren Marktanteils umgekehrt wurde. Positive Entwicklungen gibt es auch in Städten mit bereits sehr hohem ÖV-Marktanteil, beispielsweise Wien, Genf, Singapur und Hong Kong. In Städten wie München und Stockholm konnte die Pkw-Nutzung verringert werden, indem das zu Fuß gehen und Radfahren stark gefördert wurden.

Trotz der Anstrengungen den Anteil des ÖV zu erhöhen, gibt es in Entwicklungsländern eine steigende Motorisierung und somit noch viel Arbeit um das Ziel der Verdopplung des ÖV-Anteils zu erreichen. Professor Lewis Fulton von der kalifornischen Universität Davis erläuterte die Studie in der Plenarsitzung und präsentierte seine Schlussfolgerungen der positiven wirtschaftlichen Auswirkungen einer starken Verkehrsverlagerung zum ÖV.

Elektrobus für Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) vorgestellt

Auf dem UITP Kongress im Juni in Mailand (siehe oben) wurde erstmals der Bus „VDL Citea SLFA Electric“ präsentiert. Der 18 Meter lange elektrische Gelenkbus besitzt ein futuristisches Design. Dieser Bus ist der erste von acht Bussen, die die KVB bestellt haben.

Der neue E-Bus am 08. Juni 2015 beim UITP Kongress in Mailand; Foto: Stephan Anemüller.

Ab dem Fahrplanwechsel 2016 soll erstmals in Deutschland eine gesamte Bus-Linie vom Dieselbetrieb auf den Betrieb mit vollelektrischen Gelenkbussen umgestellt werden. Und zwar die Linie 133, die mit etwa sieben Kilometern Länge und 13 Haltestellen den Kölner Hauptbahnhof mit dem Stadtteil Zollstock verbindet.

Der Bus besitzt ein Schnellladesystem: Über einen Pantografen werden an der Endhaltestelle die Batterien kurz nachgeladen. Der Ladevorgang soll nur 5 bis 10 Minuten dauern, nachts werden die Batterien dann ganz aufgeladen.

Schifffahrt

Neuer Online-Seeverkehrsatlas des Statistischen Bundesamtes

Deutschland empfing 2014 die meisten Güter über den Seeweg aus der Russischen Föderation (20,9 Millionen Tonnen), gefolgt von Norwegen (19,9 Millionen Tonnen), China (15,4 Millionen Tonnen), Schweden (13,7 Millionen Tonnen), Großbritannien (11,9 Millionen Tonnen) und Finnland (10,3 Millionen Tonnen). Diese und weitere Ergebnisse präsentiert der am 18. Mai 2015 gestartete Online-Seeverkehrsatlas des Statistischen Bundesamtes (Destatis).

Der Seeverkehrsatlas veranschaulicht den Versand und den Empfang von Gütern über See nicht nur für Deutschland insgesamt, sondern auch für die zehn größten deutschen Seehäfen. In Hamburg, dem größten deutschen Seehafen, war 2014 die Menge der empfangenen Güter aus China mit 12,1 Millionen Tonnen am höchsten. Auf Platz zwei folgte die Russische Föderation (7,6 Millionen Tonnen), auf Platz drei Brasilien (5,0 Millionen Tonnen).

Neben der Gesamtmenge zeigt der Seeverkehrsatlas auch Daten für einzelne Güterarten sowie für Container. Mit 2,1 Millionen dieser genormten Transportkisten (in 20 TEU-Äquivalenten) kam 2014 die größte Zahl aus China in die deutschen Seehäfen, gefolgt von der Russischen Föderation (509 000 Container) und den Vereinigten Staaten von Amerika (504 000 Container).

Den Seeverkehrsatlas findet man unter: https://www-genesis.destatis.de.

Straßenverkehr

Dekra Verkehrssicherheitsreport 2015 vorgestellt

Die „Vision Zero“ ist zwar das Ziel von Verkehrssicherheitsexperten rund um den Globus. Die Realität sieht aber noch anders aus: Über 1,2 Millionen Menschen sterben jährlich weltweit im Straßenverkehr. Und doch ist die „Vision Zero“ keine Utopie. Das zeigen die Auswertungen der Dekra Unfallforschung. Die interaktive Online-Karte unter www.dekra-vision-zero.com wurde mit neuen Daten erweitert, die zeigen: Nicht nur in Europa, auch in den USA und Japan gibt es mittlerweile hunderte von Städten, die das Ziel von null Verkehrstoten schon in mindestens einem Jahr erreicht haben. „Wenn sich jeder dieses Ziel für seinen Verantwortungsbereich vornimmt, dann kann die Vision langfristig verwirklicht werden“, so Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands der Dekra, am 28. Mai 2015 beim Internationalen Transport Forum (ITF) in Leipzig (*siehe Bericht unter Veranstaltungen*).

Die Dekra stellte bei ITF ihren Verkehrssicherheitsreport 2015 vor. Aus Sicht von Unfallforschung, Verkehrspsychologie und Fahrzeugtechnik zeigt er auf, wo die größten Potenziale für die weitere Verringerung der Unfallopferzahlen liegen. Kamen 1991 noch über 75 000 Verkehrsteilnehmer in der EU ums Leben, waren es 2013 „nur“ noch rund 26 000. Nach vorläufigen Daten gab es 2014 rund 25 700 Verkehrstote, lediglich 1,2 Prozent weniger als im Vorjahr. Damit ist das Ziel der EU, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 gegenüber 2010 auf weniger als 16 000 zu halbieren, stark in Gefahr.

„Von allen Beteiligten sind nach wie vor große Anstrengungen erforderlich, um das Ziel noch zu erreichen“, so Klinke. Ein großes Potenzial, Unfälle zu vermeiden, die durch Fehlverhalten entstehen, bieten elektronische Fahrerassistenzsysteme: Fahrdynamikregelung, Notbremssystem, Abstandsregelung, Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner und vieles mehr.

Mit der Vision vom autonomen Fahren steht die Mobilität nun vor einem weiteren Innovationsschub. „Auf dem Weg dorthin sind allerdings noch viele Fragen offen. Vor allem sind zahlreiche rechtliche Hürden zu nehmen“, so Klinke.

Mehr Tote im 1. Halbjahr 2015 im Straßenverkehr

1593 Menschen kamen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2015 bei Verkehrsunfällen auf deutschen Straßen ums Leben. Das waren nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) vom 21. August 22 Personen oder 1,4 Prozent mehr als im ersten Halbjahr 2014. Dagegen ging die Zahl der Verletzten um 2,7 Prozent auf etwa 180 900 Personen zurück.

Bezogen auf 1 Million Einwohner kamen im 1. Halbjahr 2015 durchschnittlich 20 Menschen im Straßenverkehr ums Leben. Das größte Risiko, im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken, bestand in Sachsen-Anhalt mit 33 Getöteten je 1 Million Einwohner, gefolgt von Niedersachsen mit 29 und Thüringen mit 28 Verkehrstoten. Deutlich unter dem Bundesdurchschnitt lagen die Werte in den drei Stadtstaaten, die aber aufgrund ihrer Siedlungsstruktur generell niedrigere Werte aufweisen. Ebenfalls niedrig war das Risiko in NRW, Schleswig-Holstein und im Saarland.

Sicherheit im Gotthard-Straßentunnel erhöhen

In der Schweiz wird derzeit über die Notwendigkeit einer zweiten Röhre für den Gotthard-Straßentunnel zur Sanierung der vorhandenen Röhre diskutiert. Die Schweizer Regierung und das Parlament haben eine zweite Gotthardröhre beschlossen. Durch die Beschränkung auf die Nutzung von nur einer Spur pro Röhre sollen die Vorgaben des Alpenschutzartikels (keine neue Straßeninfrastruktur) eingehalten werden. Durch die richtungsgetrennte Verkehrsführung in den beiden Tunneln sehen die Befürworter der zweiten Röhre eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Der Verkehrsclub der Schweiz VCS informierte am 14. Juli 2015 in Bern über Lösungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die sich kurzfristig umsetzen lassen und den Bau der drei Milliarden teuren zweiten Röhre unnötig machen. Aktive Assistenzsysteme im Fahrzeugbereich stehen heute bereits zur Verfügung und können bei konsequenter Anwendung auch für den Gotthard-Tunnel einen Sicherheitsgewinn bringen. Bis in 15 Jahren, wenn eine zweite Röhre am Gotthard fertig gestellt sein würde, sind die meisten neuen Autos mit modernen Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet. Ob die Fahrt dann durch einen Tunnel mit Gegenverkehr oder richtungsgetrennte Röhren führt, wird unerheblich sein, so der VCS.

Als leicht umsetzbare Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit schlägt der VCS vor:

- Einrichtung eines Thermoportals im Norden, das überhitzte Fahrzeuge feststellt, die dann vor der Einfahrt in den Tunnel gestoppt werden können.
- Einbau einer versenkbaren Mittelleitplanke für 70 Millionen Franken, die Kollisionen mit dem Gegenverkehr praktisch ausschließt.
- Konsequente Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene.
- Geschwindigkeitsreduktion im Tunnel auf 60 Stundenkilometer, um das Unfallrisiko und das Schadensausmaß zu verringern.

Der VCS zitiert auch aus dem sogenannten Sanierungstunnelbericht 2010 der Schweizer Regierung: „Die auf Nationalstraßen vorhandenen Tunnel sind die sichersten Streckenabschnitte überhaupt. Statistisch gesehen ist das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden sogar geringer als auf offener Strecke.“

Weitere Informationen: www.verkehrsclub.ch.

Lkw-Maut auf weitere Bundesstraßen ausgeweitet

Seit dem 01. Juli 2015 müssen Lkw über 12 Tonnen auf weiteren rund 1100 Kilometer autobahnähnlichen Bundestraßen Maut bezahlen. Damit wird die Lkw-Maut nun auf etwa 15 000 Kilometer Autobahnen und Bundestraßen erhoben. Dadurch sollen auch die Investitionen in die Infrastruktur um rund 40 Prozent auf über 14 Milliarden im Jahr erhöht werden.

Die nächsten Schritte sind: Ausweitung der Lkw-Maut auf Lkw zwischen 7,5 und 12 Tonnen zum 01. Oktober 2015, ab 2018 sollen dann alle Bundesstraßen einbezogen werden.

Die GRV begrüßt grundsätzlich die Mautausweitung für Lkw, weist aber darauf hin, dass das Trassenpreissystem der Schiene von jedem Zug und auf allen Strecken eine Schienenmaut verlangt. Um diese Wettbewerbsverzerrung zu beseitigen muss das gesamte Straßennetz in die Mautpflicht einbezogen werden.

Vertragsverletzungsverfahren zur Pkw-Maut

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hatte am 07. Juli 2014 sein Konzept für die Pkw-Maut vorgestellt. Danach sollte in Deutschland ab 2016 für alle Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht eine Infrastrukturabgabe erhoben werden (*siehe Folge 101 der GRV-Nachrichten, Seite 29*).

Nach der Veröffentlichung des Gesetzes zur Infrastrukturabgabe im Bundesanzeiger am 08. Juni 2015 hat die Europäische Kommission am 18. Juni ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eröffnet. Das Verkehrsministerium hat zum Ende der Zweimonatsfrist die Bedenken der Kommission zurückgewiesen. Diese betreffen die indirekte Diskriminierung auf Basis der Staatsangehörigkeit, die laut Kommission auf zwei Ebenen stattfindet: Zum einen werden deutsche Nutzer die Straßennutzungsgebühr nicht zahlen, weil ihre Kfz-Steuer um den exakten Be-

trag der Gebühr gesenkt wird. Zum anderen werden die Preise für Kurzzeitvignetten für ausländische Nutzer als zu teuer angesehen.

Wegen des schwebenden Verfahrens und der damit verbundenen Rechtsunsicherheit reagierte Dobrindt noch am 18. Juni 2015 und stornierte die geplante Ausschreibung für die Maut. Ein Start der Pkw-Maut im Laufe des Jahres 2016 ist damit nicht mehr möglich. Vermutlich muss ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs abgewartet werden.

Elektroautos sind nicht klimaneutral

Zu diesem Ergebnis kommt das UPI - Umwelt- und Prognose-Institut in Heidelberg in seinem Bericht 79 „Ökologische Folgen von Elektroautos — Ist die staatliche Förderung von Elektro- und Hybridautos sinnvoll?“ vom August 2015. In der Zusammenfassung heißt es:

Elektroautos sind entgegen einer weit verbreiteten Meinung nicht klimaneutral, sie verursachen als einzelnes Fahrzeug ungefähr gleich hohe Kohlendioxid-Emissionen wie normale Benzin- oder Diesel-Pkw (*siehe auch Bericht über Bachelorarbeit von Daniel Martin an der TU Dresden, Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 33*). Elektroautos haben zwar am Fahrzeug selbst keine Emissionen, durch ihre Herstellung und durch den Verbrauch von Strom verursachen sie jedoch erhebliche Emissionen, die ihnen zugeschrieben werden müssen.

Der Anteil von regenerativ erzeugtem Strom ist in der Vergangenheit zwar deutlich gewachsen, er hat aber bisher nur den Rückgang der Kernenergie in der Stromerzeugung ausgeglichen. Der Anteil fossiler Primärenergieträger in der Stromerzeugung, der Kohlendioxid-Emissionen verursacht, ist in den letzten Jahrzehnten ungefähr gleich geblieben.

Elektroautos haben außerdem folgende negative Nebenwirkungen, die in Ökobilanzen und Kohlendioxid-Szenarienberechnungen über Elektromobilität bisher nicht berücksichtigt werden:

- Da Elektroautos von der EU als „Null-Emissionsfahrzeuge“ definiert sind, führen sie über eine Kompensation der Grenzwertüberschreitungen großer und schwerer Pkw insgesamt zu einer Zunahme der Kohlendioxidemissionen.
- Da Elektroautos häufig als Zweit- oder Dritt-Wagen angeschafft werden, erhöhen sie die Anzahl der Autos und verschärfen so den Ressourcen- und Flächenverbrauch des Straßenverkehrs.
- Obwohl sie in der Anschaffung teurer sind als normale Pkw, liegen Elektroautos in den Betriebskosten deutlich niedriger. Dadurch verursachen Elektroautos eine Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße und eine Induktion von neuem Verkehr.
- Elektroautos führen zu einem erhöhten Unfallrisiko für Fußgänger und Fahrradfahrer, da sie bei niedrigen Geschwindigkeiten kaum hörbar sind.

Vor der Einführung von Elektroautos müssen deshalb eine Reihe von Vorkehrungen getroffen werden, um diese negativen Effekte zu minimieren. Das UPI nennt konkret folgende fünf Punkte:

1. Berechnung der Kohlendioxid-Flottenemission mit realer statt mit „Null“-Emission
2. Deutlicher Rückgang fossiler Brennstoffe in der Stromerzeugung
3. Vorkehrungen gegen Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße durch E-Pkw (Ende der Subventionierung der fahrleistungs-abhängigen Betriebskosten von E-Pkw und Beteiligung an den Infrastrukturkosten)
4. Vermeidung eines Anstiegs der Pkw-Zahl (E-Pkw als vollwertiger Ersatz normaler Pkw)
5. Vorkehrungen gegen erhöhtes Unfallrisiko durch E-Pkw

Solange diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, führt die Förderung von Elektroautos zur Zunahme der Kohlendioxid-Emissionen und damit zum Gegenteil des Beabsichtigten.

Der UPI-Bericht kann herunter geladen werden: www.upi-institut.de.

Gestiegene Motorleistung verhindert stärkeren Kohlendioxid-Rückgang

Die durchschnittliche Motorleistung von neuen Fahrzeugen ist von 2005 bis 2013 deutlich angestiegen. Wie das Statistische Bundesamt am 11. Juni 2015 mitteilte, hatten die Neuzulassungen des Jahres 2013 eine Motorleistung von 101 Kilowatt (137 PS). 2005 hatte sie noch bei knapp 91 Kilowatt (123 PS) gelegen. Dies führte im Jahr 2013 im Vergleich zu 2005 zu einem rechnerischen Mehrverbrauch von 3,8 Milliarden Litern Kraftstoff und zu 9,5 Millionen Tonnen zusätzlichen Kohlendioxidemissionen.

Der Mehrverbrauch geht vor allem auf den Bereich der Sport Utility Vehicles (SUV) und Geländewagen zurück. Mit einer hinsichtlich der Motorleistung unveränderten Pkw-Flotte (2005) wären im Jahr 2013 trotz steigender Bestände Kohlendioxid-Einsparungen in Höhe von 12 Prozent möglich gewesen, tatsächlich sanken die Kohlendioxidemissionen jedoch nur um 1,6 Prozent.

Luftfahrt

Bundesverwaltungsgericht genehmigt dritte Startbahn in München

Dem Bau der dritten Startbahn am Münchner Flughafen steht aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig nichts im Wege. Das Gericht hat am 15. Juli 2015 die sechs noch anhängigen Beschwerden gegen die Nichtzulassung der Revision im Verwaltungsstreitverfahren um die geplante dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen abgewiesen, damit hat die Genehmigung Bestandskraft.

Dazu erklärte Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbandes ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen): „Die heutige Entscheidung des höchsten deutschen Verwaltungsgerichts ist eine Weichenstellung für die künftige

Entwicklung des Münchner Flughafens. Sie ist ein wichtiges Signal für die Zukunftsfähigkeit des Flughafenstandortes Deutschland.“

Das Projekt liegt aber weiterhin auf Eis, da sich die Stadt München als einer der drei Gesellschafter (23 Prozent, Freistaat 51 und Bund 26 Prozent) an einen Bürgerentscheid vom Juni 2012 gegen den Bau der dritten Startbahn gebunden fühlt. Der Bund Naturschutz hofft nun auf die Unterstützung der Europäischen Kommission, da die dritte Startbahn in einem Flora-Fauna-Habitat (Richtlinie 92/43/EWG) gebaut werden soll.

4,4 Prozent mehr Flugpassagiere im 1. Halbjahr 2015

Im ersten Halbjahr 2015 stieg die Zahl der von deutschen Flughäfen abgereisten Passagiere um 2,1 Millionen oder 4,4 Prozent auf 50,3 Millionen. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) am 26. August weiter mitteilte, nahm das Passagieraufkommen ins Ausland von Januar bis Juni 2015 um 5,1 Prozent auf knapp 39,1 Millionen zu. Die Zahl der Inlandspassagiere erhöhte sich um 2,0 Prozent auf 11,3 Millionen.

Die Zahl der Fluggäste mit europäischen Zielen nahm um insgesamt 4,9 Prozent zu. Überdurchschnittliche Zuwächse verzeichneten hierbei insbesondere die Türkei (plus 8,6 Prozent), die griechischen Inseln (plus 8,3 Prozent), Italien (plus 7,3 Prozent) sowie das Vereinigte Königreich (plus 6,8 Prozent). Den stärksten Rückgang gab es im Flugverkehr mit Russland (minus 15,6 Prozent).

Der Interkontinentalverkehr legte um 5,6 Prozent zu. Mit plus 12,5 Prozent wuchs das Passagieraufkommen nach Afrika zweistellig, dabei legten Ägypten um 36,6 Prozent und Marokko um 23,4 Prozent zu. Der Zuwachs für den amerikanischen Kontinent war dagegen mit plus 0,8 Prozent unterdurchschnittlich. Maßgeblich hierfür war der Rückgang bei Fluggästen mit dem Ziel Vereinigte Staaten (minus 0,9 Prozent), die mit 2,4 Millionen Passagieren zwei Drittel der Amerikafluggäste ausmachen. Ziele mit überdurchschnittlichem Wachstum waren hier Mexiko (plus 14,5 Prozent) und die Dominikanische Republik (plus 5,6 Prozent). Asien kam auf ein Plus der Passagierzahlen von 8,0 Prozent. Zweistellig wuchsen dabei die Vereinigten Arabischen Emirate (plus 13,2 Prozent), Süd-Korea (plus 13,1 Prozent) und Japan (plus 11,6 Prozent).

Literatur

Daten zur Umwelt 2015

Das Umweltbundesamt (UBA) präsentierte am 04. August 2015 diesen Bericht, der auch den Verkehr betrifft. „Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, der seine Emissionen seit 1990 nicht mindern konnte. Weil immer mehr Güter auf der Straße transportiert werden und der Trend zu mehr PS und schwereren Fahrzeugen geht, haben die sparsameren Motoren dem Klimaschutz wenig genützt. Im Verkehrssektor muss daher dringend mehr passieren“, sagte UBA-Präsidentin Maria Krautzberger bei der Vorstellung des Berichts.

Der Verkehr verursacht derzeit rund 18 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland, der wichtigste Emittent ist die Energiewirtschaft mit 39 Prozent. Aber: Im Verkehr sind die Emissionen im Vergleich zu 1990 sogar noch gestiegen (um 0,6 Prozent bis 2014) — anders als im Energie- oder Industriebereich. 95 Prozent der Treibhausgasemissionen im Verkehr verursacht der Straßenverkehr. Zwischen 2000 und 2013 ist der Güterverkehrsaufwand auf der Straße um rund 31 Prozent gestiegen. „Wir raten dringend dazu, mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene und das Schiff zu verlegen — das Aktionsprogramm Klimaschutz setzt hier schon die richtigen Akzente. Es wäre auch sinnvoll, die Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen auszuweiten.“

Handlungsbedarf zeigen die „Daten zur Umwelt“ auch beim sparsamen Einsatz von Rohstoffen. Das Ziel, die Ressourcenproduktivität bis zum Jahr 2020 gegenüber 1994 zu verdoppeln, ist erst gut zur Hälfte erreicht.

Besser sieht es beim Wasser aus: 98 Prozent der deutschen Badegewässer erfüllten 2014 die Anforderungen der EU-Badegewässerrichtlinie. Außerdem hat das Trinkwasser nahezu überall eine sehr gute Qualität.

Die „Daten zur Umwelt 2015“ umfassen 144 reich illustrierte Seiten. Download oder kostenlose Bestellung eines Druckexemplars: www.umweltbundesamt.de.

Veranstaltungen

Verkehr, Handel und Tourismus — ITF 2015 in Leipzig

Das 8. Weltverkehrsforum ITF (International Transport Forum) stand unter dem Motto „Verkehr, Handel und Tourismus — Mobilität für eine vernetzte Welt“ und wurde vom 27. bis 29. Mai 2015 in Leipzig von 1100 Teilnehmern aus 66 Ländern besucht, darunter 35 Verkehrsminister aus den nun 57 Mitgliedsstaaten (drei neue Mitglieder: Argentinien, Israel und Marokko). Das ITF ist bei der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) in Paris angesiedelt, als Nachfolgeorganisation der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT bzw. ECMT). Seit 2008 wird dieses jährliche Gipfeltreffen der Verkehrsminister in Leipzig durchgeführt.

Am Vortag des Weltverkehrsforums fand eine Kinderuniversität zum Thema „Wie kommen die Geschenke unter den Weihnachtsbaum?“ statt. **Dorothee Bär**, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur erklärte Leipziger Schülern, wie moderne Lieferketten dazu beitragen, dass Kinderaugen am Heiligabend leuchten. Auch **José Viegas**, Generalsekretär des ITF beantwortete Schülerfragen.

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

Bridges, neuseeländischer Verkehrsminister und diesjähriger Präsident des Gipfels, Professor José Manuel Viegas sowie der Gastgeber Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur **Alexander Dobrindt** eröffneten am 27. Mai das Forum 2015.

Dobrindt erklärte: „Wir erleben eine Mobilitätsrevolution, die mit der Erfindung des Automobils vergleichbar ist: Der Sprung zur Mobilität 4.0. Intelligente Verkehrssysteme und automatisierte Fahrzeuge, die untereinander vernetzt sind und miteinander kommunizieren, werden den Verkehr in den kommenden Jahren grundlegend verändern. Sie werden ihn sicherer, umweltfreundlicher und komfortabler machen. Es ist die Aufgabe der Politik, diesen Innovationen den Weg zu ebnen — in Deutschland und weltweit."

Der UN-Generalsekretär, **Ban Ki-moon** drängte in einer Videobotschaft die Verkehrsminister zum Handeln beim Klimaschutz: „Ich mahne Sie alle, Ihre Anstrengungen zu beschleunigen. Es ist an der Zeit, die globalen Verkehrssysteme neu zu gestalten, für eine sauberere, sicherere und nachhaltigere Zukunft."

In einer Pressekonferenz wurde auch der „Pariser Prozess zu Mobilität und Klima (Paris Process on Mobility and Climate [PPMC; http://ppmc-cop21.org]) vorgestellt. Die Generaldirektoren von UITP, Alain Flausch, und UIC, Jean Pierre Loubinoux, betonten dabei die Notwendigkeit im Hinblick auf das neue Klimaschutzabkommen im Verkehrsbereich aktiv zu werden. Loubinoux stellte dabei auch die Kampagne der UIC für COP 21 vor: „Train to Paris" (http://traintoparis.org). Am 28. November werden mehrere Züge die Teilnehmer des Weltklimagipfels (COP 21, *siehe Bericht unter Nachhaltigkeit*) klimafreundlich nach Paris bringen, darunter ist auch ein Zug aus Berlin.

Die UIC sieht den Schienenverkehr als eine Lösung für den Klimaschutz im Verkehrsbereich. **Jean-Pierre Loubinoux** wies in der öffentlichen Sitzung der Verkehrsminister auf die zentralen Ziele des Bahnsektors hin:

- Die spezifischen Kohlendioxidemissionen des Personen- und Güterverkehrs sollen bis 2030 um 50 Prozent und bis 2050 um 75 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden.
- Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs soll bis 2030 um 50 Prozent vergrößert und bis 2050 verdoppelt werden.
- Der Schienengüterverkehr soll bis 2030 den Straßengüterverkehr eingeholt haben und 2050 50 Prozent darüber liegen.

Eine Session behandelte die Rolle eines nachhaltigen Verkehrs für ein nachhaltiges **Wachstum im Tourismus**. Weltweit gibt es derzeit jährlich über eine Milliarde internationale Touristen, ihre Zahl soll bis 2020 auf 1,5 Milliarden ansteigen. Das Wachstum wird insbesondere aus Schwellenländern kommen, da die verfügbaren Einkommen steigen werden. Der Verkehr verbindet Regionen, Attraktionen und Unterkünfte und ist so eine wesentliche Komponente des Tourismus. Dabei können saisonale Touristenströme Druck ausüben auf die vorhandene Verkehrsangebote und Infrastrukturen. Die Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrs spielt bei der Entwicklung von Zielgebieten des Tourismus eine entscheidende Rolle. Um negative Umweltbelastungen des Verkehrs zu reduzieren und saisonale Spitzen zu bewältigen sollte der öffentliche Verkehr für Touristen einfacher zu nutzen sein und sie sollten ermutigt werden zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren.

Der „Young Researcher of the Year Award" 2015 des Weltverkehrsforums wurde an Dr. Nihan Akyelken von der Oxford Universität verliehen. Sie hat den Rahmen für einen nachhaltigen Güterverkehr in der Globalisierung entwickelt.

Einige Auszüge aus der am Ende des Forums verabschiedeten **Ministererklärung**:

- Wir anerkennen das Potential der Schiene als kosteneffektiver, zuverlässiger und umweltfreundlicher Verkehrsträger für Handel und Tourismus;
- Wir begrüßen die Vorteile in Bezug auf die Erhöhung der Kapazitäten, die Verbesserung der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur sowie die Schaffung besserer Angebote für Reisende, Wirtschaftsteilnehmer und Touristen, zu denen die Fortschritte im Bereich der neuen Technologien und der Digitalisierung für den Verkehr geführt haben;
- Wir anerkennen das Potenzial der neuen Technologien, der Digitalisierung und der „Sharing Economy", neue und flexible Möglichkeiten im Bereich Verkehr zu schaffen, Umweltauswirkungen zu mildern sowie der Staubildung entgegenzuwirken und dabei gleichzeitig Ressourcen zu optimieren und die Benutzerfreundlichkeit zu verbessern;
- Wir anerkennen, dass das neue Weltklimaabkommens, das durch COP21 ausgearbeitet und vereinbart werden soll, die breite Umsetzung eines kohlendioxidarmen Verkehrs fördern sollte, im Rahmen der globalen Politik zum Klimawandel und einer nachhaltigen Entwicklung.

Das neunte Weltverkehrsforum findet vom 18. bis 20. Mai 2016 erneut in Leipzig statt, sein Motto: „Grüner und gesamtheitlicher Verkehr (Green and inclusive transport)."

Der vollständige Text der vierseitigen Ministererklärung (englisch) sowie weitere Informationen finden sich auf:
http://2015.internationaltransportforum.org.

VDV Jahrestagung 2015 in Köln

Vom 18. bis 20. Mai 2015 veranstaltete der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) seine Jahrestagung in Köln unter dem Leitthema „Mobilität 4.0". Mitveranstalter waren die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB). Namhafte Vertreter aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft diskutierten die Zukunftsfragen der Branche. In drei parallelen Foren wurden die Themen Kommunale Direktvergaben im ÖPNV, Trassenpreissysteme im Eisenbahnverkehr sowie ÖPNV und Städtebau behandelt.

Vor der eigentlichen Tagung widmete sich die traditionelle Pressekonferenz des VDV am 18. Mai drei Themen:

A. Vernetzung von Handytickets

Ab November 2015 wird die Nahverkehrsnutzung für KVB Kunden und für Fahrgäste im Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) einfacher: Sie benötigen dann nur noch eine App auf ihrem Smartphone, um sowohl Tickets in Köln als auch im Rhein-Main-Gebiet zu kaufen. Bei der KVB und im RMV startet dann die bundesweite Vernetzung bestehender Handyticketsysteme, genannt IPSI (Interoperable Produktservice-Schnittstelle). Ziel ist es, dass ÖPNV-Kunden in Zukunft mit der App ihres lokalen Unternehmens oder Verbundes in ganz Deutschland ohne weitere Registrierungen Bus- und Bahntickets kaufen können. „Das ist für uns ein zentraler Baustein für ein modernes ÖPNV-Angebot im digitalen Zeitalter", so Jürgen Fenske, VDV-Präsident und Vorstandsvorsitzender der KVB. 2016 soll IPSI auf die DB und weitere Regionen ausgedehnt werden.

B. Zukünftige Finanzierung des ÖPNV

Über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und mit den Entflechtungsmitteln fördert der Bund die kommunalen Verkehrsinfrastrukturen in Deutschland. Sowohl das GVFG als auch die Entflechtungsmittel enden aber 2019. Wegen der mehrjährigen Vorplanungen für große Bauvorhaben können deshalb schon heute keine weiteren Projekte mit der nötigen Finanzierungssicherheit geplant werden. „Vielfach fahren wir an der Kapazitätsgrenze, wie zum Beispiel in Köln zwischen Heumarkt und Rudolfplatz. Auf der anderen Seite gibt es noch immer keine Entscheidung über die Fortführung der Bundesmittel mit denen die kommunalen Verkehrssysteme seit Jahrzehnten erfolgreich gebaut und erweitert werden. Ohne die Sicherheit, dass es diese Mittel auch nach 2019 geben wird, brauchen wir hier in Köln mit dem Ausbau der Ost-West-Achse gar nicht erst anzufangen", so Fenske.

C. Kostenentwicklung im SGV

Die ordnungspolitischen Maßnahmen des Bundes und die regulatorischen Eingriffe der EU-Kommission lassen die Kosten im deutschen Schienengüterverkehr bis zum Jahr 2020 weiter um knapp 20 Prozent steigen. Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des VDV, kommentierte eine aktuelle Untersuchung seines Verbands (*siehe Bericht unter Schienengüterverkehr*): „Überall spricht man von Verkehrsverlagerung und von der Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Gütertransports auf der Schiene. Aber die Realität ist eine andere: Der Bund und die EU-Kommission haben zahlreiche Entwicklungen zugelassen, eingeleitet oder aktiv gefördert, die zu deutlichen Kostensteigerungen bei den Güterbahnen führen und deren Wettbewerbsfähigkeit massiv beeinträchtigen".

Im **Forum Verkehrspolitik** am 19. Mai spielte die ungeklärte zukünftige Finanzierung des ÖPNV eine wichtige Rolle. Der Kölner Oberbürgermeister **Jürgen Roters**, wies in seiner Begrüßung auf die junge Stadt Köln mit 100 000 Studenten hin. Das weitere Wachstum der Stadt sei auch mit einer wachsenden Mobilität verbunden. Zu ihrer Bewältigung seien weiterhin Finanzhilfen von Bund und Land nötig. **Fenske** wies auf die 2014 im kommunalen ÖPNV gezählten 8 Milliarden Fahrgäste hin und forderte zur Fortsetzung eines erfolgreichen ÖPNV eine rasche Klärung seiner zukünftigen Finanzierung.

Als Vertreter des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) unterstrich sein Finanzminister **Dr. Norbert Walter-Borjans** die Bedeutung Kölns als größte Stadt im Land und viertgrößte im Bund. In NRW leben 22 Prozent der deutschen Bevölkerung und produzieren 22 Prozent der Wirtschaftskraft. Beim neuen Schlüssel zur Verteilung der Regionalisierungsmittel des Bundes ist der Anteil von NRW 18,99 Prozent.

Werner Gatzer, Staatssekretär im Bundesfinanzministerium, bestätigte, dass sich die Bundesregierung eine Fortführung wichtiger Finanzierungsinstrumente im Rahmen einer Gesamteinigung von Bund, Ländern und Gemeinden vorstellen könne. Das insgesamt sieben Milliarden Euro umfassende Finanzpaket, das der Bund den Ländern im Rahmen der anstehenden Finanzverhandlungen bereitstellen will, böte dazu gute Möglichkeiten. In den Bund-Länder-Gesprächen sollte auch über das GVFG und die Entflechtungsmittel nach 2019 gesprochen werden.

(*Anmerkung: Die Zukunft der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ist weiterhin offen: Bei einer Ministerpräsidentenkonferenz am 18. Juni 2015 erreichten die Länderchefs bei diesem Thema noch keine Einigung. Auch bei einem Sondertreffen am 10. Juli 2015 im Bundesrat wurde keine Verständigung erzielt. Im Vermittlungsausschuss am 09. September wurde eine Arbeitsgruppe zur weiteren Behandlung des Themas gebildet.*)

Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstandes der Deutsche Bahn AG, dankte in seiner Rede zunächst Gatzer sowie dem Verkehrsstaatssekretär Odenwald für Ihre Unterstützung bei der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung LuFV II. In der Mobilität 4.0 mit autonomem Fahren auf der Straße, Digitalisierung und sharing sieht Grube die größte Herausforderung für die DB seit der Bahnreform.

Internationale Eisenbahnkonferenz IT15.RAIL in Zürich

Unter dem Titel „IT15.Rail: The Industrialised Railway — Harvesting the economies of scale in planning and production" (Die industrialisierte Eisenbahn — Skaleneffekte aus Planung und Betrieb ernten) fand vom 11. bis 13. Juni 2015 in Zürich die fünfte Veranstaltung dieser Konferenzserie zu Innovationen und IT-Anwendungen im Bahnsystem statt. Eingeladen hatten das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich gemeinsam mit der SMA und Partner AG, systransis AG und OpenTrack Railway Technology GmbH.

Am **Symposium des ersten Konferenztags** wurden Erfahrungen aus

anderen Industrien zu Neukonzeption, Adaption und Weiterentwicklung sowie Erhalt und Betrieb denen der Bahn gegenübergestellt und es wurde nach neuen Lösungen gesucht. Zunächst begrüßte **Professor Dr. Ulrich Weidmann** von der ETH auch im Namen der drei Mitveranstalter die über 300 Teilnehmer.

Die Erfahrungen anderer Industrien umfassten:

- Hafenerweiterung Rotterdam: Gesamtkonzeption einer Logistikinfrastruktur
- Total Airport Management — Einführung neuer Entscheidungssysteme
- Betriebsplanung von Übertragungsnetzen — aktuelle und zukünftige Herausforderungen bei der Weichenstellung für den Strom.

Die Bahnthemen waren, (in Klammern die jeweiligen Vortragenden):

- Industrialisierte Prozesse in der Bahntechnik im Gotthard Basistunnel (Peter Huber, Transtec Gotthard).
- NBS Tours – Bordeaux: 50 Jahre Konzession (PPP) für einen langfristigen Erfolg (Emmanuel Dalmar, LISEA)
- Der Industrialisierungsprozess am Beispiel BDK (Georg Köpfler, Thales Transportation Dänemark)
- Die Industrialisierung der Fahrplanung (Dr. Michael J. Beck, DB Netz AG)
- Informationssysteme für die Unterhaltsplanung (Matthias Manhart, Sersa Group).

Am zweiten Tag der Konferenz vertiefte ein **Seminar** die im Symposium gezeigten Ansätze. Ein Teil des Programms bestand aus einem IVT-Forschungsseminar, in dem aktuelle Arbeiten zur Optimierung der Bahnproduktion gezeigt wurden. Die parallelen drei anderen Teile waren die Seminare von SMA (Prozess der Kapazitätszuteilung), Systransis (The industrialised railway — ausgewählte Themen) sowie die Anwender von OpenTrack in einem Userworkshop.

Abgerundet wurde diese hochinteressante Veranstaltung durch Exkursionen, welche die Bahn in und um Zürich aus drei unterschiedlichen Perspektiven zeigten: von der Baustelle der aktuellen Durchmesserlinie über einen Blick hinter die Kulissen des Zürcher Hauptbahnhofs abseits der Gleise bis hin zu einem strategischen Ausblick auf die Entwicklung der Zürcher S-Bahn.

Weitere Informationen: www.it15rail.ch.

Das Interesse der Politik am industrialisierten Ausbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur

Dr. Peter Bieri, Ständerat des schweizerischen Kantons Zug und Präsident des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr Litra

Nach einem Vortrag am 11. Juni 2015 bei it15 rail, Seminar systransis (*siehe oben*)

Wie der Bericht des Bundesrates vom September 2010 zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz einleitend festhält, stellt die hohe Qualität der Infrastrukturnetze einen zentralen Faktor der Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit eines Landes dar. Die Verkehrsinfrastrukturen von Schienen, Straßen und Luftfahrt gehören dabei nebst der Strom- und Gasversorgung sowie der Telekom zu den Infrastrukturnetzen von nationaler Bedeutung. Ihr Gesamtwiederbeschaffungswert wird auf zirka 450 Milliarden Franken geschätzt. Wegen ihrer großen Bedeutung für die gesellschaftliche Wohlfahrt und ihrer Neigung zu natürlichen Monopolen, zählen Infrastrukturnetze zu den öffentlichen Aufgaben. Dies will aber nicht heißen, dass diese in jedem Fall im Eigentum der öffentlichen Hand sein und von ihr betrieben werden müssen. Die Monopolstruktur gewisser Infrastrukturen sowie der notwendige Eingriff in das Privateigentum zur Gewährleistung ihrer Leistungsfähigkeit bringt es mit sich, dass der Staat in jenen Fällen, in denen er nicht selber Eigentümer ist, durch eine intensive Gesetzgebung in den Markt eingreift. Zu denken ist etwa an das Stromversorgungs- oder das Fernmeldegesetz.

Dichtes und intensiv genutztes Schienennetz

Das Schienennetz — und darauf wollen wir uns im Folgenden konzentrieren — gehört zum allergrößten Teil den Bahnunternehmen, die ihrerseits wiederum im Eigentum der öffentlichen Hand von Bund und Kantonen sind. Es ist auch der Bund, der weitgehend die Infrastrukturen zur Verfügung stellt, indem er die Investitionen finanziert und nebst den Trassenpreisbeiträgen der Bahnunternehmen einen erheblichen Beitrag für die Sicherstellung des Schienennetzes leistet. Vom rund 5100 Kilometer langen Schienennetz in der Schweiz werden rund 60 Prozent durch die SBB und 40 Prozent durch konzessionierte Eisenbahnunternehmen (KTU) betrieben. Diese Verteilung ist historisch entstanden. Dabei gilt es auch zu vermerken, dass das Schweizer Eisenbahnnetz größtenteils aus dem 19. Jahrhundert stammt und erst in jüngerer Zeit wirkliche Erweiterungen erhielt. Zu erwähnen sind: der Vereina-Tunnel 1999, die Projekte im Rahmen von Bahn 2000, die neuen Alpentransversalen (NEAT) auf der Gotthard- und auf der Lötschberg-Achse, die Hochgeschwindigkeitsanschlüsse in die großen Städte der Nachbarländer (HGV), die Lärmsanierung entlang der Schienentrassen, die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), die Agglomerationsverkehrsprojekte, welche ihrerseits bis anhin über den Infrastrukturfonds finanziert werden, und in Zukunft alle Projekte, welche mit dem strategischen Entwicklungsprogramm STEP geplant und realisiert sowie via den Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert werden.

Die Schweiz verfügt über eines der dichtesten und meistbefahrenen Schienennetze der Welt. Mit einem Anteil von 17 Prozent des gesamten Personenverkehrs und 39 Prozent des Schienenverkehrs belegen wir einen internationalen Spitzenwert bezüglich des Modal Splits. In der Politik herrscht — selbst unter den Vertretern des Individualverkehrs — die Einsicht, dass der zu erwartende Zuwachs an Mobilität v.a. von der Bahn bewältigt werden sollte. Interessant ist übrigens hier die Feststellung, dass

sich in der Gesellschaft eine bemerkenswerte Entwicklung abzeichnet. Bei den 18- bis 24 Jährigen sank der Anteil derjenigen, die einen Führerschein erwarben von 71 Prozent im Jahr 1994 auf bloß noch 59 Prozent im Jahr 2010. Gleichzeitig stieg der Anteil dieser Altersgruppe, die ein Generalabonnement oder ein Halbtax-Abonnement erwarben.

Das Schweizer Bahnnetz ist hoch belastet; und dies besonders dort, wo sich Fern-, Regional- und Güterverkehr überlagern. Die dichte Besiedelung, der knappe zur Verfügung stehende Raum, das historisch gewachsene Schienennetz, dessen Erstellung mitunter eine Folge vorhergehender kulturpolitischer Auseinandersetzungen war, die Absicht der Verkehrsverlagerung sowie die steigenden Mobilitätsbedürfnisse von Personen und Gütern bringen es mit sich, dass unser Schienennetz nicht nur hohen Belastungen ausgesetzt ist, sondern auch die Bedürfnisse verschiedenster Nachfrager erfüllen sollte.

Mit dem überzeugenden JA zur künftigen Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur (FABI, *siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 21*) haben Volk und Stände am 09. Februar 2014 eine solide und nachhaltige Finanzierungsgrundlage geschaffen. Die Integration der drei Aufgaben — Bau, Betrieb und Unterhalt — in das gleiche Finanzierungsgefäß, vermindert das Risiko, dass in Zukunft, die beim Volk und im Parlament besser „verkäuflichen" Investitionen vorangetrieben werden, während gleichzeitig der Unterhalt des Netzes vernachlässigt wird. Der Bundesrat hat denn auch bei der Planung der nächsten Legislatur (2015 bis 2019) die Leitlinie gesetzt: „Die Schweiz sorgt für bedürfnisgerechte, zuverlässige und solid finanzierte Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen." Die drei Adjektive bringen zum Ausdruck, wo die künftigen Herausforderungen bestehen. Bedürfnisgerecht: Dies ist eine Forderung, die in einem föderalistisch aufgebauten Staat mit hohen Sensibilitäten für periphere Regionen und für dünn besiedelte Gebiete politisch nicht einfach umzusetzen ist. Nur dort zu investieren, wo es aus rein quantitativer Sicht die größte Nachfrage gibt, oder nur dort Entwicklungen voranzutreiben, wo der betriebswirtschaftliche Erfolg für ein Bahnunternehmen am besten ist, würde weder im Parlament — und hier speziell im Ständerat mit seiner starken föderalen Stimme — noch bei einer Volksabstimmung eine Chance haben. Zuverlässig: Darunter subsummieren wir sicher die Pünktlichkeit sowie die Anschlussgarantie in einem dicht gehaltenen Taktfahrplan mit Knotenpunkten in den großen Städten. Im weiteren Sinne gehört auch die Sicherheit dazu. Zuverlässigkeit ist eine Forderung, die von der Bevölkerung heute geradezu als eine Selbstverständlichkeit betrachtet wird. Dass mir die dritte Eigenschaft, ein solide Finanzierung, persönlich ein wichtiges Anliegen ist, dürfen Sie mir als Mitglied der ständerätlichen Finanzkommission glauben. In unserem Bundesbudget von rund 67 Milliarden Franken sind rund die Hälfte sogenannt gebundene Ausgaben. Wenn nun die Einnahmen einbrechen — wie dies im vergangenen Jahr bei der Direkten Bundessteuer geschehen ist — so führt dies v.a. dort zu Sparübungen, wo der Einsatz der Mittel gesetzlich weniger zwingend vorgegeben ist. Dazu zählt auch der Schienenverkehr. Es muss also im Interesse der Vertreter des öffentlichen Verkehrs liegen, dass wir über einen stabilen Bundeshaushalt verfügen. Der Bahninfrastrukturfonds wird uns bei den Ausgaben etwas mehr Konstanz geben. Die Fonds-Einlagen hingegen unterstehen der Schuldenbremse. Entsprechend verringern sich die Einlagen in den Fonds in finanziell schwierigen Zeiten. Da sich der Fonds nicht verschulden darf, werden bei Neubauten Restriktionen unumgänglich sein. Nicht zu verantworten wäre ein vernachlässigter Unterhalt infolge mangelnder Finanzen.

Leistungsfähiges Bahnnetz erhalten und gezielt ausbauen

Betrachtet man die heutige Situation unseres Schienennetzes, so können wir als Politiker auf die beiden Studien der Boston Consulting Group und auf den WEF Global Competitivness Index abstellen. In beiden Urteilen gehört die Schweiz mit ihren Bahnen zu den Leistungsstärksten. Bei der WEF Studie liegt die Schweiz bezüglich Entwicklung sowie der Effektivität und der Effizienz der Bahninfrastruktur auf Platz zwei. Diese gute Ausgangslage ist jedoch nicht Grund zum Ausruhen, sondern Motivation, in kluger Form die Herausforderungen der Zukunft anzugehen. Das Schweizer Netz wird von 2010 bis 2032 um 10 Prozent der Hauptgleiskilometer erweitert. Um 50 Prozent werden sich jedoch die Bruttotonnenkilometer vergrößern. In der Konsequenz heißt dies, dass die Belastung des Netzes steigen wird. Damit vergrößert sich auch der Unterhalt. Dank der stark erhöhten Zugsdichte wächst zudem die technische Herausforderung. Kommt hinzu, dass ein hoher Anteil der Neubauten und schon fast vollständig der Unterhalt bei gleichzeitig laufendem Betrieb vorgenommen werden müssen. Dass dies möglich ist, zeigt etwa der Bau der Durchmesserlinie in Zürich und die in Angriff genommene Neugestaltung des Bahnhofs Lausanne als wichtigster Knoten in der Westschweiz.

Als Politiker sind wir nicht Experten oder Bahntechniker. Insofern braucht es von unserer Seite her das Vertrauen, dass die Bahnunternehmen diejenigen Maßnahmen treffen, welche zu einer hohen Effizienz — d.h. zu einem optimalen Einsatz der vorhandenen Produktionsfaktoren — führen. Gleichzeitig fordern wir, dass eine vorzügliche Transportleistung angeboten wird und eine hohe Qualität bezüglich Sicherheit gewährleistet ist. Es kann nicht Aufgabe der Politik sein, über Streckensperrungen, Details der ETCS-Zugsicherungssysteme oder über die Notwendigkeit von richtungsgetrennten Eisenbahntunnels zu entscheiden. Ich habe diese drei Beispiele bewusst gewählt, weil wir in der Vergangenheit im Parlament darüber ausgiebig diskutierten. Vielmehr gehört es zum Grundauftrag der Bahnunternehmen und der verantwortlichen Verwaltungsstellen, bei diesen primär technischen Fragen nach optimalen Lösungen zu suchen und diese der Politik in überzeugender Form vorzutragen. Der Beitrag der Politik besteht mitunter im Schaffen von möglichst guten Vorausset-

zungen für die Realisierung der Projekte. Ich denke hier an die gesetzlichen Grundlagen für das öffentliche Beschaffungswesen innerhalb und außerhalb der WTO-Bestimmungen sowie an die Plangenehmigungs- und Baubewilligungsverfahren. In den verschiedenen Bereichen sind Bundesrat und Parlament zurzeit daran, die Verfahren zu optimieren.

Fazit

Der Bundesrat hat in seinem Infrastrukturbericht fünf Stoßrichtungen festgelegt:

1. Leistungsfähigkeit auch in Zukunft sicherstellen
2. Mensch, Umwelt und Infrastrukturen schützen
3. Wirtschaftlichkeit steigern, Effizienz verbessern
4. Langfristige Finanzierung sichern
5. Rahmenbedingungen optimieren.

Die Ende dieses Jahres abgeschlossene vierjährige Legislatur kann zu Recht als diejenige der Infrastrukturen bezeichnet werden. Bundesrat, Parlament und der Souverän haben mit FABI im vergangenen Jahr gute Voraussetzungen für die Schieneninfrastruktur gelegt. Mit der Vorlage zum Nationalstraßen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF sind wir zurzeit daran das Gleiche für die Straße zu tun. Die Signale im Schienenverkehr sind auf Fahrt gestellt. Im Straßenverkehr stehen die Ampeln zumindest schon auf orange.

Personalia

Martin Staats ist seit Ende März 2015 neuer Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), er folgt auf **Georg Hötte**, der in den Ruhestand ging.

Dr. Thomas Geyer, Präsident des Verbands der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) wurde am 18. Juni 2015 für weitere drei Jahre in seinem Amt bestätigt.

Nach der Entscheidung des Aufsichtsrats am 27. Juli 2015 legten zum 31. Juli **Dr. Karl-Friedrich Rausch**, **Ulrich Homburg**, **Gerd Becht** und **Dr. Heike Hanagarth** ihr Vorstandsmandat nieder. (Reihenfolge nach Dauer der Vorstandszugehörigkeit). **Rausch** wurde 2001 Technikvorstand bei der DB. Von 2003 bis Mai 2009 leitete er das Vorstandsressort Personenverkehr. Seit Mai 2009 stand Rausch dem Ressort Transport und Logistik vor. **Homburg** leitete ab 2003 die DB Regio AG, 2009 übernahm er das gesamte Ressort Personenverkehr. **Becht** wurde 2009 als Vorstand Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit berufen. **Hanagarth**, seit Dezember 2013 Vorständin für Technik und Umwelt, legte bereits am 15. Juli ihr Mandat zum 31. Juli 2015 nieder.

Am 01. August 2015 übernahm **Ronald Pofalla**, bisher Generalbevollmächtigter, als Vorstand das neu geschaffene Ressort „Wirtschaft, Recht und Regulierung“.

Berthold Huber übernahm am 01. August 2015 das neue Vorstandsressort „Verkehr und Transport“, das neben dem Personenverkehr auch das bisherigen Ressort DB Schenker Rail AG umfasst. Huber war bisher Vorstandsvorsitzenden der DB Fernverkehr AG.

Nachfolgerin von Huber ist seit 01. September 2015 **Birgit Bohle**, bisherige Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH. Ihr Nachfolger ist **Dr. Ralph Körfgen**, der bislang die DB-Konzernentwicklung verantwortete.

Seit 01. August 2015 ist **Philipp Langefeld** neuer „Leiter Großprojekt Karlsruhe – Basel Projektmanagement / Technik“. Bisher war er Leiter Großprojekte Südwest bei der DB Netz AG. Er folgt auf **Matthias Hudaff**, der das Projekt vier Jahre lang leitete und am 01. August 2015 die Leitung des Großprojekts Ausbau- und Neubaustrecke Hamburg / Bremen – Hannover übernommen hat.

Dr. Alexander Hedderich, legte zum 31. August 2015 den Vorstandsvorsitz der DB Schenker Rail AG nieder.

Jochen Thewes, bisher Vorstandsvorsitzender DB Schenker Asia Pacific ist seit 01. September 2015 Vorstandsvorsitzender des Geschäftsfeldes DB Schenker Logistics.

Die Generaldirektion Verkehr (DG Move) der EU-Kommission wird ab 01. Oktober 2015 von **Henrik Hololei** (Estland) geleitet, er folgt auf den Portugiesen **João Machado**, der zeitgleich neuer Generaldirektor für Maritime Angelegenheiten und Fischerei wird.

Impressum

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

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

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

Redaktion (verantwortlich):
Dr.-Ing. Gunther Ellwanger,
Vorsitzender der GRV,
Mattenweg 12, 79856 Hinterzarten,
Tel. 07652 919009,
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 31. August 2015. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

Titelbild: Schnellste Streckenstopfmaschine mit integriertem Stabilisator in der Hybridvariante Dynamic Stopfexpress 09-4X E3 mit sauberer Energie aus dem Fahrdraht; Foto: Plasser & Theurer.

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 Ende Dezember.

Bergstation Lichtenhain (oben) und Talstation Obstfelderschmiede (unten) der Oberweißbacher Bergbahn sind — neben Marburg an der Lahn — die Bahnhöfe des Jahres 2015 (siehe hierzu auch der Bericht auf Seite 21); Foto: © Allianz pro Schiene / AndreasTaubert.com.

econex

www.econex.de

Nur wer die Bäume einzeln untersucht, weiß wie es dem Wald geht.

Jeder Wald ist ein hochkomplexes Ökosystem. Deshalb sind Aussagen über „den Wald" zwangsläufig eine Verallgemeinerung. Ähnlich ist es mit „den Pendlern" oder „den Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel". Aussagekräftige Informationen erhält man nur, wenn man genauer hinsieht.

Ein schlüssiges Gesamtbild ergibt sich also erst aus vielen, verlässlichen Detailinformationen. Und die bekommt man nur vor Ort. econex erstellt qualifizierte Analysen, zum Beispiel zum Nutzungsverhalten, zur strategischen Angebotsplanung, für die Einnahmeaufteilung und die Erlösberechnung. Sie beruhen auf Zählungen, Befragungen und Tests, die wir konzipieren, organisieren, durchführen und auswerten. Die Methodik richtet sich nach der Aufgabenstellung: Konventionelle Erhebungsmethoden kommen ebenso zum Einsatz wie selbst entwickelte Apps. Und mit intelligenten Netzwerkanbindungen sorgen wir für immer aktuelle Informationen – über die Bäume **und** den Wald.

econex – solides Handwerk seit 1999.