Folge 105 Mai 2016

GRV-Nachrichten

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

Foto: BLS.

Leitartikel: Klimawende erfordert Verkehrswende | Seite 3

Zwischenruf: Wettbewerb im Schlick des Wattenmeers | Seite 16

Bessere Beleuchtung von Fußwegen gefordert | Seite 26

Eine erfolgreiche Alternative: ÖPP geben wichtige Impulse | Seite 6

Neubaustrecke Erfurt – Leipzig / Halle eröffnet | Seite 18

Schweizer Schifffahrt, ein integraler Teil des öffentlichen Personenverkehrs | Seite 26

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 4
Verkehrspolitik in Deutschland 6
Nachhaltigkeit 10
Eisenbahnen allgemein 13
Eisenbahninfrastruktur 18
Schienengüterverkehr 20
Schienenpersonenverkehr 23
Weiterer Verkehr im Umweltverbund 24
Schifffahrt 26
Straßenverkehr 29
Luftfahrt 31
Literatur 32
Veranstaltungen 32
Personalia 34
Impressum 35

Leitartikel

Klimawende erfordert Verkehrswende

Von Dr.-Ing. Gunther Ellwanger, Vorsitzender der GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Nach jahrelangen, schwierigen Verhandlungen haben sich die Vertreter aus 195 Ländern bei der 21. Weltklimakonferenz (COP 21) am 12. Dezember 2015 in Paris erstmals auf ein für alle Staaten rechtlich bindendes Abkommen geeinigt. Dessen Ziel ist es, die globale Erderwärmung bis zum Ende des Jahrhunderts auf unter zwei Grad zu begrenzen, möglichst sollen sogar nur 1,5 Grad angestrebt werden.

Erfreulich am Abkommen ist neben dem 2-Grad-Ziel die Tatsache, dass die seit dem Kyoto-Protokoll vorhandene Teilung der Welt in Industrie- und Entwicklungsländer überwunden wurde. Dies ist der Verdienst der Entwicklungsländer, die dem Ende dieser Zweiteilung zugestimmt haben. Somit ist die Begrenzung des menschengemachten Klimawandels zu einer gemeinsamen Aufgabe geworden. Das Pariser Abkommen ermuntert auch die Entwicklungsländer zu Emissionsminderungen, gibt ihnen aber größere Spielräume und Unterstützung bei den Minderungszielen.

Um das 2-Grad-Ziel einzuhalten, sollen die globalen Treibhausgasemissionen möglichst bald ihren Höhepunkt erreichen, ab 2050 sollen dann der Ausstoß und die Absorbierung der Treibhausgase ausgeglichen sein. Dies bedeutet das Ende des fossilen Zeitalters, das heißt eine Dekarbonisierung, leider fehlt dieser Begriff im Abkommen. Der Abschied von Kohle, Erdgas und Öl wird aktuell durch den Verfall der weltweiten Rohölpreise erschwert. Für einen erfolgreichen Klimaschutz müssen die ölproduzierenden Länder möglichst rasch neue Industrien aufbauen, um ihre einseitige Abhängigkeit vom Öl zu reduzieren.

Negativ am Pariser Abkommen ist, dass die von den Staaten gemeldeten Reduktionsziele unverbindlich sind und der größte Emittent China erst ab 2030 seine Emissionen reduzieren will. Auch lässt sich mit den in Paris festgeschriebenen Reduktionen das 2-Grad-Ziel nicht erreichen, gegenwärtig befindet sich die Menschheit auf einem Pfad zu rund 3 Grad Erwärmung, davon sind 0,8 Grad bereits erreicht. Nach einer aktuellen Studie wird der Meeresspiegel weltweit um 50 bis 130 Zentimeter bis Ende des Jahrhunderts ansteigen, wenn der Ausstoß von Treibhausgasen nicht entschlossen gesenkt wird.

Möglichkeiten zu der notwendigen Klimawende bietet die Verpflichtung der Staaten, alle fünf Jahre neue Klimaschutzpläne vorzulegen, die möglichst ambitioniert sein müssen. Eine erste derartige Bestandsaufnahme soll 2023 erfolgen, das Abkommen selbst 2020 in Kraft treten. Um die ehrgeizigen Ziele des Pariser Vertrags zu erreichen, müssen die Klimaschutzmaßnahmen in allen Ländern rasch umgesetzt und die Reduktionsziele ständig erhöht werden.

Der **Verkehrssektor** hat eine besondere Verantwortung, da er in der EU derzeit bereits für rund ein Viertel der Treibhausgase verantwortlich ist, für 2050 geht die Europäische Kommission sogar von rund 50 Prozent aus. In Deutschland stiegen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs 2014 gegenüber dem Vorjahr um 1,2 Prozent auf gut 161 Millionen Tonnen. Verantwortlich dafür ist der zunehmende Straßenverkehr. Seit 2005 hat es im Verkehrsbereich kaum Fortschritte bei der Klimabilanz gegeben. Bundesumweltministerin Barbara Hendricks mahnte am 03. Februar 2016: „Die Bereiche Verkehr und Landwirtschaft wurden für den Klimaschutz viel zu lange vernachlässigt. Das kann so nicht bleiben. Verkehr und Landwirtschaft müssen künftig substantielle Beiträge für den Klimaschutz leisten. Wir brauchen eine Klimawende in allen Sektoren. Der Klimaschutzplan 2050, den die Bundesregierung im Sommer vorlegen will, soll dazu den Weg weisen.“ Für den Straßenverkehr sollte dieser Plan auch ein Tempolimit von 120 Stundenkilometern für Autobahnen enthalten. Dies würde den Ausstoß von Kohlendioxid reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit erhöhen.

Gunther Ellwanger; Foto: Huber.

Die von Hendricks geforderte Klimawende lässt sich nur mit einer Verkehrswende schaffen. Dies bedeutet eine massive Verlagerung von Straßen- und Luftverkehr auf die umweltverträgliche Schiene. Dazu sind verstärkte Investitionen in das Eisenbahnsystem notwendig, auch im städtischen Verkehr muss das Bahn- und Busangebot ausgebaut werden. Wichtig ist auch eine Stärkung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs.

Die im Weißbuch Verkehr der EU vorgesehene Kostenwahrheit ist eine wichtige Maßnahme, um die Verkehrswende zu unterstützen. Dazu gehört auch eine Bepreisung der Kohlendioxidemissionen für alle Verursacher. Die Internalisierung aller externen Kosten würde Anreize zu Verhaltensänderungen der Verkehrsnutzer geben. Gewisse Verkehre würden vermieden und andere auf Verkehrsträger mit niedrigeren externen Kosten verlagert werden. Dies würde die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf den Klimawandel und die gesamte Umwelt reduzieren und zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen.

Im Mittelpunkt der deutschen Förderung der Elektromobilität steht das Ziel, bis zum Jahr 2020 eine Million elektrischer Pkw zu haben. Am 01. Januar 2016 waren es laut Kraftfahrbundesamt erst 25 502. Selbst wenn es gelingen würde, eine Million zu erreichen, wäre der Beitrag zur Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen äußerst bescheiden, da der Pkw-Bestand derzeit bei 45 Millionen liegt. Zu beachten ist auch, dass Elektro-Pkw, die mit dem heutigen Strommix geladen werden bei einer Lebenszyklusbetrachtung Emissionen in ähnlicher Höhe wie Diesel- oder Benzin-Pkw ausstoßen. Daher wird eine Kaufprämie für Elektro-Pkw abgelehnt. Elektromobilität darf auch nicht länger auf die Automobilität beschränkt bleiben. Notwendig sind weitere Elektrifizierungen der Eisenbahn und die Förderung von Batteriefahrzeugen für Strecken, deren Verkehr eine Elektrifizierung nicht rechtfertigt. Entsprechend müssen auch städtische öffentliche Verkehrssysteme stärker gefördert werden.

Der stark wachsende Personen- und Güterverkehr lässt sich nur mit einem attraktiven Schienenverkehr nachhaltig bewältigen. Die Digitalisierung eröffnet der Eisenbahn neue Chancen, die auch durch eine stärkere Förderung von Forschung und Entwicklung genützt werden müssen.

Die Verkehrspolitik ist aufgerufen, die Bedingungen im intermodalen Wettbewerb weiter zu verbessern, insbesondere:

- Anteil der Schiene an den Infrastrukturinvestitionen erhöhen. Leider hat der Verkehrsminister die Chance dazu im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 nicht genutzt: Vom Finanzvolumen entfallen auf die Straße 49,4 Prozent und auf die Schiene nur 41,3 Prozent.
- Wegekosten gleich behandeln (Fernbus ohne Maut, Lkw-Maut nur auf Autobahnen und wenigen Bundesstraßen).
- Steuergerechtigkeit herstellen (Mineralöl-, Öko-, Kohlendioxid-Steuer, …).

Europäische Verkehrspolitik

12.7 Milliarden Euro Investitionen für eine bessere Mobilität

Nachdem die Agentur der Europäischen Union INEA (Innovation and Networks Executive Agency) alle Vereinbarungen für die Zuschüsse zu den Verkehrsprojekten der Fazilität Connecting Europe (CEF) unterzeichnet hat, werden nun 12,7 Milliarden Euro 263 Projekte unterstützen. Dies soll zu einer schnelleren, sicheren und grüneren Mobilität beitragen und auch die Finanzierungsprobleme der Mitgliedsstaaten reduzieren.

Länderweise oder nach Verkehrsträgern gegliederte Projektlisten finden sich auf: https://ec.europa.eu.

EU Bericht zu den Umweltfolgen des Luftverkehrs

Am 29. Januar 2016 veröffentlichte die EU-Kommission ihren ersten Umweltbericht für die Luftfahrt: European Aviation Environmental Report 2016. An dem 84 seitigen Bericht haben mehrere EU-Institutionen mitgearbeitet, darunter die Umweltagentur in Kopenhagen (EEA). Untersucht wurden die Bereiche: Lärm, Kohlendioxidemissionen und Luftverschmutzung des Luftverkehrs.

Der Bericht gibt eine Übersicht der Umweltbelastungen durch den Luftverkehr und beklagt, dass die bisherigen Verbesserungen in verschiedenen Bereichen nicht mit dem raschen Wachstum des Luftverkehrs Stand gehalten haben, was zu einer höheren Umweltbelastung geführt hat und dieser Trend sich fortsetzen wird. Das weitere Wachstum des Luftverkehrs soll nun mit seiner Umweltnachhaltigkeit verknüpft werden.

Die Zahl der Flüge ist von 1990 bis 2014 um 80 Prozent gestiegen und bis 2035 wird ein weiteres Plus von 45 Prozent prognostiziert. Im gleichen Umfang stiegen die Kohlendioxidemissionen und sollen bis 2035 um weitere 45 Prozent ansteigen.

Verkehrskommissarin Violeta Bulc kommentierte den Umweltbericht: „Der heute vorgestellte Bericht soll den Rahmen bilden für die zukünftige Politik. Er bildet auch einen wertvollen Beitrag für die laufenden internationalen Debatten über die Reduzierung der Umweltbelastung des Luftverkehrs.“

Der englische Bericht kann heruntergeladen werden: http://ec.europa.eu.

European Railway Award 2016 verliehen

Am 16. Februar 2016 haben in Brüssel die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) und der Verband der europäischen Bahnindustrie UNIFE (Union des Industries Ferroviaires Européennes) vor über 500 Gästen den Railway Award 2016 verliehen, an den sich der traditionelle Jahresempfang der beiden Verbände anschloss.

Den Politischen Preis erhielt **Isabelle Durant**, frühere Vizepräsidentin des Europäischen Parlaments, für ihre aktive Unterstützung besserer Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr in Europa. Durant war auch 10 Jahre lang Ko-Präsidentin der Belgischen Grünen ECOLO. Mit Durant wurde bei dieser 9. Preisverleihung erstmals eine Frau ausgezeichnet.

Isabelle Durant bei der Preisverleihung,
links Libor Lochmann, Exekutivdirektor der CER und rechts Laurent Troger, Präsident der UNIFE;
Foto: CER.

Mit dem Technischen Preis wurde **Eric Fontanel** für seine Verdienste um die Europäische Standardisierung und Interoperabilität der Eisenbahn sowie die Entwicklung internationaler Korridore für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgezeichnet.

Beide Preise wurden begleitet von einer Spende über 10 000 Euro an eine wohltätige Einrichtung. Durant übergab ihr Preisgeld an „Train World“ (www.trainworld.be), das 2015 eröffnete Bahnmuseum in Brüssel. Fontanel überreichte seinen Scheck an zwei Vertreter der „Société Nationale de Sauvetage en Mer“ (www.snsm.org / Gesellschaft zur Lebensrettung aus dem Meer).

Die Verkehrskommissarin **Violeta Bulc** betonte die Bedeutung von Investitionen für die Entwicklung der Eisenbahnen: „Unsere allererste Priorität ist es, Investitionen in den Schienensektor zu bringen, da ohne derartige Investitionen die Schiene nicht in der Lage wäre zu unseren Dekarbonisierungs- und Digitalisierungszielen beizutragen. Die EU muss ihren Teil dazu leisten und Mittel für die Infrastrukturentwicklung und für Forschung und Entwicklung bereitstellen, sowie durch das 4. Eisenbahnpaket einen regulatorischen Rahmen schaffen, der für private Investoren günstiger ist mit klareren und stabileren Regeln für den Binnenmarkt.“

Michael Cramer, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, forderte faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger: „Der Europäische Eisenbahnsektor muss seinen Einfluss nutzen und auf die Entscheidungsträger Druck ausüben, um den Wettbewerb bei den Wegenutzungsgebühren fairer zu machen. Gegenwärtig tun wir das Gegenteil vom Notwendigen: Auf 100 Prozent der Schienen gibt es eine Maut, aber nur auf 0,9 Prozent der Straßen. Beispielsweise sind in Deutschland seit 2010 die Trassengebühren um 15 Prozent gestiegen, während die Maut für Lkw um 13 Prozent gefallen ist. Es sollte eine Gleichbehandlung aller Verkehrsträger geben — entweder zahlen alle oder niemand.“

Weitere Informationen:
www.europeanrailwayaward.eu.

Treffen des Gemischten Landverkehrsausschusses Schweiz – EU

Am 16. Dezember 2015 fand in Brüssel das 28. Treffen des Gemischten Landverkehrsausschusses Schweiz – EU statt. Die Schweiz hat ihre Gesetzgebung in den letzten Jahren an verschiedene Rechtsakte der EU angepasst, so beim Zugang zum Straßenverkehrsmarkt, den technischen Normen für Fahrzeuge und der Interoperabilität. Der Gemischte Landverkehrsausschuss konnte damit das Landverkehrsabkommen entsprechend anpassen. Die Schweizer Delegation informierte die Vertreter der EU auch über den Beschluss der Schweizer Regierung (Bundesrat) zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

Die Unterzeichnung des Beschlusses, mit welchem die Anhänge des Landverkehrsabkommens ergänzt werden, ist ein weiterer Schritt zur Beseitigung von technischen Hindernissen und soll den Zugang von schweizerischen Bahn- und Straßenverkehrsunternehmen zum europäischen Markt erleichtern.

Das Landverkehrsabkommen sieht die Übernahme von Rechtsakten der EU vor, sobald in der Schweiz gleichwertige Rechtsvorschriften in Kraft sind. Diese Voraussetzung ist inzwischen erfüllt. Die Delegationen der Schweiz und der EU haben deshalb einen Beschluss unterzeichnet, mit dem eine Reihe von Richtlinien, Verordnungen und Beschlüssen in das bilaterale Landverkehrsabkommen überführt werden können.

Im Eisenbahnsektor wird mit der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) — etwa beim Rollmaterial, der Verkehrssteuerung, der Energie, dem Lärm und so weiter — dank einheitlicher technischer Regeln ein durchgehender und sicherer Eisenbahnverkehr über die Landesgrenzen hinweg gewährleistet. Außerdem fällt dank der gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen die Pflicht zur Wiederholung von Rollmaterial-Prüfungen weg, was Kosten spart.

Die Schweizer Delegation wurde vom Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV), Peter Füglistaler, angeführt. Die EU-Delegation stand unter der Leitung von Fotis Karamitsos, Direktor für Landverkehr bei der Europäischen Kommission. Das 29. Treffen des Gemischten Ausschusses ist im Juni 2016 in Bern vorgesehen.

Verkehrspolitik in Deutschland

Eine erfolgreiche Alternative: Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) geben wichtige Impulse

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

Reinhold Sendker, Mitglied des Deutschen Bundestages, stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur und dort Berichterstatter der CDU/CSU-Fraktion für ÖPP, Verkehrsinfrastrukturfinanzierung sowie den Verkehrsetat.

Reinhold Sendker MdB;
Foto: Büro Sendker.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat im letzten Sommer die neue Generation von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau verkündet. Dies ist ein wichtiger Impuls für unsere Verkehrsinfrastruktur. Wenn wir in Deutschland in der Verkehrsinfrastruktur mehr und schneller Vorhaben realisieren wollen, so ist ÖPP aktuell die entscheidende Option, um wichtige Neu- und Ausbaumaßnahmen zu beginnen!

Mit Öffentlich-Privaten-Partnerschaften schaffen wir hohe Qualität, schnelle Durchführung der Projekte, Effizienz und Nutzerzufriedenheit. Wir entlasten die Verwaltung durch Konzentration der Aufgaben auf Koordination und Kontrolle und können wichtige Impulse für die Weiterentwicklung der konventionellen und privaten Beschaffungsvarianten sammeln.

Die ersten ÖPP-Fernstraßenprojekte waren bisher allesamt erfolgreich.

Verbesserungspotenzial

Aber auch bei ÖPP-Projekten gibt es Verbesserungspotential, was zukünftig genauso intensiv betrachtet werden muss, wie die Frage, ob bei der konventionellen Realisierung auch Weiterentwicklungen (Risiko, Lebenszyklusbetrachtung, Rechnungswesen, et cetera) stattfinden sollten. Die Öffentlich-Private-Partnerschaft ist eine alternative Beschaffungsvariante zur konventionellen Projektrealisierung. **Sie bietet eine Chance, notwendige Projekte besser, zeitnah und wirtschaftlicher umzusetzen**. Bei jedem potentiellen ÖPP-Projekt muss und wird vorher genau bewertet, ob ÖPP überhaupt in Betracht kommt oder ob eine konventionelle Beschaffung vorteilhafter ist. Es ist auch wichtig festzustellen, dass ÖPP keine Finanzierungsalternative, sondern eine Beschaffungsalternative darstellt. Der Effizienzaspekt ist entscheidend!

Vermeintliche Mehrkosten

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat vermeintliche Mehrkosten bei den ersten fünf vergebenen ÖPP Verkehrsprojekten in Höhe von insgesamt 1,9 Milliarden Euro festgestellt. In den Medien wird diese Zahl regelmäßig zitiert, ohne zu hinterfragen, welche Berechnungen der Bundesrechnungshof überhaupt angestellt hat. Leider erläutert der Rechnungshof nur teilweise, wie er auf die Zahl von 1,9 Milliarden Euro kommt. Seine Berechnungen legt er nicht offen und beruft sich darauf, dass die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vertraulich sind und eine Veröffentlichung der Prüfungsergebnisse im Einzelnen die Vertraulichkeit der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gefährden könne. Im Übrigen verweist der BRH auf das BMVI. Allein 1,4 von den 1,9 Milliarden Euro führt der BRH auf zu niedrige Verkehrsprognosen des Bundesverkehrsministeriums zurück und bezieht sich damit auf die Vergabe der Pilotprojekte mit verkehrsmengenabhängiger Vergütung.

Seit 2009 fordert der BRH, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) solle die Verkehrsmengen-Prognose der Bieter mindestens in Teilen in die eigenen Berechnungen und Prognosen einbringen und bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu Grunde legen. Die Bieter haben in der Regel deutlich höhere Verkehrsprognosen angegeben als das Verkehrsministerium. Der BRH hat vorgeschlagen, die Verkehrsprognose-Werte für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des BMVI zu mitteln. **Die tatsächliche Verkehrsentwicklung liegt aber noch unter den Prognosen des BMVI. Nichts spricht daher für die vom Rechnungshof vorgenommene Mittelung der Verkehrsprognosen**. Ein Blick in den Bundeshaushalt untermauert zusätzlich, dass das Ministerium mit seinen Ausgabeprognosen für ÖPP sehr gut dasteht. So sind bis Ende 2014 bei den verkehrsmengenabhängigen Projekten 706 Millionen Euro verausgabt worden, vorausberechnet worden waren 696 Millionen Euro. Wir sprechen also von einer Abweichung um 1,3 Prozent oder zehn Millionen Euro. Die weiteren 500 Millionen Euro Mehrkosten, die der Rechnungshof in seinem Gutachten vom 04. Juni 2014 nennt, können nicht näher nachvollzogen werden. Das sehen die Experten der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG), der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH), der ÖPP Deutschland AG, der Deutschen Bauindustrie (HDB) und des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur genauso.

Im Übrigen werden derzeit und zukünftig nur noch Projekte mit Verfügbarkeitsentgelt vergeben. Die vom Rechnungshof thematisierte Problematik der Validität der Verkehrsprognosen erübrigt sich damit!

Schuldenregel

Neben den nicht nachweisbaren Mehrkosten ist die Einhaltung der Schuldenregel in der Diskussion. **Zum Thema Schuldenregel sagen uns alle eben genannten Experten, ebenso auch die Vertreter des Bundesrechnungshofes, einhellig, dass ÖPP keine Umgehung der Schuldenbremse darstellt und keinen Schattenhaushalt schafft**. Die Gesamtausgaben des Bundes für alle ÖPP Betreiberentgelte werden im Kapitel 1209 des Bundeshaushalts ausgewiesen. Grundsätzlich ist ÖPP in Bezug auf Artikel 115 des Grundgesetzes daher verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden.

Mehr Transparenz

Öffentlich Private Partnerschaften müssen so transparent wie möglich gestaltet werden. Unternehmen und Verbände sind dem Thema gegenüber sehr aufgeschlossen und haben in der Vergangenheit signalisiert, dass sie sich unter Wahrung ihrer unternehmerischen Interessen auch eine Offenlegung der Verträge vorstellen könnten. Neben den wirtschaftlichen Interessen der jeweiligen privaten Vertragspartner müssen aber auch die fiskalischen Interessen der öffentlichen Hand gewahrt bleiben. So besteht zum Schutz des Wettbewerbs ein Interesse des Bundes, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau vertraulich zu behandeln. Diese beinhaltet interne Kalkulationen der öffentlichen Hand zu dem jeweiligen Projekt. Ihre Offenlegung wäre geeignet, den Wettbewerb in Vergabeverfahren zum wirtschaftlichen Nachteil der öffentlichen Hand zu verringern. Es bestünde die Gefahr, dass die Bieter ihre Angebote an den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ausrichten.

Zur weiteren Erhöhung der Transparenz hat das Verkehrsministerium inzwischen auch einen Mustervertrag für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau auf seiner Homepage eingestellt (siehe www.bmvi.de).

Leitfaden Wirtschaftlichkeit

Es ist einhellige Meinung bei allen Experten, dass die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen noch Verbesserungspotentiale bieten: So müsse das Rechnungswesen transparenter und die Datenbasis und -qualität verbessert werden. Das Verkehrsministerium hat sich dieser Kritik bereits angenommen und in Abstimmung mit dem Bundesfinanzministerium einen vor dem Hintergrund der bislang gesammelten Erfahrungen fortgeschriebenen Leitfaden für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei ÖPP im Bundesfernstraßenbereich vorgelegt.

Erster Spatenstich für den Abschnitt Pastetten – Heldenstein des ÖPP-Projekts A94 München – Passau am 05. Februar 2016. Von links: Bartholomäus Kalb MdB, Stephan Mayer MdB, Reserl Sem MdL, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, Dr. Marcel Huber MdL und Andreas Lenz MdB: Foto: Fotostudio Schubert, Dorfen / © Autobahndirektion Südbayern.

Mittelstandsfreundlichkeit

Im Koalitionsvertrag ist festgeschrieben: „Wir gestalten ÖPP mittelstandsfreundlicher aus. Die Methodik der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen werden wir evaluieren und standardisieren.“ Der Mittelstand ist der Wachstumsmotor in Deutschland. Es ist daher erklärtes Ziel, den Mittelstand zu stärken und ihm auch die Möglichkeiten zu geben, stärker an ÖPP in der ersten Reihe zu partizipieren. So sollte beispielsweise über die Bieterentschädigung, über die Losgrößen der einzelnen Projekte oder über reine Erhaltungsmodelle neu nachgedacht werden. Es ist zu klären, ob und inwiefern ÖPP für den Mittelstand attraktiver werden kann. Hierzu laufen zurzeit unter Beteiligung des Mittelstandes Untersuchungen im BMVI. Diese Untersuchungen werden von einem Beirat begleitet, zu dem auch Vertreter mittelständischer Bauunternehmen gehören.

Volkswirtschaftliche Betrachtung

Völlig zu kurz kommt in der öffentlichen Diskussion die volkswirtschaftliche Betrachtung der Beschaffungsvarianten. Denn es ist schon ein gewaltiger Unterschied, ob beispielsweise die Autobahn 7 zwischen Hamburg und Bordesholm mit ÖPP in vier Jahren Bauzeit Erweiterung findet oder nach konventioneller Beschaffungsvariante erst nach zwölf oder dreizehn Jahren. Bei letzterem stehen die Menschen fast zehn Jahre länger im Stau, von den Kostennachteilen für Umwelt und Wirtschaft ganz zu schweigen. Die ersten Projekte zeigen uns, dass ÖPP sich durch hohe Termin- und Kostentreue auszeichnet, die bauliche Qualität befindet sich auf hohem Niveau. Auch wurde eine Reihe von Bereichen identifiziert, in denen von der Einbeziehung der ÖPP-Beschaffungsalternative wichtige Impulse für die Verwaltung ausgehen können.

Zusammenfassung der bisherigen Erfahrung: (Quelle: Bericht des BMVI über ÖPP-Projekte im Betrieb)

1. ÖPP sind mittlerweile auch in Deutschland eine etablierte Beschaffungsvariante zur Bereitstellung öffentlicher Infrastruktur. Insgesamt wurden im Zeitraum 2002 bis 31. August 2015 8,6 Milliarden Euro im Rahmen von

ÖPP-Projekten im Hoch- und Tiefbau investiert (Quelle: ÖPP Deutschland AG). Zurzeit befinden sich nach Erkenntnissen der ÖPP Deutschland AG rund 100 ÖPP-Projekte in der Ausschreibung, Vorbereitung oder Prüfung. Entsprechend werden die Wachstumserwartungen für den deutschen ÖPP-Markt als gut eingeschätzt.
2. Der Bund hat mit den bisherigen ÖPP-Projekten im Betrieb überwiegend gute Erfahrungen gemacht und die Projekterwartungen werden erfüllt.
3. Die ÖPP-Projekte des Bundes zeichnen sich durch eine hohe Termin- und Kostentreue aus.
4. Die bauliche Qualität befindet sich auf einem hohen Niveau.
5. Die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile haben sich weitgehend bestätigt.
6. Auch die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung wurde positiv beurteilt. Instrumente und Regelungen zu Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten und Qualitätssicherung im Betrieb werden im Vertragswerk berücksichtigt.
7. Es finden regelmäßige Erfolgskontrollen statt und die Risikoverteilung wird als zweckmäßig und zufriedenstellend beurteilt.
8. Sofern eine projektbezogene Zufriedenheitseinschätzung vorliegt, sind Auftraggeber und Nutzer mit Qualität und Quantität der Leistungserbringung durch den privaten Partner sehr zufrieden.

Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) vorgestellt

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für die Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege, auf die sich der BVWP fokussiert. Diese umfassen die Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen. Die deutschen See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Der Bund ist jedoch zuständig für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege.

Am 16. März 2016 hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt in Berlin den Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 vorgestellt. Der BVWP 2030 legt fest, in welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßen der Bund bis 2030 investieren will. Dobrindt am 16. März: „Der neue BVWP ist das stärkste Investitionsprogramm für die Infrastruktur, das es je gab. Bis 2030 investieren wir 264,5 Milliarden Euro, mit denen wir unsere Verkehrswege modernisieren, unsere Infrastruktur vernetzen und Mobilität in Deutschland beschleunigen.“

2. Erhalt vor Aus- und Neubau: 69 Prozent der Gesamtmittel sollen bis 2030 in den Erhalt fließen, beim BVWP 2003 waren es nur 56 Prozent.
3. Prioritäten setzen: 75 Prozent der Mittel für Straßenprojekte gehen in überregional bedeutsame Vorhaben, 25 Prozent in die Regionen.
4. Engpassbeseitigung/Netzwirkung: Investitionen werden auf die Beseitigung von Engpässen auf den Hauptachsen fokussiert, um den Verkehrsfluss im Gesamtnetz zu optimieren. Rund 1700 Kilometer Engpässe auf Autobahnen und rund 700 Kilometer Engpässe auf Schienenstrecken werden beseitigt.
5. Öffentlichkeitsbeteiligung: es gibt eine Online-Konsultation und seit dem 21. März 2016 liegt der Entwurf des BVWP 2030 für sechs Wochen öffentlich aus. Nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung wird der BVWP 2030 überarbeitet und vom Kabinett beschlossen.

	Gesamtinvestitionen (in Mrd. €)	Sonstige Investitionen (2016-2030)	Erhaltung/Ersatz (2016-2030)	Aus- und Neubau (2016 bis 2030) (ohne Erhaltungs-/Ersatzanteil)		Aus- und Neubau „Schleppe" (ab 2031)
			Erhaltungs-/Ersatzinvestitionen (inkl. Erhaltungs-/Ersatzanteile in kombinierten Ausbauprojekten)	Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben VB/VB-E	Neue Vorhaben VB/VB-E (mit Erhaltungs-/Ersatzanteil)
Bundesfernstraßen	130,7	12,0	67,0	15,9	19,3	16,4
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	109,3	7,4	58,4	8,4	17,2	17,9
Bundeswasserstraßen	24,5	2,2	16,2	0,9	1,8	3,5
Alle Verkehrsträger	**264,5**	**21,6**	**141,6**	**25,2**	**38,4**	**37,8**

Gesamtvolumen des BVWP 2030 nach Verkehrsträger und Verwendungsart;*
Quelle; Referentenentwurf zum BVWP vom 16. März 2016, Tabelle 2 auf Seite 14.
**Abweichungen in den Summen sind auf Rundungen zurückzuführen*

Der BVWP 2030 enthält rund 1000 Projekte, sein Gesamtvolumen liegt um 91 Milliarden Euro über dem BVWP 2003. Vom Finanzvolumen entfallen 49,4 Prozent auf die Straße, 41,3 Prozent auf die Schiene und 9,3 Prozent auf Wasserstraßen. Die Neubauprojekte sind nach nationalem Prioritätenkonzept als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft mit den besonders gekennzeichneten Projekten zur Engpassbeseitigung.

Der BVWP 2030 setzt auf fünf wesentliche Innovationen:

1. Finanzierungsperspektive: Investitionsmittel und Infrastrukturprojekte sind grundsätzlich synchronisiert, damit alle Projekte des vordringlichen Bedarfs während der Laufzeit des BVWP 2030 umgesetzt werden können.

Der Entwurf des BVWP 2030 kann heruntergeladen werden: www.bvwp2030.de.

Die GRV bedauert, dass der Entwurf des BVWP für die Bundesfernstraßen deutlich mehr Mittel vorsieht als für die umweltverträgliche Schiene. Zur Begrenzung des Klimawandels müssten für Schienenprojekte mehr Mittel bereitgestellt werden.

Die GRV-Nachrichten werden in einer der nächsten Folgen über die Schienenprojekte im BVWP 2030 berichten.

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.

Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes beschlossen

Das Bundeskabinett hat am 13. Januar 2016 den Entwurf eines neuen Eisenbahnregulierungsgesetzes beschlossen. Damit soll der diskriminierungsfreie Zugang zum Schienennetz gestärkt werden. Dazu Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt: „Wir wollen den Wettbewerb im Bahnbereich stärken. Dieser Wettbewerb sichert Innovationen und Qualität des Angebots — im Interesse der Bahnkunden. Wettbewerb braucht klare, transparente Regeln. Mit dem neuen Eisenbahnregulierungsgesetz schaffen wir diesen Rahmen.“

Wesentliche Elemente des Gesetzes sind:

1. Künftig soll die Bundesnetzagentur die Trassenpreise der DB Netz AG genehmigen, ehe sie erhoben werden.
2. Die Betreiber der Netze erhalten Anreize zur Senkung der Infrastrukturkosten und damit zur Senkung der Trassenpreise.
3. Bei der Bundesnetzagentur werden Beschlusskammern für den Eisenbahnbereich eingesetzt. Die Agentur überwacht die Einhaltung der Regelungen für die Unabhängigkeit der Infrastrukturbereiche innerhalb der Eisenbahnunternehmen.

Ronald Pofalla, Vorstand für Wirtschaft, Recht und Regulierung der DB warnte am 27. Januar 2016 in der Süddeutschen Zeitung: „Die Frage ist: Wie können wir die Schiene wieder auf Wachstumskurs bringen? Mehr Regulierung kann nicht die Lösung sein, wenn der Kuchen, um den wir konkurrieren, immer kleiner wird. Regulierung muss der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene dienen. In diesem Sinne müssen alle Vorschläge jetzt sorgfältig geprüft und diskutiert werden“.

Bundeskabinett beschließt Aktionsplan Großprojekte

Das Bundeskabinett hat am 09. Dezember 2015 den „Aktionsplan Großprojekte“ beschlossen. Ziel des Aktionsplans ist es, die Kostenwahrheit, Effizienz und Termintreue von Großprojekten zu verbessern. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt sagte: „Mit dem ‚Aktionsplan Großprojekte‘ legen wir den Grundstein für einen Kulturwandel auf dem Bau. Durch Maßnahmen in zehn Bereichen können Kosten- und Terminpläne von Großprojekten besser eingehalten werden. Dazu gehören zum Beispiel die Einführung von Risikomanagement, Bonus-Malus-Regelungen, klare Vereinbarungen zur Konfliktbeilegung und der Einsatz modernster digitaler Systeme.“

In der „Reformkommission Großprojekte“ hatten Vertreter aus Wirtschaft, öffentlicher Hand und Verbänden den gesamten Bauprozess bis hin zum Betrieb untersucht, Schwachstellen identifiziert und konkrete Handlungsempfehlungen entwickelt.

Zur Optimierung von Großprojekten sind ein frühzeitiges, kontinuierliches Risikomanagement und eine transparente Kosten- und Terminplanung ausschlaggebend. Mit interdisziplinären Planungsteams, einer neuen Kooperationskultur und klaren Zuständigkeiten sollen zudem Konfliktpotenziale von vornherein erkannt und gemindert werden. Auch das digitale Planen und Bauen kann zur Optimierung von Großprojekten beitragen: Mit dem so genannten „Building Information Modeling“ (BIM) wird fünfdimensional geplant — drei Dimensionen plus Kosten und Termine. Damit können deutlich mehr Informationen vernetzt werden.

Das Bundesverkehrsministerium setzt Vorschläge des „Aktionsplans Großprojekte“ bereits um: An je zwei Straßen- und Schienenprojekten wird BIM angewendet (Schiene: Tunnel Rastatt und Filstalbrücke; Straße: Brücke A19 und Brücke auf der B107n), das neue Risikomanagement wird zudem bei vier Straßenbauprojekten durchgeführt. (*Siehe Folge 103 der GRV-Nachrichten, Seite 11.*)

Güterverkehr und öffentlicher Personenverkehr wachsen 2015

In Deutschland wurden 2015 mehr Güter transportiert als je zuvor. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) vom 16. Februar 2016 stieg das **Güterverkehrsaufkommen** gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Prozent auf 4,5 Milliarden Tonnen. Damit wuchs der Güterverkehr in Deutschland im dritten Jahr in Folge.

Auf Straßen wurden im vergangenen Jahr knapp 3,6 Milliarden Tonnen und damit 1,9 Prozent mehr Güter befördert als im Jahr 2014. Im Eisenbahnverkehr, bei dem es im Frühjahr 2015 zu Streiks kam, ging die Beförderungsmenge im Vorjahresvergleich um 1,0 Prozent zurück. Binnenschiffe beförderten 3,2 Prozent weniger Güter als im Vorjahr. Somit gewannen Lastkraftwagen Anteile hinzu. Im Seeverkehr ging die Beförderungsmenge mit einem Minus von 2,7 Prozent stark zurück. Dagegen gab es beim Transport von Rohöl in Rohrleitungen mit einem Plus von 3,3 Prozent das stärkste Wachstum aller Verkehrszweige.

Am 18. Februar 2016 folgten die Zahlen für den **öffentlichen Personenverkehr** in Deutschland. Danach stiegen die Fahrgastzahlen bei Bussen und Bahnen 2015 um 0,4 Prozent und die Fluggastzahlen um 4,0 Prozent gegenüber 2014.

Im Nahverkehr mit Bussen und Bahnen unternahmen die Fahrgäste im

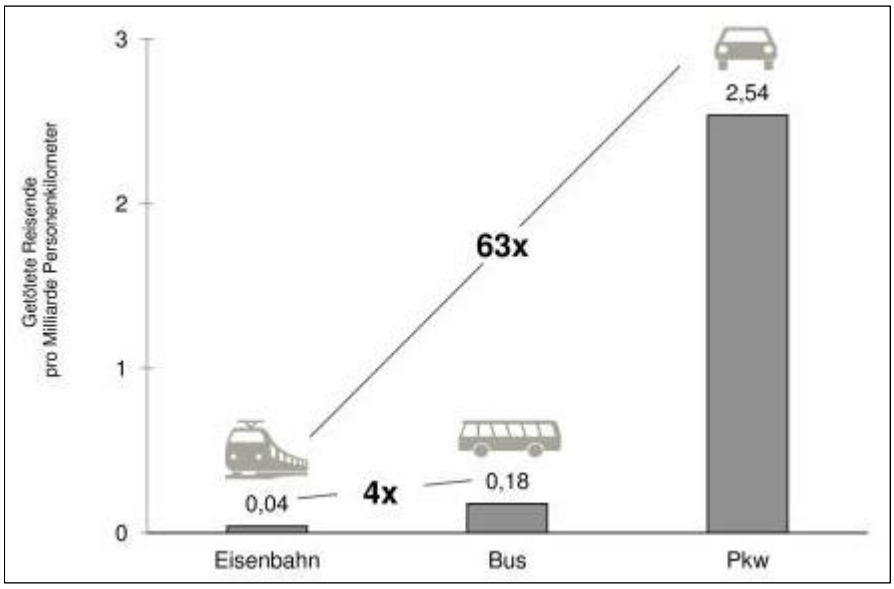
Jahr 2015 im Linienverkehr 11,0 Milliarden Fahrten, das waren 0,3 Prozent mehr als 2014. Gewachsen ist dabei der Verkehr mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen (plus 1,2 Prozent). Mit Nahverkehrsbussen fuhren 2015 genauso viele Personen wie im Jahr zuvor. Im Nahverkehr mit Eisenbahnen (einschließlich S-Bahnen), bei dem es im Frühjahr 2015 zu längeren Streiks kam, gingen die Fahrgastzahlen leicht um 0,1 Prozent zurück.

Sowohl im Fernverkehr mit Eisenbahnen als auch mit Linienbussen gab es 2015 Zunahmen: Fernzüge nutzten 131 Millionen Reisende, das waren 1,9 Prozent mehr als 2014. Der Linienfernverkehr mit Omnibussen wächst seit seiner Liberalisierung stark: 2015 dürften mindestens 20 Millionen Fahrgäste mit Linienfernbussen gereist sein, rund ein Viertel mehr als 2014. Auch die Zahl der Passagiere auf deutschen Flughäfen erreichte 2015 einen neuen Höchstwert. 194 Millionen Flugreisen bedeuteten einen Anstieg von 4,0 Prozent gegenüber 2014.

Gute Sicherheitsbilanz der Bahn

Am 09. Dezember 2015 veröffentlichte die Allianz pro Schiene einen neuen Sicherheitsvergleich. Danach war im deutschen Elfjahresschnitt von 2004 bis 2014 das Todesrisiko für Insassen eines Pkw 63-mal höher als für Bahnreisende. Bei den Verletzungen fällt der Abstand noch größer aus: Bezogen auf die Personenkilometer ist die Wahrscheinlichkeit zu verunglücken bei jeder Autofahrt 113-mal höher als bei einer Bahnfahrt. Während der Bus in puncto Sicherheit ebenfalls klar vor dem Pkw liegt, bleibt der Abstand zwischen Bus und Bahn dennoch spürbar: Das Todesrisiko für Busreisende ist im Vergleich zur Bahn gut viermal höher, das Verletzungsrisiko liegt 34-mal über dem der Bahn.

Auch im EU-Vergleich sprechen die Zahlen eine deutliche Sprache. Deutschland liegt bei der Verkehrssicherheit sowohl bei der Eisenbahn als auch beim Autoverkehr auf den guten vorderen Plätzen. Im mehrjährigen EU-Durchschnitt von 2005 bis 2013 starben 3,5 Pkw-Insassen pro Milliarde Personenkilometer, in Deutschland waren es 2,5 getötete Autofahrer. Demgegenüber standen europaweit 0,15 getötete Bahnreisende. Mit 0,04 Toten war die Eisenbahn in Deutschland im Schnitt von 2005 bis 2013deutlich besser als der europäische Durchschnitt. „In allen europäischen Ländern ist Bahnfahren sicherer als Autofahren“, sagte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Horst Metzler, Geschäftsführer des Automobil-Clubs Verkehr ACV betonte, dass die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr nun das zweite Jahr in Folge ansteige: „3377 Straßenverkehrstote in Deutschland in 2014, schätzungsweise rund 3450 Todesopfer in 2015 und rund 26 000 Tote in Europa im Jahr 2013 sind ein Grund, die Anstrengungen in der Verkehrssicherheitsarbeit zu intensivieren“, sagte Metzler. Um die steigenden Unfallzahlen zu erklären, reiche ein Verweis auf das Wetter oder überhöhte Geschwindigkeit nicht aus. „Wir glauben, dass der demographische Wandel und Assistenzsysteme die Unfallstatistik und künftige Verkehrssicherheitsarbeit beeinflussen werden“, sagte Metzler. Besonders die steigenden Unfallzahlen bei Fußgängern und — noch deutlicher — bei Fahrrad- und Pedelec-Fahrern zwängen die Politik zum Handeln. „Schwächere Verkehrsteilnehmer, ältere Menschen, Fahrradfahrer und Fußgänger entwickeln sich immer mehr zu besonderen Risikogruppen“, sagte Metzler. „Wer in der Verkehrspolitik glaubwürdig auf die Vision Zero zusteuern will, muss Infrastrukturplanungen unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer vorantreiben und Fehlplanungen beheben.“



Das Todesrisiko ist im Zug 63-mal geringer als im Auto (Durschnitt der Jahre 2004 bis 2014); Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Statistisches Bundesamt, TREMOD, Stand 09.12.2015.

Nachhaltigkeit

Weltklimakonferenz in Paris erzielt globales Klimaschutzabkommen

Zu Beginn der zweiten Verhandlungswoche am 07. Dezember 2015 hatte der UN Generalsekretär Ban Ki-moon eindringlich an die Delegierten appelliert: „Die Uhr tickt in Richtung der Klimakatastrophe. Die Welt erwartet von Ihnen mehr als halbe Maßnahmen!“

Dieser Appell war erfolgreich: Am 12. Dezember 2015 haben sich die Vertreter aus 195 Ländern am Ende der 21. Klimakonferenz (COP 21) in Paris nach jahrelangen, schwierigen Verhandlungen erstmals auf ein für alle Staaten rechtlich bindendes Abkommen geeinigt, mit dem Ziel die globale Erderwärmung bis zum Ende des Jahrhunderts auf unter zwei Grad zu begrenzen. Dazu Bundesumweltministerin Barbara Hendricks in Paris: „Wir haben heute alle zusammen Geschichte geschrieben. Milliarden

Menschen haben lange darauf gewartet, dass die Weltgemeinschaft handelt. Heute kann ich sagen: Jetzt geht es endlich los. Zum ersten Mal machen sich alle Länder dieser Welt gemeinsam auf den Weg, den Planeten zu retten."

Auch EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker betonte die historische Bedeutung: „Dieses robuste Abkommen bereitet den Weg hin zu einer globalen, sauberen Energiewende. Heute hat die Welt eine Rettungsleine bekommen, eine letzte Chance, künftigen Generationen eine stabilere Welt zu hinterlassen, einen gesünderen Planeten, fairere Gesellschaften und eine erfolgreichere Wirtschaft".

Erstmals ist die 2-Grad-Obergrenze in einem völkerrechtlichen Abkommen verankert. Darüber hinaus sollen sich die Staaten anstrengen, den Temperaturanstieg sogar auf nur 1,5 Grad zu begrenzen, dies war eine Forderung kleiner Inselstaaten, die sich durch den Anstieg des Meeresspiegels in ihrer Existenz bedroht sehen. Das Abkommen fordert in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts eine globale Treibhausgasneutralität. „Das bedeutet den Abschied von fossilen Energien, also Dekarbonisierung. Das Abkommen geht aber darüber hinaus, weil es alle Treibhausgase betrifft", sagte Hendricks.

Das Abkommen soll 2020 in Kraft treten. Die Voraussetzung ist, dass 55 Staaten, die für mindestens 55 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich sind, das Pariser Abkommen ratifiziert haben. Es verpflichtet alle Staaten alle fünf Jahre neue Klimaschutzpläne vorzulegen, die möglichst ambitioniert sein müssen. Für diese Pläne gilt das verbindliche Prinzip, dass sie nicht abgeschwächt werden dürfen, sondern immer ehrgeiziger werden müssen. Außerdem muss jedes Land über seine Treibhausgasemissionen berichten.

Das Abkommen enthält das Versprechen, die Entwicklungsländer beim Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel zu unterstützen. Die Staatengemeinschaft soll den ärmsten und verwundbarsten Ländern auch dabei helfen, Schäden und Verluste durch den Klimawandel zu bewältigen. Das bereits 2009 in Kopenhagen gegebene Finanzversprechen von jährlich 100 Milliarden US Dollar zur Klimafinanzierung soll noch vor 2025 erhöht werden.

Überwunden wurde die im Kyoto-Protokoll vorhandene Zweiteilung der Staatengemeinschaft in Industrie- und Entwicklungsländer, die wesentlich zum Scheitern der Weltklimakonferenz von Kopenhagen beigetragen hatte (*siehe Folge 86 der GRV-Nachrichten, Seite 12ff*). Nun soll der unterschiedliche sozio-ökonomische Entwicklungsstand der einzelnen Länder berücksichtigt werden. Bei der Emissionsminderung und der Anpassung an den Klimawandel liegt die Verantwortung bei den einzelnen Staaten.

Damit die Gesamtübersicht gewahrt wird und zusätzlich notwendige Anstrengungen ermittelt werden können, sieht das Abkommen ein Monitoring mit einheitlichen Daten vor. Alle fünf Jahre soll eine Bestandsaufnahme erfolgen, erstmals 2023. Die in Paris definierten allgemeinen Grundlagen müssen bei den kommenden Klimakonferenzen nun konkretisiert werden.

Der Umfang der im Abkommen genannten freiwilligen Verpflichtungen reicht allerdings nicht aus, um den Anstieg der globalen Erwärmung auf unter 2 Grad zu begrenzen. Wissenschaftler gehen davon aus, dass selbst bei einer vollständigen Umsetzung dieser Verpflichtungen, es zu einem Anstieg der globalen Erwärmung bis 2100 zwischen 2,7 und 3,5 Grad kommen würde. Zu den bereits vorhandenen Wirkungen des Klimawandels (Hitzeperioden, Wärmerekorde, Überflutungen, Stürme, …) würde ein verstärkter Anstieg des Meeresspiegels hinzukommen, mit verheerenden Folgen für Millionen Menschen. Nach einer Mitteilung des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung vom 23. Februar 2016 kommt eine aktuelle Studie, die erstmals die zwei wichtigsten Methoden zur Abschätzung des Meeresspiegelanstiegs kombiniert, zu dem robusten Ergebnis, dass der Meeresspiegel weltweit um 50 bis 130 Zentimeter bis Ende des Jahrhunderts ansteigen wird, wenn der Ausstoß von Treibhausgasen nicht entschlossen gesenkt wird.

Im Januar 2016 hat die US-Klimabehörde NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration) bekanntgegeben, dass 2015 weltweit das wärmste Jahr seit Beginn der Aufzeichnungen war. Wolfgang Lucht, Forschungsbereich „Erdsystemanalyse" des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung kommentierte: „Nachrichten wie jene vom neuen Rekordjahr 2015 bestätigen, dass der stetige Klimawandel längst ernste Realität ist. Natürlich gibt es immer wieder Schwankungen im Klima, aber der Trend zeigt eindeutig nach oben. Gerade deshalb war es so wichtig, dass mit dem Klimavertrag von Paris die Warnungen der Wissenschaft aufgegriffen wurden. Nun kommt es aber darauf an, auch konsequent zu handeln. Auch Deutschland sollte als Klimapionier die Umsetzung noch systematischer angehen und das Ende der fossilen Ära herbeiführen."

Die Staats- und Regierungschefs der EU hatten sich bereits 2014 darauf geeinigt, den Ausstoß von Kohlendioxid bis 2030 gegenüber dem Stand von 1990 um 40 Prozent zu verringern. Anfang März 2015 wurde dieses offizielle Ziel der EU beschlossen. Vorbildlich ist die Schweiz, sie will ihre Emissionen halbieren. Wichtig für den Erfolg des Pariser Abkommens ist, ab wann China, das absolut die meisten Treibhausgase ausstößt, zu einer Reduktion bereit ist. Der bisherige Zeitpunkt 2030 steht in Widerspruch zum 2 Grad Ziel.

In der EU ist der **Verkehr** derzeit für rund ein Viertel der Treibhausgase verantwortlich. Die absoluten Emissionen steigen weiter an und die EU rechnet für 2050 mit einem Anteil des Verkehrs an den Emissionen von 50 Prozent. Auch ist der Verkehr weitestgehend vom Erdöl abhängig, in Deutschland sind es 94 Prozent. Das gilt für den Straßen- und Schiffsverkehr und besonders für den rasch wachsenden Luftverkehr. Die beiden UN-Organisationen für die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) und die Internationale Seeschifffahrt (IMO) haben bisher keine Reduktionsziele für die Emissionen ihrer Sektoren festgelegt. Erfreulicherweise nutzt der weitgehend elektrisch betriebene Eisenbahnverkehr bereits in beachtlichem Umfang erneuerbare Energien.

Am 08. Februar 2016 kündigte der EU-Klimakommissar Miguel Arias Cañete an, dass die Kommission noch 2016 eine Kommunikation veröffentlichen wird zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors und wie dieser zum Ziel einer 30 prozentigen Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2020 beitragen kann.

Die Bundesregierung will bis zur Sommerpause 2016 ihren Klimaschutzplan 2050 vorlegen, der die strategische Ausrichtung aber auch Zwischenziele und konkrete Maßnahmen zur Emissionsreduzierung enthalten soll. Auf der Internetseite www.klimaschutzplan2050.de findet sich unter Verkehr die Aussage: „Langfristig bestehen im Sektor Verkehr durch den Dreiklang „Vermeiden — Verlagern — Verbessern“ noch große Potenziale für den Klimaschutz.“

Die Bundesregierung hat am 09. März 2016 der Unterzeichnung des Pariser Klimaschutzabkommens zugestimmt. Damit kann Bundesumweltministerin Barbara Hendricks den Vertrag bei der offiziellen Zeichnungszeremonie am 22. April in New York für Deutschland unterzeichnen.

Das Pariser Abkommen kann in Englisch (und 5 weiteren Sprachen) heruntergeladen werden: http://unfccc.int *(der Text des eigentlichen Abkommens beginnt auf Seite 21)*. Eine umfassende Bewertung hat das Wuppertalinstitut vorgenommen: http://wupperinst.org.

Die GRV begrüßt das Pariser Klimaabkommen, das nun aber weiter konkretisiert werden muss. Das ambitionierte Ziel, die Erderwärmung nur um 2 Grad oder gar nur 1,5 Grad steigen zu lassen, wird nur mit einer raschen Klimawende einschließlich einer Verkehrswende gelingen.

Handlungsbedarf bei Verkehr und Landwirtschaft

In einer Pressemitteilung von Umweltbundesamt (UBA) und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit vom 03. Februar 2016 wird die Bilanz der Treibhausgase in Deutschland für 2014 veröffentlicht. Danach lagen die Emissionen im Jahr 2014 bei 901,9 Millionen Tonnen Kohlendioxid-Äquivalenten — und damit 4,6 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres. Allerdings gibt es einen Anstieg der Emissionen in den Bereichen Verkehr und Landwirtschaft. Im Verkehrssektor stiegen die Treibhausgasemissionen um 1,2 Prozent auf gut 161 Millionen Tonnen Kohlendioxid. Verantwortlich dafür ist der zunehmende Straßenverkehr. Seit 2005 hat es damit im Verkehrsbereich kaum Fortschritte bei der Klimabilanz gegeben. Auch in der Landwirtschaft stagnieren die Bemühungen zum Klimaschutz. Die Treibhausgasemissionen der deutschen Landwirtschaft sind 2014 gegenüber dem Vorjahr um etwa 2,2 Prozent gestiegen auf insgesamt 66 Millionen Tonnen Kohlendioxid.

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks: „Die Bereiche Verkehr und Landwirtschaft wurden für den Klimaschutz viel zu lange vernachlässigt. Das kann so nicht bleiben. Verkehr und Landwirtschaft müssen künftig substantielle Beiträge für den Klimaschutz leisten. Wir brauchen eine Klimawende in allen Sektoren.“ Maria Krautzberger, Präsidentin des UBA: „Wir brauchen dringend eine verkehrspolitische Zäsur. Dazu gehört unter anderem ein besseres Angebot von Bus und Bahn, mehr Elektromobilität für Autos und Fahrräder und eine Förderung von Fuß- und Fahrradverkehr. Nur so werden wir es schaffen, unsere Klimaziele auch im Verkehr zu erreichen.“

Alte Diesel müssen schrittweise raus aus der Innenstadt

Das Umweltbundesamt (UBA) empfiehlt eine grundsätzliche Neuorientierung in der Verkehrspolitik, vor allem in Städten. Das sagte die Präsidentin des UBA, Maria Krautzberger, bei der Vorstellung des Jahresberichts „Schwerpunkte 2015“ am 17. Dezember 2015. Grund sind die immer noch zu hohen Stickstoffdioxid-Werte, die vor allem durch Diesel-Fahrzeuge verursacht werden. Krautzberger: „Bis 2030 wird sich die Luftqualität in unseren Städten nicht wesentlich verbessern, wie erste Modellrechnungen auf Basis der neuen geplanten EU-Abgas-Grenzwerte zeigen. Um die Gesundheit der Menschen zu schützen, müssen wir die Luft deutlich früher sauber bekommen. Ich sehe nicht, wie der Diesel in seiner heutigen Form in den hoch belasteten Innenstädten noch eine lange Zukunft haben kann.“ Sie warb für eine **umfassende Verkehrswende**: „Wir wollen eine Stadt, in der Supermarkt, Schreibtisch oder Kino am besten schnell zu Fuß, mit dem Rad oder mit sauberen Bussen und Bahnen zu erreichen sind.“

Die Luft in deutschen Städten ist nach wie vor stark mit Stickstoffdioxid belastet, das vor allem für Asthmatiker gefährlich ist und zu Atemnot und Bronchitis führen kann. UBA-Berechnungen zeigen, dass ohne weitere Maßnahmen in den Gebieten mit höchster Stickstoffdioxid-Belastung, wie an der Landshuter Allee in München, erst gegen 2030 der Jahresmittelgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft eingehalten werden wird. Erst dann wirkt die Erneuerung der Fahrzeugflotte mit Diesel-Pkw mit geringen Emissionen. „Unsere Empfehlung an die Politik lautet: Die Kommunen müssen Maßnahmen ergreifen können, um die Stickstoffdioxid-Belastung in den Innenstädten kurzfristig zu reduzieren. Dazu gehört, dass die bestehenden Umweltzonen in den Großstädten für alte Diesel-Pkw, auch für solche bis zur Schadstoffklasse Euro 5, gesperrt werden können“, so Krautzberger.

Pro Liter ist Diesel um 18,4 Cent niedriger besteuert als Benzin. Dieselfahrzeuge verursachen deutlich mehr Umwelt- und Gesundheitsschäden als Benziner, nämlich 33 Milliarden Euro pro Jahr. Dazu Krautzberger: „Ich bin dafür, den Dieselsteuersatz nach und nach dem von Benzin anzupassen, um eine bessere Lenkungswirkung für Umwelt- und Klimaschutz zu erreichen.“ Die Privilegierung von Diesel bei der Energiesteuer kostet den Staat jährlich sieben Milliarden Euro an Einnahmen.

Die Jahrespublikation des UBA „Schwerpunkte 2015“ kann heruntergeladen werden: www.umweltbundesamt.de.

Eisenbahnen allgemein

Mehr Fahrgäste im Fernverkehr 2015

Am 16. März 2016 fand in Berlin die **Bilanzpressekonferenz 2015** der Deutsche Bahn AG statt. Zu Beginn drückte der Vorstandsvorsitzende der DB Dr. Rüdiger Grube seine tiefe Bestürzung über das Zugunglück von Bad Aibling am 09. Februar aus.

Im Geschäftsjahr 2015 hat die DB erstmals mehr als 40 Milliarden Euro Umsatz gemacht. Auch die Fahrgastzahlen im Fernverkehr auf der Schiene in Deutschland konnten um 2,2 Prozent gesteigert werden. Dazu Grube: „So sehr uns diese positiven Zahlen freuen, müssen wir insgesamt selbstkritisch feststellen: Wir haben nicht das erreicht, was wir uns vorgenommen haben. Das operative Ergebnis (EBIT / Earnings Before Interest and Taxes, also der Gewinn vor Zinsen und Steuern) liegt mit 1,76 Milliarden Euro deutlich unter dem Vorjahreswert, nicht zuletzt beeinträchtigt durch die Streiks. Wir müssen nachhaltig besser werden. Deshalb haben wir im vergangenen Jahr den Konzernumbau eingeleitet und das Programm ‚Zukunft Bahn'(*siehe Bericht unten*) gestartet, um bei der Qualität für unsere Kunden spürbar besser und damit auch wieder wirtschaftlich erfolgreicher zu werden".

Der **Umsatz der DB** erhöhte sich im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 1,9 Prozent oder 748 Millionen Euro auf 40,5 Milliarden Euro. Das bereinigte operative Ergebnis lag dagegen zum Jahresende mit 1,76 Milliarden Euro um 350 Millionen Euro (minus 16,6 Prozent) unter dem Ergebnis des Vorjahres. Die Belastung des operativen Ergebnisses durch die Streiks der Lokführer-Gewerkschaft GDL quantifizierte Finanzvorstand Dr. Richard Lutz mit gut 310 Millionen Euro.

Insbesondere durch Sonderabschreibungen im Schienengüterverkehr (Firmenwertberichtigung: Das in der Bilanz hinterlegte Vermögen von knapp 3 Milliarden Euro war um 1,3 Milliarden Euro zu hoch angesetzt) und Sonderbelastungen durch den Konzernumbau in Höhe von zusammen rund 1,67 Milliarden Euro ergibt sich, erstmals wieder seit 2003, ein negatives Jahresergebnis von minus 1,3 Milliarden Euro.

Die Brutto-Investitionen erhöhten sich vor allem wegen zunehmender Investitionen in die Infrastruktur um 2,4 Prozent auf 9,3 Milliarden Euro. Die Netto-Finanzschulden stiegen um 7,9 Prozent auf 17,5 Milliarden Euro. Lutz: „Angesichts der größten Investitions-Offensive in der Geschichte der DB AG nehmen wir eine Erhöhung der Netto-Verschuldung in Kauf. An den Kapitalmärkten bleiben wir ein verlässlicher Partner, der für Stabilität und Solidität steht."

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG bei der Bilanz-Pressekonferenz am 16. März 2016 (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) sowie Ronald Pofalla (Vorstand Wirtschaft, Recht und Regulierung);
Foto: DB AG / Pablo Castagnola.

Fortschritte gab es beim **Umweltschutz**: Der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix erhöhte sich um 2,4 auf 42,0 Prozent. Außerdem wurden 2015 über 6000 Güterwagen auf die Flüsterbremsen umgerüstet. Bis Ende 2016 wird die Hälfte aller Güterwagen entsprechend umgerüstet sein — im Jahr 2020 dann alle.

Im Jahresverlauf beförderte die Deutsche Bahn 132 Millionen **Fahrgäste** auf der Schiene im Fernverkehr, 2,9 Millionen mehr als im Vorjahr (plus 2,2 Prozent), die Verkehrsleistung ist um 2,4 Prozent auf 37,0 Milliarden Personenkilometer gestiegen. Dagegen waren die Fahrgastzahlen in den Zügen und Bussen von DB Regio rückläufig und die Verkehrsleistung auf der Schiene ist um 2,3 Prozent auf 42,6 Milliarden Personenkilometer gefallen. Die Pünktlichkeit betrug 2015 im Fernverkehr 74,4 Prozent und im Regionalverkehr 91,9 Prozent.

Die Verkehrsleistung der DB im **Schienengüterverkehr** (seit 01. März 2016 wieder unter dem Namen DB Cargo *[siehe Beitrag unter Schienengüterverkehr]*) ging um 4,3 Prozent auf 98,4 Milliarden Tonnenkilometer (davon 71,0 in Deutschland) zurück. Positiv entwickelten sich die Geschäfte bei DB Schenker. So erhöhte sich die Zahl der Sendungen im europäischen Landverkehr um 2,9 Prozent, das Luftfrachtvolumen stieg um 1,4 Prozent. Die Kontraktlogistik verzeichnete ein kräftiges Umsatzplus von 17 Prozent. Lediglich das Seefrachtvolumen ging im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 Prozent zurück.

Auch im Jahr 2015 gab es mehr Verkehr auf dem Schienennetz in Deutschland: Die **Betriebsleistung** stieg um ein Prozent. Der Anteil der konzernexternen Bahnen stieg auf 27,5 (Vorjahr: 25,0) Prozent — ein Beleg dafür, dass der Wettbewerb auf der Schiene funktioniert.

Der integrierte Bericht 2015 der DB kann heruntergeladen werden: www.deutschebahn.com.

Jahresergebnis 2015 der integrierten SNCF

Das am 11. März 2016 veröffentlichte Jahresergebnis 2015 der SNCF-Gruppe berücksichtigt die zum 01. Januar 2015 in Kraft getretene französische Bahnreform mit der Eingliederung des Infrastrukturbetreibers (nun: SNCF Réseau) in den SNCF-Konzern (*siehe Folge 101 der GRV-Nachrichten, Seite 15*). SNCF Mobilité ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen.

In dem nach wie vor schwierigen wirtschaftlichen Umfeld, der Intensivierung des intermodalen Wettbewerbs und der Attentate erreichte die SNCF-Gruppe 2015 einen Umsatz von 31,4 Milliarden Euro, was einem Wachstum von 5 Prozent entspricht. Zum Wachstum haben besonders beigetragen: Personenverkehr plus 9,0 Prozent, Logistik plus 2,3 Prozent und Keolis plus 12,2 Prozent, davon außerhalb Frankreichs plus 18,6 Prozent. Insgesamt 33 Prozent des Umsatzes der SNCF Gruppe stammen nun aus dem Ausland.

Das operative Ergebnis (EBITDA / Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization, also der Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) beträgt 4,4 Milliarden Euro, das entspricht 14,1 Prozent vom Umsatz. Das Nettoergebnis vor Abschreibungen ist positiv und beträgt 377 Millionen Euro (2014: 605 Millionen Euro). Unter Berücksichtigung von Abschreibungen (insbesondere Wertberichtigung von TGV-Zügen [2,2 Milliarden Euro] und der Infrastruktur [9,6 Milliarden Euro] nach der internationalen Rechnungsstellungsnorm IFRS [International Financial Reporting Standards]) ergibt sich ein starker Verlust von minus 12,2 Milliarden Euro. Bei SNCF Mobilité ist die Nettoverschuldung leicht auf 7,8 Milliarden Euro gestiegen (2014: 7,4 Milliarden Euro), SNCF Réseau hat eine Nettoverschuldung von 42,3 Milliarden Euro.

Die Investitionen sind mit 8,2 Milliarden Euro auf hohem Niveau geblieben, 70 Prozent davon stammen aus Eigenmitteln der SNCF.

Im Jahr 2016 sollen der Umsatz um 2 Prozent und die Investitionen um 10 Prozent gesteigert werden.

Eine französische und englische 13-seitige Pressemitteilung kann heruntergeladen werden: www.sncf.com.

Der Finanzbericht 2015 von SNCF Mobilité (französisch) kann heruntergeladen werden: www.sncf.com.

Mehr und zufriedenere Kunden bei der SBB

Traditionell eröffnete der Präsident des Verwaltungsrats der SBB AG, Dr. Ulrich Gygi, am 18. März 2016 in Bern die **Bilanzmedienkonferenz** zu den Ergebnissen 2015. Für die Zukunft der SBB nannte Gygi drei große Herausforderungen:

1. Das finanzielle Gleichgewicht dank Ertrags- und Kostenkontrolle halten.
2. Die Kundenzufriedenheit weiter steigern.
3. Sich auf mehr Wettbewerb einstellen.

Dr. Ulrich Gygi, Präsident des Verwaltungsrats der SBB AG., eröffnet die Bilanzmedienkonferenz;
Foto: Gunther Ellwanger.

SBB-Vorstandsvorsitzender Andreas Meyer gab zunächst einen Überblick der wirtschaftlichen Situation 2015 und erläuterte insbesondere den Personenverkehr, anschließend informierte Finanzvorstand Georg Radon über die Ergebnisse der Geschäftsfelder.

Das **Konzernergebnis** sank 2015 um 127 Millionen Schweizer Franken auf 246 Millionen Franken. Ohne die Auswirkungen der Frankenstärke wäre es um rund 80 Millionen höher ausgefallen. Dank Einstellungsstopps und Karenzfrist bei offenen Stellen oder Nachverhandlungen beim Einkauf konnten die negativen Effekte in Grenzen gehalten werden. Die verzinsliche Nettoverschuldung erhöhte sich auf 8,25 Milliarden Franken (Vorjahr: 7,72 Milliarden). Mit dem Programm RailFit20/30 will die SBB das Kostenniveau bis 2020 gegenüber 2014 um 550 Millionen Franken und bis 2030 um 1,75 Milliarden Franken senken. Bis Ende 2020 sollen mindestens 900 Stellen abgebaut werden, insbesondere beim Lokpersonal, bei Ingenieuren oder für Innovationen sind aber auch neue Stellen vorgesehen.

2015 hat die SBB täglich rund 1,21 Millionen **Passagiere** befördert (plus 2,7 Prozent). Die Kundenzufriedenheit stieg um 0,5 auf 74,8 Punkte. 87,8 Prozent aller Reisenden erreichten pünktlich (Verspätung unter 3 Minuten) ihr Ziel, eine leichte Verbesserung zu 2014 — der Zielwert von 89 Prozent wurde aber noch nicht erreicht. Trotz weiter steigenden Bauarbeiten bleibt die SBB pünktlichste Bahn Europas, auf dem weltweit am intensivsten genutzten Netz. Im Fernverkehr nahm die Nachfrage in Nebenverkehrszeiten mit 1,8 Prozent erstmals stärker zu als in Hauptverkehrszeiten (plus 1,6 Prozent). Rund 460 000 Kunden benützen ein Generalabonnement (plus 1,6 Prozent) und Ende 2015 waren bereits 887 000 Swisspass-Karten im Umlauf.

Das **Ergebnis im Personenverkehr** ist 2015 auf 131 Millionen Franken gestiegen (Vorjahr: 104 Millionen Franken). Das Wachstum resultiert aus höheren Verkehrserträgen sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr.

SBB Immobilien verzeichnete mit 342 Millionen Franken ein tieferes Ergebnis vor Ausgleichszahlungen als im Vorjahr (2014: 395 Millionen Franken).

Mit einem Jahresergebnis von minus 22 Millionen Franken (Vorjahr: plus 33 Millionen Franken) konnte **SBB Cargo** die positiven Ergebnisse der beiden Vorjahre nicht bestätigen. Der starke Franken, konjunkturelle Abschwächung sowie die zunehmende Deindustrialisierung belasteten das Ergebnis mit rund 35 Millionen Franken. Dank Spar- und Effizienzmaß-

nahmen konnte im zweiten Halbjahr ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt werden.

SBB Infrastruktur verzeichnete erneut ein negatives Ergebnis von minus 96 Millionen Franken (2014: minus 66 Millionen Franken). Dies ist vor allem auf zusätzlichen Unterhalt gegenüber den Annahmen in der Leistungsvereinbarung 2013 bis 2016 zurückzuführen. Den Mehraufwand hat die SBB 2015 aus eigenen Mitteln finanziert (109 Millionen Franken). Gemäß Vereinbarung mit dem Bund übernimmt die SBB diese Zusatzkosten 2016 zum letzten Mal.

Am 01. Juni 2016 wird der mit 57 Kilometern längste Eisenbahntunnel der Welt offiziell eröffnet. Die Inbetriebnahme des **Gotthard-Basistunnels** folgt mit dem Fahrplanwechsel vom 10./11. Dezember 2016. Der Güterverkehr profitiert von einer Steigerung der Kapazität um 59 Prozent bis 2030. Die Reisezeit zwischen Zürich und Mailand reduziert sich um 30 Minuten, ab 2020 mit dem Ceneritunnel dann um 60 Minuten.

Zukunft Bahn

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG hat am 16. Dezember 2015 in Berlin das Budget für das Geschäftsjahr 2016 gebilligt und die Mittelfristplanung (2016 bis 2020) sowie das vom Vorstand vorgelegte Konzept zum Konzernumbau zur Kenntnis genommen. Im Mittelpunkt des Konzernumbaus steht das mehrjährige Programm „Zukunft Bahn“, das der Vorstand im Jahr 2016 mit dem Aufsichtsrat weiter konkretisieren will.

DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube teilte am 17. Dezember mit, dass in den vergangenen Monaten fast jeder Stein in der DB umgedreht wurde. Das Ergebnis: „Erstens: Wir räumen auf. Zweitens: Wir werden konsequenter — vor allem im Hinblick auf die Zufriedenheit unserer Kunden.“ Grube machte deutlich, dass sich alle Führungskräfte noch konsequenter als bisher an Zielen wie Pünktlichkeit, Qualität und Service messen lassen müssen. Drittens erläuterte Grube, dass die DB auf ihren jeweiligen Märkten angreifen werde: „Wir spielen offensiv.“ Dies gelte sowohl für den Personen- als auch für den Schienengüterverkehr.

Ebenfalls wachsen wolle das Unternehmen mit den internationalen Geschäften von DB Schenker Logistics und DB Arriva. In den kommenden fünf Jahren sollen 55 Milliarden Euro über alle Geschäftsfelder hinweg investiert werden: für mehr Qualität, mehr Kunden und mehr wirtschaftlichen Erfolg. Der Investitionsschwerpunkt liegt mit rund 50 Milliarden Euro nach wie vor in Deutschland mit Schwerpunkt in der Infrastruktur (40 Milliarden Euro). Aus eigenem Cashflow will die DB rund 20 Milliarden Euro investieren.

Das nun gestartete mehrjährige Programm „**Zukunft Bahn**“, wird vom stellvertretenden DB-Vorstandsvorsitzenden Dr. Volker Kefer geleitet. Zur Geschäftsführung gehören auch der Vorstand für Verkehr und Transport, Berthold Huber, und Personalvorstand Ulrich Weber. In ihrem Kerngeschäft setzt die DB konsequent auf **mehr Kundenorientierung** und damit auf eine Steigerung von Produkt- und Servicequalität. Bessere Prozesse und Strukturen, nicht zuletzt durch neue digitale Technologien, sollen zudem Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit erhöhen. Kefer: „Mit unserem umfangreichen Maßnahmenpaket gestalten wir die Zukunft für unsere Kunden neu.“ Personalvorstand Weber ergänzte: „Mit unserem ehrgeizigen Vorhaben machen wir einen riesigen Sprung nach vorne, vor allem in Sachen Serviceorientierung. Dazu bringen wir die gesamte Organisation in Bewegung.“

Personenverkehrsvorstand Huber über die konkrete Stoßrichtung: „Pünktliche Züge, zuverlässige Reiseinformationen sowie stabiler Internet- und Telefonempfang: Das wollen unsere Kunden und das wollen wir auch liefern.“ Zur deutlichen **Steigerung der Pünktlichkeit** — vor allem im Fernverkehr — strukturiert die DB ihre betrieblichen Abläufe neu. Unter anderem werden mit digitaler Technik und mobilen Einsatzteams die Zahl der technischen Störungen an Fahrzeugen und der Infrastruktur deutlich reduziert, Fahrpläne verlässlicher konstruiert und Zeitpuffer anders zugeordnet. Digitale Weichendiagnoseverfahren sollen Ausfälle um bis zu 50 Prozent reduzieren. Darüber hinaus wird die Pünktlichkeit durch einen mittelfristig verfügbaren Abschleppdienst für Loks, verbesserte Vegetationskontrollen sowie neue digitale Fahrassistenzsysteme für die Lokführer verbessert. Bereits im laufenden Jahr soll im Fernverkehr eine Pünktlichkeit von 80 Prozent erzielt werden — ein erhebliches Plus gegenüber den 74,4 Prozent 2015.

Die DB schafft mit dem Aufbau eines einheitlichen **WLAN-Portals** für alle dafür ausgebauten Fern- und Nahverkehrszüge sowie für die Bahnhöfe bis 2020 schrittweise das größte mobile WLAN-Netz Deutschlands. Basis ist das bereits eingeführte ICE-Portal, mit dem die Fahrgäste Echtzeit-Reiseinformationen und aktuelle Nachrichten erhalten sowie ins Internet gehen können. Künftig soll ein entsprechendes Angebot auch für Kunden im Bahnhof und IC-Zügen sowie in Absprache mit den Aufgabenträgern auch in Nahverkehrszügen zur Verfügung stehen.

Als weiteren Bestandteil des Programms „Zukunft Bahn“ hat die DB pünktlich zum Start in den Frühling das Programm „Reset“ gestartet. Im ersten Schritt erhalten die rund 250 ICE bis Mitte Juni in den DB-eigenen Werken eine Spezialbehandlung. An insgesamt 2200 Wagen werden dabei alle Funktionsstörungen behoben, intensive Reinigungen durchgeführt und es werden ein Teil der Sitze getauscht. Rund 80 Tonnen Material werden allein für die ICE verarbeitet. Von September bis Dezember durchläuft dann die Intercity-Flotte — rund 1400 Reisezugwagen und knapp 200 Loks — dasselbe Programm.

Die DB startet darüber hinaus ab 2016 kurzfristige Maßnahmen, um den **Aufenthaltskomfort an Bahnhöfen** zu steigern. Das Programm verbessert die Zuverlässigkeit von Aufzügen und Fahrtreppen an Bahnhöfen in Ballungszentren; Wartebereiche in großen Bahnhöfen werden modernisiert und mit WLAN ausgestattet. Daneben renoviert die Bahn 31 unterirdische S-Bahn-Stationen in den nächsten Jahren. Rund zwei Millionen Pendler werden davon

Arbeiten im Rahmen des Programms „Reset“ an einem ICE; Foto: DB AG / Oliver Lang.

profitieren. Weitere zwei Millionen Menschen in den Regionen sollen über den Neubau von 350 Stationen bis 2025 einen direkten Bahnanschluss erhalten.

DB Cargo stellt sich mit einem neuen Geschäftsmodell im Güterverkehr grundlegend neu auf: Das Produktionssystem wird radikal vereinfacht und dadurch weniger störanfällig.

Ziel ist es, das zugesagte Leistungsversprechen gegenüber dem Kunden zu 95 Prozent einzulösen. Dafür wird für einen Großteil der Verkehre ein stabiles Qualitätsnetzwerk mit einem Jahresfahrplan und festgelegten Frequenzen eingeführt. Davon unabhängig werden aber auch kurzfristige Verkehre weiterhin organisiert. Qualitätssteigerungen und niedrigere Produktionskosten sollen die Netzauslastung erhöhen. Zudem tragen der Aufbau eines modernen Vertriebs- und Ertragsmanagements sowie die Erweiterung des europäischen Netzwerks dazu bei, ab 2018 ein Wachstum von einem Prozent über dem europäischen Markt bei DB Cargo zu realisieren.

Drei Monate nach dem Start von „Zukunft Bahn“ informierte die DB am 08. März über erste Ergebnisse. So werden vorhandene Zugzielanzeiger auf 120 Fernbahnhöfen auf **mehrzeilige Multizuganzeigen** umgerüstet. Die Umrüstung der ersten 60 Bahnhöfe ist Anfang April erfolgt, bis Ende des Jahres soll die Umstellung abgeschlossen sein.

Zwischenruf: Wettbewerb im Schlick des Wattenmeers

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

Der Autotransport über den Hindenburgdamm von der Nordseeinsel Sylt aufs Festland war schon immer ein einträgliches Geschäft für die DB. So verwundert es auch nicht, dass Wettbewerber versuchen, der DB dieses Geschäft streitig zu machen. Entsprechend bewarb sich das US-amerikanische Eisenbahnunternehmen Railroad Development Corporation (RDC) bei der Trassenanmeldung für die Rahmenvertragsperiode 2015 bis 2025 um die entsprechenden Fahrplantrassen bei DB Netz; mit 50 Prozent mehr Zugfahrten versprachen sie dem Infrastrukturbetreiber höhere Einnahmen. Da nun durch die gleichzeitige Bewerbung von DB und RDC für die Autotransportzüge plus dem vom Land Schleswig-Holstein beauftragten SPNV plus 6 Intercity-Zügen des DB-Fernverkehrs mehr Bewerbungen im Raum standen als überhaupt Fahrplantrassen vergeben werden durften, entschied die Bundesnetzagentur als zuständige Regulierungsbehörde, dass RDC nur 11 Fahrplantrassen für die 10-jährige Rahmenvertragsperiode fest zugewiesen werden durften. Für die übrigen Fahrlagen ist jedes Fahrplanjahr eine separate Vergabe angeordnet.

Man kann darüber schmunzeln, mit welch‘ pfiffiger Idee es der DB bei der Trassenanmeldung für das Fahrplanjahr 2015/2016 gelungen ist, den Konkurrenten RDC auszustechen. DB Fernverkehr meldete nicht nur Fahrten zwischen Westerland und Niebüll an, sondern verlängerte die meisten Fahrten einen Bahnhof weiter bis Bredstedt, ein Zugpaar am Tagesrand sogar bis / ab Hamburg (aktuell Westerland ab 21:13 Uhr, Hamburg-Altona an 01:00 Uhr, Gegenrichtung ab 04.00 Uhr mit Ankunft auf der Insel um 07:30 Uhr). Nach Bredstedt beziehungsweise Hamburg fahren natürlich nicht die kompletten Autotransportzüge, sondern nur kleine Dieseltriebwagen (es handelt sich um VT 628, welche die Konzernschwester DB Regio nicht mehr benötigt und daher günstig übernommen werden konnten). Sie bilden den Stammzug. Die Autotransportwagen sowie die Lok „verstärken“ diese Züge nur — zwischen Westerland und Niebüll. Die Fahrt nach Hamburg dient gleichzeitig der Anbindung der VT 628 an die Werkstatt in Hamburg-Eidelstedt. In Westerland und Niebüll wird ein ziemlicher Aufwand betrieben, um die VT 628 von den Autotransport-Kompositionen zu trennen und für den Ein- und Ausstieg an den Bahnsteig zu rangieren und anschließend (respektive nach der Pendelfahrt nach Bredstedt) wieder mit der Autotransport-Komposition zu vereinigen.

Nein, hier wird nicht Modellbahn im Maßstab 1:1 gespielt. Mit dieser Idee konnte DB Fernverkehr sich einen Großteil der Fahrplantrassen für den Autotransport sichern. Um das zu verstehen, muss man die Regularien kennen, wie die Fahrplantrassen im Konfliktfall, das heißt wenn mehr Züge angemeldet sind als die Strecke Kapazität hat, vergeben werden. Hier war letztlich der längere Laufweg das entscheidende Kriterium.

RDC bekam zusätzlich zu ihren langjährig gesicherten 11 Rahmenvertragstrassen nur 5 weitere Fahrmöglichkeiten, das heißt es könnten jetzt maximal acht Zugpaare pro Tag gefahren werden. Wie es nächstes Jahr aussieht, ist vollkommen offen. Die Idee der Verlängerung ist nun bekannt, RDC kann folglich nächstes Fahrplanjahr dasselbe tun — oder noch einen draufsetzen und bis Husum anmelden.

Dass das Ganze ein sinnloses Theater ist, leuchtet sofort ein. Den Gewinn steigert der DB-Konzern mit dieser Aktion mit Sicherheit nicht. Aber ohne dies wäre wahrscheinlich ein lukrativer Geschäftszweig ganz weggebrochen. Die beiden beteiligten Unternehmen braucht man deswegen indes nicht zu kritisieren. Sie haben jeweils legitime Interessen. Ursache für diesen Unsinn ist die herrschende Wettbewerbs-Ideologie. Der Fehler besteht darin, dass hier Wettbewerb um des Wettbewerbs willen stattfindet. Das Angebot wird jedenfalls nicht besser, wenn die zu fahrenden Züge auf mehrere Betreiber aufgeteilt werden. Und ganz so einfach ist es für den Kunden nicht, kurzfristig — so wie es ihm gerade zeitlich passt — zwischen verschiedenen Anbietern zu wechseln, wenn deren Vertrieb getrennt ist.

Hier ist die Politik gefordert. Nicht unbedingt mit einer noch weiter ins Detail gehenden Regelungswut, sondern mit Rahmenbedingungen, die ein vernünftiges Wirtschaften fördern. Die Lösung kann nur lauten, den Wettbewerb auf die Verkehrsarten zu beschränken, für die — auch in der Gesamtschau — plausible Geschäftsmodelle auf dem Tisch liegen. Wo ein Wettbewerb nicht sinnvoll ist, sollte der Staat ihn nicht erzwingen. Denn so schlimm ist es wahrlich auch nicht, wenn dem Staat gehörende Unternehmen in solchen Fällen diese Verkehrsleistungen ohne Konkurrenzdruck erbringen.

Nebenbei: Wenn der staatseigene Konzern Deutsche Bahn AG einen Gewinn erzielt, ist dies nichts, wofür sich jemand schämen muss. Im Gegenteil: Nur wenn die DB nachhaltig Gewinne erzielt, kann sie jedes Jahr eine Dividende an den Eigentümer — den Bund — ausschütten. Und der Bund hat versprochen, diese DB-Dividenden wieder für Investitionen ins Bahnnetz in Deutschland zu verwenden (vom früheren Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer initiierter „Finanzierungskreislauf Schiene“).

In der Schweiz ist noch keiner auf die Schnapsidee gekommen, im vergleichbaren Autoverlad durch die Berge (wo keine Passstraße vorhanden [Lötschberg-Tunnel] oder eine solche nur im Sommerhalbjahr verfügbar ist [Furka- und Vereina-Tunnel]) Wettbewerb vorzusehen.
Im Bild die Autoverladung in Goppenstein auf der Südseite des Lötschberg-(Scheitel-)Tunnels;
Foto: BLS.

Antrittsbesuch des italienischen Bahnchefs in der Schweiz

Renato Mazzoncini, neuer Vorstandsvorsitzender der italienischen Staatsbahnen (FS), und SBB-Vorstandsvorsitzender Andreas Meyer trafen sich am 29. Januar 2016 für ein erstes Kennenlernen in Zürich. Der neue Bahnchef unterstrich mit seinem Besuch die große Bedeutung der Kooperation und die gute Zusammenarbeit zwischen den beiden Bahnen. Im Fokus der Gespräche standen die weitere Verbesserung von Qualität und Komfort sowie die Vereinfachung des elektronischen Ticketings.

Mazzoncini bestätigte, dass man auch auf italienischer Seite bereit sein werde, um ab 2021 die Reisezeit ab Zürich nach Mailand auf 3 Stunden zu verkürzen. Zudem wurde vereinbart, dass sich eine Arbeitsgruppe um die Pünktlichkeit auf der Süd-Nord Achse kümmern wird.

Eisenbahn-infrastruktur

Neubaustrecke Erfurt – Leipzig / Halle eröffnet

Mit der Parallelfahrt zweier Sonderzüge und Veranstaltungen in Halle (Saale), Erfurt und Leipzig wurde am 09. Dezember 2015 die 123 Kilometer lange Neubaustrecke Erfurt – Leipzig / Halle eröffnet. An der Eröffnungsfeier in Leipzig nahmen Bundeskanzlerin Angela Merkel, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, die Ministerpräsidenten von Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie Vorstandsmitglieder der Deutschen Bahn AG teil.

Der DB-Vorstandsvorsitzende Rüdiger Grube würdigte die neue Strecke als Meilenstein auf dem Weg zur Fertigstellung der Schnellbahnverbindung München – Berlin im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nummer 8. Im Jahr 2017 wird mit der Eröffnung des letzten Neubauabschnitts die Fahrzeit München – Berlin auf weniger als vier Stunden verkürzt.

Seit dem 13. Dezember 2015 haben sich die Fahrzeiten zwischen Erfurt und Halle / Leipzig halbiert. Die ICE sind nun rund 40 Minuten schneller in Halle und rund 30 Minuten schneller in Leipzig. Damit gibt es auch schnellere Verbindungen zwischen Frankfurt (Main) und Dresden sowie Berlin.

Im Gesamtprojekt VDE Nummer 8 werden für rund 10 Milliarden Euro rund 500 Kilometer Strecke zwischen Nürnberg, Erfurt, Leipzig / Halle und Berlin neu- beziehungsweise ausgebaut. Die Strecke Erfurt – Leipzig / Halle ist die innovativste der DB. Die neuartigen Brückenkonstruktionen haben zwei Brückenbaupreise gewonnen. Und erstmals wird auf einer Neubaustrecke in Deutschland das einheitliche europäische Zugsteuerungssystem ETCS (European Train Control System) angewandt, das ohne Signale an der Strecke auskommt. Nach umfangreichen Testfahrten und Genehmigungsverfahren wurde die Strecke in den vergangenen Monaten geprüft und in Betrieb genommen. Am 08. Dezember 2015 hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Betriebsgenehmigung erteilt.

Modernisierungsprogramm der Deutschen Bahn im Plan

Das in der deutschen Bahngeschichte größte Infrastruktur-Modernisierungsprogramm liegt nach dem ersten von insgesamt fünf Jahren im Plan. Grundlage für die umfassende Erneuerung von Gleisen, Schwellen, Weichen und Anlagen ist die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II, *siehe Folge 101 der GRV-Nachrichten, Seite 18*). Danach stehen zwischen 2015 und 2019 rund 28 Milliarden Euro für das bestehende Netz zur Verfügung — davon allein 12 Milliarden Euro für den Oberbau. 2016 werden rund 5,5 Milliarden Euro für eine höhere Verlässlichkeit und Qualität im Sinne des Unternehmensprogramms „Zukunft Bahn“ (*siehe Bericht unter „Eisenbahnen allgemein“*) in die Infrastruktur investiert.

Im Jahr 2016 plant die Bahn die Erneuerung von rund 3200 Kilometern Schienen, 2000 Weichen, 2,9 Millionen Eisenbahnschwellen und etwa 4 Millionen Tonnen Schotter sowie rund 150 Brücken. Für diese Vielzahl an Maßnahmen ist ein frühzeitig mit allen Beteiligten abgestimmter Baufahrplan unerlässlich. Dr. Thomas Schaffer, DB Netz-Vorstand Vertrieb und Fahrplan: „Wir wollen für unsere Reisenden und Güterverkehrskunden natürlich so wenig Einschränkungen wie möglich. Dafür haben wir bereits in der Vergangenheit die größten Baumaßnahmen in Korridoren gebündelt. Mit ‚Zukunft Bahn‘ werden wir nun zusätzlich auch verstärkt die kleineren Maßnahmen in Korridore packen. So können wir die Anzahl und Dauer baubedingter Sperrungen weiter reduzieren.“

Informationen zu den Bauarbeiten und Fahrplanänderungen gibt es unter www.bahn.de.

Sonderzug „ICE Erfurt“ am 09. Dezember 2015 im Leipziger Hauptbahnhof; Foto: Gunther Ellwanger.

Finanzierungsvereinbarung für die Elektrifizierung der württembergischen Südbahn unterzeichnet

Am 23. Dezember 2015 wurde in Stuttgart zwischen der Deutschen Bahn und dem Land Baden-Württemberg die Finanzierungsvereinbarung zur Elektrifizierung der württembergischen Südbahn (Ulm – Friedrichshafen – Lindau) unterzeichnet. Das Land übernimmt bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten bis maximal 112,5 Millionen Euro.

Der Ausbau der Südbahn ist ein Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege und als Zulaufstrecke für die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) in der Schweiz ausgewiesen. Mit seiner finanziellen Beteiligung will das Land sicherstellen, dass die Maßnahme zeitgleich mit der Inbetriebnahme

von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm erfolgt und damit eine durchgehende, umsteigefreie Verbindung zwischen der Südbahn und Stuttgart realisiert werden kann.

Kurzberichte Projekt Stuttgart – Ulm

Am 18. Dezember 2015 hat die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH den **Bau des 8176 Meter langen Albvorlandtunnels** der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm an das schweizerische Bauunternehmen Implenia vergeben. Der Auftragswert beträgt rund 380 Millionen Euro. An der europaweiten Ausschreibung hatten sich acht Bieter beteiligt. „Mit dem Albvorlandtunnel ist nun auch der letzte der acht großen Tunnel des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm vergeben“, freute sich Jens Hallfeldt, DB-Projektleiter für den Abschnitt Albvorland. Am 15. Januar 2015 folgte die Vergabe von zwei Bauaufträgen im Gesamtwert von 52 Millionen Euro für die Einbindung der Neubaustrecke den Ulmer Hauptbahnhof. Damit sind **sämtliche Rohbauarbeiten für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm vergeben**.

Der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V. konnte am 06. Januar 2016 nach drei **Tagen der offenen Baustelle Stuttgart 21** über 30 000 Besucher melden. „Wir waren davon überzeugt, dass unser Konzept gut ist und von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen wird“, so Georg Brunnhuber, Vereinsvorsitzender, anlässlich der hohen Besucherzahl. „Umso mehr freuen wir uns über die Bestätigung und das Lob der Gäste.

Das Bahnprojekt ist also nicht nur in der Stadt sichtbar angekommen, es wird auch von der Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger mit Interesse angenommen“, so Brunnhuber weiter.

Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH informierte am 15. Februar über die **Anpassung des Entrauchungsmanagements für Stuttgart 21** an neueste Brandschutzrichtlinien. Danach sollen die Entrauchungsanlagen bei einem Brandereignis in der Bahnsteighalle so gesteuert werden, dass der Rauch sowohl vom Bahnhofsnord- als auch vom -südkopf in die Bahnsteighalle gedrückt wird, wo er über die Lichtaugenöffnungen in der Hallendecke nach außen entweichen kann. Durch die neue Steuerung der Entrauchungsanlagen wird eine Rauchfreiheit an den Enden der Bahnsteighallen erreicht, wodurch mit der Verlegung der Fluchttreppenhäuser aus der Mitte der Bahnsteighalle an die Kopfenden der Bahnsteighalle eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsniveaus des neuen Hauptbahnhofs erreicht wird.

Über 30 000 Besucher informierten sich über die Baustellen von Stuttgart 21, hier: Tunnelportal am Nordkopf des neuen Bahnhofs; Foto: Gunther Ellwanger.

Kurzberichte Schweiz

Am 17. November 2015 hat die SBB in Olten die **Betriebszentrale BZ Mitte** eingeweiht. 350 Mitarbeitende steuern und überwachen künftig aus Olten den kompletten Zugverkehr zwischen Basel, Bern, Brugg und Luzern inklusive der Zulaufstrecken der beiden NEAT-Achsen Gotthard und Lötschberg mit rund 190 Bahnhöfen. Zehn Jahre zuvor waren dafür 630 Mitarbeitende an 30 Standorten nötig. Die Konzentration der Zugverkehrssteuerung soll Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit verbessern und für eine effizientere Zusammenarbeit sorgen. Dies ermöglicht auch eine gute, zeitgerechte Kundeninformation im Störungsfall. Zukünftig steuern vier Betriebszentralen den gesamten Bahnverkehr auf dem SBB-Netz: Die BZ West in Lausanne hatte ihren Betrieb Anfang Mai 2010 aufgenommen, die BZ Ost am Flughafen Zürich im Dezember 2010 (*siehe Folge 93 der GRV-Nachrichten, Seite 24*) und die BZ Süd in Pollegio im April 2014.

Am 05. und 06. Dezember 2015 hat die SBB zwischen Bodio und Castione die Führerstandsignalisierung **ETCS Level 2 in Betrieb** genommen. Die 19,4 Kilometer lange südliche Zufahrtstrecke am Gotthard-Basistunnel (GBT) ist der zweite Abschnitt auf dieser Nord-Süd-Achse, der damit ausgerüstet worden ist. Die Umstellung der nördlichen Zulaufstrecke zwischen Brunnen und Erstfeld war bereits Mitte August 2015 erfolgt.

Am 07. Dezember 2015 wurde die **Rahmenvereinbarung zur unterirdischen Erweiterung des Bahnhofs Genf-Cornavin** unterzeichnet. Die Besteller Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr, Kanton Genf und Stadt Genf, die diesen Ausbau finanzieren, beauftragen darin die SBB mit der Realisierung eines unterirdischen Bahnhofs mit zwei Gleisen und einem Bahnsteig für geschätzte Kosten von 1,6 Milliarden Schweizer Franken (plus/minus 30 Prozent). Die Kapazitätserhöhung im Bahnhof Genf-Cornavin ist Voraussetzung für die weitere Verdichtung des Bahnangebots nach der Inbetriebnahme der S-Bahn Léman Express.

Am 29. Januar 2016 informierte die Lötschbergbahn BLS über die Vergabe der **Planung des Weiterausbaus des Lötschberg-Basistunnel** an eine Ingenieurgemeinschaft. Die Planungsarbeiten umfassen den zweigleisigen Ausbau Ferden – Mitholz und als Option den Vollausbau bis Frutigen. Im Rahmen der FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, am 09. Februar 2014 vom Stimmvolk genehmigt; *siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 21*) hatte der Bund für diese Planungsarbeiten Mittel bereitgestellt. Der Lötschberg-Basistunnel wurde aus finanziellen Gründen in einer ersten Etappe nur reduziert gebaut und 2007 in Betrieb genommen. Von den rund 35 Tunnelkilometern sind heute 21 Kilometer im Abschnitt Ferden – Frutigen nur einspurig befahrbar. Auf 14 Kilometern zwischen Ferden und Mitholz besteht die zweite Tunnelröhre im Rohbau, die restlichen 7 Kilometer sind noch nicht ausgebrochen. Die lange eingleisige Strecke führt zu hohen Betriebskosten, engt den Spielraum für die Fahrplangestaltung ein und verhindert eine Ausweitung der bereits heute ausgereizten Kapazität für Personen- und Güterzüge.

Blick in den 14 Kilometer langen Rohbautunnel zwischen Ferden und Mitholz.
Zu Unterhaltszwecken kann der Rohbautunnel von Straßenfahrzeugen befahren werden.
Die bahntechnische Ausrüstung fehlt hingegen noch;
Foto: BLS.

Die **Sicherheit im Gotthard-Basistunnel (GBT)**, dem mit 57 Kilometern längsten Eisenbahntunnel der Welt, erfordert neue Maßstäbe. Diese beruht auf fünf Säulen: Ereignisse verhindern, Ereignisausmaß mindern, Selbstrettung vorsehen, rasche Intervention sicherstellen sowie Mitarbeitende intensiv schulen. Am 03. Februar 2016 informierte Peter Jedelhauser, Leiter Projektorganisation SBB Nord-Süd-Achse Gotthard, im Erhaltungs- und Interventionszentrum Erstfeld über diese fünf Säulen. Die Züge werden auf der ganzen Nord-Süd-Achse Gotthard genau überwacht. Sicherheitsrelevante Störungen werden erfasst und die Züge gestoppt, bevor sie in den GBT einfahren. Seine zwei richtungsgetrennten Röhren schließen Kollisionen aus. Kommt es bei einem Zug zu einer Alarmauslösung, wird er automatisch bis zur nächsten Nothaltestelle in Sedrun oder Faido geführt. Weitere Einfahrten von Zügen in die betroffene Tunnelröhre werden verhindert, Folgezüge sofort gestoppt. In den Erhaltungs- und Interventionszentren in Erstfeld und Biasca stehen zwei Lösch- und Rettungszüge zur Verfügung. Im Brandfall hat die schnelle Rettung und Evakuierung von Personen höchste Priorität: Nach den Vorgaben des Bundesamts für Verkehr müssen die Lösch- und Rettungszüge in maximal 45 Minuten am Ereignisort und die Evakuation in maximal 90 Minuten erfolgt sein. Die SBB führte auch mit den Einsatzkräften der Kantone Uri, Tessin und Graubünden zwei Stabs- und vier **Rettungsübungen** durch. Die vierte und letzte Rettungsübung fand am 19. März 2016 mit über 800 Statisten statt. Der Übungsleiter Daniel Schlup zeigte sich unmittelbar nach Ende der Übung in Biasca sehr zufrieden. Das erfolgreiche Absolvieren der Übungen ist eine Voraussetzung, damit das Bundesamt für Verkehr die Betriebsbewilligung für den Gotthard-Basistunnel erteilt.

Schienengüterverkehr

Leichter Rückgang beim Schienengüterverkehr im Jahr 2015

Im Jahr 2015 wurden auf dem deutschen Schienennetz insgesamt 361 Millionen Tonnen Güter transportiert. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) am 26. Februar mitteilte, nahm im Vergleich zum Vorjahr das Transportaufkommen damit um 1,0 Prozent ab. Die auf dem deutschen Schienennetz transportierte Menge sank das zweite Jahr in Folge, bereits 2014 hatte es einen Rückgang von 2,3 Prozent im Vergleich zu 2013 gegeben.

Während sich der Durchgangsverkehr 2015 mit plus 4,5 Prozent positiv entwickelte, gab es bei den anderen Verkehrsbeziehungen Rückgänge: Sie reichten von minus 0,2 Prozent beim Binnenverkehr über minus 0,5 Prozent beim Versand in das Ausland bis zu minus 6,5 Prozent beim Empfang aus dem Ausland.

Der Rückgang wirkte sich besonders bei Kohle, rohem Erdöl und Erdgas sowie Erzen, Steinen und Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen aus. Die größte Steigerung erzielte mit plus 3,5 Prozent dagegen der Güterbereich Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter.

Die mit dem Gütertransport verbundene Verkehrsleistung belief sich 2015 auf 114,3 Milliarden Tonnenkilometer (plus 1,5 Prozent). Die mittlere Transportweite betrug 317 Kilometer.

Im Transport von Containern und Wechselbehältern wurden 2015 insgesamt 5,9 Millionen TEU (Twenty foot Equivalent Unit — 1 TEU entspricht einem 20-Fuß-Container) befördert, gegenüber 2014 ein Rückgang von 6,5 Prozent.

Schienengüterverkehr muss produktiver werden

Die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierten Güterbahnen ergreifen die Initiative: Zur Steigerung der Produktivität des Schienengüterverkehrs haben sie 33 Maßnahmen definiert und daraus acht Projekte zur Umsetzung gebildet. Einige Maßnahmen sollen mittelfristig, also in drei bis fünf Jahren, bereits umgesetzt sein. Projekte der Eisenbahninfrastruktur werden länger brauchen. „Die Branche fühlt sich an vielen Stellen durch politische Entscheidungen fremdgesteuert. Im Eisenbahnsektor und vor allem beim Schienengüterverkehr wurden durch die Politik Entwicklungen zugelassen, die zu deutlichen Kostensteigerungen bei den Güterbahnen führen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene deutlich verschlechtert haben. Mit unserer Produktivitätsoffensive wollen wir und unsere Unternehmen die Entwicklung der Branche wieder stärker selber in die Hand nehmen und beeinflussen. Das ist auch nötig, sonst sieht es um die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Deutschland düster aus“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff, am 27. Januar 2016 in Berlin.

Die acht Themen sind:

1. Infrastrukturbetreiber sollen bessere Trassenverfügbarkeit und bessere betriebsnahe Infrastruktur bereitstellen;
2. Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge: mehr Standardisierung beim Fahrzeugbau zur Reduzierung der Kapitalkosten;
3. Automatisierung des Rangierbetriebs und bei Verteilverkehren auf der „letzten Meile“;
4. Höhere Auslastung: Besserer Informationsaustausch zur Bündelung von Transporten; Einsatz von gemischten Güterzügen (kombinierte Ladung und Wagenladungen) vor allem im Fernverkehr;
5. Möglichst durchgängige Elektrifizierung von der Quelle zum Ziel zur Einsparung von aufwendigen Umspannvorgängen und zur weiteren Klimaentlastung;
6. Multimodalität: Besserer Informationsaustausch zu Umschlagstellen und deren Betreibern; Zusammenführung von kombinierten Verkehren und Wagenladungsverkehren auf der ersten und letzten Meile;
7. Beschleunigung und Vereinfachung von Zulassungsverfahren und Abschaffung von Doppelprüfungen durch Vertrauensabkommen der nationalen Sicherheitsbehörden.

Ein Zug der Rollenden Landstraße verlässt den Katzenbergtunnel in Richtung Basel; Foto: Gunther Ellwanger.

Aus DB Schenker Rail wurde DB Cargo

Am 01. März 2016 wurde das Unternehmen DB Schenker Rail AG in DB Cargo AG umbenannt. Die Marke „DB Schenker“ steht künftig für das weltweite Geschäftsfeld DB Schenker Logistics.

Hintergrund ist der umfassende Umbauprozess des gesamten Konzerns (*siehe Beitrag unter Eisenbahnen allgemein*). Im Frühjahr 2016 soll die Umwidmung der Markenträger wie Internetseiten oder sichtbare Aufschriften an den Hauptgebäuden abgeschlossen sein. Die Fahrzeuge werden aus Kostengründen erst bei der Wartung oder Instandhaltung neu lackiert. In den kommenden Monaten wird DB Cargo die Tochtergesellschaften umbenennen.

Die organisatorischen Veränderungen und die Umbenennung bedeuten nicht, dass sich das Unternehmen von seiner europäischen Ausrichtung abkehrt. Als größte europäische Güterbahn hat DB Cargo ausgezeichnete Wachstumsprognosen vor allem auf den europäischen Korridoren, dieses Angebot soll ausgebaut werden. Der Wagenladungsverkehr auf der Schiene, also ein europäischer Einzelwagenverkehr und ein Ganzzugverkehr, sollen das bestimmende Geschäftsmodell von DB Cargo bleiben.

Bedeutung des neuen Gotthard-Basistunnels für den Güterverkehr

Am 01. Juni 2016 wird der neue Gotthard-Basistunnel (GBT) feierlich eröffnet, am 11. Dezember 2016 wird er dann fahrplanmäßig in Betrieb genommen.

Der Tunnel ermöglicht es, den Kunden im Güterverkehr effiziente, staufreie und umweltfreundliche Lösungen für ihre Logistikbedürfnisse anzubieten. Der GBT bringt mehr Kapazität, schnellere Verbindungen und höhere Zuverlässigkeit sowie einfachere Produktionsabläufe für den Güterverkehr.

Die Ausgabe 1/2016 des Cargo-Magazins der SBB informiert sehr

anschaulich, was bis zur Inbetriebnahme des GBT am 11. Dezember 2016 noch zu tun ist. Eine Infografik enthält alle Daten und Fakten rund um den Tunnel und die Zulaufstrecken. Die europäische Dimension wird in der Titelgeschichte aufgezeigt, deren Eckpunkte Rotterdam und Genua bilden.

Das Cargo Magazin kann heruntergeladen werden www.sbbcargo.com.

Bessere Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr der Schweiz

Die eidgenössischen Räte haben in der Herbstsession 2015 das Gütertransportgesetz angenommen und damit die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Schienengüterverkehrs gesetzt. Mit dem neuen Gütertransportgesetz werden für den Güterverkehr auf der Schiene die wichtigsten Ziele, Planungsinstrumente und Fördermaßnahmen definiert. Es betrifft in erster Linie den Schienengüterverkehr in der Fläche, also den Binnenverkehr sowie den Import- und Exportverkehr. Das neue Gesetz und seine Verordnungen sollen am 01. Juli 2016 in Kraft treten.

Zur Umsetzung der neuen Regeln führte das Bundesamt für Verkehr (BAV) bis Ende 2015 zwei Anhörungen zur Anpassung von Verordnungen durch. Eine Anhörung betraf die Anpassung der Verordnungen zur Gesamtkonzeption des Güterverkehrs in der Fläche. Die Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und die Verordnung über die Anschlussgleise werden neu in die Gütertransportverordnung integriert. Kern der Anpassungen sind Bestimmungen über Investitionsbeiträge des Bundes für Anschlussgleise und Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr.

Die zweite Anhörung befasste sich mit der Einführung von Netznutzungskonzepten und Netznutzungsplänen. Diese beiden neuen Instrumente sollen dafür sorgen, dass für den Güterverkehr genügend gute Trassen zur Verfügung stehen.

BLS Cargo 2015 mit starkem Wachstum

BLS Cargo konnte am 03. März 2016 über ein positives Geschäftsergebnis 2015 berichten, mit einer Steigerung des Verkehrsvolumens um 11 Prozent auf 18 225 Züge, knapp 2000 mehr als im Vorjahr. Insbesondere die Verkehre für die Mineralölindustrie nahmen überproportional zu.

„Wir spüren eine hohe Akzeptanz und Glaubwürdigkeit von BLS Cargo“ so Dirk Stahl, Vorstandsvorsitzender von BLS Cargo. Bei einem Umsatz von 170,4 Millionen Schweizer Franken (Vorjahr 166,9) wurde ein positives Betriebsergebnis (EBIT) in Höhe von 2,1 Millionen Franken erzielt. Die Erfolgsrechnung schloss mit einem Gewinn von 0,3 Millionen Franken. Damit ist es 2015 gelungen, trotz der Frankenstärke ein ausgeglichenes finanzielles Ergebnis zu erreichen. Ein konsequentes Kostenmanagement und der Ausbau der Wertschöpfung dank innovativer grenzüberschreitender Lokeinsatzkonzepte kompensierten die finanzielle Belastung teilweise.

BLS Cargo bereitet sich derzeit intensiv auf die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) im Juni vor, der aus Sicht BLS Cargo zu einem Meilenstein für die Verlagerungspolitik werden soll. Hierzu werden die Loks auf das aktualisierte Zugsicherungssystem umgerüstet, die Mitarbeitenden geschult und die Betriebskonzepte mit dem BAV und SBB Infrastruktur diskutiert.

Projekt „Plattform Leise Bahnen“ schließt mit 7-Schritte-Papier

Zum Abschluss des vom Umweltbundesamt (UBA) geförderten Projektes „Plattform Leise Bahnen“ haben Vertreter des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) und des UBA am 22. März 2016 Strategien zur Halbierung des Bahnlärms bis 2020 bekräftigt.

Michael Odenwald, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, kündigte an, dass der Bund deutschlandweit 15 Lärm-Messstationen an vielbefahrenen Schienenstrecken einrichten werde. Ein Gesetz, das lauten Güterwagen ab 2020 die Fahrt auf dem deutschen Netz untersagt, komme noch in diesem Jahr. Das BMVI habe alle Verkehrsminister der EU aufgefordert, bei der deutschen Umrüststrategie mitzumachen. Mit der Schweiz liefen ebenfalls enge Abstimmungsgespräche.

Maria Krautzberger, Präsidentin des UBA, mahnte: „Die Umrüstung der Güterwagenflotte allein wird nicht ausreichen, um die Bevölkerung zu schützen. Die Werte liegen an einigen Brennpunkten wie im Mittelrheintal auch nach einer Halbierung noch zu hoch. Gerade weil die Bahn beim Energieverbrauch und den Klimawirkungen eine gute Umweltbilanz hat, müssen wir das Thema Lärm unbedingt in den Griff kriegen.“ Auch die deutsche Vorreiterrolle bei Fahrverboten für laute Güterwagen sei der richtige Weg.

Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege würdigte, dass die Politik mit den beschlossenen Innovationsprämien für leise Güterwagen der Schienenbranche zum Wohl der lärmgeplagten Bürger ein gutes Stück weit entgegen gekommen sei. „Der Schienenverkehr muss leiser werden, und er kann schneller leiser werden, ohne dass die Güterbahnen noch weiter an Boden im harten Preiskampf gegenüber der Straße verlieren“, sagte Flege. „Mit dem 7-Schritte-Papier geben wir eine Orientierung für den weiteren Prozess.“ Die Politik erinnerte Flege daran, dass die Bahnlärm-Minderung nur ein Mosaik-Stein sei und eine nachhaltige Verkehrspolitik aus einem Guss sein müsse. „Es reicht nicht, wenn die Schiene die guten Worte abkriegt, während der Lkw die Wettbewerbsvorteile und Mautsenkungen einstreicht.“

Weitere Informationen und das 7-Schritte-Papier finden sich unter www.allianz-pro-schiene.de.

Schienen-personenverkehr

Berlin erhält neue S-Bahnen

Am 27. Januar 2016 unterzeichneten Vertreter der öffentlichen Aufgabenträger aus Berlin und Brandenburg den neuen Verkehrsvertrag für das Teilnetz Ring / Südost. Damit wird die S-Bahn Berlin GmbH mit der Erbringung der Verkehrsleistung auf dem Ring ab 2021 beauftragt.

Unmittelbar danach bestellte die DB 382 neue S-Bahn-Wagen. Der Auftrag hat ein Investitionsvolumen von rund 900 Millionen Euro. Hersteller der Fahrzeuge ist ein Konsortium der Unternehmen Siemens und Stadler. Die neuen Fahrzeugeinheiten werden ab dem Jahr 2021 die rot-gelbe Fahrzeugflotte sukzessive verstärken und die Ausmusterung technisch veralteter Wagen ermöglichen.

Mit 21 Zwei-Wagen-Triebzügen (Baureihe 483) und 85 Vier-Wagen-Triebzügen (Baureihe 484) werden die Zuverlässigkeit und Qualität der Verkehrsleistung auf der Ringbahn und den südöstlichen Zulaufstrecken deutlich erhöht. Die Hersteller garantieren eine über 30 Jahre währende hohe Einsatzqualität. Die Fahrzeuge zeichnen sich durch eine deutlich gesenkte Geräuschentwicklung aus. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 Stundenkilometer.

Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn sagte bei der Unterzeichnung: „Der Betrieb der S-Bahn in Berlin ist für die Deutsche Bahn von herausragender Bedeutung. Mit einer Investition von 900 Millionen Euro in eine neue Fahrzeuggeneration setzen wir ein deutliches Zeichen für Qualität und Zuverlässigkeit. Diesen Anspruch wollen wir im neuen Verkehrsvertrag mit Ehrgeiz und Leidenschaft erfüllen.“

Der neue Verkehrsvertrag läuft bis Ende 2035 und umfasst 9,7 Millionen Zugkilometer pro Jahr, dies ist knapp ein Drittel des gesamten Berliner S-Bahn-Netzes.

Designstudie für die neuen Züge der S-Bahn Berlin, Design: Büro+Staubach Berlin; © Stadler Pankow GmbH.

BAG-SPNV veröffentlicht neuen Marktreport

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) veröffentlichte am 03. März 2016 ihren neuen „Marktreport 2015/2016“.

Die wichtigsten Ergebnisse: Der Wettbewerb im SPNV funktioniert, die Wettbewerbsbahnen gewinnen umfangreiche Verträge. Positiv vermerken die SPNV-Aufgabenträger, dass der Wettbewerb wieder deutlich intensiver geworden ist — an den Vergabeverfahren nehmen wieder mehr Bahnunternehmen teil. Als neuer Trend lässt sich jedoch auch erkennen, dass die Fernbusse dem Nahverkehr auf der Schiene Fahrgäste abnehmen.

Mit knapp 660 Millionen Zugkilometern erreichte DB Regio im Jahr 2014 einen Marktanteil von 74 Prozent und bleibt damit eindeutiger Marktführer. Durch die bis Ende 2015 beendeten Vergabeverfahren ist erkennbar, dass der Marktanteil von DB Regio in den kommenden Jahren weiter sinken wird. Spitzenreiter auf Seiten der Privatbahnen war 2014 Transdev mit einem Marktanteil von 6 Prozent. Das jährliche Vergabevolumen liegt bis 2020 bei zirka 90 Millionen Zugkilometern, davon fast 50 Prozent in Bayern und Baden-Württemberg.

Der neue Marktreport kann heruntergeladen werden: http://bag-spnv.de.

VDV zieht positive Bilanz für 2015

Im Jahr 2015 sind erstmals über zehn Milliarden Fahrgäste mit Bussen und Bahnen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gefahren und sorgten für einen Fahrgastrekord bei den Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Dieses Ergebnis entspricht einer Steigerung von 0,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Fahrgastzahlen steigen damit seit 1997 zum 18. Mal hintereinander.

VDV-Präsident Jürgen Fenske an der Jahrespressekonferenz am 27. Januar 2016 in Berlin; Foto: Gunther Ellwanger.

„Was sich bereits nach dem ersten Halbjahr 2015 andeutete hat sich nun bestätigt: Wir haben die 10-Milliarden-Grenze trotz des Lokführerstreiks

im Frühjahr, des niedrigen Spritpreises und eines vergleichsweise warmen Winters überschritten. Der deutsche ÖPNV ist und bleibt das Rückgrat für eine umfassende Mobilität aller Bevölkerungsgruppen in diesem Land“, so VDV-Präsident Jürgen Fenske am 27. Januar in Berlin.

Analog zu den Fahrgastzahlen stiegen auch die Erträge der ÖPNV-Unternehmen im letzten Jahr weiter an. Insgesamt beliefen sich die Fahrgeldeinnahmen auf 11,7 Milliarden Euro, das sind 3,5 Prozent mehr als im Jahr 2014. Trotzdem sank der Kostendeckungsgrad im Branchendurchschnitt leicht ab, um 0,5 Prozent auf 76,6 Prozent. „Mit diesem Kostendeckungsgrad liegen wir noch immer an der Spitze im europäischen Vergleich der ÖPNV-Systeme. Von unseren Erträgen müssen wir aber inzwischen wesentlich mehr Geld in die Erneuerung der Fahrzeuge und der Infrastrukturen investieren. Das liegt am wachsenden Sanierungsstau im deutschen ÖPNV und an der angespannten Haushaltslage vieler Kommunen, die einfach weniger Spielräume für Verkehrsinvestitionen haben als noch vor einigen Jahren“, so Fenske weiter.

Fenske zeigte sich erfreut über die jüngsten finanzpolitischen Entscheidungen: „Die Bundesregierung hat im Jahr 2015 einige wichtige Finanzierungsfragen unserer Branche gelöst. Dazu gehören die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung der DB, die Aufstockung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr, die Weiterführung des Bundes-GVFG für große ÖPNV-Ausbaumaßnahmen und die zusätzlichen Investitionsprogramme für finanzschwache Kommunen. Die Länder müssen ihrerseits nun diese Schritte auf Landesebene nachvollziehen und ebenfalls wieder stärker in Busse und Bahnen investieren.“

Kurzberichte Schweiz

Am 13. Dezember 2015 wurde aus Anlass der neu geschaffenen **Direktverbindung zwischen Hamburg und Chur** im Bahnhof von Chur ein ICE auf den Namen der ältesten Stadt der Schweiz getauft. Taufpaten waren Dr. Mario Cavigelli, Regierungsrat im Kanton Graubünden, Urs Marti, Stadtpräsident von Chur, Dr. Wolfgang Weinhold, Leiter Geschäftsentwicklung und Internationaler Fernverkehr DB Fernverkehr, sowie Toni Häne, Leiter SBB Fernverkehr. Mit der neuen, täglich zweimaligen Direktverbindung Hamburg – Frankfurt (Main) – Chur werden die ICE-Verbindungen zwischen Deutschland und der Schweiz weiter ausgebaut. Deutschland und die Schweiz sind für die Schweizerischen Bundesbahnen und die Deutsche Bahn jeweils die wichtigsten Märkte im internationalen Personenverkehr. Weitere Informationen unter www.bahn.de.

Seit dem Fahrplanwechsel 2015 wird von der SBB bei **Personenunfällen** kein Unfallgrund mehr kommuniziert. Kunden werden nun ausschließlich über die Verspätung und alternative Reisemöglichkeiten informiert. Über Personenunfälle wird nur noch im direkt betroffenen Zug informiert. Diese Änderung in der Kundeninformation wurde von Experten empfohlen, um längerfristig Suizide zu verhindern.

Ende 2015 hat sich die SBB entschieden, die **Instandhaltung** der ab Ende 2019 im Einsatz stehenden neuen **29 Gotthard-Züge Giruno** in den eigenen Werken zu machen. Dort besteht langjähriges, fundiertes Know-how für diese Arbeiten, zudem können so mehrere Standorte und Synergien zwischen den Fahrzeugflotten für die Einsatzplanung genutzt werden. Eine Option für eine externe Instandhaltung wurde nach eingehender Prüfung verworfen. Derzeit läuft bei Stadler Rail die Produktion des neuen Triebzuges, der in Doppeltraktion insgesamt 806 Sitzplätze anbietet.

Da es sich zeigte, dass die Vermietung von Sitzungsräumen an den Bahnhöfen Bern und Genf nicht kostendeckend betrieben werden kann, hat die SBB den **Betrieb der beiden „Businesspoints“ Ende März 2016 eingestellt**. Das Projekt „SBB Businesspoint“ war am 16. Mai 2013 in Bern gestartet worden (*siehe Folge 97 der GRV-Nachrichten, Seite 33*).

ICE Chur am 13. Dezember 2015 in Chur; Foto: Gunther Ellwanger.

Weiterer Verkehr im Umweltverbund

Elektrobusse im ÖPNV stärker fördern

Die ehrgeizigen Klimaziele von Paris sind nur mit einer Verkehrswende zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu erreichen. In den letzten Jahren haben die Unternehmen erheblich in umweltfreundliche Antriebstechnologien investiert. Der EURO-VI-Dieselmotor beim Bus hat einen hohen Umweltstandard erreicht. Daher begrüßte

der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dass zum Beispiel das Land Niedersachsen wieder in die Fahrzeugförderung eingestiegen ist. Darüber hinaus erproben die Unternehmen in inzwischen 20 Städten den Einsatz von Elektrobussen, um sich langfristig von der Abhängigkeit des fossilen Kraftstoffes Öl lösen.

VDV-Präsident Jürgen Fenske hat am 29. Januar 2016 bei Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks für eine Fortsetzung der Förderung von Elektrobussen im ÖPNV geworben. Anlässlich der Präsentation der ersten Elektrobusse in Köln, bei der die Bundesministerin anwesend war, fand bei den Kölner Verkehrs-Betrieben ein Erfahrungsaustausch über Elektrobusprojekte in Deutschland statt.

An diesem Gespräch nahmen neben Fenske und Hendricks auch Kölns Oberbürgermeisterin Henriette Reker, der Vorstandsvorsitzende der RheinEnergie, Dr. Dieter Steinkamp, sowie Experten aus Industrieunternehmen, Hochschulen und des VDV teil. Die Gesprächspartner warben für eine Fortführung der E-Bus-Förderung, um den Kauf und Einsatz von batteriebetriebenen Elektrobussen in Zukunft wirtschaftlicher zu gestalten und deren technische Verfügbarkeit durch Weiterentwicklungen deutlich zu verbessern.

Die Bundesregierung und die Länder fördern bereits seit 2013 Elektrobus-Projekte in ganz Deutschland, inzwischen in insgesamt 21 Städten. „Wir sind bei dieser neuen Antriebstechnologie noch in der Erprobungsphase und benötigen deshalb auch in den kommenden Jahren weitere Förderung durch Bund und Länder. Denn noch sind die vollelektrischen Busse in der Anschaffung doppelt so teuer wie ein moderner Dieselbus und deutlich anfälliger. Das ist bei einer relativ jungen Technologie aber ein Stück weit verständlich. Wenn wir den Elektrobus irgendwann serienreif bekommen wollen, müssen wir weitere Testprojekte in Deutschland implementieren. Und dazu müssen Politik, Fahrzeugindustrie und Verkehrsunternehmen die Entwicklung der Fahrzeuge und Infrastrukturen gemeinsam vorantreiben“, so VDV-Präsident Jürgen Fenske.

Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) haben beim niederländischen Hersteller VDL Bus & Coach bv acht batteriebetriebene Gelenkbusse bestellt. Ende Oktober 2015 wurde der erste Bus an die KVB übergeben. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 soll die Linie 133 damit befahren werden (siehe Folge 103 der GRV-Nachrichten, Seite 34);
Foto: Stephan Anemüller.

Dritte fahrerlose Metro für Paris

Siemens hat Anfang Januar 2016 von den Pariser Verkehrsbetrieben RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) den Auftrag erhalten, als drittes Automatisierungsprojekt für die Pariser Metro nun die Linie 4 für den fahrerlosen Betrieb auszurüsten.

Die signal- und betriebsleittechnische Umrüstung der 27 Stationen umfassenden Linie 4 für einen vollautomatischen Betrieb soll die Kapazität um bis zu 20 Prozent steigern. „Siemens hat rund 300 Streckenkilometer in aller Welt mit Signaltechnik für den fahrerlosen Betrieb ausgerüstet und ist damit Marktführer für diese Technologie. Bei der Linie 4 ermöglicht der automatische Betrieb eine Taktdichte von 85 Sekunden. Gleichzeitig verringert die automatische Steuerung den Energieverbrauch um bis zu 15 Prozent“, sagte Jochen Eickholt, Chef der Bahnsparte von Siemens. Das Auftragsvolumen beläuft sich auf rund 70 Millionen Euro. Die Arbeiten an der Strecke sollen bis 2022 abgeschlossen sein.

Für die Ausrüstung der zwölf Kilometer langen Linie 4 setzt Siemens das automatische Zugsicherungssystem Trainguard MT ein, das mit Funktechnologie einen vollautomatischen Betrieb ermöglicht. Die Züge werden von der Streckenleitstelle gesteuert, die ebenfalls von Siemens geliefert wird. Für zusätzliche Sicherheit an allen 27 Stationen sorgen spezielle Türen an den Bahnsteigen. Die Linie 4 der Pariser Metro ist mit rund 700 000 Fahrgästen täglich die wichtigste Nord-Süd-Verbindung der Stadt, die auch an drei der wichtigsten Fernbahnhöfe hält und als einzige Linie mit allen anderen Metro- und Vorortbahnen verknüpft ist.

Siemens hat in Paris bereits die 1998 eröffnete jüngste und sofort fahrerlose Linie 14 und die älteste und am stärksten frequentierte Linie 1 für den fahrerlosen Betrieb ab 2011/2012 ausgerüstet.

Längste fahrerlose U-Bahn Europas in Barcelona in Betrieb

Nach einer Pressemitteilung von Siemens vom 12. Februar 2016 ist in Barcelona die Erweiterung der fahrerlosen Metrolinie 9 in Betrieb gegangen. Die rund 20 Kilometer lange Strecke verbindet die Universität im Zentrum der Stadt mit dem Terminal 1 des Flughafens El Prat de Llobregat. Siemens rüstete die Strecke mit dem automatischen Zugbeeinflussungssystem Trainguard MT für den fahrerlosen Betrieb aus.

Die Linie 9 durchquert mit über 30 Kilometern Länge und 23 Stationen ganz Barcelona und ist damit die längste fahrerlose Metrolinie Europas. Vor fünf Jahren war der erste, elf Kilometer lange Teil der Linie eröff-

net worden; nun folgte die Fortführung zum Flughafen.

Für zusätzliche Sicherheit sorgen spezielle Bahnsteigtüren: Ähnlich wie bei Shuttle-Zügen auf großen Flughäfen, ist der Bahnsteig mittels Glastüren von den Gleisen getrennt. Erst wenn der Zug im Bahnhof anhält, gehen diese auf.

Bessere Beleuchtung von Fußwegen gefordert

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. beklagte in einer Pressemitteilung vom 21. Dezember 2015, dass das „Internationale Jahr des Lichts“ endete, ohne dass in Deutschland eine Diskussion darüber geführt wurde, ob Fußwege in Städten und Dörfer zeitgemäß beleuchtet werden. Dazu Bernd Herzog-Schlagk von FUSS e.V. : „Noch immer ist man in vielen Städten der Auffassung, dass Fahrspuren für den Autoverkehr oder gar Kfz-Abstellflächen hell beleuchtet werden müssen, während die Menschen am Straßenrand häufig in der Dunkelheit verbleiben.“

Der Verband kritisierte auch, dass Kreuzungen und Einmündungen häufig nicht ausreichend ausgeleuchtet werden, um damit insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Senioren zu Fuß oder mit dem Rad zu schützen. Die Fußgängerlobby fordert nicht mehr Licht in den Städten, sondern den gezielteren Einsatz von kostbarer Energie für Licht am richtigen Fleck. Insbesondere sollte im Rahmen von Förderprogrammen zur Energieeinsparung bei der Straßenbeleuchtung an die richtige Platzierung der Leuchten gedacht werden.

ADFC kritisiert Novelle zur Straßenverkehrsordnung

Am 17. Februar 2016 veröffentlichte der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) seine Kritik an der geplanten Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO), da beabsichtigt ist, zukünftig „E-Bikes durch ein neues Zusatzschild den Mofas“ gleichzustellen. Dabei bleibt unklar, ob mit „E-Bikes“ Elektromofas bis 25 Stundenkilometer oder auch fast doppelt so schnelle S-Pedelecs gemeint sind.

Der Begriff „E-Bike“ ist vieldeutig und rechtlich nicht festgeschrieben. Unter diesen Begriff fallen:

- Pedelecs 25 (Tretunterstützung bis 25 Stundenkilometer, sind rechtlich Fahrräder, dürfen auf Radwegen fahren)
- S-Pedelecs (Tretunterstützung bis 45 Stundenkilometer, sind rechtlich Kraftfahrzeuge und dürfen auf Radwegen nicht fahren)
- Elektro-Mofas (ebenfalls Kraftfahrzeuge, sie beschleunigen — ohne Treten — bis 25 Stundenkilometer und dürfen außerorts auf Radwegen fahren, wenn es das Zusatzschild „Mofas frei“ gibt)

ADFC-Bundesvorstand Ludger Koopmann sagte: „Das Verkehrsministerium hat mit dem Text der geplanten StVO bewusst oder unbewusst eine Nebelkerze geworfen. Sollten tatsächlich auch S-Pedelecs — also Kraftfahrzeuge, die 45 Stundenkilometer erreichen — gemeint sein, halten wir das für ausgesprochen riskant. Radwege sind für 25 Stundenkilometer ausgelegt. Wenn auf Radwegen in Zukunft auch hochmotorisierte Pedelecs unterwegs sind, dann wird das Unfallrisiko steigen. Der ADFC spricht sich vehement gegen eine Freigabe von Radwegen für S-Pedelecs aus.“

Schifffahrt

Schweizer Schifffahrt, ein integraler Teil des öffentlichen Personenverkehrs

Dr. Hans Meiner, Kriens LU
Co-Präsident der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs.

Die Schifffahrt auf den großen Schweizer Seen und Flüssen spielt vor allem im Güterverkehr seit dem Mittelalter eine wichtige Rolle. Mit der Inbetriebnahme der ersten Raddampfer vor 190 Jahren wurde die Schifffahrt rasch zum wichtigsten Verkehrsträger entlang der Wasserstraßen. So verkürzte sich um 1850 dank den ersten Dampfschiffen auf dem Vierwaldstättersee die Reise von Luzern nach Mailand über den Gotthardpass auf nur noch 27 Stunden. Nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels werden es ab Dezember 2016 noch gut 3 Stunden sein.

Mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes änderte sich die Aufgabe der Schifffahrt. Die Bahn übernahm den Fernverkehr, und die Schifffahrt wurde zu ihrem verlängerten Arm für die Anbindung der Uferorte in der Region. Insbesondere die wachsende Zahl von Touristenzentren und neuen Bergbahnen an den Seen am Alpenrand wurden in der Folge von Schiffen erschlossen und mit dem wachsenden Bahnnetz verbunden. Ab 1880 bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges wurde die Flotte durch luxuriöse und komfortable Salonraddampfer ergänzt, die der wachsenden Zahl anspruchsvoller ausländischer Touristen aus aller Welt jeden gewünschten Komfort bieten konnten. 15 dieser Raddampfer sind auch heute noch im Sommerhalbjahr auf sechs Seen im täglichen Einsatz und erfreuen sich besonderer Beliebtheit bei den Fahrgästen.

Heute betreiben die 16 im Verband Schweizer Schifffahrtsunternehmen (VSSU) zusammengeschlossenen Betriebe eine leistungsfähige Binnenseeflotte (*siehe Tabelle*). Auf 17 Seen und Flüssen sind rund 150 Schiffe im Einsatz (darunter 15 Raddampfer) mit insgesamt 65 000 Plätzen, davon 23 700 Sitzplätze in Innenräumen, und im Sommer für den großen Ansturm von Jung und Alt bestens gerüstet.

Wie in keinem anderen Land steht in der Schweiz für Ausflüge zu den Seen und Bergen ein rasches und bequemes, flächendeckendes öffentliches Verkehrssystem von rund 27 500 Kilometern mit dichten, aufeinander abgestimmten Fahrplänen zur Verfügung. Das Schienennetz von SBB und Privatbahnen erschließt alle Regionen und jeden größeren Ort der Schweiz. Zusammen mit Schiff, Tram, Bus und Bergbahnen ist eine praktisch lückenlose Bedienung aller Siedlungen und touristischen Gebiete sichergestellt. Über zwei Drittel der Einwohner er-

Mitglied	Unternehmen / Gewässer	Anzahl Schiffe	davon Dampf-antrieb	Zugelassene Anzahl Plätze	Sitzplätze Innenraum	Passagiere 2015
SGV	Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees	20	5	11 632	4330	2 466 000
CGN	Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman [Genfersee]	19	5	11 720	3680	2 243 000
ZSG	Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft	17	2	7703	3500	1 728 000
BLS	BLS AG [Thunersee und Brienzersee]	16	2	9990	3010	1 033 000
FHM	Fähre Horgen – Meilen AG [Zürichsee]	5	-	1500	250	2 088 000
SBS	Schweizerische Bodensee-Schifffahrtsgesellschaft	9	-	3740	1640	531 000
SNL	Società Navigazione Lago Di Lugano [Luganersee]	10	-	1890	1000	262 000
BSG	Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft [Bielersee und Aare (Biel/Bienne-Solothurn)]	8	-	3400	1290	283 000
URh	Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein	6	-	2820	820	326 000
NLM	Navigazione Laghi Maggiore [Langensee]	6	-	1614	820	489 000
LNM	Navigation des Lacs de Neuchâtel et Morat [Neuenburgersee und Murtensee]	10	1	3420	1100	239 000
SGZ/AeS	Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee AG	6	-	1255	570	139 000
BPG	Basler Personenschifffahrt [Rhein (bei Basel)]	3	-	1190	810	90 000
SGH	Schifffahrtgesellschaft Hallwilersee	5	-	880	420	134 000
SW	Schiffsbetrieb Walensee AG	5	-	680	360	191 000
SGG	Schifffahrts-Genossenschaft Greifensee	4	(1)	320	150	81 000
Gesamt	**16 Unternehmen**	**149**	**15 (16)**	**63 754**	**23 750**	**12 323 000**

Tabelle: Die Flotten der Mitglieder des Verbandes Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen

reichen die nächste Haltestelle zu Fuß innerhalb von 5 Minuten und lediglich 2,5 Prozent der Haushalte steht im Umkreis von einem Kilometer kein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung. Dieses eng verknüpfte Netz von Bahn, Schiff, Bus und Bergbahnen mit seinem dichten Angebot erlaubt es Schweizern und ausländischen Touristen, sich bei Ausflügen und Wanderungen ganz auf den öffentlichen Verkehr zu verlassen. Auf dem Familienausflug auch ohne Auto mobil zu sein, hilft mit, die schönsten Landschaften in den Bergen und an Seen und Flüssen vor einem überbordenden Autoverkehr zu bewahren. Gleichzeitig ist dies aber auch ein wichtiger Grund für die starke Stellung der Schifffahrt im Freizeitverkehr.

Auch fahrplantechnisch und tariflich ist die Schweizer Schifffahrt ein integrierter Teil des öffentlichen Verkehrs. Auf den Taktfahrplan der Bahnen abgestimmte Schiffsfahrpläne ermöglichen in verschiedenen Ausflugregionen einen nahtlosen Übergang von der Bahn zum Schiff. Gute Beispiele sind Luzern am Vierwaldstättersee oder Thun, Interlaken West, Interlaken Ost und Brienz im Berner Oberland. Dank Schiffanlegestellen auf dem Bahnhofplatz betragen hier die fahrplanmäßigen Übergangszeiten Bahn-Schiff und umgekehrt lediglich zwischen 5 und 7 Minuten. Dank guter Pünktlichkeit können diese Anschlüsse auch mit einer Zuverlässigkeit von über 95 Prozent sichergestellt werden. Eine ähnlich gute Verknüpfung kann auch zwischen den Schiffen und den anschließenden Bergbahnen, zum Beispiel in Vitznau am Vierwaldstättersee zur Rigi Bahn, gewährleistet werden.

Damit diese enge fahrplanmäßige Verknüpfung in der Praxis auch effizient genutzt werden kann, braucht es auch ein einheitliches Tarifsystem. Rund 250 Transportunternehmen der Schweiz sind am sogenannten „Direkten Verkehr“ beteiligt. An jedem bedienten Bahnschalter, aber auch an Fahrkartenautomaten können für Reisen und Ausflüge mit Bahn, Schiff und Bergbahnen durchgehende Fahrausweise gelöst werden. Dadurch entfällt an den Überganspunkten der Fahrkartenkauf, was die erwähnten guten Anschlüsse ermöglicht. Alle großen Schifffahrtsunternehmen beteiligen sich auch an den Pauschaltarifen. Das Generalabonnement (GA) ermöglicht freie Fahrt auf einem Streckennetz von über 25 000 Kilometern von Bahn, Schiff, Tram, Bus und verschiedenen Bergbahnen, das Halbtaxabonnement erlaubt Fahrten zum halben Preis auf einem noch etwas größeren Netz und kann mit Tageskarten an jeweils einem Tag zu einem Generalabonnement erweitert werden. Zudem wird der bei ausländischen Besuchern sehr beliebte Swiss Travel Pass und auch der Eurail Pass für Gäste aus Übersee auf den meisten Seen und Flüssen anerkannt. Die Marktdurchdringung mit solchen Pauschalfahrausweisen ist in der Schweiz sehr hoch; gegenwärtig sind 2,3 Millionen Halbtaxabonnemente und 460 000 GA im Umlauf, dazu kommen noch 1,3 Millionen regionale Verbundabonnemente. Alle erwähnten Pauschalfahrausweise generieren bei verschiedenen Schifffahrtsunternehmen einen Anteil von über 40 Prozent am gesamten Verkehrsertrag.

Die Schweizer Schifffahrt befördert jährlich durchschnittlich 12 Millionen Personen und erzielt dabei Betriebserträge von rund 150 Millionen Schweizer Franken wobei die Gesamtwertschöpfung in den Regionen 300 Millionen Franken beträgt. An einem

Dampfschiff „Schiller“ an der Station Vitznau; im Hintergrund (linker Bildrand) die Zahnradbahn zum Rigi; Foto: © Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG.

kalten Wintertag sind es 3000 bis 4000 Fahrgäste, im Sommer dagegen transportiert die leistungsfähige Flotte an einem schönen Sonntag bis zu 150 000 zufriedene Fahrgäste. Diese großen Schwankungen können nur dank der großen Flexibilität und Leistungsbereitschaft der 900 bestens ausgebildeten und motivierten Mitarbeiter bewältigt werden. Die extremen Unterschiede sind aber auch ein wesentlicher Grund dafür, dass heute verschiedene Schifffahrtsbetriebe für einen ausgeglichenen Rechnungsabschluss auf Investitions- oder Betriebsbeiträge der öffentlichen Hand angewiesen sind. Der überwiegende Anteil der 12 Millionen Schiffspassagiere reisen in der Freizeit, machen Ausflüge oder Ferienreisen. Aber auf der Hälfte der Seen erfüllen die Schiffe auch heute noch eine wichtige Erschließungsfunktion auf Verbindungen, die besser und rascher auf dem Wasserweg angeboten werden können. Auf acht Seen verkehren die Schiffe an 365 Tagen im Jahr und befördern auch im Winter Pendler, Schüler, Anwohner und Touristen. Insgesamt 15 Schiffe sind auf diesen Seen an Werktagen bereits vor 7 Uhr früh im Einsatz. Solche ganzjährigen Schifffahrtsangebote werden analog dem regionalen Personenverkehr auf der Schiene oder Straße von Bund und Kantonen bestellt und entsprechend abgegolten.

Jede Schifffahrt auf einem der schönen Seen und Flüsse soll aber nicht nur ein zuverlässiger Transport, sondern immer und vor allem auch ein Erlebnis sein. Jede Fahrt ist wieder anders und etwas Besonderes, jeder See oder Fluss hat seine Spezialitäten. Jedes Schiff hat seinen eigenen Stil und diese Unterschiede werden in einer immer einheitlicheren Verkehrswelt auch geschätzt. Eine besondere Stärke der Schweizer Schifffahrt ist das gut ausgebaute Gastronomieangebot. Essen während der

Schifffahrt ist zweifellos ein Höhepunkt vieler Familien- und Vereinsausflüge. Die im Allgemeinen gut ausgebauten fahrplanmäßigen Kursfahrten, wie sie im Kursbuch veröffentlicht sind, bilden die Basis der Schifffahrtsangebote. Integriert in dieses Grundangebot oder als zusätzliche Spezialfahrt offerieren die meisten Gesellschaften aber auch eine reiche Auswahl kulinarischer Fahrten.

Die Schweizer Schifffahrt glaubt an die Zukunft und investiert laufend in die Erneuerung der Flotte. In den letzten 25 Jahren wurden 42 neue Schiffe in Betrieb genommen und über 50 ältere Schiffe umfassend erneuert. Auch fast alle der 15 großen Raddampfer sind heute generalrevidiert und in einem sehr guten Zustand. Seit 1970 wurde kein Raddampfer mehr stillgelegt, ohne Volksaufstand wäre dies auch gar nicht mehr möglich gewesen. Mit Ostern beginnt auf den Schweizer Seen die Sommersaison, und die Schiffe sind auf den Ansturm von Fahrgästen aus aller Welt bestens gerüstet.

Nationales Hafenkonzept beschlossen

Das Bundeskabinett hat am 20. Januar 2016 das von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vorgelegte Nationale Hafenkonzept für die deutschen See- und Binnenhäfen beschlossen. Das Nationale Hafenkonzept definiert die Ziele der Hafenpolitik für die kommenden zehn Jahre und enthält konkrete Maßnahmen für alle Beteiligten: Bund, Länder, Kommunen oder die Hafen- und Logistikwirtschaft. Durch die gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen sollen die Ziele des Hafenkonzepts erreicht werden.

Wesentliche Ziele sind: Hafenbezogene Infrastrukturen bedarfsgerecht ausbauen Vernetzung der Häfen verbessern Europäische und internationale Hafenpolitik aktiver gestalten, Umweltschutz stärken, beispielsweise durch Einsatz alternativer Kraftstoffe.

Zu den konkreten Maßnahmen zählen:

- Digitalisierung der Hafenwirtschaft durch Auf- und Ausbau von Breitbandnetzen, Forschungs-und Technologieprogrammen. Dobrindt hat ein Programm für innovative Verkehrstechnologien aufgelegt, aus dem das Förderprogramm für innovative Hafentechnologien finanziert wird. Es startet 2016 mit einem Volumen von 20 Millionen Euro.
- Engpassbeseitigung bei den landseitigen Anbindungen der Häfen, dafür steht ein 350 Millionen Euro umfassendes Ausbauprogramm für die Schienenanbindungen zur Verfügung.
- Engpassbeseitigung bei den seewärtigen Zufahrten: beispielsweise Anpassung der Fahrrinnen der Unter- und Außenelbe sowie der Unter- und Außenweser
- Engpassbeseitigung bei den Binnenwasserstraßen: beispielsweise am Mittel- und Niederrhein.
- Die Bundesagentur für Arbeit wird mit bis zu 30 Millionen Euro die gezielte Qualifizierung von 1000 Personen zu Facharbeitern für die Einstellung in den deutschen Seehäfen fördern.

Dobrindt erklärte: „Deutschland ist eine der weltweit größten Schifffahrtsnationen. Diese Spitzenposition wollen wir halten. Wir machen unsere Schifffahrt deshalb fit für das globaldigitale Zeitalter. Das Nationale Hafenkonzept ist der strategische Leitfaden, um unsere Häfen zu stärken. Wir werden gemeinsam mit Ländern und Wirtschaft die Effizienz und Produktivität der deutschen See- und Binnenhäfen steigern.“

Rund 145 Kilometer müssen die Schiffe von der Elbmündung bis in den Hamburger Hafen auf ihrer Revierfahrt zurücklegen;
Foto: Michael Lindner / © Hafen Hamburg.

Straßenverkehr

Zahl der Verkehrstoten 2015 um 2,9 Prozent gestiegen

3475 Menschen starben im Jahr 2015 auf deutschen Straßen. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach vorläufigen Ergebnissen am 25. Februar weiter mitteilte, waren dies 98 Getötete oder 2,9 Prozent mehr als im Jahr 2014. Damit stieg die Zahl der Verkehrstoten das zweite Jahr in Folge an. Im Jahr 2013 war mit 3339 Verkehrsunfalltoten der niedrigste Stand seit 1950 erreicht worden. Die Zahl der Personen, die schwer oder leicht verletzt wurden, erhöhte sich 2015 gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Prozent auf etwa 393 700.

Einen wesentlichen Grund für die gestiegenen Zahlen im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr sieht Destatis in den Witterungsbedingungen: Insbesondere die relativ milden Wintermonate und ein sehr warmer, trockener Frühling haben zu mehr Getöteten und Verletzten geführt. Bei günstigen Witterungsbedingungen wird mehr und häufig schneller gefahren. Zudem sind mehr ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Zweiradfahrer unterwegs. Dadurch steigt die Schwere der Unfälle.

Die GRV bedauert den erneuten Anstieg der Verkehrstoten auf deutschen Straßen. Auch wenn die Autobahnen die sichersten Straßen sind, sollte die Verkehrspolitik ernsthaft über ein Tempolimit von 120 Stundenkilometer diskutieren. Es würde sowohl die Sicherheit erhöhen als auch den Ausstoß von Kohlendioxid reduzieren.

Mautstatistik 2015 veröffentlicht

Am 03. Februar 2016 hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die Mautstatistik 2015 veröffentlicht. Danach haben im Jahr 2015 mautpflichtige schwere Nutzfahrzeuge (Lkw) 29,7 Milliarden Kilometer auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz in Deutschland zurückgelegt.

Seit 01. Oktober 2015 sind Lkw ab 7,5 Tonnen (vorher 12 Tonnen) mautpflichtig;
Foto: Toll Collect GmbH.

Die Mautpflicht galt ab 2005 zunächst für Lkw ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen auf den rund 12 800 Kilometer Bundesautobahnen sowie auf 270 Kilometer Bundesstraßen. Ab dem 01. August 2012 und zum 01. Juli 2015 kamen jeweils weitere 1100 Kilometer autobahnähnliche Bundesstraßen hinzu. Seit dem 01. Oktober.2015 sind zudem Lkw ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 Tonnen mautpflichtig. Zum selben Zeitpunkt wurde die Anzahl der Achsklassen von bisher zwei auf vier erweitert.

Diese Veränderungen lassen in vielen Fällen eine Vergleichbarkeit der Jahreswerte mit den Vorjahren und insbesondere zwischen den Jahren 2014 und 2015 nur bedingt zu. Laut BAG wird mit Ablauf des Jahres 2017 in der Jahresstatistik wieder ein unverzerrter Vorjahresvergleich möglich sein.

Die 66-seitige Mautstatistik 2015 enthält zahlreiche Grafiken und Tabellen und kann heruntergeladen werden www.bag.bund.de.

45 Millionen Pkw in Deutschland

Das Kraftfahrbundesamt informierte am 06. Januar 2016 über die **Neuzulassungen 2015**. Danach wurden im letzten Monat des vergangenen Jahres 247 355 **Personenkraftwagen** (Pkw) neu zugelassen, ein Plus von 7,7 Prozent gegenüber Dezember 2014. In der Jahresbilanz stehen insgesamt 3,2 Millionen Neuwagen, das sind rund 170 000 Einheiten mehr (plus 5,6 Prozent) als im Jahr 2014.

Die Anteile der benzin- (50,3 Prozent) und dieselbetriebenen (48,0 Prozent) Pkw bewegten sich auf Vorjahresniveau. Der Anteil der Neuwagen mit alternativen Antriebsarten lag bei 1,7 Prozent, darunter 33 630 Hybride und 12 363 Elektro-Pkw. Die durchschnittliche Kohlendioxid-Emission der neu zugelassenen Pkw ging 2015 weiter zurück, im Durchschnitt auf 128,8 Gramm je Kilometer (Vorjahr 132,8).

Auch der **Nutzfahrzeugmarkt** schloss positiv. Die Neuzulassungsstatistik zeigte für Kraftomnibusse ein Plus von 8,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Lastkraftwagen stiegen um 3,9 Prozent, die Sattelzugmaschinen um 6,4 Prozent. Die Anzahl neu zugelassener Krafträder legte im Jahr 2015 um 6,5 Prozent zu.

Der **Fahrzeugbestand** am 01. Januar 2016 wies insgesamt 61,5 Millionen in Deutschland zugelassene Fahrzeuge auf (plus 1,8 Prozent zum Vorjahr) und hatte sich um mehr als eine Million Fahrzeuge erhöht. Es handelt sich nun um 54,6 Millionen Kraftfahrzeuge (Kfz) und 6,9 Millionen Kfz-Anhänger. Hinzu kamen rund 2 Millionen Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen, deren Hauptanteil Zweiräder ausmachten.

Bei den Fahrzeugklassen lagen die Pkw mit einem Zuwachs von 1,5 Prozent und mit insgesamt 45 071 209 Einheiten mit großem Abstand auf dem ersten Platz. 64,9 Prozent entfielen auf deutsche Marken. Bei den alternativen Antriebsarten stieg der Bestand an Elektro-Pkw auf 25 502, der an Hybrid-Pkw auf 130 365 Einheiten. Gestiegen ist ebenfalls die Anzahl der Nutzfahrzeuge um 2,6 Prozent auf nunmehr 5,3 Millionen.

Knapp 6 Millionen Fahrzeuge in der Schweiz

2015 wurden in der Schweiz 427 000 motorisierte Straßenfahrzeuge neu in Verkehr gesetzt. Das sind beinahe so viele wie im bisherigen Rekordjahr 2012. Entsprechend ist auch der Gesamtbestand gegenüber 2014 deutlich angewachsen, und zwar um 102 000 auf 5,9 Millionen Fahrzeuge (plus 1,8 Prozent). Drei Viertel aller Motorfahrzeuge sind Personenwagen. Dies geht aus der vom Bundesamt für Statistik am 04. Februar 2016 publizierten Straßenfahrzeugstatistik hervor.

Schweizer stimmen für zweiten Straßentunnel durch den Gotthard

Der 36 Jahre alte Schweizer Gotthard-Straßentunnel mit seinen zwei Fahrspuren in einer Röhre soll um eine zweite Röhre ergänzt werden. Dies ist das Ergebnis der Volksabstimmung am 28. Februar 2016 zur Änderung des Bundesgesetzes über den Straßentransitverkehr im Alpengebiet. Überraschend hatte sich eine Mehrheit von 58 Prozent für das heftig umkämpfte Projekt (*siehe Folge 104 der GRV-Nachrichten, Seite 29*) ausgesprochen. Nach Fertigstellung der zweiten Röhre (etwa 2027) wird die vorhandene umfassend saniert. Voraussichtlich ab 2030 werden dann beide Röhren in Betrieb sein. Die Kapazität soll dadurch nicht erhöht werden: Im Gesetz wurde verankert, dass stets nur ein Fahrstreifen pro Richtung dem Verkehr offen steht; ein Gesetz lässt sich allerdings leichter ändern als einen weiteren Tunnel bauen.

Neues Förderprogramm für Elektrobusse

Das Bundesumweltministerium wird künftig die Anschaffung von Elektrobussen fördern. Das kündigte Umweltstaatssekretär Jochen Flasbarth am 01. März 2016 auf einer Konferenz des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) an. Die Tagung stand unter dem Motto, „Elektrobusse — Markt der Zukunft“. Staatssekretär Jochen Flasbarth sagte: „Unser Ziel ist es, die Lebensqualität in den Städten zu steigern. Deshalb wollen wir den Busverkehr mit emissionsfreien Antrieben ausbauen. Der Autoverkehr in Ballungsräumen stößt längst an seine Grenzen: Einerseits steht nur eine begrenzte Fläche für den Verkehr zur Verfügung, andererseits sind Pkws maßgeblich für Probleme bei der Luftqualität verantwortlich. Das gilt für Ballungsräume weltweit.“

Flasbarth hob hervor, dass die Emissionen des Verkehrs immer stärker in die Kritik geraten und begrüßte „das wachsende Engagement von Verkehrsbetrieben bei Elektrobussen. Ich ermuntere die Bushersteller deshalb, die technologische Entwicklung mit großem Nachdruck zu verfolgen. Gerade vor dem Hintergrund einer zunehmenden Urbanisierung wird die Nachfrage nach Elektrobussen weltweit steigen“,

Da Elektrobusse inzwischen Serienreife erreicht haben, soll das Anschaffungsprogramm des Umweltministeriums nun von den Hybridbussen auf Elektrobusse ausgeweitet werden.

Luftfahrt

Luftfahrtstrategie der Europäische Kommission vorgestellt

In den letzten Jahren hat die europäische Luftfahrt auf der Langstrecke unter dem Preisdruck außereuropäischer Gesellschaften vor allem aus dem arabischen Raum gelitten. Während die Anzahl der Flugbewegungen vor allem im Nahen, Mittleren und auch im Fernen Osten stark gewachsen sind, sehen europäische Flughäfen nur moderates Wachstum. Innereuropäisch schrumpfen — auch aufgrund der Billigflieger — die Margen, ebenso wie außereuropäisch.

Deshalb möchte die Europäische Kommission vor allem die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtbranche unterstützen und sie bei der Erschließung der Wachstumsmärkte außerhalb Europas unterstützen. Dazu sollen Luftfahrtabkommen mit verschiedenen Staaten oder Staatengemeinschaften abgeschlossen werden, darunter ASEAN, China, die Golfregion und Brasilien. Damit scheint die Kommission vor allem darauf zu setzen, diesen Staaten Zugeständnisse zum Beispiel bei der staatlichen Subventionierung der dort angesiedelten Airlines abzuringen, indem man ihnen eine weitere Öffnung des europäischen Marktes anbietet. Ob mit dem Instrument der Luftverkehrsabkommen tatsächlich Fortschritte zu erreichen sind, bleibt abzuwarten. Fraglich ist hier zunächst, ob sie und welches Verhandlungsmandat die Kommission von den Mitgliedstaaten erhalten wird.

Neben der Weiterentwicklung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (Single European Sky), durch den der zersplitterte europäische Luftraum neu strukturiert werden soll, und einigen Vorhaben in den Bereichen Sicherheitsstandards, soziale Fragen und Passagierrechte soll als einziger legislativer Vorschlag ein neuer rechtlicher Rahmen für den Betrieb von Drohnen geschaffen werden.

Um bei Emissionsfragen auf globaler Ebene Wettbewerbsnachteile der europäischen Luftfahrtunternehmen zu minimieren, möchte die EU im Rahmen der Internationalen Luftfahrtorganisation ICAO (International Civil Aviation Organization) auf einen globalen marktbasierten Mechanismus zur Emissionskontrolle drängen. Dies ist ambitioniert, ist aber zu unterstützen, da die europäische Luftfahrt aktuell die einzige ist, die dem EU-Emissionshandel unterliegt — ein echter Wettbewerbsnachteil für die Europäer. (Quelle: DIHK Brüssel vom 14. Dezember 2015.)

Wachstum bei Passagieren, Rückgang bei der Fracht

Im Jahr 2015 starteten oder landeten insgesamt 193,9 Millionen **Fluggäste** auf deutschen Flughäfen. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) am 19. Februar 2016 weiter mitteilte, war dies ein Zuwachs von 7,5 Millionen Passagieren oder 4,0 Prozent gegen-

über 2014. Wachstumsimpulse gingen dabei vor allem vom Auslandsverkehr aus, dessen Passagierzahlen sich gegenüber 2014 um 7,1 Millionen (plus 4,4 Prozent) auf 170,8 Millionen erhöhten. Im Inlandsverkehr stieg die Anzahl der Fluggäste dagegen nur um 0,4 Millionen (plus 1,5 Prozent) auf 23,1 Millionen.

2015 wurden auf deutschen Flughäfen 4,3 Millionen Tonnen **Luftfracht** empfangen oder versandt. Wie Destatis am 23. Februar 2016 weiter mitteilte, wurde damit das Vorjahresergebnis nicht ganz erreicht (minus 0,2 Prozent). Ursache war ein Rückgang der aus dem Ausland empfangenen Luftfrachtmenge um 0,8 Prozent auf 2,0 Millionen Tonnen. Der Zuwachs bei der ins Ausland versandten Luftfracht (plus 0,3 Prozent) sowie bei der innerdeutschen Luftfrachtmenge (plus 2,5 Prozent) konnten dies nicht ausgleichen.

Literatur

Neue Ausgabe der Verkehrswirtschaftlichen Zahlen

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. informierte Ende Januar 2016 über das Erscheinen seiner Broschüre „Verkehrswirtschaftliche Zahlen (VWZ) 2014/2015“. Diese regelmäßig überarbeitete, nun 96-seitige Publikation präsentiert auf über 100 Tabellen beziehungsweise Grafiken Informationen zu allen Bereichen des deutschen und europäischen Güterverkehrs. Ein Kapitel zur deutschen Lkw-Maut fehlt ebenso wenig wie Daten über die Anzahl von Unternehmen, Beschäftigten und Fahrzeugbeständen im Transportlogistikgewerbe. Beförderungsvolumen und Verkehrsleistung des Straßenverkehrsgewerbes im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern sind ebenfalls zu finden.

Die „VWZ 2014/2015“ kosten 14,95 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, plus Versandkosten) und können bestellt werden bei der BDF-Infoservice GmbH,
Postfach 93 02 60, 60457 Frankfurt
oder unter bdf-infoservice@bgl-ev.de
oder telefonisch (069) 7919-0 (Fax -227).

Erneuerbare Energien und Minderung des Klimawandels

Die „Deutsche IPCC-Koordinierungsstelle“ (IPCC ist der Weltklimarat, die Abkürzung bedeutet Intergovernmental Panel on Climate Change) hat eine Zusammenfassung für politische Entscheidungsträger als Sonderbericht „Erneuerbare Energiequellen und die Minderung des Klimawandels“ in deutscher Sprache veröffentlicht. Dieser Sonderbericht (Special Report on Renewable Energy Sources and Climate Change Mitigation, SRREN) der IPCC-Arbeitsgruppe III ist eine Bewertung und sorgfältige Analyse von Technologien für erneuerbare Energien und ihrer gegenwärtigen und künftig möglichen Rolle bei der Minderung von Treibhausgas-Emissionen. Die Ergebnisse basieren auf einer umfangreichen Auswertung wissenschaftlicher Literatur.

Der Bericht verbindet Informationen aus technologiespezifischen Studien mit Ergebnissen groß-skaliger integrierter Modelle und bietet Entscheidungsträgern politisch relevante Informationen über Eigenschaften und technische Potenziale verschiedener Ressourcen, über die historische Entwicklung der Technologien, über Herausforderungen ihrer Integration und soziale und umweltbezogene Folgen ihrer Verwendung sowie einen Vergleich der spezifischen Energiegestehungskosten. Energien. Zudem geben die Betrachtungen der Bedeutung erneuerbarer Energien für die Erreichung von in diesem Bericht diskutierten Stabilisierungsniveaus der Treibhausgaskonzentrationen sowie die Beschreibung und Analyse verfügbarer Politikmaßnahmen zur Unterstützung von Entwicklung und Einsatz Erneuerbarer- Energien für den Klimaschutz.

Die 40- seitige deutsche Zusammenfassung findet sich unter www.de-ipcc.de (im Kasten „Download Infomaterial“ rechts). Den englischen Gesamtbericht gibt es unter http://srren.ipcc-wg3.de.

Veranstaltungen

Innotrans 2016 ausgebucht

Die Innotrans startet vielversprechend ins Veranstaltungsjahr 2016. „Mit Ablauf der Anmeldefrist sind bereits über 100 Prozent der Ausstellungsfläche angefragt. Die erfreulich hohe Nachfrage übersteigt die Kapazitäten unseres Messegeländes bei Weitem. Wir arbeiten mit Hochdruck daran, möglichst allen Ausstellern ihre Teilnahme zu ermöglichen, wobei es erstmals in der Geschichte der Innotrans sein könnte, dass nicht alle Anmeldungen berücksichtigt werden können“, so Projektleiterin Kerstin Schulz am 13. Januar 2016 in Berlin.

An der Eröffnungsveranstaltung am 20. September 2016 werden auch die EU-Kommissarin für Verkehr Violeta Bulc, der Bundesminister für Verkehr und Digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, sowie der Regierende Bürgermeister von Berlin Michael Müller teilnehmen.

Die Innotrans ist die internationale Leitmesse für Schienenverkehrstechnik, die alle zwei Jahre in Berlin stattfindet. Die elfte Innotrans findet vom 20. bis 23. September 2016 auf dem Berliner Messegelände statt.

Mehr Informationen: unter www.innotrans.de.

Eröffnung des Gotthard-Basistunnels — Ausstellung in Luzern

Die GRV-Nachrichten haben in den letzten Jahren regelmäßig über die Fortschritte beim Bau des längsten Eisenbahntunnels berichtet. In dieser Folge finden sich weitere Berichte unter Eisenbahninfrastruktur und Schienengüterverkehr.

Am 01. Juni 2016 wird der längste Eisenbahn-Tunnel der Welt offiziell eröffnet. Die Schweiz wird eine **Eröffnungszeremonie** präsentieren, die dem Bauwerk angemessen ist und die Schweizer Werte wie Innovation, Präzision und Zuverlässigkeit in die Welt hinausträgt. Am anschließenden Wochenende (04. und 05. Juni 2016)

Tunnelbohrkopf Sissi vor dem Verkehrshaus Luzern; Foto: Gunther Ellwanger.

wird den erwarteten bis zu 100 000 Besucherinnen und Besuchern auf den Festplätzen an beiden Enden des 57 Kilometer langen Tunnels ein einmaliges Programm geboten.

Weitere Informationen zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Internet unter www.gottardo2016.ch.

Vom 02. August bis zum 27. November 2016 ermöglicht der **Sonderzug Gottardino** täglich außer montags von Flüelen nach Biasca oder in umgekehrter Richtung eine Fahrt durch den GBT, einschließlich Ausstieg an der Multifunktionsstelle. Der Rückweg oder Hinweg erfolgt auf der historischen Bergstrecke. Weitere Informationen dazu: www.sbb.ch.

Zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) präsentiert das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern noch bis zum 23. Oktober 2016 die **Sonderausstellung „NEAT — Tor zum Süden“**. Die zentrale Lage des GBT im Alpenbogen ist von großer Bedeutung für den europäischen Nord-Südverkehr.

Unmittelbar vor dem Eingang zum Verkehrshaus wird der Besucher vom Tunnelbohrkopf „Sissi“ der Herrenknecht AG begrüßt. Die Tunnelbohrmaschine mit einem Durchmesser von 9,43 Metern war 2007 bis 2010 im GBT eingesetzt und hat eine maximale Vortriebsleistung von 38 Metern an einem Tag erzielt.

Kernstück der Sonderausstellung ist das beeindruckende 57 Meter lange Modell (Maßstab 1:1000) des GBT mit dem Gebirgsprofil. Eine Seite dokumentiert die 50 Gesteinsschichten, die zu durchbohren waren. Handmuster, Bohrkerne und ein Klopfstein laden zum Berühren ein. Die großen Stationen des Tunnelbaus sind mit Fotos verdeutlicht.

Die andere Seite des Modells zeigt das komplexe Tunnelröhrensystem mit den beiden Multifunktionsstellen und die umfassende Infrastruktur und Technik, die für den Betrieb des Tunnels notwendig ist.

Siehe dazu auch das Foto auf der dritten Umschlagseite.

Das Granitrelief „San Gottardo“ der vier Gotthardkantone Uri, Tessin, Wallis und Graubünden zeigt die Topografie der gesamten Region im Maßstab 1: 25 000. Die 25 Tonnen schwere Skulptur aus Cresciano-Granit (Tessiner Riviera) wurde erstmals bei der Expo Milano 2015 ausgestellt.

Die älteste noch fahrfähige Dampflok „Genf“ von 1858 (Maschinenfabrik Esslingen) und das SBB-Krokodil machen den stetigen Wandel der Mobilität deutlich. Sehr beeindruckend auch die Dampfschneeschleuder mit dem Urner Wappen auf der Frontseite.

Auf der Film- und Fotogalerie veranschaulichen Plakate und Bilddokumente die Geschichte des Transeuropäischen Eisenbahnverkehrs durch die Schweizer Alpen. Im Freigelände kann der Besucher durch einen 10 Meter langen Tunnelabschnitt mit der kompletten Streckenausrüstung gehen.

Neben der Sonderausstellung präsentiert das Verkehrshaus zahlreiche historische Schienenfahrzeuge, in anderen Hallen und im Freien werden auch die weiteren Verkehrsträger präsentiert.

Weitere Informationen zur Sonderausstellung: www.verkehrshaus.ch.

Eine hochinteressante Ausstellung zum Gotthardbasistunnel und sehr schöne Exponate aller Verkehrsträger rechtfertigen den (für ein technisches Museum etwas hohen) Eintrittspreis.

Personalia

Die UIC Generalversammlung hat am 01. Dezember 2015 **Oleg Belozerov**, Präsident der Russischen Bahnen RZD, zum Nachfolger von **Vladimir Yakunin** als UIC Präsident bis zum 31. Dezember 2016 gewählt. Der bisherige UIC und RZD Präsident Yakunin hatte im August 2015 andere Tätigkeiten übernommen, sein Nachfolger bei RZD ist Belozerov.

† **Wilhelm Wegscheider**, bis Ende 2004 Vorstand Finanzen und Controlling der Railion Deutschland AG, ist am 04. Dezember 2015 im Alter von 71 Jahren verstorben.

† **Willi Betz**, Gründer der Internationalen Spedition Willi Betz, ist am 12. Dezember 2015 im Alter von 88 Jahren verstorben.

Am 17. Dezember 2015 wurde **Dr.-Ing. E. h. Martin Herrenknecht** für seine herausragenden Technikentwicklungen mit dem Werner-von-Siemens-Ring geehrt. Die von Herrenknecht entwickelten Tunnelbohrmaschinen haben beispielsweise 85 Kilometer des Gotthard-Basistunnels aufgefahren und sind auch beim Projekt Stuttgart–Ulm im Einsatz.

† **Karl-Heinz Dix**, Journalist der Münchner Tageszeitung tz, starb am 30. Dezember 2015 im Alter von 58 Jahren. Sein großes Hobby war die Eisenbahn, regelmäßig nahm er auch an den Horber-Schienentagen teil.

Toni Eder ist seit 01. Januar 2016 neuer Generalsekretär des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Die Schweizer Regierung (Bundesrat) ernannte ihn zum Nachfolger des neu gewählten Bundeskanzlers Walter Thurnherr. Eder arbeitete seit 1991 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) und war seit 2006 dessen Vizedirektor und Leiter der Abteilung Infrastruktur.

Der Leiter der SBB Medienstelle, **Stephan Wehrle**, wechselte Anfang 2016 zur Kommunikation von SBB Personenverkehr. Sein Nachfolger wird **Daniel Pünter**, bisher Leiter „Schweiz aktuell“ von Schweizer Radio und Fernsehen SRF.

Volker Schenk ist seit 20. Januar 2016 neuer Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB). Als Vorstandsmitglied von Vossloh folgt er auf **Dr. Martin Lange** von Alstom Deutschland, der Ende 2015 sein Mandat beendete.

Der Verwaltungsrat der SBB schlägt der Generalversammlung vom 15. Juni 2016 **Monika Ribar** zur Wahl als neue Verwaltungsratspräsidentin vor. Am 27. Januar hat die Schweizer Regierung (Bundesrat) diesen Vorschlag gutgeheißen. Ribar ist derzeit Vizepräsidentin des Verwaltungsrats und wird auf **Ulrich Gygi** folgen, der seit 2009 Präsident des Verwaltungsrats ist und nun altershalber zurücktritt.

Nach 20 Jahren als Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG übergab **Günter Elste** am 01. Februar den Staffelstab an seinen Nachfolger **Henrik Falk**, bisher Vorstand für Finanzen und Vertrieb bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG). Dessen Nachfolger dort wird **Dr. Henrik Haenecke**. Er war bisher Geschäftsführer des Supermarkt-Unternehmens Kaiser’s Tengelmann GmbH.

Am 05. Februar informierte die SBB, dass der Finanzchef **Georg Radon** auf eigenen Wunsch Ende 2016 seine Funktion als Finanzvorstand und Mitglied der Konzernleitung SBB abgeben wird.

Jacques Rapoport, stellvertretender Präsident der SNCF und Präsident von SNCF Réseau, hat Mitte Februar 2016 seinen Rücktritt angekündigt. Seit Dezember 2012 war er Chef des Infrastrukturbetreibers RFF (Réseau ferré de France) und seit der Bahnreform am 01. Januar 2015 von SNCF Réseau.

Reiner Latsch, seit 01. Mai 2004 Konzernbeauftragter der DB in Nordrhein-Westfalen, hat den DB-Konzern zum 31. März 2016 verlassen. Sein Nachfolger ist **Werner Lübberink**, der seit 2002 die EU-Repräsentanz der DB in Brüssel leitete.

Friedrich W. Gieseler, seit Juli 2007 Vorstandsvorsitzender der DEVK Versicherung, legt am 14. Mai 2016 sein Amt nieder und tritt in den Ruhestand. 1979 war er von der Deutschen Bundesbahn zur DEVK gewechselt. *Die GRV wünscht ihm für den neuen Lebensabschnitt alles Gute und bedankt sich für seine Unterstützung.*

Neuer Vorstandsvorsitzender der DEVK ist ab 15. Mai 2016 **Gottfried Rüßmann**, der bereits seit 1988 für das Unternehmen tätig ist, ab 2008 als Vorstandsmitglied.

Anna Barbara Remund wird spätestens zum 01. September 2016 neue Vizedirektorin und Abteilungschefin Infrastruktur im Bundesamt für Verkehr, sie folgt auf **Toni Eder** (*siehe oben*). Seit 2010 leitet Remund den Regionalverkehr der SBB.

Impressum

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

Die GRV-Nachrichten erscheinen 2- bis 3-mal jährlich und werden im Rahmen der verfügbaren Auflage an interessierte Einzelpersonen unentgeltlich abgegeben.

Bitte teilen Sie es uns mit, wenn sich Ihre Adresse geändert hat:
- an obenstehende Anschrift,
- per Fax 0234 5465180 oder
- Mail an versand@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 0234 5465180,
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 21. März 2016. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

Titelbild: Dampfschiff Blümlisalp auf dem Thunersee am Bahnhof Interlaken West. Im Hintergrund (schneebedeckt) die bekannten Berge Mönch und Jungfrau, dazwischen das Jungfraujoch;
Foto: BLS.

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

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 aktuelle Ausgabe finden Sie unter www.grv-ev.de/home/pdf/grvn105b.pdf.

In der Internet-Ausgabe sind die in den Artikeln angegebenen Quellen zum Zeitpunkt der Drucklegung direkt verlinkt (Änderungen des Standorts im Internet können unsererseits nicht angepasst werden). Für den Inhalt der verlinkten Seiten und Quellen übernimmt die GRV keine Verantwortung.

Die nächste Folge der GRV-Nachrichten erscheint voraussichtlich Ende August 2016.

Das 57 Meter lange Modell des Gotthardbasistunnels ist Kernstück der Sonderausstellung im Verkehrshaus Luzern;
Foto: Gunther Ellwanger.

Der erste Eindruck täuscht

Sieht man einen Vogelschwarm in V-Formation, scheint alles klar und einfach zu sein: Die Vögel fliegen hintereinander her. Schaut man genauer hin, stellt man jedoch fest, dass die Tiere innerhalb des Schwarms ihre Positionen verändern. Wer ganz vorn fliegt, hat es schwerer, weil er nicht den Auftrieb nutzen kann, den der Flügelschlag eines vor ihm fliegenden Tieres erzeugt. Und deshalb kommt jeder mal an die Reihe.

Ein flüchtiger Blick genügt also nicht, um komplexe Zusammenhänge zu verstehen. econex-Analysen basieren auf qualifizierten Daten, die wir vor Ort gewinnen – beispielsweise zum Nutzungsverhalten (sowohl von Einzelreisenden als auch von Gruppen). Dabei beschränken wir uns natürlich nicht aufs Beobachten, sondern ergänzen unsere Zählungen durch Befragungen oder Tests.

Grundsätzlich gilt: Je nach Aufgabenstellung konzipieren wir verlässliche Erhebungsmethoden und sorgen für die reibungslose Organisation und Durchführung, ganz konventionell oder mit selbst entwickelten Apps. Und unsere Auswertungen sind dann eine sichere Grundlage für Ihre Planung.

econex – solides Handwerk seit 1999.