Folge 110 Dezember 2017

GRV-Nachrichten

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

Zugleich Mitteilungsblatt der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI — AdI)

Leitartikel: Berlin – München unter vier Stunden | Seite 3

Ist die staatliche Förderung von Elektro- und Hybridautos sinnvoll? | Seite 8

Zwischenruf: Ist die Fahrradmitnahme im Zug in der HVZ rational? | Seite 20

Fernverkehrskonzession der SBB wird um zwei Jahre verlängert | Seite 25

23. Weltklimagipfel in Bonn | Seite 6

Schienengüterverkehrskorridor Nordsee – Mittelmeer (RFC 2) | Seite 16

Schweizer Bahninfrastruktur: Gestalten statt nur Verwalten | Seite 23

Fernbus-Linien: Konkurrenz oder Ergänzung? | Seite 25

Oben: Dreifeldrige Mainbrücke Wiesen, Gesamtlänge 219 Meter, zur Überquerung des Mains, nahe Ebensfeld (auf der Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld, VDE 8.1); Foto: DB AG / Frank Kniestedt.

Unten: ICE 3 Baureihe 403 mit dem Zugsicherungssystem ETCS während der Hochgeschwindigkeits-Premierenfahrt mit bis zu 300 Stundenkilometern auf der neuen Strecke durch Deutschlands Mitte. Die beiden Streckenabschnitte Ebensfeld – Erfurt und Erfurt – Halle / Leipzig wurden mit der neuesten Version des Europäischen Zugbeeinflussungssystems ETCS (Baseline 3) ausgestattet; Foto: DB AG / Barteld Redaktion.

Inhaltsverzeichnis

Europäische Verkehrspolitik 4

Verkehrspolitik in Deutschland..... 6

Nachhaltigkeit 6

Informationen der Schweizerischen Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs GdI — AdI.... 9

Eisenbahnen allgemein..... 11

Eisenbahninfrastruktur 13

Schienengüterverkehr..... 16

Schienenpersonenverkehr..... 18

Weiterer Verkehr im Umweltverbund..... 20

Verkehr in der Schweiz 23

Schifffahrt 27

Straßenverkehr 29

Luftfahrt 31

Postwesen..... 31

Literatur..... 32

Veranstaltungen..... 33

Personalia 34

Supplement zu den GRV-Nachrichten 34

Impressum 35

Leitartikel

Berlin – München unter vier Stunden

Von Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

27 Tunnel, 37 Talbrücken, vier Millionen Tonnen Beton, mehr als 500 Kilometer — das sind die stolzen Fakten der neuen Schnellfahrstrecke Berlin – München. Es ist ein Jahrhundertbauwerk, an dem rund 4500 Kolleginnen und Kollegen mitgewirkt haben, darunter Ingenieure, Architekten, Bauarbeiter und Kaufleute. Eine Strecke der Superlative, die nicht nur unsere Techniker und Bauexperten begeistert.

Das Ergebnis ist die innovativste Eisenbahnstrecke Europas mit technischen Meisterleistungen und modernsten Standards. Und die, das ist besonders erfreulich, auch im Zeit- und Kostenrahmen geblieben ist.

Damit nicht genug: Das Bauprojekt hat darüber hinaus eine wichtige historische Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr. Denn mit der Inbetriebnahme des achten „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ wächst Deutschland 27 Jahre nach der Wiedervereinigung auf der Schiene endgültig zusammen.

Mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember fahren täglich drei ICE-Sprinter pro Richtung zwischen den beiden Metropolen — Fahrtzeit: 3 Stunden 55 Minuten! Damit ist die Bahn gegenüber dem Pkw unschlagbar und im Vergleich zum Flugzeug von City zu City die bessere Alternative. Wer von Berlin Richtung München oder vom Süden Richtung Berlin reist, spart sage und schreibe zwei Stunden Reisezeit!

Was dort auf über 500 Kilometern Neu- und Ausbaustrecke in Betrieb geht, ist die größte Angebotsverbesserung für die Kunden in der Geschichte der Deutschen Bahn. Rund 17 Millionen Menschen profitieren unmittelbar von der neuen Verbindung.

Und die Fakten sprechen für sich: Bis zu 300 Stundenkilometer können unsere ICE-3-Züge auf der festen Fahrbahn fahren. Das ist enorm, keine Frage. Entscheidend ist aber, dass es eine intelligente Vernetzung und Einbettung im Gesamtsystem gibt. Damit profitieren auch viele andere Kunden bei ihren Anschlusszügen. Deswegen werden fast alle Fahrpläne für Nahverkehrszüge an die neuen Trassenführungen und an die schnelleren Verbindungen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung angepasst.

Das bedeutet die größte Fahrplanumstellung seit Jahrzehnten — mit positiven Auswirkungen für ganz Deutschland, insbesondere für die ostdeutschen Bundesländer, aber auch für Reisende bis nach Frankfurt am Main, Hamburg und Stuttgart. Der ICE-Knoten Erfurt ist als „schnelle Mitte Deutschlands“ ebenfalls ein gutes Beispiel. Die Reisezeiten verkürzen sich beispielsweise deutlich. Die Zahl der ICE-Abfahrten erhöht sich um 70 Prozent auf zirka 80 Abfahrten. Der ICE fährt von Erfurt aus jede Stunde jetzt in alle vier Himmelsrichtungen.

Für höchste Technologie steht ETCS, das neue europäische Zugbeeinflussungssystem, mit dem die Strecke ausgerüstet ist. Damit gibt es auf der Neubautrasse keine klassischen Signale mehr. Alles funktioniert über Funk und Sensoren an den Gleisen und in den Zügen. ETCS ist deshalb ein weiterer Grund, von einem historischen Fortschritt sprechen zu können.

Besonders stolz macht uns als DB unser neues Klimaschutzprogramm im Fernverkehr. Bahnfahren ist an

DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz; Foto: DB AG / Oliver Lang.

sich schon der beste Klimaschutz und die DB bietet in Sachen grüne Mobilität ab nächstem Jahr noch weit mehr. Ab dem 01. Januar 2018 sind alle 140 Millionen Reisende im ICE, Intercity- oder Eurocity-Zug mit 100 Prozent Ökostrom unterwegs. Der Fernverkehr ist damit das erste und einzige Mobilitätsunternehmen in Deutschland, das seine Kunden kohlendioxidfrei zum Ziel bringt.

Mit dem Auftakt in den grünen Fernverkehrszügen stellt die DB die Weichen, um ihr neues Klimaziel erfolgreich umzusetzen. Bis zum Jahr 2030 will sie den spezifischen Ausstoß der Treibhausgase mehr als halbieren. Für den Bahnverkehr in Deutschland bedeutet das eine absolute Reduktion von mehr als zwei Millionen Tonnen Kohlendioxid. Für alle Reisenden, die auf der neuen Schnellfahrstrecke unterwegs sind, ist daher nicht nur die Zeitersparnis, sondern auch das „grüne“ Reisen im Fernverkehr ein zusätzlicher wichtiger Anreiz.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Die neue Trasse ist voller Premieren und Innovationen. Und sie lässt Europa enger zusammenwachsen, setzt neue Maßstäbe in Sachen Bau- und Bahntechnik und für die Bahnreisenden. Ganz im Sinne unseres Qualitätsprogramms „Zukunft Bahn“, mit dem die DB für die Kunden verlässlicher, pünktlicher und komfortabler werden will.

Die neue Schnellfahrstrecke Berlin – München — ein echter Quantensprung für alle Bahnkunden in Deutschland!

Europäische Verkehrspolitik

Europa in Bewegung — Teil 2 veröffentlicht

Am 31. Mai 2017 hatte die Europäische Kommission den Vorschlag für den ersten Teil eines **Straßenpakets** unter dem Namen „Europa in Bewegung“ (Europe on the Move) veröffentlicht (*siehe Folge 109 der GRV-Nachrichten, Seite 4f.*). Bereits am 08. November 2017 folgte während der Bonner Weltklimakonferenz (*siehe Bericht unter Nachhaltigkeit*) der zweite Teil.

Ziel der Europäischen Kommission ist es, weltweit eine Führungsrolle beim Klimaschutz auch im Verkehr zu spielen und die Automobilindustrie dabei zu unterstützen, eine globale Führungsposition bei der Entwicklung umweltverträglicher Fahrzeuge zu spielen. Dazu soll der zweite Teil des Straßenpakets mit Gesetzesvorschlägen und Aktionsplänen dienen. Da diese Vorschläge nun durch das Europäische Parlament und durch die EU-Verkehrsminister Änderungen erfahren werden, wird hier nur auf den für den Klimaschutz besonders wichtigen Vorschlag zu den Emissionen von Neufahrzeugen eingegangen.

In der EU verkaufte Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollen 2025 durchschnittlich 15 Prozent weniger Kohlendioxid ausstoßen als 2021. Bereits 5 Jahre später sollen es 30 Prozent weniger sein. Verpflichtende Quoten für Elektro-, Wasserstoff- oder andere Autos mit alternativen Antrieben werden aber nicht angestrebt. Allerdings sollen Hersteller den Kohlendioxid-Ausstoß ihrer Flotte geringfügiger reduzieren müssen, wenn diese zu über 15 Prozent (2025) beziehungsweise zu mehr als 30 Prozent (2030) aus Fahrzeugen besteht, die weniger als 50 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstoßen. Die Hersteller müssten selbst entscheiden können, mit welchen Technologien sie die Vorgaben erfüllen, betonte die Kommission. „Unsere Ziele sind ambitioniert, kostenwirksam und durchsetzbar“, sagte EU -Klimaschutz- und Energiekommissar Miguel Arias Cañete.

Die Kohlendioxid-Emissionen durch den Verkehr sind in den vergangenen 25 Jahren stetig gestiegen. Laut Kommission stammen 25 Prozent aller EU-Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr, 22 Prozent allein aus dem Straßenverkehr. Eine Reduzierung sei unerlässlich, damit die EU ihr Klimaschutzziel erreichen kann, sagte Cañete. Herstellern, die die neuen Vorgaben nicht einhalten, drohen für jedes Gramm zu viel ausgestoßenes Kohlendioxid Strafen von 95 Euro pro Fahrzeug. Nach den derzeitigen EU-Regeln dürfen Pkw 2020 im Flottendurchschnitt jedes Herstellers höchstens 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstoßen, leichte Nutzfahrzeuge 147 Gramm.

Zu diesem Paket gehört auch der Vorschlag einer **Neufassung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr** (KV; 92/106). Zukünftig sollen auch rein inländische Transporte unter den Begriff KV fallen. Zur Stärkung des KV soll seine Förderung durch die Mitgliedsstaaten erleichtert werden, beispielsweise von Terminals durch Steuernachlässe oder durch „weitere finanzielle Anreize“.

Die Kommission will einen dritten und letzten Teil des Maßnahmenpakets „Europa in Bewegung“ im ersten Halbjahr 2018 vorlegen. Weitere Informationen in deutscher Sprache unter: http://europa.eu.

Bereits bei diesem Vorschlag der Kommission ist der Einfluss der Automobillobby deutlich spürbar. Die GRV appelliert an die Europaabgeordneten strengere Grenzwerte im Gesetzgebungsverfahren zu erzielen.

Missing Links — Any Progress?

Unter diesem Titel (Fehlende Verbindungen — gibt es Fortschritte?) hatten die Grünen im Europäischen Parlament zu einer Veranstaltung am 28. September 2017 eingeladen. Bei der jährlichen Ausschreibungsrunde „Connecting Europe Facility (CEF)“ 2016 wurden erstmals Mittel für kleine grenzüberschreitende Lückenschlussprojekte vorgesehen. Wegen der starken Nachfrage wurden die Mittel von 110 auf 140 Millionen Euro erhöht. Der Initiator der Veranstaltung, **MdEP Michael Cramer**, zeigte sich erfreut: „Dadurch können nun viele grenzüberschreitende Schienenlücken geschlossen werden, was symbolisch für ein weiteres Zusammenwachsen Europas steht. Die Mittelerhöhung unterstreicht diesen Stellenwert dieser durch und durch europäischen Projekte.“ Ziel der Tagung war es, einen Erfahrungsaustausch zwischen den verschiedenen Interessengruppen zu initiieren, damit

Rechte Hälfte des nicht genutzten Empfangsgebäudes in Canfranc (Spanien); Foto: Gunther Ellwanger.

in Zukunft weitere Projekte erfolgreich umgesetzt werden können.

Unter den Sprechern war **Herald Ruijters**, Direktor für Investitionen und nachhaltigen Verkehr der Generaldirektion MOVE der Europäischen Kommission. Er präsentierte die Ergebnisse des ersten CEF-Aufrufs für Vorschläge zu fehlenden Verbindungen. Unter den 13 erfolgreichen Projekten finden sich Wiederinbetriebnahmen aber auch neue Verbindungen. Darunter ist auch die Strecke zwischen Pau in Frankreich und Zaragossa in Spanien mit dem 240 Meter langen Empfangsgebäude in Canfranc in den Pyrenäen. Dieser Grenzbahnhof wird nur noch von wenigen Regionalzügen aus Zaragossa angefahren, der französische Streckenabschnitt ist stillgelegt.

Ruijters bedauerte, dass sich die Mitgliedsstaaten meist auf größere nationale Projekte fokussieren, die nun ausgewählten Projekte oft jedoch eine positive Europäische Dimension haben. Die Generaldirektion Regio führt gegenwärtig eine Studie zu grenzüberschreitenden Projekten durch, für die Cramer 95 mögliche Projekte benannt hat.

Professor Heiner Monheim, Universität Bonn / Trier, schlug den Bogen von der goldenen Eisenbahnzeit der 20er Jahre zur Situation in den 50er Jahren mit dem Beginn des Autobahnbaus in ganz Europa, der Bevorzugung des Straßenverkehrs und der Vernachlässigung von Schiene und öffentlichem Verkehr. Als Ursache der Staus auf Straßen sieht Monheim die fehlende Eisenbahninfrastruktur. Der Referent wies auch auf die vorbildliche Bahnpolitik der Schweiz hin, mit dichtem Netz, Taktverkehr, Vernetzung des Fern- und Regionalverkehrs.

Die Referate dieser Veranstaltung finden sich auf: www.greens-efa.eu.

Neufassung der Richtlinie zu den Fahrgastrechten

Am 27. September 2017 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Neufassung (recast) der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr veröffentlicht. Die aktuelle Verordnung (EG) 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 ist seit 03. Dezember 2009 in Kraft und dient dem Schutz der Bahnreisenden. Danach haben die Fahrgäste bestimmte Rechte in Bezug auf Informationen, Buchungen und Fahrkarten, Hilfeleistungen, Betreuung und Entschädigung bei Verspätungen oder Zugausfällen, unentgeltliche Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen oder mit eingeschränkter Mobilität, Unfallentschädigungen sowie eine zügige Beschwerdebearbeitung.

Ein Bericht der Kommission zur Umsetzung der Verordnung (Report on the Application of Regulation (EC) No 1371/2007 on Rail Passengers' Rights and Obligations) stellte 2013 fest, dass die meisten Mitgliedsstaaten die Möglichkeit von Ausnahmen genutzt haben und daher 61 Prozent des nationalen Schienenpersonenfernverkehrs und 83 Prozent des Regional- und Stadtverkehrs von der Verordnung ausgenommen sind. Nach dem neuen Vorschlag sollen Ausnahmen für den Fernverkehr bis 2020 abgeschafft werden. Um in länderübergreifenden Regionen für Rechtssicherheit zu sorgen, soll die Verordnung uneingeschränkt für grenzüberschreitenden Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr gelten.

Seit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) 2013 müssen Eisenbahnunternehmen auch bei Verspätung durch höhere Gewalt (Artikel 17 der Verordnung) Fahrpreisentschädigung bezahlen, was bei den anderen Verkehrsträgern nicht der Fall ist. Im nun veröffentlichten Vorschlag der Neufassung ist diese Entschädigung enger gefasst: „Ein Eisenbahnunternehmen ist nicht zur Zahlung einer Entschädigung verpflichtet, wenn es nachweisen kann, dass die Verspätung von schlechten Witterungsbedingungen oder großen Naturkatastrophen verursacht wurde, die den sicheren Betrieb des Verkehrsdienstes gefährdeten und die auch dann nicht hätten vorhergesehen oder verhindert werden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären“ (Artikel 17, Absatz 8).

Weitere Änderungen des Vorschlags:

- die Rechte von Personen mit Behinderungen oder mit eingeschränkter Mobilität werden für Züge und Bahnhöfe gestärkt
- die Fahrgastrechte bei Fahrkarten für Streckenabschnitte sollen denen für Durchgangsfahrkarten gleichgestellt werden
- zahlreiche Verpflichtungen sollen auf Fahrkartenverkäufer und Infrastrukturverantwortliche ausgedehnt werden.

Der Vorschlag wird nun innerhalb des normalen Verfahrens vom Europäischen Parlament und dem Rat (der Verkehrsminister) diskutiert und verändert werden.

Eine deutsche Version des Vorschlags kann heruntergeladen werden: http://eur-lex.europa.eu.

Verkehrspolitik in Deutschland

Bahnbranche fordert Schlüsselrolle in der Verkehrspolitik

Zwei Tage nach der Bundestagswahl legte die Bahnbranche der künftigen Regierung einen Katalog mit verkehrspolitischen Handlungsempfehlungen vor. „Damit der Verkehrssektor seine rote Laterne beim Klimaschutz abgeben kann, muss die Politik die Stärkung der Schiene auf der Agenda gewaltig nach oben stufen. Der Bund sollte der Eisenbahn eine strategische Schlüsselrolle übertragen, um den Verkehr zukunftsfest zu machen“, sagte der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, auf einer Pressekonferenz am 26. September 2017 in Berlin. Vor Beginn der Koalitionsverhandlungen enthält der „**Fahrplan Zukunft**“ der Bahnbranche für die neue Bundesregierung konkrete Vorschläge für den verkehrspolitischen Rahmen in den nächsten vier Jahren. Flege verwies auch auf den überraschend großen Konsens der Parteiprogramme zur künftigen Schienenverkehrspolitik (*siehe Folge 109 der GRV-Nachrichten, Seite 6*).

Jürgen Fenske, Präsident beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), forderte einen politischen Primat für die **Elektromobilität auf der Schiene**. „Die Schiene steht wie kein anderes Verkehrsmittel seit Jahrzehnten für erfolgreiche und funktionierende Elektromobilität. Und das nicht nur bei der Eisenbahn, sondern auch im städtischen Nahverkehr. Um die notwendige Verkehrswende zu schaffen, müssen wir also mehr auf den Ausbau des umweltfreundlichen Schienenverkehrs setzen und weniger auf den Pkw“, sagte Fenske und verlangte von der neuen Regierung, ein **Sonderprogramm für Ausbau und Modernisierung des öffentlichen Verkehrs**. Parallel dazu sollten die Energie- und Kraftstoffsteuern „zeitgemäß“ reformiert werden: „Den emissionsarmen, elektrischen Schienenverkehr durch Stromsteuern oder EEG-Umlage zu belasten, ist ein umweltpolitischer Irrweg.“

Manfred Fuhg, Leiter der Mobilitätssparte von Siemens Deutschland, forderte Rückenwind für die **Digitalisierung und Vernetzung des Schienenverkehrs**: „Eine Effizienzsteigerung des Bahnverkehrs ist nur mit der Vernetzung und Digitalisierung des Systems Bahn möglich. Ein vom Bund gefördertes, digitales Testfeld für automatisiertes Fahren auf der Schiene und intermodale Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern wären wichtig. Die Einführung des europäisches Zugsicherungssystems ETCS verspricht große Fortschritte beim vernetzten Fahren auf der Schiene und steigert die Kapazität des Schienennetzes erheblich.“

Alexander Kirchner, Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG mahnte die neue Regierung zu größerer Tatkraft. „Den **Masterplan Schienengüterverkehr** hat die Vorgänger-Regierung erst im vierten Jahr der Legislatur auf den Weg gebracht. Umso wichtiger, dass die beschlossene Halbierung der Schienenmaut für den Güterverkehr jetzt mit dem Haushalt 2018 kommt. Die neue Bundesregierung muss den Masterplan in Gänze umsetzen, die Arbeitnehmer bei den Güterbahnen verlassen sich darauf.“ Er erinnerte auch an den **Deutschland-Takt**, der das Bahnfahren für die Reisenden einfacher und komfortabler macht. Als erstes würde der Zielfahrplan für den Deutschland-Takt benötigt, damit man weiß welche Netzertüchtigungen dafür nötig sind und diese dann angepackt werden können.

Die 10 zentralen Forderungen der Bahnbranche an den Bund sind:

- Innovationen, Digitalisierung und Vernetzung vorantreiben
- Einführung Deutschland-Takt forcieren
- Schienenmaut halbieren
- Schieneninvestitionen anheben und verstetigen
- Elektromobilität stärken
- Lärmminderung fortsetzen
- Masterplan Schienengüterverkehr rasch umsetzen
- Bahnhöfe attraktiv und sicher gestalten
- Energie- und Kraftstoffbesteuerung zeitgemäß reformieren
- Wettbewerbsbedingungen auf die Verkehrswende ausrichten

Nachhaltigkeit

23. Weltklimagipfel in Bonn

Vom 06. bis zum 18. November 2017 fand die 23. Weltklimakonferenz (COP 23) in Bonn statt. Es war die größte zwischenstaatliche Konferenz, die es je in Deutschland gegeben hat. Unter der Präsidentschaft Fidschis trafen sich die Verhandlungsgruppen aus 197 Staaten, um an der Umsetzung des Pariser Abkommens (*COP 21, 2015, siehe Folge 105 der GRV-Nachrichten, Leitartikel und Seiten 10 ff*) zu arbeiten. Deutschland unterstützte den Inselstaat als technischer Gastgeber am Sitz des UN-Klimasekretariats in Bonn. Unter den knapp 25 000 Teilnehmern waren auch Vertreter von 500 Nichtregierungsorganisationen, wie Umweltverbände, Wirtschaftsverbände, Gewerkschaften, Forschungseinrichtungen, Kirchen, und viele mehr.

Erstmals tagten die Delegationen unter dem Vorsitz eines kleinen Inselstaats: Fidschi ist eines der Länder, die bereits heute vom Klimawandel akut bedroht sind. Das ist ein wichtiges Zeichen: Die verwundbarsten Staaten rücken in den Mittelpunkt der Klimadiplomatie. COP23 ist außerdem die erste Klimakonferenz nach der Ankündigung des US-Präsidenten Donald Trump, aus dem Pariser Abkommen auszusteigen, was aber erst 2020 wirksam würde. Die EU, Deutschland und viele andere Länder wollten aber ein klares Signal senden, dass am Pariser Abkommen nicht gerüttelt werden darf.

Kurz vor COP 23 haben **13 US-Behörden einen Klimareport veröffentlicht** mit dramatischen Szenarien zum Klimawandel. Erfreulicherweise hat ihn Trump, der den Klimawandel leugnet, nicht blockiert oder entschärfen lassen. Der Bericht ist mit 2000 Seiten der umfassendste seit dem Bericht des Weltklimarats IPCC 2013. Nach der Auswertung Hunderter Studien enthält er folgende zentrale Erkenntnisse:

- Der Meeresspiegel könnte bis zum Jahr 2100 bis zu 2,40 Meter steigen, seit 1880 ist er bereits um 23 Zentimeter angestiegen.

- Die vergangenen 115 Jahre waren die wärmste Periode in der Geschichte der modernen Zivilisation, seit 1880 hat sich die Erde bereits um 0,9 Grad erwärmt.
- Es ist „extrem wahrscheinlich“, dass menschliche Aktivitäten, insbesondere der Ausstoß von Treibhausgasen, die Ursache für die globale Erwärmung sind, dafür gebe es „keine alternative Erklärung“.
- Auch die „rekordbrechenden Wetterextreme“ der vergangenen Jahre werden dem Klimawandel zugeschrieben.
- Weite Teile der USA leiden bereits unter den Folgen des Klimawandels: Der Westen durch extremere Hitze, Regenfälle und mehr große Waldbrände, der Südosten durch größere Dürre, der Mittlere Westen durch häufigere Überschwemmungen, Küstenstädte durch häufigere Überflutungen.

Am 04. November reiste die deutsche Regierungsdelegation mit Bundesumweltministerin Barbara Hendricks, der Staatssekretärin Rita Schwarzelühr-Sutter und Staatssekretär Jochen Flasbarth gemeinsam mit Vertretern aus Nichtregierungsorganisationen und der Wirtschaft klimafreundlich in einem **Sonderzug von Berlin** nach Bonn. Die rund 250 Fahrgäste im „Train to Bonn“ nutzten die Fahrt, um sich in einem Programmwagen und an Thementischen zum Klimaschutz auszutauschen.

In Bonn hielt der Sonderzug am erst ein paar Tage vorher eröffneten Haltepunkt „Bonn UN-Campus“. Der Nahverkehr Rheinland (NVR, SPNV-Aufgabenträger im Regierungsbezirk Köln) hatte zusätzliche Finanzmittel bereitgestellt um den Bau zu beschleunigen und so eine rechtzeitige Eröffnung zum Klimagipfel (anstatt erst zum Fahrplanwechsel im Dezember) zu ermöglichen.

Im Vorfeld der Bonner Klimakonferenz setzte sich am 23. Oktober 2017 die **Deutsche Bahn ein neues Klimaschutzziel**. „Wir werden bis 2030 den spezifischen Kohlendioxid-Ausstoß weltweit um mindestens 50 Prozent reduzieren. Das ist ein großer Schritt auf dem Weg zum komplett klimaneutralen Konzern, der wir 2050 sein werden“, so der Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz.

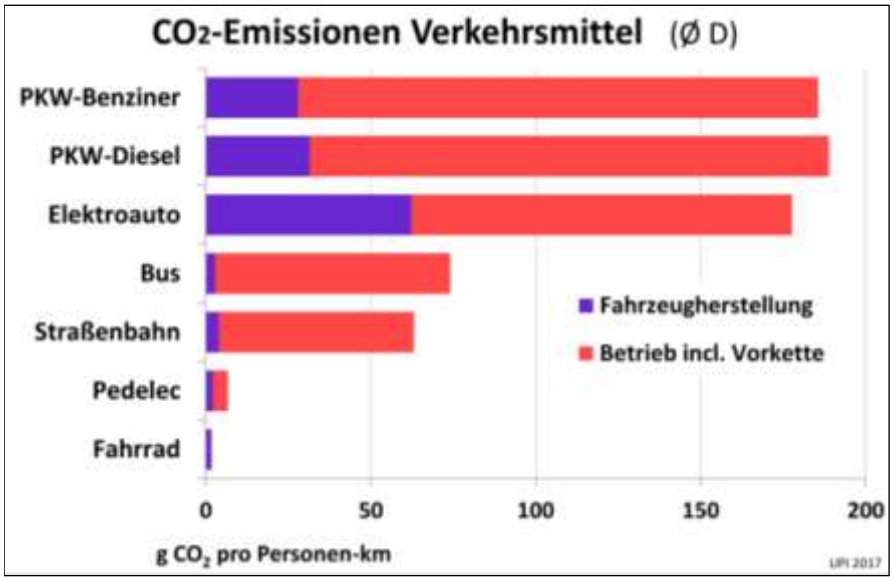
Die Staaten einigten sich in Bonn auf Grundlagendokumente, in denen die unterschiedlichen Positionen zu allen Punkten aufgeführt sind, die in den Regeln für die Anwendung des Übereinkommens von Paris vorkommen müssen. Diese Regeln sollen auf der nächsten Weltklimakonferenz COP 24 Ende 2018 in Kattowitz, Polen, beschlossen werden.

Eröffnung des neuen Haltepunkts Bonn UN Campus unter anderem durch (am Schild von links) Parlamentarische Umwelt-Staatssekretärin Rita Schwarzelühr-Sutter, DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz, Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks, Bonns Oberbürgermeister Ashok Sridharan und Umwelt-Staatssekretär Jochen Flasbarth, in der zweiten Reihe, zwischen Dr. Lutz und Dr. Hendricks der Geschäftsführer des Nahverkehrs Rheinland Dr. Norbert Reinkober, zwischen Dr. Hendricks und Sridharan der Generalbevollmächtigte der DB für das Land Nordrhein-Westfalen Werner Lübberink; Foto: DB AG / Pablo Castagnola.

Ökologische Folgen von Elektroautos — Ist die staatliche Förderung von Elektro- und Hybridautos sinnvoll?

Unter diesem Titel hat das UPI (Umwelt- und Prognose-Institut) in Heidelberg im August 2017 eine Aktualisierung des Berichts 79 veröffentlicht. In der Zusammenfassung heißt es:

Elektroautos sind entgegen einer weit verbreiteten Meinung nicht klimaneutral, sie verursachen als einzelnes Fahrzeug ungefähr gleich hohe Kohlendioxid-Emissionen wie normale Benzin- oder Diesel-Pkw. Elektroautos haben zwar am Fahrzeug selbst keine Emissionen, durch ihre Herstellung und durch den Verbrauch von Strom verursachen sie jedoch erhebliche Emissionen, die ihnen zugeschrieben werden müssen.



Spezifische Kohlendioxid-Emissionen der Verkehrsmittel, Durchschnitt Deutschland 2015[1]; Quelle: UPI Bericht 79, Heidelberg 2017.

Der Anteil von regenerativ erzeugtem Strom ist in der Vergangenheit zwar deutlich gewachsen, er hat aber bisher nur den Rückgang der Kernenergie in der Stromerzeugung ausgeglichen. Der Anteil fossiler Primärenergieträger in der Stromerzeugung, der Kohlendioxid-Emissionen verursacht, ist in den letzten Jahrzehnten ungefähr gleichgeblieben. Dies wird auch mittelfristig so bleiben.

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

- Da Elektroautos in der Flottengrenzwertregelung der EU trotz ihrer Emissionen juristisch als „Null-Emissionsfahrzeuge“ definiert sind, führen sie über eine Kompensation der Grenzwertüberschreitungen großer und schwerer Pkw (zum Beispiel Geländelimousinen) insgesamt zu einer Zunahme der Kohlendioxid-Emissionen.
- Da Elektroautos häufig als zusätzliche Zweit- oder Dritt-Wagen angeschafft werden, erhöhen sie die Anzahl der Autos. Dies verschärft den Ressourcen- und Flächenverbrauch des Straßenverkehrs und das Stellplatzproblem in Städten.
- Obwohl sie in der Anschaffung teurer sind als normale Pkw, liegen Elektroautos in den Betriebskosten deutlich niedriger, unter anderem da sie nicht an ihren Infrastrukturkosten beteiligt werden. Dadurch verursachen Elektroautos eine Verkehrsverlagerung vom Öffentlichen Verkehr zum Auto und eine Neu-Induktion von Verkehr.
- Elektroautos führen zu einem erhöhten Unfallrisiko für Fußgänger und Radfahrer.

Vor der Einführung von Elektroautos müssen deshalb eine Reihe von Vorkehrungen getroffen werden, um diese negativen Nebeneffekte zu vermeiden oder zu minimieren. Erst dann kann Elektromobilität im Kraftfahrzeugbereich eine ökologisch sinnvolle Rolle spielen. Solange diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, führt die Förderung oder Subventionierung von Elektroautos zur Zunahme der Kohlendioxid-Emissionen und damit zum Gegenteil des Beabsichtigten.

Die 63-seitige Studie ist reich illustriert und kann heruntergeladen werden: www.upi-institut.de.

Der Weg zur kohlendioxidfreien Mobilität bis 2035

In einer am 31. August 2017 veröffentlichten Szenariostudie zeigen Forscher des Wuppertal-Instituts, wie sich die Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Deutschland von 166 Millionen Tonnen im Jahr 2016 bis zum Jahr 2035 auf null senken lassen. Diese Zielmarke ist erforderlich, um die Erderwärmung auf möglichst 1,5 Grad Celsius zu begrenzen (Klimaschutzgipfel Paris 2015, COP 21, *siehe Folge 105 der GRV-Nachrichten, Leitartikel und Seiten 10 ff*). Dazu ist eine rasche und konsequente Reduktion der Treibhausgasemissionen in allen Sektoren und auf nationaler wie globaler Ebene nötig.

„Stufenweise Veränderungen reichen wegen des Handlungsdrucks nicht aus, um die ambitionierten Klimaschutzziele zu erreichen und gleichzeitig einen Beitrag zur deutschen Nachhaltigkeitsstrategie zu leisten“, betonte Dr.-Ing. Frederic Rudolph, Leiter der Studie. „Gefordert sind in allen Sektoren umfassende Paradigmenwechsel und mutige strukturelle Veränderungen“, ergänzte der Forscher. Dazu gehört, dass die Pkw-Verwendung durch die Nutzung alternativer Mobilitätsformen signifikant sinkt, und die

[1] Die Berechnungen wurden mit dem durchschnittlichen Besetzungsgrad der Verkehrsmittel gerechnet. Da für E-Pkw keine Statistik über den Besetzungsgrad vorliegt, wurde der Besetzungsgrad von normalen Pkw verwendet. Dies ist eine optimistische Annahme, da in der Regel Elektroautos zum Beispiel nicht für Urlaubsfahrten (mit hohem Besetzungsgrad) verwendet werden und etwa die Hälfte der Elektroautos Zweitwagen sind, die einen niedrigeren Besetzungsgrad aufweisen.

Fahrzeuge kleiner werden. Thorsten Koska, Mitautor der Studie, ergänzte: „Unsere Studie zeigt, dass eine umfassende Transformation von Mobilität und Verkehr dazu beitragen kann, das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen und unseren Verkehr zukunftsfähig zu gestalten, doch das gelingt nur mit innovativen Strategien für eine neue Mobilität."

Zentrale Elemente im Dekarbonisierungsszenario sind eine systematische Senkung des Personenverkehrs und eine Wachstumsreduktion des Güterverkehrs. Um dies zu erreichen und weiterhin die Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen, sind folgende Maßnahmen nötig:

- Massive Investitionen in die Schieneninfrastruktur zur Stärkung des Personenfernverkehrs und des Schienengüterverkehrs
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch örtliche Infrastrukturen
- Reduktion von Pkw-Verkehr durch Zulassungs- und Umlaufsteuern auf Basis des Energieverbrauchs, sowie eine entfernungsabhängige Pkw-Maut
- Abschaffung umweltschädlicher Subventionen für den Pkw- und Luftverkehr (*siehe Folge 108 der GRV-Nachrichten, Seite 36*)
- Nahezu vollständige Elektrifizierung des Personenverkehrs bis 2035
- im Güterverkehr wird die Strategie der Elektrifizierung der Antriebssysteme durch eine Power-to-Liquid-Strategie ergänzt
- Beschleunigung der Energiewende damit der zusätzliche Strombedarf des Verkehrs erneuerbar gedeckt werden kann.

Im Szenariojahr 2035 liegt dann die Pkw-Verfügbarkeit in Deutschland bei nur noch 200 Pkw pro 1000 Einwohnern (*Anmerkung: Ende 2016 waren es 556 Pkw pro 1000 Einwohner*) der Anteil des öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehrs liegt bei 66 Prozent aller Wege.

Eine 12-seitige Kurz- sowie die 89-seitige Langfassung der von Greenpeace beauftragten Studie „Verkehrswende für Deutschland" können heruntergeladen werden: http://gpurl.de.

Informationen des Vereins GdI — AdI

Für den Inhalt dieses Kapitels ist die Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI) / Association des Ingénieurs des transports publics (AdI) verantwortlich (siehe Impressum).

Weitere Informationen zu den vielfältigen Veranstaltungen der GdI finden Sie im Internet unter www.gdi-adi.ch. Dort befindet sich auch ein Portrait der Gesellschaft mit ihren vier Ortsgruppen.

Mutationen der GdI-Mitglieder

Von Peter Hug, GdI Mutationen

An den Sitzungen des GdI-Zentralvorstandes am 09. November 2017 ergaben sich Mutationen der Mitglieder. Ein herzliches Willkommen geht an die 13 neuen GdI-Mitglieder:

Name	Vorname	Ortsgruppe	Arbeitgeber
Akermann	Hansruedi	Zürich	SMA und Partner
Bernet	Thomas	Bern	SBB I-AT-FW-TNZ
Degen	Lorenz	Luzern	Staatsarchiv Aargau
Dschung	Felix	Bern	Furrer + Frey
Fasciati	Sandra	Bern	SBB P-OP-AM
Geiser	Walter	Bern	SBB Telecom
Gubser	Dominic	Zürich	DB Cargo Schweiz GmbH
Hauser	Robert	Zürich	Stadler AG
Hofstetter	Stefan	Zürich	SBB Cargo, Innovation
Jeker	Fabian	Bern	Freier Autor
Jenni	Roman	Luzern	Stadler AG
Paschke	Stefan	Bern	SBB P Verkehrsplaner
Schmidt	Martin	Luzern	SBB Cargo International

Tabelle: Neumitglieder der GdI per 09. November 2017

Wegen veränderten Interessen sind folgende Mitglieder leider ausgetreten:

- Gérard Rochat (OG Zürich)
- Urs Spichtig-Vigano (OG Luzern)

† Wir ehren die geschätzten GdI-Mitglieder, welche verstorben sind:

- Hans Conrad (Ortsgruppe Luzern, Jahrgang 1925) im September 2017 gestorben
- Alois Hendry (Ortsgruppe Zürich, Jahrgang 1921) im Juli 2017 gestorben
- Hans Tempelmann (Ortsgruppe Bern, Jahrgang 1924) im Oktober 2017 gestorben

Andreas Willich, Co-Präsident der GdI, und bisheriger Leiter Personenverkehr bei der BLS, hat sich entschieden, die BLS zu verlassen. Er stiess 2011 zur BLS und hat die Ausrichtung und Entwicklung des Personenverkehrs massgeblich geprägt. In seine Amtszeit fielen unter anderem die Ausweitung des BLS Regionalverkehrs nach La Chaux-de-Fonds und Domodossola, der Turnaround und die Erreichung nachhaltig positiver Betriebsergebnisse bei der Schifffahrt, die erfolgreiche Umsetzung des grössten Rollmaterial-Beschaffungsprojekts der BLS-Geschichte und die Entwicklung der digitalen Vertriebskanäle. Zudem hatte er wesentlichen Anteil an der Erarbeitung des kürzlich beim Bundesamt für Verkehr eingereichten Fernverkehrskonzepts. Er möchte sich nach dem Erreichen dieses Meilensteines nun einer neuen beruflichen Herausforderung zuwenden.

Andreas Willich wird am 01. Mai 2018 zur Rhätischen Bahn (RhB) als neuer Leiter Unternehmensentwicklung stossen. Aufgrund der strategischen Bedeutung ist er dem Direktor Renato Fasciati direkt unterstellt. Die GdI freut sich über seine Wahl bei der RhB und wünscht ihm viel Freude bei seiner neuen Herausforderung.

Auslandsexkursion ins Ruhrgebiet

Von Urs Wili, GdI-Ortsgruppe Mittelland/Jura

Wegen der Streckensperrung der Rheintalbahn in Rastatt reisten die Teilnehmer statt mit dem empfohlenen direkten ICE 104 Basel ab 15:13 Uhr, Oberhausen an 19:56 Uhr auf vielen verschiedenen Wegen an. Wegen zweihundert krank gemeldeter Piloten der (damaligen) Air Berlin

durfte einer der Teilnehmer sogar einen Abstecher nach London City Airport machen. Da sie Urlaub hatten, waren Umwege und verlängerte Reisezeiten für die sechzig Teilnehmerinnen und Teilnehmer eher eine Horizonterweiterung als ein Problem. Weitere Erkenntnisse wurden in siebenundzwanzig Gruppenveranstaltungen vom 12. bis 17. September 2017 vermittelt, welche hier nur auszugsweise wiederzugeben sind.

In der Abellio Fahrzeugwerkstatt in Duisburg werden seit März 2017 die Flirt für den grenzüberschreitenden Verkehr in die Niederlande gewartet. In Arnheim wurde der Betriebseinsatz der fünfteiligen Mehrsystem-Flirt der Linie RE 19 vorgestellt. Im Weiteren durften die Teilnehmer den Güterwagenunterhalt der Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG, den Triebfahrzeugunterhalt von Vossloh und die Kohleverladung im Rheinhafen Orsoy besichtigen.

Besonders spannend waren die Vorführungen im 3-D-Druck-Kompetenzzentrum der Hochschule Rhein-Waal. Von gedruckten Lebensmitteln über feinste Strukturen für Textilien, in denen sogar QR-Codes dargestellt werden können, bis zu grossen Strukturen für Bauwerke und mit Laserstrahlen ausgeschnittenen Wellpappe-Bauteilen für massstäbliche Modelle ist fast alles denk- und undenkbare möglich. Die halbfertige lebensgrosse Skulptur eines Kopfes erlaubt den Blick ins Innere des Schädels. Für ausreichende Stabilität bei dennoch geringem Gewicht sorgt ein regelmässiges Fachwerk-Muster, dessen strukturierter Aufbau die echten Hirnwindungen recht stark idealisiert.

Anhand der Zeche Zollverein und der Villa Hügel, dem Stammhaus der Familie Krupp, wird an die frühere Schwerindustrie, ihren wirtschaftlichen Segen und ihren ökologischen Fluch erinnert. Im Betrieb Hamborn von Thyssen-Krupp folgt ein Empfang im Besucherzentrum. Ein Video über ein junges Besucherpaar, in dem nur sie sich regelkonform verhält, erläutert die Sicherheitsbestimmungen im Werk: Kleidung, die alle Körperteile bedeckt, Warnungen beachten, im Notfall den Sammelplatz aufsuchen, Prozesse nicht stören, Handläufe und markierte Gehwege benutzen, nicht unter schwebende Lasten stehen. Seit fast zehn Jahren ist hier einer der modernsten Hochöfen in Betrieb. Im Frühling 2017 wurde die weltweit grösste Tuchfilteranlage in Betrieb genommen. Der beim Sintern, dem Zusammenbacken von Eisenerz und Kohle, entstehende Feinstaub wird damit wirkungsvoll zurückgehalten. Mit 380 Gleiskilometern betrieb Thyssen-Krupp früher die grösste private Eisenbahn Deutschlands. Auch heute spielt die Bahn eine grosse Rolle. Riesige 16-achsige Rohrpfannenwagen lösen die zum Transport des Roheisens verwendeten Torpedowagen ab.

Immerhin kurz erwähnt seien die Kultkneipe zum Hübi, der Duisport, die Schimanski-Führung, der Landschaftspark Duisburg-Meiderich und die Hafenrundfahrt mit dem MS Stadt Duisburg.

Mit einer Extrafahrt führten die Stadtwerke Oberhausen AG STOAG ihre Elektrobusse und ab der Tramfahrleitung gespeiste Ladestationen vor. Letztere sind mit Elektranten für das Aufladen von Elektroautos ergänzt (vergleiche dazu auch den Artikel von Professor Dr. Adolf Müller-Hellmann in ETR 10/2017, Seite 90). Mit durchschnittlichen 1,3 Kilowattstunden pro Kilometer ist der Energiebedarf der Elektrobusse erstaunlich gering.

Eisenheim, die Sankt Antonyhütte, das Rheinische Industriemuseum und das Brauhaus Jacobi waren weitere Highlights. Mit Informationen über die Ausbaustrecke ABS 42.6, welche die Betuwe-Linie und Zevenaar über Emmerich mit Oberhausen verbindet, einer Baustellenbesichtigung und dem Galadinner im Kaisergarten Oberhausen ging die vielseitige Reise zu Ende.

Stadtbahn und Bus statt Werksbahn — Nachnutzung eines Werksbahngleises als Trasse für Stadtbahn und Bus als Ausdruck des strukturellen Wandels in Oberhausen; Foto: Urs Wili.

Die Pensionierten auf dem Kaeserberg

Von Jost Wichser, GdI-Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz

Das diesjährige Reiseziel des Pensioniertenanlasses am 25. Oktober 2017 war die Chemin de Fer du Kaeserberg (CFK) in Granges-Paccot bei Fribourg. Das Reiseziel war zwar für einen grossen Teil der Teilnehmer bestens bekannt, doch reicht ein Besuch niemals aus, um die dargestellten Szenen und Details dieser Modelleisenbahnanlage vollumfänglich zu entdecken.

Die 41 Teilnehmer trafen um 10:45 und 11:15 Uhr mit dem Bus ab Fribourg Gare ein. Nach der Begrüssung durch Hans G. Wägli, GdI-Mitglied und Mitglied der CFK-Direktion sowie einem Einführungsfilm konnte in die den Teilnehmern aus eigener Tätigkeit wohlbekannte Vergangenheit der schweizerischen Eisenbahnen eingetaucht werden. Diese Vergangenheit ist präzise auf den 26. September 1997 um 11:00 Uhr datiert. Staunend konnte man dabei nicht nur die damaligen Zugskompositionen verfolgen, sondern ebenso die sehr echt dargestellte Bahninfrastruktur und die Vielzahl der Landschaftselemente betrachten. Zusätzlich zum Anlagenbesuch konnte der Führerstandssimulator der Ae 6/6 11409 besucht werden, um die vorhandenen Fahrkünste aufzufrischen oder neu zu erwerben. Unseren Mitgliedern Heinz Moser und René Soland, welche am Kaeserberg den Simulator betreuen, sei für ihr Engagement herzlich gedankt.

Nach der Besichtigung konnten im Foyer Apèro und ein vorzügliches Mittagessen eingenommen sowie ein reger fachlicher Austausch gepflegt werden, ist doch der Gedankenaustausch das zentrale Element des Pensioniertenanlasses. Der Organisator dankt der Belegschaft der Chemin de Fer du Kaeserberg und dem Cateringteam für die Unterstützung, die Gastfreundschaft und die vorzügliche Bewirtung. Zudem sei die Unterstützung durch François Massy bei der Übersetzung der Einladung und Seppi Zihlmann bei der Verbuchung der Einzahlungen herzlich verdankt.

Veranstaltungsankündigung

- Mittwoch, 17.01.2018, 18:40 – 21:00 Uhr, Fondue-Tramfahrt durch Bern, Bern Guisanplatz, (OG Mittelland/Jura)

Flips und Flops der Bahninfrastrukturplanung

Von Dr. Steffen Schranil, GdI-Ortsgruppe Mittelland/Jura

Die Planung von Bahninfrastrukturen ist eine langwierige und selbst in Ländern wie der Schweiz bisweilen hindernisreiche Angelegenheit. Am 13. November 2017 gewährte Wolfram Jerra, Planungsingenieur im Unruhestand, an der Universität Bern einen Einblick in seine 50-jährige Berufserfahrung. Allein die Vielfalt der von ihm mitgestalteten Projekte war für über 90 Veranstaltungsbesucher beeindruckend.

In prägnant analysierender Weise entstand ein kurzweiliger Abend. Dabei reichte das Einzugsgebiet der planerischen wie baulichen Themen vom Flughafenbahnhof Genf über die Jurasüdfusslinie und den Rangierbahnhof Limmattal bis ins ostschweizerische St. Gallen —eingebettet in die jeweiligen Planungsprämissen zwischen Bahn 2000 und regionalen Spezialwünschen.

Der Vortragstitel spielte auf die «Projektoszillation» an: Besonders Infrastrukturgrosspojekte schwanken in der Erfolgswahrnehmung mehrfach zwischen Flip und Flop, ist doch Planung viel zu oft der Ersatz des Zufalls durch den Irrtum. Und so lernten die Zuhörer neben jeder Menge Fakten und Hintergründen auch das «Satiremodell von Bauvorhaben»

Eisenbahnen allgemein

Wachstum im öffentlichen Verkehr

Im ersten Halbjahr 2017 nutzten in Deutschland über 5,8 Milliarden Fahrgäste den Linienverkehr mit Bussen und Bahnen. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) am 21. September weiter mitteilte, entspricht das einem Zuwachs des Fahrgastaufkommens um 1,1 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2016. Durchschnittlich waren dies täglich über 32 Millionen Fahrten im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen. Am stärksten nahm der Nahverkehr mit Eisenbahnen und S-Bahnen mit plus 3,4 Prozent auf 1,3 Milliarden Fahrgäste zu. Der Fernverkehr mit Eisenbahnen erzielte mit 68 Millionen Reisenden einen Zuwachs von 2,4 Prozent.

Im Nahverkehr insgesamt beförderten die Unternehmen im ersten Halbjahr 2017 mehr als 5,7 Milliarden Fahrgäste. Neben Eisenbahnen (inklusive S-Bahnen) wurden auch Straßen-, Stadt- und U-Bahnen häufiger genutzt (plus 2,0 Prozent auf 2,0 Milliarden Fahrgäste). Die Beförderung in Bussen war dagegen leicht rückläufig (minus 0,3 Prozent auf 2,7 Milliarden Fahrgäste).

Den Linienfernverkehr mit Bussen nutzten 10,6 Millionen Fahrgäste, dies waren minus 0,5 Prozent weniger als im ersten Halbjahr 2016.

Wettbewerber-Report Eisenbahn 2017/18 vorgestellt

Am 10. Oktober 2017 präsentierten die Herausgeber Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), Mofair (Verband einiger Wettbewerbsbahnen im Schienenpersonenverkehr) sowie der Verband der Güterwagenhalter (VPI) den 5. Wettbewerber-Report Eisenbahn. Die Wettbewerber der DB forderten von der künftigen Bundesregierung ein klares Bekenntnis zur Schiene: „Eine neue Bundesregierung muss Ernst machen mit der Verkehrsverlagerung. Deutschland braucht die Verkehrswende. Die Zeit ist reif für eine Bahnreform II.“ Deren zentrale Sofortmaßnahmen sollen die Halbierung der Trassenpreise und ein am Deutschland-Takt orientierter schneller Netzausbau sein.

Im Jahr 2016 leistete der **Schienenpersonenverkehr** in Deutschland insgesamt 95,4 Milliarden Personenkilometer, der Marktanteil im Personenverkehr stieg auf knapp über

8 Prozent. Weil es im Fernverkehr sehr schwer ist, Gewinne zu erzielen, haben die Wettbewerber noch keinen nennenswerten Einstieg in dieses Segment gewagt. Daher ist hier die DB AG in Deutschland bisher weitgehend alleine unterwegs. Im Schienenpersonennahverkehr hingegen haben die Wettbewerber bei den Zugkilometern bereits einen Anteil von 33 Prozent erreicht.

Mit 116,2 Milliarden Tonnenkilometern sank die gesamte Verkehrsleistung im **Schienengüterverkehr** 2016 nach Jahren des Wachstums um 0,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der seit zehn Jahren stagnierende Marktanteil im Güterverkehr sank von 18,0 auf 17,6 Prozent. Die Wettbewerbsbahnen erreichten einem Marktanteil von 40,9 Prozent. „Mittelfristig rückt im Schienengüterverkehr eine Aufteilung Fünfzig zu Fünfzig zwischen den Wettbewerbsbahnen und der DB in greifbare Nähe“, so Ludolf Kerkeling, NEE-Vorstandsvorsitzender.

„Die Schiene besitzt das Potenzial, die verkehrspolitischen Herausforderungen der Zukunft zu meistern, wenn Rahmenbedingungen, Qualität und Innovation stimmen“, stellte Malte Lawrenz, Vorsitzender des VPI, fest. Dafür müssten Politik und Bahnsektor gemeinsam sorgen. Ohne eine Verschiebung des Modal Split zugunsten der Schiene werde es Deutschland nicht gelingen, das prognostizierte Wachstum der Personen- und Güterverkehre zu bewältigen — nicht mengenmäßig und schon gar nicht klimafreundlich. Er betonte das Interesse der gesamten Bahnbranche an einer Innovationsoffensive zusammen mit der neuen Bundesregierung.

Hinweis des Lektorats:
Der Bericht bestätigt, dass der Wettbewerb auf der Schiene in Deutschland funktioniert. Die Daten zur Marktaufteilung und auch zu den Wettbewerbsnachteilen der Eisenbahn gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern stimmen mit anderen Veröffentlichungen überein. Durch eine verzerrte Darstellung von Daten und Fakten in einzelnen Aspekten versucht der Bericht allerdings Interpretationen zu erzeugen, die einer sachlichen Überprüfung nicht standhalten. Dies betrifft beispielsweise Aussagen zur Entwicklung des Beitrags der Infrastruktur zum operativen Ergebnis (EBIT) des DB-Konzerns, der Auswirkung der Sparpreise des Fernverkehrs auf die Erlöse der Wettbewerbsbahnen im Vor- und Nachlauf oder dem Ergebnis einzelner SPNV-Vergabeverfahren.

Zusammenschluss von Alstom und Siemens angekündigt

Siemens und Alstom haben am 26. September 2017 eine Absichtserklärung über die Zusammenlegung des Mobilitätsgeschäfts von Siemens, einschließlich der Sparte Bahnantriebe, mit Alstom unterzeichnet. Beide Geschäfte ergänzen sich im Hinblick auf ihre Aktivitäten und geografischen Standorte weitgehend. Siemens wird neu ausgegebene Anteile am zusammengeschlossenen Unternehmen in Höhe von 50 Prozent des Grundkapitals von Alstom erhalten.

„Dieser deutsch-französische Zusammenschluss unter Gleichen sendet in vielerlei Hinsicht ein starkes Signal. Wir setzen die europäische Idee in die Tat um und schaffen gemeinsam mit unseren Freunden bei Alstom auf lange Sicht einen neuen europäischen Champion der Eisenbahnindustrie. Unsere Kunden in aller Welt erhalten dadurch ein innovativeres und wettbewerbsstärkeres Angebot“, sagte Joe Kaeser, Vorstandsvorsitzender der Siemens AG. Hintergrund: Der Weltmarkt hat sich in den vergangenen Jahren durch das Wachstum des chinesischen Herstellers CRRC erheblich verändert.

„Heute ist ein Schlüsselmoment in der Geschichte von Alstom, der die Stellung des Unternehmens als Plattform für die Konsolidierung des Bahnsektors untermauert. Mobilität bildet den Kern der Herausforderungen in der Welt von heute. Durch die Zusammenführung der erfahrenen Teams, der sich ergänzenden geografischen Standorte und innovativen Kompetenzen von Siemens Mobility mit unseren wird das neue Unternehmen Wertschöpfung für Kunden, Mitarbeiter und Aktionäre bieten“, erklärte Henri Poupart-Lafarge, Vorstandsvorsitzender von Alstom SA.

Das neue Unternehmen hat einem Auftragsbestand von 61,2 Milliarden Euro, erwirtschaftet einen Jahresumsatz von 15,3 Milliarden Euro und ein bereinigtes EBIT in Höhe von 1,2 Milliarden Euro. Siemens und Alstom erwarten jährliche Synergien von 470 Millionen Euro spätestens im vierten Jahr nach dem Zusammenschluss. Der Hauptsitz sowie die Geschäftsführung der Sparte Schienenfahrzeuge werden im Großraum Paris angesiedelt, Berlin wird zentraler Firmensitz der Sparte Mobilitätslösungen. Insgesamt wird das neue Unternehmen 62 300 Beschäftigte in mehr als 60 Ländern zählen.

ICE und TGV im Pariser Gare de l’Est; Foto: Gunther Ellwanger.

Der Redakteur darf an den ersten Arbeitstag des früheren Bahnchefs Hartmut Mehdorn am 16. Dezember 1999 in Straßburg erinnern: Bei seiner Pressekonferenz mit dem damaligen SNCF-Präsidenten, Louis Gallois, wurde der Bau eines gemeinsamen europäischen Hochgeschwindigkeitszuges nach Vorbild des Airbus angekündigt. Diese sinnvolle Idee sollte sich nun durch die Hersteller verwirklichen lassen. Die technischen Hürden sind hoch: Beim ICE hat sich der Triebzug (ICE 3 und 4 mit über den Zug verteilten Antrieben) durchgesetzt. Der TGV hat weiterhin Triebköpfe und meist Doppelstockwagen. Lediglich in Italien betreibt das private Unternehmen NTV 25 Alstom-AGV (automotrice grande vitesse, Hochgeschwindigkeitstriebzug), allerdings wie alle TGV mit Jakobsdrehgestellen (ein Drehgestell zwischen zwei Wagen).

Deutschland-Takt in der kommenden Legislatur weiter vorantreiben

Dies war die einhellige Meinung der Redner und Teilnehmer der 13. Berliner Bahngespräche, zu der die Bundesarbeitsgemeinschaft des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV) und 7 weitere Verbände am 21. November 2017 nach Berlin eingeladen hatten. Die Veranstaltung war mit rund 160 Teilnehmern aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft sehr gut besucht.

Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, nannte den Deutschland-Takt eine „große Chance für Deutschland". Zum einen, weil ein getakteter Personenverkehr das Umsteigen erleichtert, das Reisen mit der Bahn also attraktiver macht und somit mehr Fahrgäste in die Züge holt. Zum anderen, weil eine Entlastung der Straße durch Systemtrassen auch für den Güterverkehr bedeutet, dass die Bundesregierung ihren Klimazielen näherkommt. In der neuen Legislaturperiode müssten die Großprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 konsequent weiter umgesetzt werden. Mit weiteren Maßnahmen müssten die Kapazitäten auf der Schiene erhöht werden. Alle Maßnahmen sollten sich am Zielfahrplan 2030+ (für den Sommer 2018 vorgesehen) des künftigen Deutschland-Takts orientieren.

Auch für den baden-württembergischen Verkehrsminister **Winfried Hermann** gibt es zum Deutschland-Takt keine Alternative. Allerdings reiche es nicht, sich dabei auf den Personenfernverkehr zu konzentrieren. Um den Mobilitätsanforderungen der Zukunft gerecht zu werden, müsse auch der Öffentliche Personennahverkehr weiter ausgebaut werden. Es sei wichtig, bei der Einführung des Deutschland-Takts auch die Länder zu beteiligen, damit die Gesamttaktung von Fern- und Nahverkehr am Ende dann sauber zusammenpasst.

Michail Stahlhut, Vorstandsvorsitzender der SBB Cargo International, unterstrich die hohe Bedeutung des Deutschland-Takts auch für den Schienengüterverkehr. Der Infrastrukturvorstand der DB **Ronald Pofalla_** wies dazu auf den Ausbau des 740-Meter-Netzes hin und forderte eine Planungsbeschleunigung.

Eisenbahn-infrastruktur

Nachlese zur Streckensperrung Rastatt – Baden-Baden

Vom 12. August bis zum 02. Oktober 2017 war die Rheintalbahn zwischen Rastatt und Baden-Baden sieben Wochen lang gesperrt (*siehe Folge 109 der GRV-Nachrichten, Seite 19*). Dank eines gut organisierten Schienenersatzverkehrs (SEV) und ICE/IC bis Baden-Baden und Rastatt bedeutete es für Reisende eine Verlängerung um genau eine Stunde. Gravierender waren die Auswirkungen für den Schienengüterverkehr, der über weiträumige Umleitungen nur 40 bis 50 Prozent der benötigten Trassen erhielt, was Verlagerungen zur Straße und zum Binnenschiff bewirkte. So meldeten die **Schweizer Rheinhäfen** für den Monat September einen Rekord im Containerumschlag von 14 645 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, das Maß für einen 20-Fuß-Standardcontainer). Gegenüber dem bisher besten Ergebnis im August 2016 (12 989 TEU) ist das eine Steigerung von knapp 13 Prozent.

Die Allianz pro Schiene forderte am 28. August von Bund und DB ein breit angelegtes Rückfallkonzept, um mit Alternativrouten zu verhindern, dass Güter in großem Stil auf die Straße abwandern. Auch müsse die Politik mit einem **Sofort-Elektrifizierungsprogramm** dafür sorgen, dass Oberleitungs-Lücken im deutschen Netz schnell geschlossen werden. Neueste EU-Zahlen zeigen, dass Deutschland beim Elektrifizierungsgrad seines Netzes mit einer Quote von 60 Prozent im EU-Vergleich nur mittelmäßig unterwegs ist.

Am 27. September 2017 stellten die DB, das Land Baden-Württemberg und die Stadt Rastatt Pläne für den **Umbau des Bahnhofs Rastatt** vor. Er bekommt neue Bahnsteige, eine Fußgängerüberführung mit vier Aufzügen und Treppen, neue Bahnsteigdächer sowie eine neue Beleuchtung. Den Bahnhof Rastatt nutzen täglich 6500 Reisende, während des SEV waren es rund fünfmal mehr. Die Gesamtkosten von 17,6 Millionen Euro teilen sich die DB, das Land und die Stadt.

„Hoffen wir, dass wir kein zweites Rastatt erleben müssen" war ein Beitrag von **EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc** in der Deutschen Logistik-Zeitung (DVZ) vom 09. Oktober 2017 überschrieben. Aus dem Beitrag einige Zitate: „Für diejenigen, die, wie ich, Verkehr dekarbonisieren und die Qualität des Schienengüterverkehrs verbessern möchten, um mehr Kunden auf die Schiene zu locken, war dieser Vorfall dramatisch. Da sich einige Verlader mit langfristigen Verträgen an Straßenverkehrsunternehmen gebunden haben, um ihren vorübergehenden, aus der Störung resultierenden Bedarf zu decken, steht zu befürchten, dass dem Bahnsektor auch mittelfristig Kunden verloren gegangen sind. Es müssen also Lehren aus dem Vorfall gezogen werden. Wir haben Anfang September ein Treffen zum Rastatt-Vorfall einberufen und uns darauf geeinigt, dass wir den Sektor zusammenbringen werden, um ein gemeinsames Format für Notfallpläne zu entwickeln. Obwohl Sperrungen vergleichbaren Ausmaßes selten sind, ist eine effektive und schnelle Abstimmung zwischen Infrastrukturbetreibern unerlässlich."

Am 21. November informierten DB und SBB, dass sie gemeinsam mit dem Management des Güterverkehrskorridors Rhein – Alpen (Rotterdam – Genua) ein **internationales Störfall-Management** aufbauen werden, um zukünftig eine derartige Situation zu verhindern. Die Branchenverbände ERFA (Europäischer Verband von Güterbahnen), NEE (Netzwerk europäischer Eisenbahnen) und UIRR (Europäischer Verband des Kombinierten Verkehrs) begrüßten dieses Vorgehen und empfahlen, sich auf die Kernprobleme wie Interoperabilität — für die Umleitungsstrecken gelten

andere Vorschriften in Bezug auf Loks, Lokführer, Sprache und Zugparameter — zu konzentrieren.

Nach einer Mitteilung vom 22. November 2017 ist durch die Streckensperrung den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und ihren Tochtergesellschaften ein **Umsatzverlust** von rund 26,5 Millionen Schweizer Franken entstanden und weiter „Noch lässt sich nicht abschließend einschätzen, wie viele Kunden im Güter- und Personenverkehr längerfristig auf andere Verkehrsträger ausgewichen sind“.

Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – München seit 10. Dezember 2017 durchgehend in Betrieb

Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 ist die Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – München vollständig in Betrieb. Reisende benötigen im ICE-Sprinter (dreimal täglich in beide Richtungen) für die Strecke nur noch 3 Stunden 55 Minuten, im stündlichen ICE dauert es viereinhalb Stunden. (*Siehe auch Bericht zum Fahrplanwechsel unter Schienenpersonenverkehr.*)

Teilabschnitte des 10-Milliarden-Euro-Projekts VDE 8 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 8) sind schon in Betrieb: Bereits 2006 wurde die Ausbaustrecke Berlin – Halle / Leipzig für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Stundenkilometer eröffnet. Im Dezember 2015 kam die Neubaustrecke Halle / Leipzig – Erfurt dazu, auf der Geschwindigkeiten bis zu 300 Stundenkilometer möglich sind. Parallel zum Bau der Strecke wurden die Eisenbahnknoten Halle, Leipzig und Erfurt ausgebaut. Erfurt ist nun ein neues Drehkreuz im ostdeutschen Zugverkehr und bietet jetzt stündlich Fernverkehrszüge in alle vier Himmelsrichtungen.

Am 30. August 2017 testeten DB-Personenverkehrsvorstand Berthold Huber und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt den 120 Kilometer langen Abschnitt zwischen Bamberg und Erfurt. Mit einem modernisierten ICE 3 und 300 Stundenkilometern legten sie die Strecke in nur 45 Minuten zurück. Bislang dauerte diese Fahrt rund drei Stunden.

Einige weitere Zahlen zur VDE-8-Strecke:

- 623 Kilometer legt der ICE von Berlin über Halle nach München zurück. Über Leipzig sind es 652 Kilometer
- 35 ICE-Züge pro Tag fahren künftig auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke.
- Von 45 Orten in Deutschland fährt ein direkter ICE mindestens einmal pro Woche über die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Lutherstadt Wittenberg und Bayerisch Eisenstein sind Bahnhöfe des Jahres 2017

Die Allianz pro Schiene gab Ende August 2017 die Bahnhöfe des Jahres 2017 bekannt. In der Kategorie „Alltagsmobilität“ siegte der neue Bahnhof in Lutherstadt Wittenberg. Der Bahnhof Bayerisch Eisenstein gewann in der Kategorie „Tourismusbahnhof“.

Beim „Grünen Bahnhof“ in **Lutherstadt Wittenberg** steht Nachhaltigkeit im Mittelpunkt. Schon beim Bau des Gebäudes wurden Kohlendioxidemissionen gegenüber anderen Baustellen reduziert. Verbaut wurden vor nehmlich regionale Baustoffe. Im laufenden Betrieb ist der Grüne Bahnhof kohlendioxidneutral: Regenwasseaufbereitung, Solarzellen, Geothermie, eine begrünte Dachkonstruktion und der intelligente Einsatz von energieeffizienten Baustoffen schonen Umwelt und Energiebilanz.

Das schreibt die Jury zum Bahnhof Lutherstadt Wittenberg:

Das neue Bahnhofsgebäude ist hell, übersichtlich und bietet Bahnkunden zeitgemäßen Service. Die Beschilderung ist vorbildlich. Überall wird der Reisende diskret aber verständlich geleitet. Ein neu gepflasterter Weg führt — für Rollkoffer geeignet und mit Blindenleitstreifen versehen — ins Zentrum von Wittenberg. Von einem stattlich großen Busbahnhof gleich unter dem Membrandach fahren die Pendler ins Umland weiter. An den Wartehäuschen gibt es auf einer Rückwand einen Stadtplan. Und die Taxen? Kommen natürlich da an, wo das Zeltdach noch hinreicht. Das Reisezentrum verkauft Tickets für den Fern- und Nahverkehr aus einer Hand und für E-Autos und E-Bikes gibt es eine Stromtankstelle. Im Rücken der Wartenden erinnert ein Kachelmosaik an den abgerissenen Vorgängerbahnhof, damit auch die Tradition einen kleinen Ehrenwinkel behält.

Lutherstadt Wittenberg ist Bahnhof des Jahres in der Kategorie Alltagsmobilität; Foto: Allianz pro Schiene / Stephan Roehl.

Bayerisch Eisenstein gewann in der Kategorie „Tourismusbahnhof“; Foto: Allianz pro Schiene / Andreas Taubert.

Das schreibt die Jury zum Bahnhof Bayerisch Eisenstein:

Ein Wartesaal mit historischem Fußboden und Bänken erwärmt Wanderer auch an kühlen Regentagen, Schließfächer stehen bereit und eine Beschilderung verrät auf Deutsch und Tschechisch, wie es vom Bahnhof aus weitergeht. Im früheren Wartesaal der ersten Klasse ist auf der bayerischen Seite ein Wirtshaus untergekommen, das die übliche Bahnhofsgastronomie mühelos in den Schatten stellt.

Dass die Deutsche Bahn ihr mächtiges Bahnhofsgebäude 2006 an den Naturpark Bayerischer Wald überschrieben hat, erweist sich für Besucher und Reisende heute als besonderer Glücksfall. Auf fünf Etagen und rund 3000 Quadratmetern ist den Machern das Kunststück gelungen, ihren Bahnhof selbst zum vollgültigen Ausflugsziel aufzuwerten. Im Bahnhof befinden sich nun verschiedene Museen und Sammlungen, die Touristen mit einem Ticket besichtigen können: Ein Fledermausmuseum, ein Skimuseum, eine historische Ausstellung zum Bau der Eisenbahnstrecke sowie eine Dokumentation aus den Zeiten des kalten Krieges.

Der Bahnhof **Bayerisch Eisenstein** liegt an der Strecke Plattling – Pilsen und weist eine Einzigartigkeit auf: Mitten durch das Empfangsgebäude verläuft die Staatsgrenze zwischen Deutschland und Tschechien.

Seit 2004 kürt die Allianz pro Schiene die Bahnhöfe des Jahres. Bahnkunden können ihre Lieblingsbahnhöfe im Internet nominieren. Eine Jury aus Verkehrsexperten großer Kundenverbände prüft die ausgewählten Stationen dann vor Ort.

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.

Kurzmeldungen Bahnprojekt Stuttgart – Ulm

Am 06. Oktober 2017 hat die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH mit zahlreichen Ehrengästen den offiziellen **Baubeginn des Albvorlandtunnels** gefeiert. Dabei wurden die beiden Tunnelvortriebsmaschinen und der Tunnel symbolisch getauft. Der „Nicole-Tunnel“ trägt während des Baus den Namen seiner Tunnelpatin, Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut, Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau des Landes Baden-Württemberg.

„Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm aus Neubaustrecke und Stuttgart 21 hat für die Verkehrsinfrastruktur in unserem Land eine überragende Bedeutung: Ulm und Oberschwaben werden noch besser an die Region Stuttgart angebunden, der Landesflughafen wird mit der Schiene vernetzt und schließlich wird auch die Landesmesse künftig mit dem Zug exzellent erreichbar sein“, sagte Guido Wolf, Minister der Justiz und für Europa des Landes Baden-Württemberg.

Der 8176 Meter lange Albvorlandtunnel wird einer der zehn längsten Eisenbahntunnel in Deutschland sein. Die zwei eingleisigen Tunnelröhren werden alle 500 Meter mit Querschlägen verbunden. Ende 2015 wurde der Auftrag für rund 380 Millionen Euro an die schweizerische Baufirma Implenia vergeben (*siehe Folge 105 der GRV-Nachrichten, Seite 19*). Zum Auftrag gehören auch die Herstellung der Anschlüsse der Neubaustrecke an die bestehende Bahnstrecke Plochingen – Tübingen.

Im Beisein von Tunnelpatin Simone Herrmann erfolgte am 10. Oktober 2017 der **Durchschlag der zweiten Röhre des Tunnels Bad Cannstatt**. Damit sind nach rund dreieinhalb Jahren die beiden Röhren der Zuführung Bad Cannstatt vom Nordkopf des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs bis zum Zwischenangriff Rosenstein komplett aufgefahren, insgesamt 5,1 Kilometer. Die Röhren liegen teilweise in quellfähigem Gestein, dem sogenannten Anhydrit. Nun sind über 80 Prozent der Anhydrit-Bereiche in

Lage der beiden Röhren der Zuführung Bad Cannstatt von Stuttgart 21
Grafik: DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH.

den Tunneln Bad Cannstatt und Feuerbach durchfahren. Spezielle Baumaßnahmen sorgen dafür, dass die Sicherheit und Standfestigkeit für die gesamte Lebensdauer der Tunnel gewährleistet ist.

Am 20. November 2017 wurde beim **Steinbühltunnel** der letzte von 777 Blöcken der Innenschale betoniert. Damit ist der Steinbühltunnel als erster großer Tunnel der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm im Rohbau fertiggestellt. Die beiden je 4847 Meter langen Röhren verbinden die Filstalbrücke mit der Albhochfläche. Die Tunnel wurden in der Spritzbetonbauweise vorgetrieben und danach blockweise mit einer Innenschale versehen. Der Bau des Steinbühltunnels begann im Juli 2013 mit der offiziellen Anschlagsfeier. Bereits im November 2015 (*siehe Folge 104 der GRV-Nachrichten, Seite 20*) waren beide Röhren vollständig vorgetrieben.

In der 19. Sitzung des Lenkungskreises zu Stuttgart 21 am 27. Oktober 2017 informierte DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla über weiterbestehende Termin- und Kostenrisiken. Wegen bevorstehenden Ausschreibungen und Vergaben sowie der aktuellen Baupreissteigerungen haben Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrates und der Konzernvorstand der DB AG gehandelt und lassen die **Termin- und Kostenpläne überprüfen**. Dazu wurde das Beratungsunternehmen Pricewaterhouse-Coopers (PwC) zusammen mit der Ingenieurgruppe Emch + Berger beauftragt. Über die Ergebnisse soll der Aufsichtsrat der DB AG in der Sitzung am 13. Dezember informiert werden.

Schienengüterverkehr

Schienengüterverkehrskorridor Nordsee – Mittelmeer (RFC 2)

Eine von Kurt Metz hervorragend organisierte Medienreise führte vom 20. bis 22. September 2017 entlang des RFC 2 (Rail Freight Corridor 2) von Basel über Luxemburg nach Zeebrugge und Brüssel. Über einige der insgesamt 15 Vorträge sowie die beiden technischen Besichtigungen wird kurz berichtet.

Der für den RFC 2 Verantwortliche Guillaume Confais-Morieux gab in **Basel** einen Überblick. Der Korridor besteht aus 4660 Kilometer Strecken, die in 6 Ländern 118 Terminals erschließen. Im Jahr 2016 haben 30 Bahnunternehmen mit 36 000 Zügen diesen Korridor befahren, allerdings überwiegend im nationalen Verkehr.

Manuel Herrmann von der Alpen-Initiative stellte 10 Maßnahmen zur Erreichung des Schweizer Verlagerungsziels vor, darunter: Einführung einer Alpentransitabgabe, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Straße und Schiene (weitere Infos: www.alpeninitiative.ch).

Christian Stäubli, BLS Cargo und Pascal Jenni, SBB Cargo International kamen zu ähnlichen Forderungen zur Verbesserung des RFC 2: Höhere Pünktlichkeit, mehr Kapazität, nur eine Sprache, Lichtraumprofil erweitern, weniger Streiks in Frankreich.

Karl Fischer, Logistik Kompetenz Zentrum (LKZ) Prien, informierte über den intermodalen Trailer. Von den etwa 1 Million Sattelaufliegern in Europa sind nur etwa 5 Prozent kranbar und somit direkt für den Kombinierten Verkehr (KV) geeignet. Verschiedene Verladesysteme ermöglichen auch den nicht kranbaren Sattelaufliegern die Nutzung der Schiene: Nikrasa, Cargobeamer und Modalohr (*siehe Beitrag Metz in Folge 109 der GRV-Nachrichten, Seiten 20 ff*). Ein Forschungskonsortium unter Führung des LKZ erprobt derzeit den „future trailer“.

Die Besichtigung des neuen **Intermodalen Terminals Luxemburg** der luxemburgischen Bahn CFL stand am 21.September auf dem Programm. Seine ideale Lage am Schnittpunkt vom RFC 2 mit der wichtigen Ost-West-Route lassen weiterhin ein starkes Wachstum im multimodalen Verkehr erwarten. Das Terminal ist direkt an das länderübergreifende Autobahnnetz angebunden und außerdem eng mit dem Cargo-Flughafen und dem Moselhafen verknüpft. Shuttle-Züge verbinden das Terminal mit den wichtigsten Industrieregionen, wie auch mit den Häfen der Nordsee, der Ostsee und Südeuropas.

Vier 700 Meter lange Gleise für Container und kranbare Auflieger werden von zwei Portalkranen bedient, täglich können 12 Züge be-/entladen werden. Zwei weitere Gleise dienen der Horizontalverladung von nicht kranbaren Aufliegern. Das installierte „Lohr Railway System“ ermöglicht ein

Portalkran im Intermodalen CFL Terminal in Luxemburg, im Vordergrund ein Gleis zur Horizontalverladung von Aufliegern (System Lohr); Foto: Gunther Ellwanger.

schnelles Be- und Entladen von täglich 16 Zügen. Dazu gehören auch die Lorry-Züge, die seit 10 Jahren Luxemburg mit dem 1045 Kilometern entfernten Le Boulou (in Frankreich nahe der spanischen Grenze) in nur 15 Stunden verbinden.

In unmittelbarer Nachbarschaft des Terminals befinden sich: Rangierbahnhof, Zollamt und Zolllager sowie weitere Logistikeinrichtungen. Ein gesicherter Lkw-Park wird derzeit auf dem Gelände des alten Terminals installiert. Weitere Informationen zum CFL Terminal: www.cfl-terminals.lu.

Johan Abel, Logistikmanager, betonte die sehr günstige Lage des **Hafens Zeebrugge** in Europa. Im Jahr 2016 wurden 37,8 Millionen Tonnen umgeschlagen und zwar je 38 Prozent Roro und Container; 79 Prozent des Umschlags entfielen auf Europa und 10 Prozent auf Asien. Mit 2,8 Millionen neuen Pkw (plus 14 Prozent zum Vorjahr: 1,2 Millionen Import und 1,6 Millionen Export) ist Zeebrugge weltweit die Nummer 1 beim Autoumschlag. Beispielsweise erreichten 24 000 Volvos aus Heilongjiang (China) in 225 Zügen Zeebrugge. In einer großzügigen Halle werden Mehrwertdienstleistungen für Pkw durchgeführt. (*Zum Vergleich: In Emden erwartet VW in 2017 einen neuen Umschlagrekord mit 1,4 Millionen Fahrzeugen*).

Obwohl alle 6 Terminals Gleisanschlüsse besitzen, erfolgen 69 Prozent des landseitigen Verkehrs mit Lkw (täglich rund 4000) und nur 11 Prozent über die Schiene. Der Hafen ist in den RFC 2 aber auch in den RFC 1 (Rhein – Alpen) integriert. Ein starkes Wachstum verzeichnen Kreuzfahrtschiffe: 2016 gab es mit 142 Anläufen 740 000 Personenbewegungen, gegenüber 2014 ein Plus von 70 Prozent, für 2017 werden 166 Anläufe erwartet.Weitere Informationen zum Hafen Zeebrugge: www.portofzeebrugge.be.

Nach einer interessanten Besichtigung des Hafens wurde über Brügge das Endziel der Reise **Brüssel** erreicht, dort komplettierten weitere Vorträge diese erkenntnisreiche Studienreise.

Beladen eines Lohr-Wagens mit einem Auflieger; Foto: Gunther Ellwanger.

TX Logistik fährt jährlich in 9 europäischen Ländern 20 000 Züge. Norbert Rekers, Regionaler Verkaufsdirektor Zentraleuropa, informierte über die vier Produkte seiner Firma und nannte als Ziele für die Zukunft:

- In neuen Marktsegmenten und Korridoren wachsen.
- Mit Innovationen den Zugang zur Eisenbahn vereinfachen.
- Durch Investitionen eine bessere Kontrolle von Qualität, Effizienz und Kosten ermöglichen.

Der technische Direktor der Brüsseler internationalen Kombivereinigung UIRR (Union Internationale pour le Transport Combiné Rail-Route) Eric Feyen wies auf folgende Engpässe für den intermodalen Verkehr hin: Kapazität der Umschlagterminals, Schieneninfrastruktur, Qualität der Fahrplantrassen, nationale Regelungen und Bevorzugung des Personenverkehrs. Feyen zeigte sich überzeugt von einer positiven Entwicklung des kombinierten Verkehrs, wenn diese Engpässe reduziert werden, das heißt die Rahmenbedingungen stimmen, wie es in der Schweiz beim alpenquerenden kombinierten Verkehr bereits der Fall ist.

In mehreren Referaten und Diskussionen wurde auch die mangelnde Vernetzung der Korridore untereinander angesprochen und die Tatsache beklagt, dass auf dem RFC 2 insbesondere nationaler Verkehr erfolgt.

Eine Karte des RFC 2 und alle Vorträge finden sich auf: www.kurtmetz.ch.

Neufahrzeuge aus Deutschland warten in Zeebrugge auf die Verschiffung nach England; Foto: Gunther Ellwanger.

UIC präsentiert Studie zur „Seideneisenbahn“

In einer Pressekonferenz stellte der Internationale Eisenbahnverband UIC am 29. September 2017 in Paris die zentralen Ergebnisse der in seinem Auftrag erstellten Studie (Titel: Eurasian rail corridors: what opportunities for freight stakeholders?) über die eurasiatische Korridore und ihre Verknüpfung mit den europäischen Güterverkehrskorridoren vor. Neben den nördlichen Korridoren (über Russland, Kasachstan) werden auch südliche neue „Eisenbahnseidenstrecken“ betrachtet, die China und den fernen Osten mit Europa verbinden.

Die Studie wurde von Roland Berger durchgeführt, der für die Studie Verantwortliche Andreas Schwilling informierte über die wesentlichen Ergebnisse. Der Schienengüterverkehr zwischen Europa und Asien könnte in den nächsten 10 Jahren jährlich um 14,7 Prozent wachsen. Bis 2027 würden dann 636 000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, das Maß für einen 20-Fuß-Standardcontainer) erreicht werden, gegenüber 141 000 TEU 2016. Das hohe Wachstum ist nur dann möglich, wenn es zu deutlichen Verbesserungen auf diesen Korridoren kommt, insbesondere:

- Die Betriebsqualität muss gesteigert werden
- Höhere betriebliche Effizienz
- Bessere Informationen über die Transporte
- Verkehre nach Osten weiterentwickeln
- Neue Infrastrukturen, beispielsweise 9000 Kilometer lange elektrifizierte, zweigleisige Strecke in Iran und Afghanistan
- Beschleunigung der Grenzabfertigung, besonders an der polnischen Grenze
- Intensiverer Austausch zwischen allen Beteiligten.

Abschließend sagte Schwilling: „Wenn die Verantwortlichen in Europa und Asien alle Hebel in Bewegung setzen, können sie die Züge über weitere Entfernungen fahren als in Amerika und eine deutlich günstigere Kostensituation als heute erzielen. Dadurch wird der Transport auf der Schiene attraktiver als mit dem Seeschiff.“

Schienenpersonenverkehr

Größte Fahrplanänderung seit der Bahnreform in Deutschland

Die vollständige Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin – München (*siehe Bericht unter Eisenbahninfrastruktur*) mit dem neuen Drehkreuz Erfurt löste am 10. Dezember 2017 einen großen Fahrplanwechsel aus. Unter anderem verkürzte sich die Reisezeit zwischen der Bundes- und Landeshauptstadt um zwei Stunden auf knapp unter vier Stunden (täglich drei ICE-Sprinter-Zugpaare). Damit ist der Zug wettbewerbsfähig zum Flugzeug geworden. Über die neue

Strecke fahren 35 ICE-Züge pro Tag mit Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 300 Stundenkilometern. Die stündlichen ICE-Verbindungen zwischen Berlin und München, die weitere Zwischenhalte bedienen, benötigen nur noch rund viereinhalb Stunden.

Birgit Bohle, Vorstandsvorsitzende der DB Fernverkehr AG, weist auf die große Bedeutung dieser Angebotsverbesserung für den gesamten innerdeutschen Fernverkehr hin. Sie rechnet mit einer Verdopplung der Fahrgastzahlen zwischen Berlin und München auf 3,6 Millionen Reisende pro Jahr. In Erfurt halten nun täglich 80 ICE-Züge, stündlich gibt es einen ICE in alle vier Himmelsrichtungen. Neue schnelle Direktverbindungen führen zum Beispiel nach Stuttgart, Nürnberg und Hamburg. Zwischen Berlin und Frankfurt am Main gibt es ein Drittel mehr umsteigefreie ICE-Verbindungen, alternierend über Erfurt und Braunschweig.

Zwischen **Frankfurt am Main und Wien** wird die Neigetechnik der ICE (Baureihen 411 und 415) wieder aktiviert. Durch das „bogenschnelle Fahren“ verkürzt sich die Fahrzeit um 25 Minuten auf unter sechseinhalb Stunden.

Endlich gibt es auch wieder eine tägliche **Direktverbindung zwischen Frankfurt am Main und Mailand**. Dafür haben sich die Marketingstrategen sogar eine neuen Namen ausgedacht: Eurocity-Express (ECE). In der Schweiz fährt der Zug über unterschiedliche Wege: Südwärts geht es durch den Gotthard-Basistunnel, nach Norden via Lötschbergtunnel. Die Fahrzeit liegt wie bei den Umsteigeverbindungen bei siebeneinhalb Stunden. Eingesetzt werden Neigetechnik-Triebzüge der SBB.

Das seit einem Jahr in Deutschland bestehende **ÖBB-Produkt Nightjet** (*siehe Folge 107 der GRV-Nachrichten, Seiten 23 und 39*) hat zum Fahrplanwechsel die Verbindung von Zürich nach Berlin und Hamburg optimiert. Bisher fuhr der Zug über Erfurt und Naumburg nach Berlin und weiter nach Hamburg. Neu wird über Hildesheim gefahren und dort der Zug in zwei Flügel nach Berlin und Hamburg getrennt. Sowohl für Berlin als auch für Hamburg ergaben sich dadurch attraktivere Ankunftszeiten.

Abends in den Zug, am nächsten Mittag auf die Piste: Am 19. Januar 2018 startet der **Urlaubs-Express UEX** in die Winter-Saison. Jeweils einmal wöchentlich fährt der Nachtzug von Norddeutschland aus zu den Skigebieten Bayerns und Österreichs. Zwischen Hamburg und München ist zudem die Mitnahme von Autos möglich. Der UEX fährt in den Nächten Freitag auf Samstag Richtung Süden und in den Nächten Samstag auf Sonntag zurück. In der Sommersaison 2018 werden Verbindungen an unterschiedlichen Tagen von Hamburg nach Lörrach, München, Innsbruck, Verona und Villach angeboten, im Hochsommer zudem von Düsseldorf nach Verona. Der Urlaubs-Express ist eine Marke der Train4you Vertriebs GmbH in Köln, dahinter steht die seit vielen Jahren auf Gruppen- und Event-Sonderzüge spezialisierte MSM-Gruppe mit ihrem Geschäftsführer Niko Maedge.

Auf der **Gäubahn Stuttgart – Singen** haben die DB und das Land Baden-Württemberg ein neues Angebotskonzept vereinbart. Im Zielzustand sollen stündlich Doppelstock-IC-Züge (DB-Bezeichnung „IC 2“) von Stuttgart nach Zürich fahren. Die zum bisherigen 2-Stunden-Takt neu hinzu kommenden Züge halten auch an „nicht IC-typischen“ Stationen wie Gäufelden, Sulz (Neckar) oder Engen (insgesamt 7 zusätzliche Halte). Dadurch kann sich das Land die bisher bestellten Regionalexpress-Züge sparen. Stattdessen ermöglicht das Land die Nutzung aller IC-Züge zwischen Stuttgart und Singen mit (kostengünstigeren) Nahverkehrsfahrkarten und zahlt der DB dafür einen entsprechenden Ausgleich (ein solches Modell bewährt sich bereits zwischen Bremen, Oldenburg, Emden und Norddeich — dort wechseln sich IC und RE alle zwei Stunden ab). Da die Doppelstock-IC-Züge der DB noch keine Zulassung für die Schweiz haben, verkehren zunächst nur die hinzu kommenden (öfters haltenden) IC mit IC-2-Garnituren und nur von Stuttgart bis Singen, wo auf eine Zuggarnitur der SBB nach Zürich umgestiegen werden kann. In den Zwischenstunden fahren bis auf weiteres (voraussichtlich bis Dezember 2019) Garnituren der SBB von Stuttgart nach Zürich.

Auf der **Moselstrecke zwischen Trier und Koblenz** ist eine solche Kooperation zwischen SPNV-Aufgabeträger und DB Fernverkehr nicht zustande gekommen, immerhin wurde aber ein Weg gefunden, wenigstens einmal pro Tag eine Direktverbindung von Luxemburg und der Mosel nach Köln und Düsseldorf herzustellen. Dafür wird ein Regionalexpress-Zugpaar von Luxemburg nach Koblenz in wirtschaftlicher Verantwortung von DB Fernverkehr als IC-Zug von Koblenz nach Düsseldorf weitergeführt. Eingesetzt wird ein Zweisystem-Triebzug der luxemburgischen Staatsbahn CFL. In der Punkt-Punkt-Relation Trier – Köln besteht noch eine Alternative mit dem Regionalexpress durch die Eifel über Gerolstein.

Nach fast zwölf Monaten Probebetrieb hat der **ICE 4 den Regelbetrieb** aufgenommen, mit fünf Zügen zwischen Hamburg (teilweise Kiel) und Stuttgart sowie München (jeder Zug fährt täglich ein Zugpaar auf der langen Strecke). In den nächsten Monaten sollen dann auf diesen Strecken sukzessive vier weitere ICE 4 an den Start gehen, so dass dann im Sommer neun Garnituren im täglichen Einsatz sind.

Vor einem Jahr hatte das Unternehmen **Locomore** eine Verbindung mit einem Zugpaar zwischen Stuttgart und Berlin aufgenommen, musste aber im Mai 2017 Insolvenz anmelden. Die Fahrgäste, die zuvor eine Fahrkarte für diesen Zug gekauft hatten, waren gleich doppelt betroffen. Zum einen war ihr bezahltes Fahrgeld verloren, und zum anderen mussten sie kurzfristig bei einem anderen Mobilitäts-Anbieter erneut eine Fahrkarte kaufen. Aufgrund der verstrichenen Zeit waren dort aber viele günstige Angebote bereits vergriffen. Seit dem 24. August 2017 verkehren erneut vier Zugpaare pro Woche unter dem Namen Locomore zwischen Berlin und Stuttgart. Durchgeführt werden die Fahrten nun vom tschechischen Eisenbahnunternehmen Leo Express, den Vertrieb hat der Fernbusbetreiber Flixbus übernommen.

Preiserhöhungen zum Fahrplanwechsel

Traditionell zum Fahrplanwechsel erhöhte DB Fernverkehr jene Preise, die in Tabellen festgelegt sind. Dies sind zum einen die **Flexpreise**, die fast nur noch für Bahncard-Kunden relevant sind. Sie stiegen um durchschnittlich 1,9 Prozent in der 2. Klasse und um 2,9 Prozent in der 1. Klasse.

Von den Erhöhungen ausgenommen blieben aber, wegen der Sperrung der Rheintalbahn im Spätsommer, die darüber führenden Verbindungen.

Erhöhungen gab es auch bei den Streckenzeitkarten und der Netzkarte (Bahncard 100). Die Preise der Bahncard 25 und 50 blieben erneut stabil, für Bahncard-50-Kunden gibt es sogar eine Verbesserung, weil sie jetzt auf Sparpreise — auch bei Vor- und/oder Nachlauf im Nahverkehr — einen Rabatt in Höhe von 25 Prozent bekommen. Ursprünglich gab es einen Rabatt auf Sparpreise nur für Bahncard-25-Kunden, seit einiger Zeit mit der Bahncard 50 auch den 25-Pozent-Rabatt bei ausschließlicher Nutzung von Fernverkehrszügen.

Für die Beurteilung des Preisniveaus der Bahn besitzt die Publikation der Preisänderungen wenig Relevanz, da mittlerweile die Sparpreise dominant sind. Diese werden ständig — in beide Richtungen — entsprechend der Marktsituation verändert.

Zuschriften zum Zwischenruf „Der Wettbewerb im SPNV verfehlt seine Ziele eindeutig“

Zum Zwischenruf in der letzten Folge der GRV-Nachrichten gab es eine Reihe von Zuschriften. Neben viel Lob gibt es auch einige kritische Anmerkungen.

Werner Schaufelberger, GdI-Mitglied aus Zürich, schreibt uns, dass es unbestritten sei, dass die Mitteltburgaubahn (MThB) seinerzeit Konkurs anmelden musste. Für diesen Schönheitsfehler gäbe es verschiedene Gründe. Anderseits sei festzuhalten, dass die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die Seelinie als eine der sogenannten „17-Prozent-Linien“ überprüften mit dem Ziel der Umstellung auf Busbetrieb. Ohne das innovative Engagement der MThB sei es sehr fraglich, ob dort überhaupt noch Züge verkehren würden, schon gar nicht kundenorientiert mit einem Halbstundentakt, für Nebenlinien geeigneten kostengünstigen Zügen (Gelenktriebwagen [GTW]) und verbesserten Stationen. Die Folge sei ein Umdenken bei der Beamtenbahn SBB gewesen. Zum Wettbewerb merkt Schaufelberger an, dass die Bahnen, abgesehen von den Quasi-Monopolbereichen in ausgeprägten Ballungsräumen, gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr ein klares Kosten- beziehungsweise Preisproblem hätten. Der Nutzen des Wettbewerbs zeige sich beispielsweise beim Vergleich der Angebotsqualität und der Kosten pro Zugkilometer im Regionalverkehr zwischen Deutschland und Frankreich (in Frankreich gibt es bekanntlich keinen Wettbewerb). Falls es wirksamere Methoden für bessere Qualität und Wirtschaftlichkeit gäbe, wäre dagegen natürlich nichts einzuwenden.

Stephan Frei, ebenfalls GdI-Mitglied, sieht das Modell eines Joint-Venture zwischen Aufgabenträger und DB nicht als erstrebenswert an. Heute gelte als gute Organisation, dass Besteller (Aufgabenträger) und Erbringer (EVU) getrennt sein sollen. In der Schweiz wäre diese Trennung formell meist auch nicht gegeben, was als nicht optimal angesehen würde. Immerhin habe sich die öffentliche Hand aus der Führung der EVU weitgehend zurückgezogen. Sie gebe zwar strategische Ziele und wähle den Verwaltungsrat (Aufsichtsrat), dieser handele aber nicht weisungsgebunden. Der Einsitz von Magistratspersonen in Verwaltungsräten würde abgebaut. Zum Beispiel werde sich der Kanton Bern aus dem Verwaltungsrat der BLS zurückziehen. Für die SBB habe das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Besteller- und Aufsichtsrolle, das Generalsekretariat Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Eigentümerrolle.

Bernhard Wewers, Geschäftsführer des Nahverkehrsverbunds Schleswig-Holstein und von 2003 bis 2012 Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. (BAG-SPNV) sendete uns eine umfangreiche Ausarbeitung zum Wettbewerb im SPNV. Er beschreibt darin sehr detailliert, was die einzelnen Aufgabenträger alles unternehmen, um eine Betreiberauswahl aufrechtzuerhalten (*unter Inkaufnahme, dass viele Wertschöpfungsstufen entgegen den Deregulierungsvorstellungen der Bahnreform und Regionalisierung wieder-verstaatlicht werden*). Auf die branchenweit bestehenden Qualitätsprobleme des SPNV (die erkennbar durch den Wettbewerbsdruck verursacht sind) geht Wewers allerdings ebenso wenig ein wie auf den Kernvorschlag des Zwischenrufs, den SPNV nicht mehr in einem Außenverhältnis zwischen SPNV-Aufgabenträgern und Bahngesellschaften zu organisieren, sondern in einem Innenverhältnis durch direkt beeinflussbare, noch zu gründende eigene Bahngesellschaften in Joint-Ventures mit der DB AG (und eventuell anderen Bahngesellschaften).

Die genannten Zuschriften sind im Supplement in vollem Wortlaut nachzulesen. Bitte beachten Sie hierzu die Hinweise auf Seite 34.

Weiterer Verkehr im Umweltverbund

Zwischenruf: Ist die Fahrradmitnahme im Zug in der HVZ rational?

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

Böse Zungen behaupten, es gäbe drei Arten von Fahrradfahrern. Die ersten fahren mit dem Fahrrad von A nach A — drehen eine Runde in der Freizeit damit. Die zweiten fahren mit dem Fahrrad von A nach B — benutzen es also als ganz normales Verkehrsmittel. Und die dritten nehmen ihren Drahtesel in Bahn und Bus mit, um der ganzen Welt zu zeigen, dass sie sich für die besseren Menschen halten. Die Vorstellung ist ja auch zu verlo-

ckend: Die Benutzung des Fahrrads ist (zweifellos) umweltfreundlich, für die Benutzung von Bus und Bahn gilt das auch, also muss doch die Mitnahme des Fahrrads in Bahn und Bus doppelt umweltfreundlich sein.

Szenenwechsel Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Im September 2017 stand der Fortbestand des Semestertickets der Universität Bonn auf Messer‘s Schneide. Zuvor hatten der VRS beziehungsweise die in ihm zusammengeschlossen Verkehrsunternehmen entschieden, die Fahrradmitnahme mit dem Semesterticket ohne Zuzahlung wochentags erst ab 19 Uhr zu erlauben (am Wochenende weiterhin ganztägig). Für Jobticket-Inhaber war die kostenlose Fahrradmitnahme schon bisher erst ab 19 Uhr möglich, bei den Schülertickets gilt die Regelung seit 01. August 2017. Für die Semestertickets gilt es ab dem Wintersemester, das heißt bei den Fachhochschulen seit 01. September und den Universitäten ab 01. Oktober.

Der Allgemeine Studierenden-Ausschuss (AStA) der Universität Bonn wollte diese Einschränkung nicht akzeptieren und verweigerte zunächst die Zustimmung zu den geänderten Vertragsbedingungen. Als jedoch klar wurde, dass die Verkehrsunternehmen kein Angebot unterbreiten, welches die ganztägige Fahrradmitnahme weiterhin inkludiert, blieb nur die Wahl, das Semesterticket insgesamt aufzugeben, oder die gestrichene Fahrradmitnahme zu schlucken. Am Abend des 27. September stimmte das Studierendenparlament dann doch noch der Änderung und damit der Fortsetzung des Semestertickets zu.

Grund für die Einschränkung ist, dass es immer wieder — insbesondere zur Hauptverkehrszeit — Konflikte zwischen Fahrgästen mit und Fahrgästen ohne Fahrrad gab. So rücksichtlos, wie man manche Fahrradfahrer in Fußgängerzonen oder auf Wanderwegen erlebt, so haben sich einige Zeitgenossen eben auch in den Fahrzeugen, auf den Bahnsteigen und den Unterführungen benommen. Dass es im Straßenverkehr immer wieder zu Konflikten zwischen Fahrrad- und Autofahrern kommt, ist keineswegs eine Entschuldigung (das Verhältnis der beiden Gruppen von Verkehrsteilnehmern untereinander erinnert zu oft an das sprichwörtliche Verhältnis von Hund und Katze).

Doch wie rational ist nun die Fahrradmitnahme in der Bahn? (Ich beschränke mich im Rest des Beitrags auf die Fahrradmitnahme im Zug — im Bus spielt sie eine untergeordnete Rolle, allenfalls noch auf einigen Steigungsstrecken, wo das Fahrradfahren mühsam ist.) Die Mitnahme eines Fahrrades benötigt etwa so viel Platz wie die eines weiteren Fahrgastes. Das heißt, wenn alle Fahrgäste ein Fahrrad mitnehmen, dann kann ein Zug nur noch halb so viele Fahrgäste mitnehmen. Der Umweltvorteil der Bahn gegenüber dem Pkw wird etwa mit Faktor 4 angegeben. Dieser Wert gilt im Mittel über alle Tageszeiten und damit bei einem Besetzungsgrad der Züge von im Schnitt grob 25 Prozent. In der Hauptverkehrszeit (HVZ), wenn die Züge zu 100 Prozent ausgelastet sind, erhöht sich der Umweltvorteil somit auf den Faktor 16. Dies gilt jedoch nicht für die Grenzwertbetrachtung einer zusätzlichen Personen- oder Fahrradbeförderung. Denn hierfür werden zusätzliche Kapazitäten (mit entsprechendem Ressourcenverbrauch) benötigt, die dann den Rest des Tages oftmals nur „warme Luft“ befördern. Die Annahme, dass der ganztägige Durchschnitt auch für zusätzliche Beförderungen in der HVZ stimmt, ist realistisch. Somit ist die Fahrradmitnahme zur HVZ aus Umweltsicht doppelt so gut wie eine Fahrt mit dem Auto, aber nur halb so gut wie die Benutzung des Zugs ohne Fahrrad. Die Fahrradmitnahme zu Zeiten (und auf Streckenabschnitten), zu denen die Züge nicht voll ausgelastet sind, ist unkritisch und aus Umweltsicht immer ein Vorteil.

Mehrzweckraum für Rollstühle, Kinderwagen oder Fahrräder in einem Triebzug der Baureihe ET 1442 für das S-Bahn Netz Mitteldeutschland; Foto: DB AG / Jet-Foto Kranert.

Bleibt die verkehr- und wirtschaftliche Betrachtung. Das Fahrrad ist ein sehr kostengünstiges Verkehrsmittel, vermutlich sogar billiger als das Zufußgehen; man betrachte nur die Kosten für eine Neubesohlung von Schuhen. Nun ist das Haltestellennetz der Eisenbahn systembedingt recht grobmaschig, das heißt für viele Verkehrsrelationen (Haus zu Haus) sind erhebliche Wege von und zum Bahnhof erforderlich. Dieser Systemnachteil ließe sich durch auch einen massiven Ausbau des Bahnnetzes nur marginal ändern. Insofern bestehen große Chancen, den Einzugsbereich des Schienennetzes mit dem Fahrrad deutlich zu vergrößern — und dies in ökologisch ausgesprochen günstiger Weise. Nur hat das Fahrrad einen gravierenden Nachteil, und der ist dessen Empfindlichkeit gegenüber Diebstahl und Vandalismus. Für die Mitnahme eines Fahrrades im Zug besteht keine Notwendigkeit, wenn es nur im Zu- oder Abbringerverkehr benötigt wird und wenn am betreffenden Bahnhof eine sichere Abstellmöglichkeit gegeben ist; das können

bewachte Fahrrad-Stationen, abschließbare Boxen oder auch nur einfach gut kameraüberwachte Fahrradständer sein. Wenn im Zu- und im Abbringerverkehr das Fahrrad das Verkehrsmittel der Wahl ist, dann ist auch an die Variante „zwei Fahrräder“ mit guten Abstellmöglichkeiten an beiden Bahnhöfen zu denken. Und da es bei der sicheren Abstellung starke Skaleneffekte bei größeren Mengen gibt, spricht alles dafür, genau diese Kombinationen zu fördern. Die Fahrradmitnahme im Zug hingegen ist keine so gute Lösung. Um es volkswirtschaftlich sinnvoll zu steuern, ist ein angemessener Fahrpreis für die Fahrradmitnahme im Zug während der HVZ durchaus sinnvoll.

Witz

Das Bundesverteidigungsministerium hat angeordnet, dass vom 15. bis 30. Januar 2018 deutschlandweit eine Fahrradzählung stattfindet.

Zähler gehen von Haus zu Haus und zählen die Fahrräder, auch solche die sich auf den Dachböden und in den Kellern befinden. Weiterhin zählen sie die Fahrräder, die an Bahnhöfen, Schulen, Sportstätten und sonstwo abgestellt sind.

Der Grund ist folgender: Angesichts der vielen Krisenherde auf der Welt möchte der Generalstab des Heeres wissen, auf wie viele Kettenfahrzeuge im Ernstfall zurückgegriffen werden kann…

DB beginnt mit dem autonomen Fahren im öffentlichen Verkehr

Am 11. Oktober 2017 stellte die DB in Berlin ihr neuestes Angebot „Ioki“ vor. Ziel von Ioki ist es, On-Demand (nach Wunsch) Mobilität und autonomes Fahren in den öffentlichen Verkehr zu bringen. „Mit Ioki geben wir schon heute Antworten auf die Mobilitätsnachfrage von morgen“, so DB-Personenverkehrsvorstand Berthold Huber. Ioki ist ein Komplettdienstleister für neue Mobilitätsformen auf der Straße. Ein 40-köpfiges Team aus IT- und Verkehrsexperten, Entwicklern und Produktdesignern analysiert den Bedarf, begleitet behördliche Genehmigungsprozesse und bietet Kundenlösungen aus einer Hand. ioki ist Teil der Digitalisierungsoffensive der DB, die die Entwicklung vernetzter, klimaschonender Mobilitätsangebote umfasst, die den Schienenverkehr sinnvoll ergänzen.

Die DB sieht sich in einer Vorreiterrolle und startete am 25. Oktober 2017 die **erste autonom verkehrende Buslinie** Deutschlands im bayerischen Bad Birnbach. Der kleine Elektrobus hat je 6 Sitz- und Stehplätze und rollt mit 15 Stundenkilometer umweltfreundlich auf der 700 Meter langen Strecke vom Ortszentrum zur Therme über öffentliche Straßen. Ein Fahrtbegleiter ist an Bord und kann bei Bedarf eingreifen.

Die DB hat diesen ersten autonomen Linienverkehr mit dem Landkreis Rottal-Inn, dem Fahrzeugentwickler Easymile, dem TÜV Süd und der Marktgemeinde Bad Birnbach auf die Straße gebracht. 2018 soll ein zweiter Bus verkehren und die Linie bis zum Bahnhof verlängert werden.

„Gerade sind wir komplett automatisiert in ein neues Verkehrszeitalter gefahren“, sagte Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn, nach der Premierenfahrt. „Damit haben wir Pioniergeist bewiesen — wie schon bei der Fahrt der ersten Eisenbahn in Deutschland vor über 180 Jahren, zwischen Nürnberg und Fürth. Wir bringen als erstes Unternehmen in Deutschland autonome Fahrzeuge auf die Straße und in den öffentlichen Nahverkehr. Unser Ziel ist, so Straße und Schiene noch stärker zu vernetzen und damit auch auf dem Land individuelle Mobilität ohne eigenes Auto zu ermöglichen.“

Im Rahmen der Smart City-Partnerschaft zwischen der **DB und der Hansestadt Hamburg** soll 2018 ein fahrerbasierter Shuttleservice mit Anschluss an den ÖPNV getestet werden. Mehrere Fahrgäste sollen sich ein Fahrzeug teilen, das digital per Smartphone-App buchbar ist. Zudem soll Hamburg auch ein Testfeld mit Bahnhofsanschluss für autonom verkehrende Elektrobusse erhalten.

Siehe auch die Berichte über die ersten Fahrversuche autonomer Kleinbusse in Folge 108 der GRV-Nachrichten, Seiten 25 und 31.

Der erste deutsche autonome E-Linienbus am 25. Oktober 2017 in Bad Birnbach; Foto: Gunther Ellwanger.

Fahrrad-Monitor 2017 vorgestellt

Am September 2017 hat das Bundesverkehrsministerium den Fahrrad-Monitor 2017 vorgestellt. In seinem Auftrag hatte das Marktforschungsinstitut Sinus im Juni 2017 eine repräsentative Online-Befragung „Fahrrad-Monitor Deutschland 2017“ durchgeführt und 3156 Personen zwischen 14 und 69 Jahren befragt.

Einige wesentliche Ergebnisse:

- Jeder dritte Bundesbürger (34 Prozent) nutzt das Fahrrad regelmäßig, aber die Hälfte aller Radfahrenden (47 Prozent) fühlt sich dabei nicht sicher.
- 87 Prozent sind der Meinung, dass die Bundesregierung zu wenig für den Radverkehr tut.
- 85 Prozent fühlen sich beim Fahren auf der Kfz- Fahrbahn nicht sicher.
- 63 Prozent befürworten den Bau von mehr Radwegen.

Der Geschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs ADFC Burkhard Stork erwartet vom nächsten Bundesverkehrsminister „ein großdimensioniertes Förderpaket für den Radverkehr und verbindliche Qualitätsstandards für Radwege, die diesen Namen auch verdienen!“

Alle Forderungen des ADFC: www.radlandjetzt.de.

Verkehr in der Schweiz

11,5 Milliarden Franken für das Bahnnetz bis 2035

Der Bundesrat hat am 29. September 2017 entschieden, für den Ausbauschritt des Bahnnetzes bis 2035 (AS STEP 2035, Strategisches Entwicklungsprogramm) Investitionen im Umfang von 11,5 Milliarden Franken vorzuschlagen. Die Vorlage ging bis zum 15. Januar 2018 in die Vernehmlassung. Bis Ende 2018 will der Bundesrat dem Parlament die Botschaft zum Bahnausbau 2030/2035 vorlegen.

Mit dem Ausbauschritt 2035 soll das Angebot auf überlasteten Strecken sowohl im Fern- als auch im S-Bahnverkehr weiter verdichtet werden. Zwischen Bern und Zürich kann dann der Viertelstundentakt eingeführt werden. Auf weiteren intensiv genutzten Strecken sollen die geplanten Investitionen den Halbstundentakt ermöglichen, so zum Beispiel zwischen Basel und Biel, Bern und Interlaken oder Luzern und Engelberg.

Insgesamt sind rund 200 Infrastrukturmaßnahmen für rund 11,5 Milliarden Franken vorgesehen. Als Großprojekte sind der Brüttener Tunnel zwischen Zürich und Winterthur, der Ausbau des Bahnhofs Zürich-Stadelhofen sowie der Zimmerberg-Basistunnel II vorgesehen. Weitere große Maßnahmen sind der Ausbau der Jurasüdfuß-Strecke zwischen Yverdon, Lausanne und Genf sowie die Modernisierung der Strecke Neuchâtel –La Chaux-de-Fonds. Dazu kommen Ausbauten bei den Privatbahnen. Weitere, schweizweite Ausbauten sollen ein Güterverkehrsexpressnetz ermöglichen; neue Terminals und Rangieranlagen sollen Engpässe beseitigen und die Produktivität erhöhen.

Wegen nicht ausreichender Mittel wird der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels für die Diskussion um den nächsten Ausbauschritt voraussichtlich in acht Jahren vorgemerkt und zwei Kantone dürfen selbst das Herzstück in Basel und die Durchmesserlinie in Luzern finanzieren, jedoch ohne Garantie für eine nachträgliche Erstattung durch den Bund. Im Rahmen eines weiteren Ausbauschritts kann das Parlament aber die nachträgliche Kostenübernahme beschließen.

Die Arbeiten für diesen Ausbauschritt wurden erstmals nach den neuen Grundsätzen erarbeitet, welche das Volk mit FABI (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, *siehe Folge 99 der GRV-Nachrichten, Seite 21*) im Januar 2014 beschlossen hat.

Die **Hauptstadtregion Schweiz** (Kantone Bern, Neuenburg, Freiburg, Solothurn und Wallis sowie zahlreiche Städte, Gemeinden und Regionalorganisationen) begrüßte noch am 29. September grundsätzlich die Vorlage, sieht aber notwendige Anpassungen für die Stärkung ihrer Rolle als Verkehrsdrehscheibe und verlangt eine Erhöhung der Mittel auf 12 Milliarden Franken.

Am 09. November 2017 hat die **SBB ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage** eingereicht. SBB-Chef Andreas Meyer informierte Medienvertreter über die Position der SBB, um auch in Zukunft die Bedürfnisse der Kunden zu decken. Die SBB hat die Vorlage aktiv mitgestaltet und unterstützt die darin enthaltenen Großprojekte. Meyer plädierte für eine Optimierung des Angebotskonzepts und der Infrastruktur, um aus dem bisherigen modularen, regionalen Ansatz ein schweizweites Angebot zu gestalten. Auch im Hinblick auf die Folgekosten (jährlich 4 Millionen Franken je 100 Millionen Franken Investitionssumme) sollen die Großprojekte unmittelbar vor Baubeginn nochmals überprüft werden. Die Stellungnahme der SBB findet sich unter: www.sbb.ch.

Der langjährige Eisenbahn-Systemplaner **Werner Stohler** und ehemaliger Verkehrsberater des Gotthard-Komitees bemängelt das Fehlen einer expliziten technisch / politisch / finanziell abgestimmten Gesamtstrategie (*siehe folgenden Beitrag*).

Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030 / 2035: Gestalten statt nur Verwalten

Von Dipl. Ing. ETH Werner Stohler, Zug.

Die Schweiz verfügt über eines der weltweit besten Systeme des öffentlichen Verkehrs. Es ist deshalb nicht erstaunlich, dass die Nachfrage über das Bevölkerungswachstum hinauslaufend zunimmt. Eine einzigartige, der Langfristigkeit der Eisenbahn entsprechende Finanzierung mit einem Bahn-Infrastrukturfonds BIF erlaubt es, Angebot und Netz-Infrastruktur der steigenden Nachfrage anzupassen. Selbstverständlich gibt es Obergrenzen, bei der Finanzierung ebenso wie bei den personellen Ressourcen für Planung und Ausführung.

Übersichtsplan der Durchmesserlinie Luzern; Quelle: Planungsbericht des Kanton Luzern.

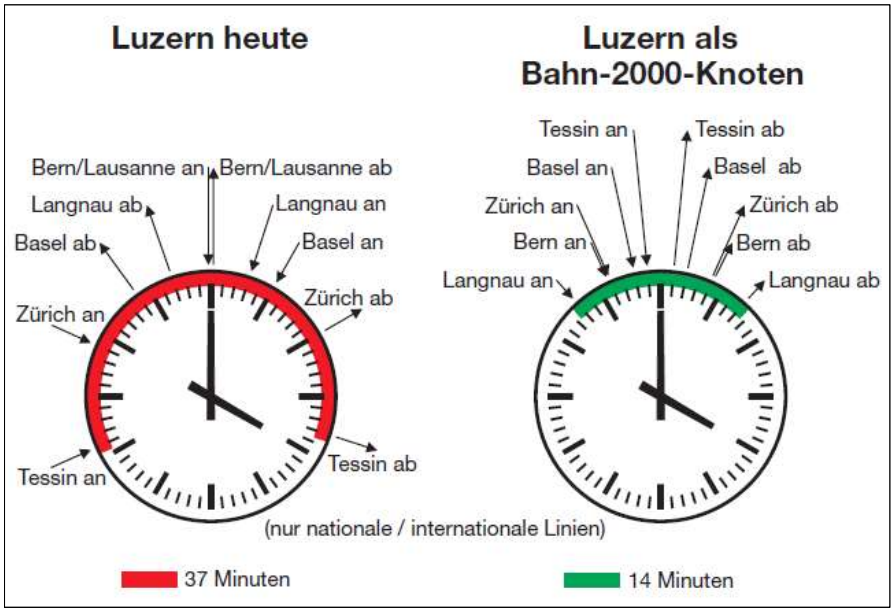
Es sind also Prioritäten zu setzen, die zahlreiche übergeordnete politische, finanzielle und technische Randbedingungen erfüllen müssen. Sie sind im erläuternden Bericht des Schweizerischen Bundesrates zu STEP 2030 / 2035 zusammenfassend formuliert. Leider entsprechen sie nicht den hohen Erwartungen, die man zu Recht an die Planung zu einem derartigen Investitionsprogramm und -Volumen stellen muss.

Das expressis verbis formulierte Oberziel ist der Abbau von Überlast und damit die Vergrößerung von Kapazitäten für den Personenverkehr und Güterverkehr. *„Nicht vordringlich ist die Verkürzung von Reisezeiten, da dies die Zersiedelung der Schweiz begünstigt und die Nachfrage zusätzlich steigert“.* Eine eigenartige Formulierung, weiß man doch heute, dass auch jeder Kapazitätsausbau auf Straße und Schiene zu vermehrter Nachfrage führt. Salopp zusammengefasst schwebt über der ganzen Planung die Devise: „**Mehr vom Gleichen**“, bei weitgehend gleichen Fahrzeiten wie heute.

Diese Zielformulierung widerspricht fundamental dem der föderalen politischen Kultur der Schweiz entsprechenden Prinzip „**So rasch als nötig**“, das der Bahn2000-Botschaft im Jahre 1987 zugrunde lag. Technisch formuliert heißt das: Fahrzeiten knapp unter einer Stunde (präziser: ganzzahlige Vielfache einer halben Stunde) zwischen den großen Umsteigebahnhöfen. Wenn diese Anforderungen erfüllt sind, entsteht ein Netz, das — vorerst unbesehen von der Nachfrage — dank guter Anschlüsse eine gleich hohe Erschließungsqualität aller Regionen garantiert. In einem nächsten Schritt kommen nachfragebedingte und / oder weitere landesplanerische Überlegungen dazu, also Kapazitätsausbauten wie Signale für kürzere Zugfolgezeiten, zusätzliche Streckengleise, Überwerfungsbauwerke oder Ausbauten für neue Haltepunkte in neuen Entwicklungs-Schwerpunkten. Die regionale Naherschließung bettet sich danach organisch in ein solches Grundgerüst ein. Dabei dient ein Bauwerk meistens mehreren Zwecken gleichzeitig, weshalb die Planung zahlreiche Iterations-Schritte erfordert.

Die erste Etappe der Bahn2000 hat dieses Ziel mit der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist im Mittelland im Städtedreieck Basel / Zürich / Bern und weit darüber hinaus erreicht. Aus finanziellen Gründen zurückgestellt wurden damals die Fahrzeitenkürzungen zu den Knoten Lausanne, Sankt Gallen und Luzern.

Unter diesen drei hat der **Bahnhof Luzern eine strategische Scharnierfunktion**, weil er die Schnittstelle von Ost-West-Verbindungen und der Nord-Süd-Achse durch den Gotthard bildet. Um diese erfüllen zu können, ist ein konzeptionell abgestimmtes Bündel von Maßnahmen notwendig. Dazu gehört eine kleine Fahrzeitverkürzung zwischen Olten und Luzern sowie als „Ankerprojekt“ eine neue Durchmesserlinie mit einem tiefliegenden viergleisigen Bahnhofteil. Dergestalt passt Luzern nicht nur in das nationale Bahn2000-Konzept, sondern dank einer insgesamt 30 Mi-



„Abfahrts-Uhr“ der Schnellzüge im Bahnhof Luzern, heute und gemäß Gotthard-Konzept 2035, Grafik: Werner Stohler.

nuten kürzeren Fahrzeit im Transit auch in die heute nicht vorhandene Fahrplan-Koordination zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien durch den neuen Gotthard-Basistunnel. Die Grafik auf der dritten Umschlagseite illustriert diese Zusammenhänge anhand der Verkürzung von „Zeitdistanzen“.

Der Bau des Tiefbahnhofes Luzern (siehe Übersichtsplan oben), der neben seiner Knotenfunktion auch kapazitätsmäßig begründet ist, muss deshalb am Anfang aller planerischen Überlegungen stehen. Doch ausgerechnet die national / international strategische Investition in eine Durchmesserlinie Luzern, die den größten in der weiteren Zukunft noch zu erwartenden Fahrplanwechsel der Schweiz auslösen wird (siehe Grafik unten), soll gemäß der Bundes-Vorlage der Kanton Luzern auf eigenes Risiko vorfinanzieren! Das löst nicht nur unter Fachleuten ein ungläubiges Kopfschütteln aus. Verkehrspolitik und eisenbahnerisches Systemdenken sind also dringend aufgerufen, die offensichtliche Planungslücke zu schließen und die definitive Vorlage technisch und finanziell zu überarbeiten.

Fernverkehrskonzession der SBB wird um zwei Jahre verlängert

Für den künftigen Betrieb des Fernverkehrs sind beim Bundesamt für Verkehr (BAV) Konzessionsgesuche von SBB und BLS eingegangen. Am 27. November 2017 hat das BAV entschieden, die bestehende Fernverkehrskonzession der SBB bis zum Fahrplanwechsel Ende 2019 zu verlängern.

Ende 2017 läuft die bestehende Fernverkehrskonzession der SBB größtenteils aus. Im Hinblick auf die Erneuerung der Konzession haben SBB und BLS am 08. September 2017 beim BAV Gesuche eingegeben, die sich ab dem Fahrplanwechsel Ende 2019 konkurrenzieren. Die SBB will, unter Einbezug der Südostbahn (SOB) auch künftig das gesamte Fernverkehrsnetz betreiben. Die BLS hat einen Antrag für den Betrieb eines Teilnetzes gestellt.

Das BAV hält eine vertiefte Abklärung bei beiden Gesuchstellern für nötig. Ab Anfang 2018 sollen auch die betroffenen Kantone, Verbünde, Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiber angehört werden. Der Erlass der Verfügung soll dann Mitte 2018 erfolgen.

Die SBB bedauerte am 23. Oktober, dass das BAV die neue Fernverkehrskonzession erst per Ende 2019 vergeben will und zunächst die bestehende SBB Konzession für zwei Jahre verlängert. Die SBB versicherte, den Fern- und Regionalverkehr ab Fahrplanwechsel 2017 gewohnt zuverlässig zu fahren. Die SBB wird die geplante Kooperation mit der SOB weiter vorantreiben und bleibt mit allen Beteiligten gesprächsbereit.

Hauptsächlicher Auslöser für das Begehren der BLS ist, dass die derzeit von der BLS im bezuschussten Regionalverehr betriebene Linie Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds aus systemlogischen Erwägungen in den eigenwirtschaftlichen Fernverkehr überführt werden soll. Würde diese von der BLS betrieben, hätte die BLS weiterhin die Kosten, aber geringere Einnahmen. Würde die Linie von der SBB übernommen, müsste die BLS ihre Fixkosten auf weniger Leistungen umlegen. Bis 2004 hatte die BLS die Fernverkehrskonzessionen für den über ihr Streckennetz fahrenden Anteil der IC-Züge nach Interlaken und Brig (damals noch über die Lötschberg-Bergstrecke). In einer Basisvereinbarung zwischen SBB und BLS wurde seinerzeit unter anderem vereinbart, dass die SBB die IC-Züge komplett übernimmt (und damit alleiniger SPFV-Anbieter in der Schweiz wurde), die BLS bekam zum Ausgleich die komplette S-Bahn Bern und die Regioexress-Linie von Bern durchs Entlebuch nach Luzern. Der Fernverkehr von Bern nach Luzern geht seither über die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist und Zofingen.

Bisher wurden in der Schweiz solche Konflikte stets im Konsens gelöst. Man darf gespannt sein, wie diesmal die Lösung aussehen wird.

Fernbus-Linien: Konkurrenz oder Ergänzung?

Am 06. November 2017 haben die Schweizer Bahnjournalisten zu einer Konferenz über dieses Thema nach Zürich eingeladen. Kurt Metz hatte dafür eine gute Mischung aus 10 kompetenten Rednerinnen und Rednern organisiert. Während internationale Fernbusse fast einhellig begrüßt wurden, gab es zu Schweizer nationalen Fernbussen auch klare Ablehnung. Auf einige Referate wird kurz eingegangen.

Nach der Begrüßung durch den Bahnjournalisten-Präsidenten Daniel Felix, führte **Professor Widar von Arx** von der Hochschule für Wirtschaft Luzern in das Thema ein. Er wies auch auf die Fahrgastverluste der Bahn in Deutschland durch den Fernbus hin. Von Arx ist auch Mitverfasser der „Studie zum internationalen Personenverkehr (Bahn / Bus)“ für das Bundesamt für Verkehr (BAV) vom Februar 2017, sie kann heruntergeladen werden: www.bav.admin.ch.

Andreas Windlinger vom BAV ging auf den Bericht des Bundesrats vom 18. Oktober 2017 zum internationalen Personenverkehr ein, der auf der oben genannten Studie basiert. Die Schweiz lehnt im nationalen Busverkehr eine vollständige Liberalisierung ab. Im internationalen Verkehr befördert Flixbus jährlich eine Million Fahrgäste, bei den SBB sind es 12 Millionen.

Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) wies auf das Konzessionserfordernis für nationale Fernbusse hin; Voraussetzungen sind: keine wesentliche Konkurrenzierung des regionalen Personenverkehrs (RPV) und der Schienenfernverkehr (FV) darf nicht im Bestand gefährdet werden. Jedes Konzessionsgesuch sollte einzeln geprüft werden, der VöV fordert außerdem „Gleich lange Spieße für Fernbusse und RPV / FV“ (*gleiche Wettbewerbsbedingungen*).

Der Geschäftsführer von Flixbus D.A.CH. **Fabian Stenger** informierte über die Partnerschaft seines Unternehmens mit mittelständischen Familienbetrieben. In 26 Ländern Europas werden täglich mit über 1500 Bussen

1200 Ziele bedient. Flixbus wird besonders von der Altersgruppe unter 29 Jahren genutzt, die jährliche Fahrgastzahl hat 80 Millionen überschritten (*davon 24 Millionen in Deutschland*). Zürich ist ein Zentraler Mobilitätsknoten, seine beliebtesten Ziele: Genua, Mailand, Paris, Straßburg, Freiburg im Breisgau, Frankfurt am Main, München und Stuttgart / Kornwestheim.

Patrick Angehrn, Domo Reisen, will auf 4 Schweizer Strecken mit Qualität punkten und dabei die Bahn nicht konkurrenzieren. Der Swiss Express soll mit eigenen Bussen und Fahrern gefahren werden, die Preise sollen bei etwa der Hälfte der Bahntickets liegen. Das Generalabonnement und Halbtax werden akzeptiert. Am 28. November informierte das BAV, dass Domo nicht wie geplant am 10. Dezember 2017 starten darf. Nach Prüfung neuer Unterlagen will das BAV im ersten Quartal 2018 über diese erste nationale Konzession entscheiden.

Die Postauto AG wurde von **Retus Ruffner** vertreten. Er sieht internationale Fernbusse als Zu- und Abbringer für Tourismusdestinationen und den öffentlichen Verkehr in der Schweiz und legt Wert auf die Einhaltung des Kabotageverbots, das vom BAV zu überwachen ist. (Kabotage ist die Unterwegsbeförderung von Personen und Gütern im Binnenverkehr eines Landes durch grenzüberschreitende Verkehrsmittel.)

Während **Barbara Spalinger** von der Gewerkschaft des Verkehrspersonals jeglichen Fernbusverkehr ablehnte, sah **Karin Blättler** von Pro Bahn im internationalen Fernbus eine Ergänzung zum Schienenverkehr unter gewissen Bedingungen, darunter: gleiche Wettbewerbsbedingungen inklusive Fahrgastrechte, Bau sicherer Haltestellen (keine einfachen Haltestellen am Straßenrand), Einhaltung des Fahrplans, keine Überbuchung sowie die Pflicht zum Einsatz weiterer Busse bei größerer Nachfrage.

Zwei Vertreter aus **Graubünden** — Martin Vincenz von Graubünden Ferien und Thierry Müller vom zuständigen kantonalen Amt — sahen in Fernbussen eine Ergänzung zum bestehenden Angebot des öffentlichen Verkehrs, welche ihrer Ferienregion zusätzliche Touristen bringen und das Einzugsgebiet beispielsweise nach München und Mailand ausgedehnt haben. Dazu ist die Anreise per Bus nachhaltiger als der Einzeltransport mit dem Pkw und die Buslinien ermöglichen Einheimischen Ausflüge an „neue“ Orte. Eine neue IC- Buslinie Ulm – Chur nimmt ihren Betrieb im Winter 2018 auf und der Flixbus München – Chur – Mailand hält neu in Splügen.

In einer Konferenzpause konnte der unmittelbar neben dem Hauptbahnhof gelegene Busbahnhof Zürich (Carparkplatz Sihlquai) besichtigt werden. Ein Flixbus und ein SBB-/DB-IC-Bus jeweils nach München waren kurz vor der Abfahrt. Der IC-Bus sollte bis München (Zentraler Omnibusbahnhof ZOB Hackerbrücke) knapp 4 Stunden benötigen und ist schneller als der Eurocity mit 4 Stunden 19 Minuten. Während die Flexpreise der DB für Bus und Zug gleich sind, beträgt der Sparpreis des Busses rund die Hälfte von dem des Zuges.

Zahlreiche Fahrgäste nutzten am 06. November 2017 den SBB/DB-IC-Bus nach München Foto: Gunther Ellwanger.

Kurzmeldungen Schweiz

Seit Ende August 2017 testet SBB Cargo im realen Betrieb eine **automatische Bremsprobe** um Zeitersparnis im Rangierbetrieb zu ermöglichen. Der Testzug ist mit einer Kraftmess-Sensorik in den Bremsgestängen der Wagen ausgerüstet, die Messwerte werden über Funk zum Lokführer übertragen und reduzieren die Bremsprobe auf wenige Minuten. Bisher war eine automatisierte Bremsprobe an Güterwagen nicht möglich, da diese über keine Energieversorgung verfügen. Ein länderübergreifendes Projekt hat das nun geändert und soll die Effizienz im Schienengüterverkehr erhöhen.

Am 01. September 2017 informierte der Verkehrsclub der Schweiz (VCS), dass das **Kursbuch der Schweiz weiterlebt**. Vor einem Jahr hatten die öffentlichen Verkehrsunternehmen die neue Ausgabe als die letzte angekündigt. Die Auflage hatte sich in 12 Jahren von 120 000 auf 25 000 Exemplare reduziert. Die Idee, das Kursbuch weiterzuführen, stammt von Hans Meiner, einem der Väter des Taktfahrplans. Die SBB stellt die Fahrplandaten und die Distribution an Bahnhöfen zur Verfügung. Der VCS organisiert die gesamte logistische Abwicklung. Der neue Reiseplaner für 2018 enthält sämtliche Zug-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen, auf Busse wurde verzichtet. Das Kursbuch kann an 30 Bahnhöfen der SBB und rund 40 Bahnhöfen der Privatbahnen gekauft, oder beim VCS für 19 Franken (plus Versandkosten 5.90 Franken) bestellt werden unter: www.verkehrsclub.ch/kursbuch.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat am 19. September 2017 den Bericht zum **alpenquerenden Güterverkehr im ersten Halbjahr 2017** veröffentlicht. Danach konnte der Schienengüterverkehr durch die Alpen wegen des schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes nicht an das Wachstum der Vorjahre anschließen. Aufgrund des Unterbruchs der Rheintalbahn (*12. August bis 02. Oktober*) und der Totalsperre für den Ausbau der Luino-Strecke ist für das zweite Halbjahr mit einem weiteren Rückgang zu rechnen. Die Zahl der Last-

Das Kunstwerk am Dach des Aufgangs Europaplatz im Zürcher Hauptbahnhof besteht aus zahlreichen beleuchteten und sich bewegenden Ringen; Foto: Martin Ellwanger.

wagenfahrten über die Schweizer Alpenübergänge nahm weiter ab und sank auf den tiefsten Stand seit 1999.

Am 27. September 2017 eröffnete die SBB als letzten Teil der Durchmesserlinie den neuen **Aufgang vom Europaplatz zum Zürcher Hauptbahnhof**. Im Dach des Aufgangs ist ein Kunstwerk von Carsten Höller angebracht — zu Ehren von Hans Künzi, dem „Vater der Zürcher S-Bahn". In Anwesenheit des Künstlers weihten Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Stadtrat Filippo Leutenegger, SBB-Chef Andreas Meyer und Professor Dr. Joseph Jung von der Hans-Künzi-S-Bahn-Stiftung das Kunstwerk und den neuen Aufgang feierlich ein.

Die SBB setzt im Regionalverkehr neue Flirt-Züge ein, welche für die Kühlung der Transformatoren kein Öl benötigen. Am 30. Oktober 2017 erläuterten in Luzern Vertreter der SBB, von Stadler und ABB die sogenannten **Trockentransformatoren**, die im Durchschnitt etwa 8 Prozent des gesamten Energiebedarfs dieses Zuges einsparen. Zusammen mit weiteren Verbesserungen soll der Energieverbrauch für die bestehende Flotte von 150 Flirt jährlich um über 10 Gigawattstunden sinken, was etwa dem Verbrauch von 2500 Haushalten entspricht.

Schifffahrt

Erweiterter Panamakanal erfolgreich

Am 17. Oktober 2017 informierte die Panama Canal Authority über die Ergebnisse des Finanzjahres 2017 (Oktober 2016 bis September 2017). Der rund 80 Kilometer lange Kanal verbindet seit 103 Jahren den Atlantik (Panamastadt) mit dem Pazifik (Colon), seine Erweiterung war am 26. Juni 2016 in Betrieb genommen worden. Seither können Schiffe mit bis zu 14 000 Containern die Wasserstraße passieren, vor der Erweiterung waren nur Schiffe mit 4400 Containern möglich.

Im Finanzjahr 2017 wurde mit 404 Millionen Tonnen ein neuer Rekord aufgestellt, zum Vorjahr ist das ein Plus von 22 Prozent. Der Panamakanal wurde im Berichtsjahr zu 34 Prozent für Verkehre zwischen Asien und der Ostküste der USA genutzt, gefolgt von der Relation Westküste von Südamerika und Ostküste der USA (13 Prozent). 68,3 Prozent der Transportmenge entfiel auf Verkehre mit den USA, weitere wichtige Destinationen waren: China, Chile, Japan, Mexico und Kolumbien.

Ein Containerschiff verlässt am 06. Februar 2017 nahe Panamastadt den Panamakanal in Richtung Atlantik; Foto: Catherine Ellwanger.

Das neue Fährschiff für die Inseln Föhr und Amrum heißt „Norderaue"

Die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R.) erweitert ihre Kapazität im nordfriesischen Inselverkehr: Anfang 2018 übernimmt sie ihre dritte Doppelend-Fähre, die unter dem Namen „Norderaue" die Föhr-Amrum- Linie verstärken wird. Ein Jahr später folgt der erste Katamaran in der Reedereigeschichte. Ihn hat das Unternehmen kürzlich bei einer niederländischen Werft zur Ablieferung im Februar 2019 kontrahiert.

Die „Norderaue" geht derzeit bei der Rostocker Neptun Werft GmbH — ein Tochterunternehmen der bekannten Papenburger Meyer-Werft — ihrer Fertigstellung entgegen. Nach der Endausrüstung wird der Neubau demnächst seine Probefahrten antreten, im Laufe des Winters erfolgt dann die Übergabe an die W.D.R., die das Schiff ab März 2018 anstelle der 1992 gebauten „Rungholt" im Planeinsatz auf der Föhr-Amrum-Linie von Dagebüll über Wyk nach Wittdün einsetzen wird.

Bisher war es eine oft geübte Praxis — auch bei der W.D.R. — dass neue Schiffe den Namen ihres Vorgängers übertragen bekommen. Nun wurde aber entschieden, das neue Schiff nicht wieder „Rungholt" zu nennen, weil es keinen engeren historischen oder geografischen Bezug zwischen dem Fahrtgebiet der W.D.R. und der südlich der Insel Pellworm gelegenen, bei einer verheerenden Sturmflut im Januar 1362 (der „Zweiten Marcellusflut") untergegangenen und seither sagenumworbenen Stadt Rungholt gibt. Die W.D.R. folgt stattdessen der Idee eines ihrer Kapitäne, das Schiff nach jenem Wattstrom im nordfriesischen Wattenmeer zu benennen, auf dem die Schiffe der W.D.R. seit dem Jahr 1885 Tag für Tag ihren Dienst verrichten: „Norderaue".

Der Neubau ist 75,88 Meter lang und 16,40 Meter breit und hat somit die gleichen Abmessungen wie die 2011 in Dienst gestellte „Schleswig-Holstein". Auch die Kapazität für maximal 1200 Personen ist identisch.

„Etwas anders geschnitten ist hingegen das Fahrzeugdeck“, erläuterte W.D.R.-Geschäftsführer Axel Meynköhn, „als erstes Schiff unserer Reederei hat die ‚Norderaue‘ vier Spuren für Lkw. Die W.D.R. entspricht damit zukünftig noch besser der Nachfrage in der Inselversorgung und kann Abfahrten mit hoher Lkw-Frequenz — zum Beispiel frühmorgens ab Dagebüll zu den Inseln — optimal bedienen“. Rund 350 Spurmeter für Pkw und 280 Spurmeter für Lkw stehen auf der neuen „Norderaue“ zur Verfügung — im Vergleich zur „Rungholt“ ein Zuwachs von 50 Prozent beziehungsweise 80 Prozent. Bedingt durch die Erweiterung des Fahrzeugdecks ergeben sich auch einige andere konstruktive Detailänderungen. „Wir setzen mit unserem dritten Neubau einmal mehr Maßstäbe im Inlandsfährverkehr“, betont Meynköhn, „unsere Fahrgäste werden auch auf der neuen Doppelendfähre wieder in einem hellen, modernen Ambiente mit komfortablen Sitzgruppen, Bewirtung am Platz und elektronischem Fahrgastinformationssystem zu den Inseln reisen und dank großer Panoramafenster die Fahrt durch das Weltnaturerbe Wattenmeer in vollen Zügen genießen können“. Selbstverständlich wird auch dieses Schiff wieder mit einem Lift ausgestattet und optimal auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ausgelegt.

Die neue W.D.R.-Fähre ist nach den Standards der Normen RAL-UZ 141 (Blauer Engel „Umweltfreundliches Schiffsdesign“) und RAL-UZ 110 (Blauer Engel „Umweltschonender Schiffsbetrieb“) konzipiert worden. Im Bauvertrag garantiert die Neptun Werft ihrem Auftraggeber die Erfüllung aller konstruktiven Anforderungen beider Normen. Im Vorfeld der Auftragsvergabe hatte die W.D.R. intensiv untersucht, welche Antriebsart unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit und Versorgungssicherheit zukünftig die beste ist. Dabei ließ sich das Unternehmen wissenschaftlich unterstützen. „Im Ergebnis haben wir für unseren Neubau wiederum einen dieselmechanischen Antrieb gewählt, der mit umweltfreundlichem Marinegasöl aus schleswig-holsteinischer Produktion betrieben wird“, beschreibt Meynköhn das Ergebnis dieser Überlegungen. Als Antriebseinheit sind an Bord der Doppelendfähre erneut vier Voith-Schneider-Propeller installiert.

Mit Indienststellung der „Norderaue“ wird die Föhr-Amrum-Linie ab 2018 über drei Doppelendfähren und ein klassisches Fährschiff, die „Nordfriesland“ verfügen. Die „Rungholt“ wird mit Indienststellung des Neubaus aus dem Fährdienst abgezogen und zum Verkauf gestellt werden.

Die neue „Norderaue“ im Bau bei der Neptun-Werft;
Foto: © Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH.

Parallel zum Bau der neuen Fähre investiert der Städtische Hafenbetrieb Wyk auf Föhr auch in eine verbesserte landseitige Infrastruktur: Bereits im Spätsommer wurde der bisherige Anleger 1 in Wyk abgebrochen, an seiner Stelle entsteht derzeit — eingebunden in ein größeres Projekt zur vollständigen Neugestaltung der sogenannten „Alten Mole“ — ein neuer Fähranleger mit moderner Fährbrücke und Fußgänger-Seiteneinstieg. Der Wyker Hafen verfügt damit zukünftig über zwei Anleger mit separater Gangway für Fahrgäste ohne Auto.

Zusätzlich zu ihrer neuen „Norderaue“ hat die W.D.R. am 24. Oktober 2017 noch einen weiteren Schiffsneubau bestellt: Bei der niederländischen Werft Scheepswerf Talsma gab sie einen Katamaran in Auftrag, der mit einer Geschwindigkeit von bis zu 16 Knoten (knapp 30 Stundenkilometer) wesentlich schneller als die Autofähren sein und das bestehende Angebot der Reederei im Inselverkehr ab Frühjahr 2019 ergänzen wird. Zu Jahresbeginn 2017 hat die Reederei Werften im In- und Ausland eingeladen, ein Konzept für ein kleines Fahrgastschiff vorzulegen, das die im Weltnaturerbe Wattenmeer maximal zulässige Geschwindigkeit optimal ausnutzt.

An Bord des 34,15 Meter langen und 10,50 Meter breiten Aluminiumkatamarans werden im Sommer bis zu 250 Fahrgäste Platz haben — etwa 150 von ihnen im Salon auf dem Hauptdeck, die übrigen rund 100 auf dem geräumigen Sonnendeck darüber. Im Winter reduziert sich die Kapazität auf jene 150 Fahrgäste, die im hellen und geheizten Salon sitzen. Für Gepäck und kleine Mengen Stückgut ist im vorderen Bereich des Salons ausreichend Platz eingeplant.

An Bord erwartet die Fahrgäste das von der W.D.R. gewohnte, hohe Komfortniveau: Große Panoramafenster geben den Blick auf das Wattenmeer frei, moderne Sanitäranlagen gibt es selbstverständlich auch. Eine

Animation des zur Ablieferung 2019 kontrahierten Katamarans; Bildquelle: Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH.

Gastronomie mit Bedienung am Platz ist hingegen mit Blick auf die kurzen Überfahrtsdauern nicht vorgesehen. „Wir haben aber einen Tresen eingeplant, so dass je nach Bedarf kleine Snacks und Erfrischungen angeboten werden können“, so der W.D.R.-Geschäftsführer.

Großer Pluspunkt des Katamarans ist seine relativ hohe Geschwindigkeit: Die beiden in den Rümpfen untergebrachten Hauptmaschinen sorgen für eine Maximalgeschwindigkeit von über 20 Knoten im stehenden Wasser. Damit kann selbst bei Gegenstrom die im Watt zulässige Reisegeschwindigkeit von 16 Knoten gehalten werden. Dank des sehr niedrigen Tiefgangs von nur 1,40 Metern wird der Neubau bei allen Niedrigwasserständen einsetzbar bleiben. Die Ausstattung mit einem Bugstrahlruder erlaubt überdies ein sicheres Manövrieren auch in kleinen und sehr engen Häfen. „Mit dieser Ausstattung ergänzt der Neubau unsere Bestandsflotte optimal“, hebt Meynköhn hervor, „er kann je nach Bedarf auf der Föhr-Amrum-Linie oder der Hallig-Linie eingesetzt werden, aber auch neue Verbindungen im Bereich der nordfriesischen Inseln und Halligen sind geplant“. Auch für Charter-Fahrten und Ausflüge soll das Schiff eingesetzt werden. „Unser Ziel ist, das bestehende Netz von Schiffsverbindungen im gesamten Wattenmeer auszubauen und zu optimieren“, so Meynköhn.

Straßenverkehr

Software-Updates von Diesel-Pkw reichen nicht aus

Zwischen 15 und 25 Prozent weniger Stickoxide werden Diesel-Pkw der Schadstoffklassen EU 5 und 6 ausstoßen, wenn sie mit einem Software-Update versehen werden — so Schätzungen des Umweltbundesamts (UBA) vom 10. Oktober 2017 zu den Beschlüssen des Diesel-Gipfels vom 02. August (*siehe Folge 109 der GRV-Nachrichten, Seite 40f.*). Ein Euro-5-Diesel-Pkw stößt heute im Schnitt 906 Milligramm Stickoxide pro Kilometer aus und läge nach einem Software-Update mit 25 Prozent Minderung bei etwa 680 Milligramm — und damit auf dem Niveau eines Euro-4-Diesel-Pkw und immer noch fast viermal über dem Euro-5-Grenzwert. Die Software-Updates können die Stickoxid-Emissionen der gesamten Pkw-Flotte in Deutschland nach UBA-Schätzung nur um drei bis sieben Prozent senken.

Auch die angebotene Umtauschprämie für Dieselfahrzeuge verspricht nur eine geringe Verbesserung unserer Atemluft. Denn auch die neuen Diesel der Schadstoffklassen Euro 6a, 6b und 6c stoßen mit 507 Milligramm pro Kilometer im realen Fahrbetrieb durchschnittlich mehr als sechsmal mehr Stickoxide aus, als erlaubt. In der Praxis könnte die Luft sogar noch schlechter werden. Denn die Prämie belohnt auch den Umtausch gegen einen noch schmutzigeren Diesel als das Altfahrzeug, etwa, wenn ein Kleinwagen gegen eine Geländelimousine (SUV — „Sport Utility Vehicle“) mit hohem Spritverbrauch getauscht wird.

UBA-Präsidentin Maria Krautzberger: „Für fast 70 deutsche Städte reichen die Maßnahmen voraussichtlich nicht aus, um die Atemluft unter den Grenzwert von maximal 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid im Jahresmittel zu senken. Nur in rund 20 Städten, die derzeit knapp über dem Grenzwert liegen, werden die Beschlüsse des Diesel-Gipfels dazu führen, die seit 2010 geltenden EU-Grenzwerte endlich einzuhalten.“

Damit sind weitere Maßnahmen notwendig, um Fahrverbote in Innenstädten zu vermeiden: Neben einer Prämie, die nur den Umtausch gegen auf der Straße wirklich saubere Fahrzeuge fördert, sieht das UBA Hardware-Nachrüstungen als weitere wichtige Maßnahme für saubere Luft in Innenstädten an: Bei der Hardware-Lösung handelt es sich um so genannte SCR[2]-Katalysatoren mit Harnstoff (Adblue), die nachträglich in Diesel-Pkw eingebaut werden. Wie viele Fahrzeuge aber tatsächlich nachrüstbar sind, klärt aktuell eine beim Diesel-Gipfel beschlossene Expertengruppe unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums.

Unfälle an Bahnübergängen auf niedrigstem Niveau

Die Bahnübergangsunfälle sind in den vergangenen Jahren deutlich zurückgegangen und mit einer Zahl von 140 auf niedrigstem Niveau (1995 waren es noch 603). Auch die Zahl der Kreuzungen von Schiene und Straße hat 2016 mit 16 871 im Netz der DB ebenfalls einen historisch niedrigen Wert erreicht (2007 waren es noch 20 880). Um die Straßenverkehrsteilnehmer weiter über das richtige Verhalten am Bahnübergang zu informieren, startet die Präventions-

[2] „Selektive Katalytische Reduktion“

Ein Triebwagen „Talent 2“ (Baureihe ET 442) als Regionalexpress nach Dessau an einem Bahnübergang in Jeber-Bergfrieden; Foto: DB AG / Kai Michael Neuhold.

kampagne „sicher drüber“ nach umfassendem Relaunch im 15. Jahr ihres Bestehens neu durch: www.sicherdrueber.de.

„Die gute Botschaft ist: die Bahnübergangsunfälle sind deutlich gesunken. Damit geben wir uns aber nicht zufrieden“, betonte Dr. Roland Bosch, Vorstand Produktion der DB Netz AG, am 08. November 2017 in Frankfurt. „Mehr als 90 Prozent der Kollisionen am Bahnübergang hätten durch das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer vermieden werden können. Wo sich Straße und Schiene kreuzen, gelten klare Regeln. Darüber aufzuklären, haben wir uns bei ‚sicher drüber‘ auf die Fahnen geschrieben, denn jeder Unfall ist einer zu viel. Neben der Aufklärung arbeiten wir weiter daran, mit den Kreuzungspartnern die Zahl der Bahnübergänge zu reduzieren.“

„In erster Linie können Unfälle an Bahnübergängen vermieden werden, wenn mehr Aufklärungsarbeit in der Bevölkerung geleistet wird“, betonte Veit Salzmann, Vizepräsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen. „Oft werden die Gefahren von Verkehrsteilnehmern unterschätzt oder die Verkehrsregeln missachtet. Mit der Kampagne ‚sicher drüber‘ wollen wir dazu beitragen, dass das Bewusstsein in der Öffentlichkeit für vorschriftsmäßiges und damit sicheres Verhalten an Bahnübergängen geschärft wird.“

Infos rund um die Kreuzungen von Straße und Schiene sowie Grafiken, Statistiken und Materialien der Kampagne „sicher drüber“ stehen zur Verfügung unter www.deutschebahn.com.

Abbiegeassistenten erhöhen die Verkehrssicherheit

Anlässlich des Welterinnerungstages für Straßenverkehrsopfer am 19. November 2017 forderte der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) mehr Engagement beim Thema Abbiegeassistenten. Der BGL beklagt, dass derzeit kein einziger Lkw-Hersteller für sein komplettes Sortiment Abbiegeassistenten anbietet, die im Gefahrenfall zumindest den Fahrer automatisch akustisch warnen. Der BGL ruft die an der Zulassung und Entwicklung von Abbiegeassistenten Beteiligten dazu auf, ihre Anstrengungen noch weiter zu verstärken und beschleunigt zu praxistauglichen Lösungen zu kommen.

Beim Rechtsabbiegen von Lkw ereignen sich immer wieder Kollisionen mit Radfahrern und Fußgängern, die meist schwere und manchmal sogar tödliche Verletzungen erleiden. Bereits vorhandene Kamera-Systeme sind laut BGL kein Ersatz: „Die sogenannten Kamera-Monitor-Systeme können bei weitem kein gleichwertiger Ersatz zu automatisch warnenden beziehungsweise automatisch bremsenden Abbiegeassistenten sein, da sie nur über Blickzuwendung funktionieren: Nur wenn der Fahrer den Blick auf diesen Monitor richtet, kann er eine mögliche Gefahrensituation erkennen. Beim Abbiegen muss er allerdings zusätzlich noch seine Rückspiegel, den Gegenverkehr, den Querverkehr und den Bereich vor seinem Fahrzeug im Blick haben, um Gefahrensituationen zu vermeiden. Er kann also nicht permanent den Kamera-Monitor im Blick haben. Insofern sind automatisch warnende beziehungsweise automatisch bremsende Systeme unverzichtbar.“

In einem mehrjährigen Forschungsprojekt hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) das theoretische Nutzenpotential von Abbiegeassistenten für Lkw untersucht und für Unfälle zwischen Lkw und Fußgängern beziehungsweise Radfahrern folgenden Potentiale ermittelt:

- Vermeidbare Getötete: 31,4 Prozent
- Vermeidbare Schwerverletzte: 43,5 Prozent
- Vermeidbare Leichtverletzte: 42,1 Prozent.

Diese Zahlen sprechen für sich. Zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer unterstützt die GRV die rasche und verbindliche Einführung von elektronischen Abbiegeassistenten für Lkw nachdrücklich.

Luftfahrt

Internationale Flüge werden weiterhin vom EU-Emissionshandel ausgenommen

Der Rat und das Europäische Parlament haben sich am 18. Oktober 2017 auf die Regeln zur Ausnahme internationaler Flüge vom europäischen Emissionshandel (ETS) geeinigt. Die Abgeordneten konnten sich mit ihrer Forderung durchsetzen, diese nicht auf unbestimmte Zeit, sondern nur bis ins Jahr 2023 zu verlängern.

Zu diesem Zeitpunkt beginnt die erste Phase des von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) beschlossenen „globalen marktbasierten Mechanismus“, der die Kohlendioxid-Emissionen des internationalen Luftverkehrs reduzieren soll.

Die EU-Gesetzgeber wollen bis dahin bewerten, ob die neuen internationalen Regeln einen effektiven Klimaschutzbeitrag des Luftverkehrs gewährleisten. In diesem Fall könnten Parlament und Rat entscheiden, die ETS-Richtlinie so anzupassen, dass internationale Flüge auch nach 2023 nicht am EU-Emissionshandel teilnehmen müssen. Durch dieses Vorgehen erhofft sich die EU Druck auf die Mitgliedsländer der ICAO auszuüben, damit sich diese auf ambitionierte Regeln einigt.

Quelle: DIHK Brüssel,
03. November 2017.

Postwesen

Postbot hilft Briefträgerinnen und -trägern bei der Arbeit

Wer nicht weiß, wie schwer Papier ist, kann gerne einmal beim Versand der GRV-Nachrichten mithelfen. Danach weiß es bestimmt jeder. Doch wer oder was ist jetzt „Postbot“? Es ist jedenfalls kein Postbote, der seinen letzten Buchstaben verloren hat, und auch kein Postboot, welchem der zweitletzte Buchstabe abhandengekommen ist (wer erinnert sich an die Geschichte mit dem Postschiff,

Der Bürgermeister von Bad Hersfeld, Thomas Fehling (rechts), und Post-Konzernvorstand Jürgen Gerdes lassen sich von einer Zustellerin den Postbot zeigen;
Foto: © Deutsche Post DHL.

das ein Paket an Frau Mahlzahn in Kummerland nach Lummerland zustellte, wo es am Ende des Tages von Frau Waas auf Befehl des Königs Alfons-dem-Viertel-vor-Zwölften geöffnet wurde — die Fortsetzung der Geschichte ist nachzulesen in Michael Ende’s Bestseller „Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer“).

Im Oktober testete die Deutsche Post in Bad Hersfeld einen Roboter, der den Zustellerinnen und Zustellern die Briefe und Päckchen trägt. Er kann Lasten bis zu 150 Kilogramm transportieren. Mittels Sensoren erkennt er die Beine der Postbotin oder des Postboten und folgt diesen auf Schritt und Tritt auf dem Gehweg. Hindernissen weicht er aus oder stoppt. Der von der französischen Firma Effidence S.A.S entwickelte und robust gebaute „Postbot“ soll für den Einsatz bei allen Witterungsbedingungen geeignet sein.

Ebenfalls auf Roboter, aber in einem etwas anderen Einsatzgebiet, setzt die Schweizerische Post. Seit September 2017 hat sie erfolgreich Lieferroboter im Zentrum von Zürich getestet: In Zusammenarbeit mit einem Online-Shop erfolgten dabei fast 170 Zustellungen an frei wählbare Standorte in der Zürcher Innenstadt. Eine große Herausforderung stellten die Fahrten selbst dar, zumal sie erstmals in einem stark frequentierten, urbanen Gebiet erfolgten. Damit möglichst umfangreiche Erfahrungen im praktischen Betrieb gesammelt werden konnten, wurden die Lieferroboter auf den Zustelltouren von speziell geschulten Personen begleitet und überwacht. Diese mussten nur vereinzelt unterstützend eingreifen, etwa im Fall von unerwarteten Hindernissen auf dem Gehsteig (zum Beispiel abgestellte Lieferfahrzeuge). Die Testfahrten wurden von der Bevölkerung mit regem Interesse verfolgt. Viele Passanten nutzten die Gelegenheit, sich bei den Begleitpersonen nach dem futuristisch anmutenden Kurier zu erkundigen.

Zustellroboter der Schweizer Post im Versuchseinsatz;
Foto: Post CH AG.

Motive des Verkehrswesens auf neuen Briefmarken

Die Erfindung des Fahrrads vor genau 200 Jahren ist dieses Jahr ein beliebtes Motiv für Briefmarken. Nach der Schweizerischen Post im Februar und der Deutschen Post im Juli (*siehe Folge 108 der GRV-Nachrichten, Seite 36, sowie Folge 109, Seite 43*) gab Ende August auch die BW-Post — auf Initiative des baden-württembergischen Verkehrsministeriums — eine entsprechende Serie heraus. Die BW-Post ist ein vor allem im Geschäftskundenbereich tätiges Postunternehmen, dahinter stehen einige süddeutsche Zeitungsverlage.

Bildnachweis: © BW-Post.

Die Schweizerische Post setzt ihre Dauerserie mit Schweizer Bahnhöfen weiter fort. Am 16. November kam die 400-Rappen-Marke mit dem Hauptbahnhof von Zürich dazu.

Bildnachweis: © Post CH AG.

In Deutschland ist seit dem 07. Dezember eine Briefmarke im Umlauf mit dem Flaggschiff der Stuttgarter Straßenbahnen, dem Stadtbahnwagen „S-DT8.12“. Dieser Typ wurde — ebenso wie seine Vorgänger — von Design-Professor Herbert Lindinger aus Hannover gestaltet, die Briefmarke für die Serie „Design aus Deutschland“ mit dem Wert von 145 Cent haben Sibylle Haase und Professor Fritz Haase aus Bremen entworfen.

Leider ist das Verfahren in Deutschland, eine Genehmigung zur Abbildung von Briefmarken zu bekommen, sehr kompliziert (Herausgeber ist das Bundesfinanzministerium). Auf der Internetseite des Ministeriums steht aber eine Unterseite „Briefmarkensammlung zur Verfügung, auf der die Motive betrachtet werden können: www.bundesfinanzministerium.de.

Diese Stadtbahn-Briefmarke weckt Erinnerungen an eine Serie der BW-Post aus dem Jahr 2010. Abgebildet wurden damals vier Verkehrsmittel der Stuttgarter Straßenbahnen AG. Das Besondere an dieser Serie war, dass die jeweils 10 Marken auf einem Bogen zehn unterschiedliche Hintergründe — stilisierte Abbildungen von Stuttgarter Bauwerken — hatten; es gab also insgesamt 10 mal 4 gleich 40 verschiedene Briefmarken-Motive. Wir haben hier 4 dieser 40 Motive ausgewählt.

Eine historische Straßenbahn (im Hintergrund die Staatsgalerie), ein Bus (Hauptbahnhof), die Standseilbahn vom Südheimer Platz zum Stuttgarter Waldfriedhof (Opernhaus) sowie eine Stadbahn (Stiftskirche). Bildnachweis: © BW-Post.

Literatur

Personenmobilität auf Klimakurs bringen

Unter dieser Überschrift hat der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) in seiner Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ die Folge 2/2017 veröffentlicht. Um die Ziele des Klimaabkommens von Paris zu erreichen (globale Erwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius beschränken) ist der Treibhausgas-Ausstoß des Verkehrs bis zum Jahr 2050 de facto auf null zu reduzieren. Derzeit ist aber der Verkehr in Österreich (*wie auch in Deutschland*) jener Sektor, dessen Treibhausgase seit 1990 am stärksten gestiegen sind. Die VCÖ-Publikation zeigt für den Personenverkehr konkrete Maßnahmen und politische Handlungsfelder auf, wie die Klimaziele erreicht werden können. Dazu werden folgende Themen behandelt:

- Großes Potenzial durch Vermeiden und Verlagern
- Individuell und klimaverträglich mobil sein
- Elektrifizierung des Öffentlichen Verkehrs beschleunigen
- Klimaneutral und gesund — aktive Mobilität im Alltag fördern
- Saubere Luft durch klimaverträglichen Verkehr
- Strukturen für einen dekarbonisierten Personenverkehr
- Rahmenbedingungen für den Einsatz selbstfahrender Fahrzeuge
- Personen-Fernverkehr klimaverträglich gestalten

Die 51-seitige Broschüre kann heruntergeladen werden: www.vcoe.at.

Anpassung an den Klimawandel

Das Schweizer Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat in der Reihe „Magazin-Umwelt“ im September 2017 das Dossier: „Risiken und Chancen im Klima der Zukunft“ veröffentlicht. Im Vorwort von Doris Leuthard, Bundespräsidentin und Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) heißt es: „Beim Klimaschutz ist Denken und Handeln in größeren Zeiträumen nötig. Die Folgen des Klimawandels gehen uns alle an. Verantwortlich sind wir für unser Tun, aber auch für das Nichtstun… Die Schweiz will nochmals weniger Treibhausgase ausstoßen. Deshalb setzen wir auf technologische Fortschritte, strengere technische Vorschriften und griffige Gesetze. Aber wir stehen gleichzeitig vor der Herausforderung, die Gesellschaft auf nicht mehr zu vermeidende Klimaschäden und -risiken vorzubereiten. Die Anpassungsstrategie des Bundesrates und der dazugehörige Aktionsplan helfen dabei — aufbauend auf den langen Erfahrungen der Schweiz im Umgang mit Naturgefahren.“

Das 64-seitige Magazin kann heruntergeladen werden: www.bafu.admin.ch.

Statistical Pocketbook 2017 — Transport in figures

Die Europäische Kommission hat im Oktober das neue „Statistical Pocketbook 2017“ zum Verkehr veröffentlicht. Das Taschenbuch bietet einen Überblick der aktuellen Verkehrsstatistiken in Europa. Es umfasst die EU und ihre 28 Mitgliedsstaaten und soweit möglich auch Beitrittskandidaten und die EFTA-Länder.

Das 162-seitige Taschenbuch kann heruntergeladen werden: https://ec.europa.eu.

Zukunft des Luftverkehrs

Vier Autoren haben Thesen zur nachhaltigen Zukunft des deutschen Luftverkehrs entwickelt, mit dem Ergebnis: „Ein zukunftsfähiger Luftverkehr mit dem Zielhorizont 2030 muss ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltig sein. Wettbewerb muss über die Qualität des Produktes beziehungsweise der Dienstleistung sowie die betriebliche Produktivität und Effizienz stattfinden. Die Sicherung langfristig tragfähiger Geschäftsmodelle der deutschen Luftverkehrswirtschaft mit zukunftsfähigen Arbeitsplätzen erfordert vor allem, dass Standards harmonisiert und Wettbewerbsverzerrungen abgeschafft werden.“

Das vierseitige Dokument kann heruntergeladen werden: http://library.fes.de.

Veranstaltungen

Goldene Umweltschiene 2017 verliehen

Unter dem Motto „Schienenverkehr — Beitrag zum Klimaschutz“ hat der Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen (BFBahnen) am 03. November 2017 in Homburg (Saar) die „Goldene Umweltschiene 2017“ verliehen. Geehrt wurde **Jörg Michael Fries**, Geschäftsführer der Bahnlogistik und Service GmbH in Sankt Ingbert, in Würdigung seiner Verdienste um den Natur- und Umweltschutz bei der Sanierung von historischem Industriegelände. Beim Schutz von Fauna und Flora wurde ein optimales Miteinander von Ökologie und Ökonomie erreicht.

Fries ist seit 2006 Eigentümer des früheren Zollbahnhofs und danach Gleisbauhofs in Homburg. Die von ihm initiierten Maßnahmen sparen Kohlendioxidemissionen ein und dienen dem Klimaschutz.

Übergabe der Goldenen Umweltschiene 2017 in Homburg (Saar): der Preisträger Jörg Michael Fries (Mitte) mit Ministerin Anke Rehlinger und dem Vorsitzenden von BFBahnen Wilfried Messner; Foto: Dieter Lorig.

In der Laudatio sagte der frühere Verkehrsminister **Reinhard Klimmt**: „Jörg Michael Fries hat den Beweis erbracht, dass Ökologie und Ökonomie keine Gegensätze sind.“ Die saarländische Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr **Anke Rehlinger** betonte in ihrem Grußwort: „In Sachen Klimaschutz war und ist sie bisher ungeschlagen: Die Eisenbahn. Sie ist in den meisten Umweltkategorien um ein Vielfaches besser aufgestellt als Lkw, Flugzeug oder Pkw. Der Schienenverkehr bietet die Möglichkeit, den Energieverbrauch und damit den Kohlendioxidausstoß des Verkehrs deutlich zu reduzieren.“

Die „Goldene Umweltschiene” wird von BFBahnen seit 1989 an Persönlichkeiten verliehen, die sich um den Schienenverkehr verdient gemacht haben.

Building Information Modeling (BIM) im Verkehrswesen

Am 17. Oktober 2017 hat die Bezirksvereinigung Oberrhein der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) zu einem Kolloquium über BIM in Karlsruhe eingeladen. Der Vorsitzende, Dipl.-Ing. Günter Koch konnte rund 80 Teilnehmer begrüßen. Professor Dr.-Ing. Christian Holldorb, Hochschule Karlsruhe — Technik und Wirtschaft, führte in das Thema ein und moderierte die Vorträge und Diskussionen. Auf einige Vorträge wird kurz eingegangen.

Professorin Dr.-Ing. Katharina Klemt-Albert, Leibniz Universität Hannover, referierte über „**Brauchen wir den digitalen Wandel**?“ Eine Befragung von projekterfahrenen Führungskräften hat die herausragende Bedeutung der Kommunikation bei der Projektrealisierung belegt. Die Definition von BIM sieht die Referentin in:

- Objektbezogenes Bauwerksmodell als Informationsquelle und Datendrehscheibe
- Digitale Erfassung und Vernetzung aller relevanten Daten
- Begleitung des gesamten Lebenszyklus.

Klemt-Albert betonte die Bedeutung einer Kollaboration bei BIM durch alle an einem Projekt Beteiligten und: „Digitales Bauen wird die Baubranche grundlegend verändern. Wer es beherrscht, schlägt die Brücke in die Zukunft.“

Einen **kritischen Blick auf BIM** warf Professor Dr.-Ing. Peter Böttcher, Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes. Er plädierte im Hochbau für einen digitalen Projektbrowser im Internet mit vier Bereichen: Bauwerk — Pläne; Struktur der Bauteile — Bauabschnitte; Informationen zu Bauabschnitten sowie andere Bau-Beteiligte mit Unterlagen.

Die Folgen von BIM für die Vertragsbeziehungen erläuterte Dr. Andreas Digel, BRP Renaud und Partner, sein Fazit:

- Die sich im BIM-Prozess stellenden Rechtsfragen sind mit den herkömmlichen juristischen Instrumenten rechtssicher lösbar.
- Bei der Anwendung von BIM ist aber die sorgfältige vertragliche Gestaltung (Mehrparteienverträge) deutlich stärker als bisher Voraussetzung für das Gelingen des Projekts.
- Die Verträge müssen vor Arbeitsaufnahme endverhandelt sein; „planungsbegleitende“ Vertragsverhandlungen verbieten sich.

Personalia

Volker Schenk, Technischer Vorstand der Vossloh AG wurde am 15. September 2017 von der Mitgliederversammlung des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) im Amt des Präsidenten des VDB für weitere drei Jahre bestätigt.

Crister Fritzson (Präsident der schwedischen Staatsbahn SJ) wurde am 25. September von der Generalversammlung für die Periode 2018 bis 2019 zum Präsidenten der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) gewählt. Nach dem Rücktritt von **Rüdiger Grube** von diesem Amt, hatte es Fritzson im Februar2017 kommissarisch übernommen. **Oliver Wolff**, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), wurde zum Vizepräsidenten der CER gewählt.

Sabrina Soussan und **Michael Peter** haben zum 01. Oktober 2017 die Leitung der Mobilitätssparte von Siemens übernommen. Sie folgen auf **Jochen Eickholt**, der nun als Integrationsmanager für die angekündigte Zusammenlegung des Mobilitätsgeschäfts von Siemens mit Alstom fungiert (*siehe Bericht unter Eisenbahn allgemein*).

Hans Joachim Schellnhuber, Direktor des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) erhielt Mitte Oktober 2017 von der japanischen Asahi Glas Stiftung den „Blue Planet Prize“. Schellnhuber gilt als „Vater der Zwei-Grad-Grenze für die globale Erderwärmung“.

Bundesverkehrsminister **Alexander Dobrindt** übernahm nach der Bundestagswahl ein Parlaments-/Fraktionsamt und übergab daher am 24. Oktober 2017 seine Amtsgeschäfte bis zur Regierungsneubildung an Bundeslandwirtschaftsminister **Christian Schmidt**.

Thomas Stocker, Professor an der Universität Bern, wurde am 01. November 2017 mit dem Schweizer Wissenschaftspreis Marcel Benoist ausgezeichnet. Anhand von Modellierungen und Eiskernbohrungen konnte er die Klimaveränderungen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen aufzeigen.

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG hat am 10. November 2017 drei neue Vorstände für je drei Jahre bestellt: **Alexander Doll** zum Vorstand „Güterverkehr und Logistik“. Doll war seit 2013 Vorstandsvorsitzender bei Barclays Deutschland in Frankfurt. **Professorin Dr. Sabina Jeschke** zur Vorständin „Digitalisierung und Technik“ Die Physikerin kommt von der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen und war Direktorin des interdisziplinären Cybernetics Lab. **Martin Seiler** zum Vorstand „Personal und Recht“. Seiler kommt von der Telekom Deutschland GmbH, seit 2015 war er Geschäftsführer Personal und Arbeitsdirektor. Er folgt am 01. Januar 2018 auf **Ulrich Weber**, der Ende 2017 in Ruhestand geht.

† **Ralf Roman Rossberg** ist am 18. November 2017 im 84. Lebensjahr verstorben, er hat zahlreiche Bücher über die Eisenbahn geschrieben. Der Redakteur der GRV-Nachrichten schätzt Rossberg seit den 1970er-Jahren, als dieser unter „rrr“ in den verschiedenen Medien der DB präsent war.

Dr. Roland Bosch ist seit 01. Dezember 2017 neuer Vorstandsvorsitzender der DB Cargo AG, er folgt auf **Jürgen Wilder**, der Ende Oktober die DB Cargo AG verlassen hat.

Thomas Ahlburg übernimmt am 01. Januar 2018 die Funktion des Vorstandsvorsitzenden der Stadler-Gruppe. **Peter Spuhler**, Mehrheitsaktionär von Stadler, konzentriert sich auf das Amt des Verwaltungsratspräsidenten.

Michael Vogel ist ab 01. Januar 2018 Geschäftsführer vom Nahverkehr Rheinland (NVR), SPNV-Aufgabenträger für den Regierungsbezirk Köln, und des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS). Er folgt auf **Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag**, der zum Jahresende 2017 in den Ruhestand tritt.

Joachim Künzel ist ab 01. März 2018 Geschäftsführer des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe, dem SPNV-Aufgabenträger im Landesteil Westfalen jenseits der Grenze der Verkehrsverbünde Rhein-Ruhr und Rhein-Sieg. Er löst den langjährigen Geschäftsführer des NWL, **Burkhard Bastisch** ab, der in den Ruhestand tritt.

Supplement zu den GRV-Nachrichten

Die GRV-Nachrichten sprengen regelmäßig den angestrebten Rahmen von zirka 36 Seiten. Dabei wurde bisher schon häufig eine gewisse Anzahl fertig geschriebener Artikel gelöscht, um den Rahmen einigermaßen einzuhalten.

Wir haben uns daher entschieden, zusätzlich zu den weiterhin gedruckten Folgen der GRV-Nachrichten Supplemente herauszugeben, die als Pdf-Datei auf unserer Internetseite www.GRV-Nachrichten.de veröffentlicht werden.

Supplemente können zu beliebigen Terminen erscheinen. In jeder Folge der gedruckten GRV-Nachrichten listen wir auf, welche Supplemente seit der letzten Folge der GRV-Nachrichten erschienenen sind. Leser, die keinen Internet-Zugang haben, oder einzelne oder alle Supplemente lieber in gedruckter Form haben möchten, können bei der GRV Ausdrucke zum Selbstkostenpreis bestellen.

Bisher sind folgende Supplemente erschienen und können in Kürze von unserer Internetseite heruntergeladen werden:

109a: Léman 2030 garantiert die Zukunft (Übersetzung des Beitrags von Fanny Corsain in Folge 109).

109b: Zuschriften zum Zwischenruf in Folge 109 „Der Wettbewerb im SPNV verfehlt seine Ziele eindeutig“.

110a: Deutsche Bahn stellt neue Angebote vor (Bericht von einer Präsentation am 05. Oktober 2017 in Berlin).

110b: DB Regio stellt Ideenzug vor (Bericht von einer Präsentation am 07. November 2017 in Nürnberg).

Impressum

Herausgeber: GRV Gesellschaft
für Rationale Verkehrspolitik e.V.,
Postfach 101403, D-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 +49 234 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
Dr. Hans Meiner.

Redaktion (verantwortlich):
Dr.-Ing. Gunther Ellwanger
Vorsitzender der GRV
Mattenweg 12
D-79856 Hinterzarten
Tel. +49 7652 919009
gunther.ellwanger@grv-nachrichten.de.

Lektorat:
Wolfgang Dietrich Mann
stellvertretender Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV
Dr.-C.-Otto-Straße 121
D-44879 Bochum
Tel. +49 234 5465181
(tagsüber +49 201 50949935)
Fax +49 234 5465180
wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de

Titelbild: Am 08. Dezember 2017 wurde die über 500 Kilometer lange Schnellfahrstrecke zwischen Berlin und München vollendet. Mit Fertigstellung der Neubaustrecke von Erfurt nach Ebensfeld (bei Bamberg) ist die letzte Lücke der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ geschlossen.
Foto: DB AG / Claus Weber.

Das Kapitel **„Informationen der […] GdI — AdI“** wird von der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI) / Association des Ingénieurs des transports publics (AdI) gestaltet.

Verantwortlich für die GdI/AdI-Seiten ist:
Dr. Steffen Schranil
c/o SBB Cargo International AG
Riggenbachstr. 6
CH-4600 Olten
Tel. +41 79 1723968
steffen.schranil@sbbcargoint.com.

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

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe war am 13. November 2017. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

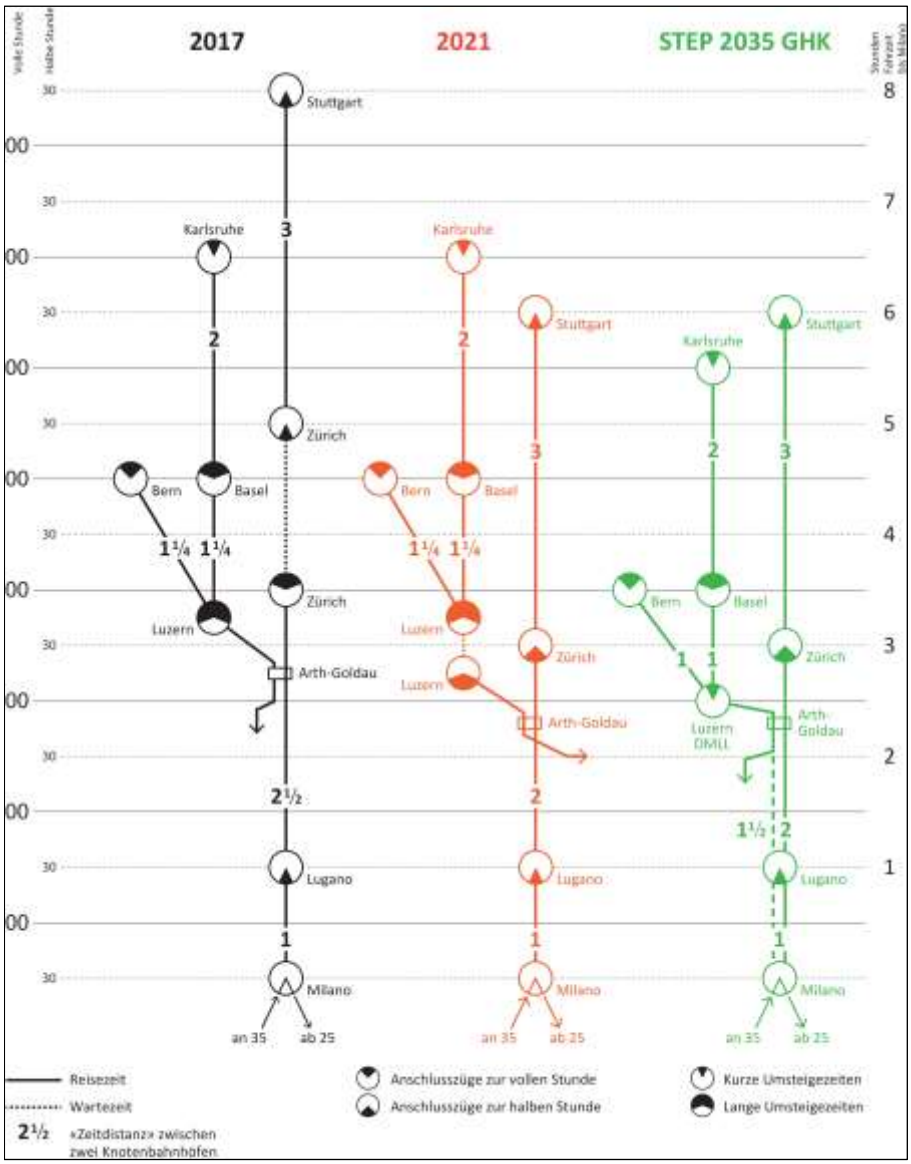
Frühere Ausgaben der GRV-Nachrichten (ab Folge 76) können heruntergeladen werden von www.grv-nachrichten.de. Dort sind Bilder und Grafiken in der Regel farbig dargestellt.

Die aktuelle Ausgabe finden Sie unter www.grv-ev.de/home/pdf/grvn110b.pdf.

Die Folgen 1 bis 75 werden derzeit eingescannt und stehen demnächst ebenfalls auf der Internetseite der GRV zur Verfügung.

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 übernehmen die GRV keine Verantwortung.

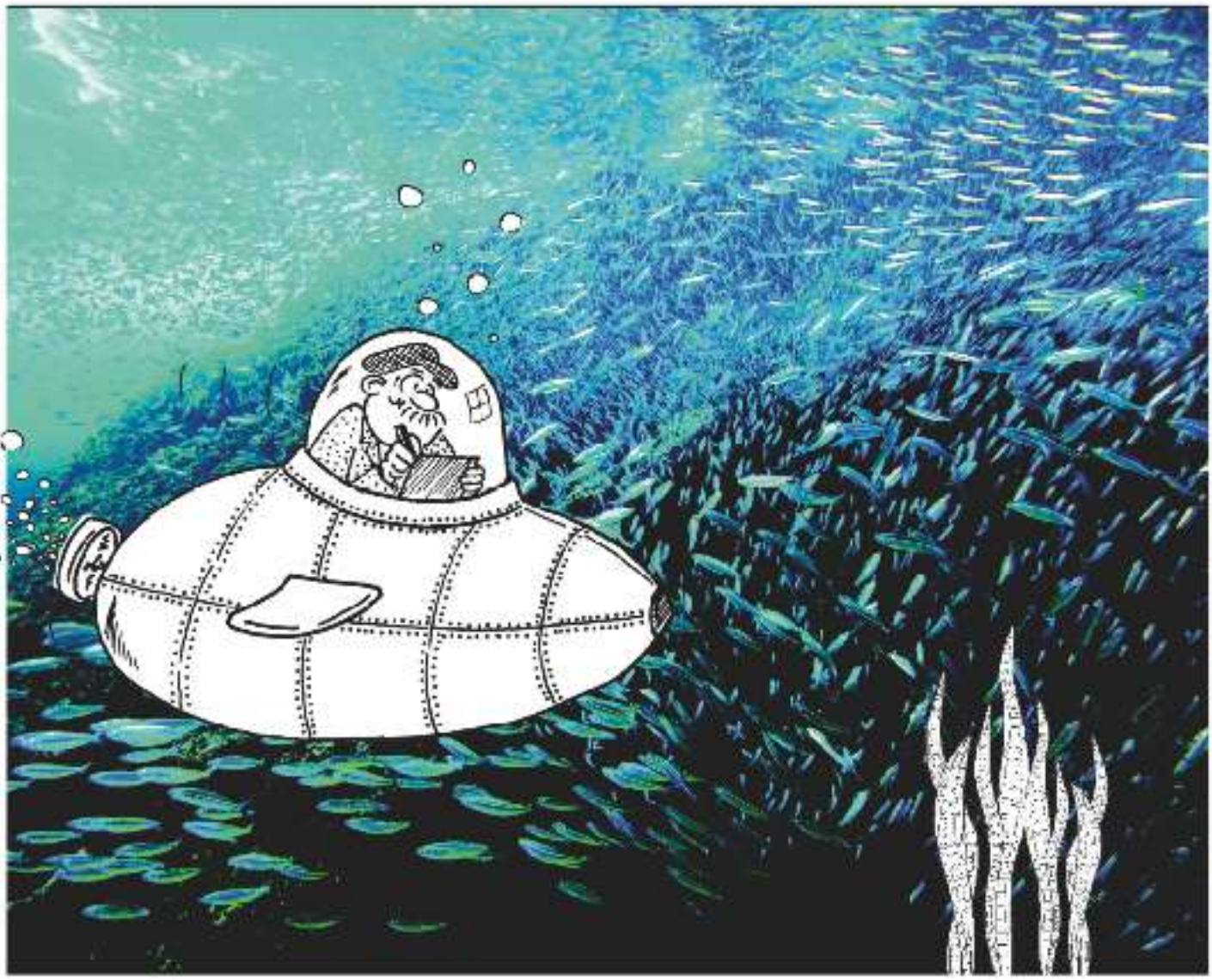
Die nächste Folge der GRV-Nachrichten erscheint voraussichtlich im April 2018.



Schematische Darstellung der «Fahrzeit-Distanzen» entlang des Gotthard-Korridors — siehe Beitrag „Gestalten statt nur Verwalten“ auf Seite 23;
Grafik: Werner Stohler.

econex

www.econex.de



Unter der Oberfläche wird es erst richtig spannend

Nicht alle Schwarmfische schwimmen permanent in der typischen Gruppenformation. Viele tun das nur saisonal oder in bestimmten Situationen.

Genau hinschauen. Immer wieder. Vor allem bei großen Grundgesamtheiten liefern Statistiken wichtige Informationen. (Jedenfalls dann, wenn man die Untersuchungen professionell plant, durchführt und die Ergebnisse richtig interpretiert.) Das kann auch zu überraschenden Erkenntnissen führen. Oberflächlich betrachtet mag eine Untersuchungseinheit vielleicht sehr homogen erscheinen, aber bei genauerer Betrachtung stößt man auf die wichtigen – und oft entscheidenden – Details.

econex wählt für jede Analyse die am besten geeignete Methodik, beispielsweise zum Nutzungsverhalten, zur strategischen Angebotsplanung, für Einnahmeaufteilung oder Erlösberechnung. Konventionelle Erhebungsmethoden kommen ebenso zum Einsatz wie selbst entwickelte Apps, einschließlich intelligenter Netzwerkanbindungen für unsere Auftraggeber. Und dann gehen wir den Dingen auf den Grund: Zählungen, Befragungen und Tests werden mit viel Erfahrung konzipiert, organisiert, durchgeführt und ausgewertet. Wenn Sie mehr darüber wissen möchten: Auf **www.econex.de** finden Sie spannende Beispiele.