Folge 121 Juli 2021

GRV-Nachrichten

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

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

Foto: Robertus Laan / Jungfrau Tours AG

Leitartikel: Wie kann der öV zum Klimaschutz beitragen? | Seite 3

Fragen an die Parteien zur Bundestagswahl | Seite 5

BVerfG: Klimaschutzgesetz muss nachgeschärft werden | Seite 12

Gute Fortschritte bei Batteriezügen | Seite 21

Einigung beim Europäischen Klimagesetz | Seite 4

Schweizer Kohlendioxid-Gesetz scheitert in Referendum | Seite 8

DAK — quo vadis? | Seite 20

Nach der Corona-Pandemie | Seite 25

HOCHLEISTUNG I PRÄZISION I ZUVERLÄSSIGKEIT

Plasser & Theurer

Gleich zweimal sparen: Schottermanagement mit E³

Mit den Stopfmaschinen im Hochleistungssegment mühelos mithalten und dabei noch wertvolle Ressourcen sparen – das sind bewährte Leistungen für die das Schottermanagement-System BDS international bekannt ist. Neu ist die Kombination mit dem Hybridantrieb E³. Schotter sparen heißt somit künftig auch Treibstoff sparen.

E3 by Plasser & Theurer

MACHINE

plassertheurer.com

„Plasser & Theurer", „Plasser" und „P&T" sind international eingetragene Marken

Inhaltsverzeichnis

Europäische Verkehrspolitik 4

Verkehrspolitik in Deutschland..... 5

Verkehrspolitik in der Schweiz 8

Informationen der Schweizerischen Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs GdI — AdI.. 11

Nachhaltigkeit 12

Verkehrssicherheit..... 16

Infrastrukturprojekte..... 18

Innovationen..... 20

Nichtmotorisierter Verkehr 23

Unternehmen und Märkte..... 25

Kultur, Reisen und Freizeit 32

Veranstaltungen..... 36

Literatur..... 39

Supplement zu den GRV-Nachrichten 40

Personalia 40

Impressum 42

Leitartikel

Wie kann der öffentliche Verkehr zum Klimaschutz beitragen?

Von Dr. Peter Füglistaler, Bern, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV) der Schweiz.

Sowohl die Europäische Union wie auch die Schweiz haben sich ehrgeizige Klimaziele gesetzt. Per 2050 soll unter dem Strich kein Kohlendioxid mehr ausgestoßen werden. Dies erfordert ein breites Bündel von Maßnahmen. Beim Verkehr bestehen große Erwartungen an den öffentlichen Verkehr (öV) und insbesondere an die Eisenbahn als dessen Rückgrat. Dies zu Recht: Der öffentliche Verkehr ist im Durchschnitt rund dreimal energieeffizienter als der motorisierte Individualverkehr; beim Güterverkehr beträgt der Unterschied sogar das Fünf- bis Zehnfache. Bahn und Bus sind unschlagbar als effizientes, klimafreundliches Massentransportmittel. In der Schweiz bezieht die Bahn ihren Strom weitgehend aus kohlendioxidfreier Wasserkraft, und die Busse des öV werden schrittweise elektrifiziert.

Damit der öffentliche Verkehr einen spürbaren Beitrag zur Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen des Gesamtverkehrs leisten kann, sind große Anstrengungen nötig. Der Anteil („Modal Split“) des öV am gesamten Personenverkehr beträgt in der Schweiz heute 28 Prozent. Der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr beläuft sich auf gut 35 Prozent. Schon nur die Steigerung um einige wenige Prozentpunkte erfordert beträchtliche Geldmittel, Maßnahmen und Eingriffe. Dies auch deshalb, weil sich der Gesamtverkehr nach der Bewältigung der Corona-Pandemie erholen und mit dem Wachstum von Wirtschaft und Bevölkerung weiter zunehmen wird.

Dr. Peter Füglistaler;
Foto: Béatrice Devènes / © BAV.

Es sind deshalb alle Beteiligten gefordert, sich nach der Decke zu strecken. Von Seiten des Bundes sind wir in der Schweiz in vielfältiger Weise aktiv:

- Die Umsetzung der vom Parlament beschlossenen Eisenbahn-Ausbau-Programme läuft auf hohen Touren, und Vorbereitungsarbeiten für einen nächsten Ausbauschritt sind im Gang. Jährlich wird über eine Milliarde Franken in den Ausbau des Schienennetzes investiert, weitere drei Milliarden Franken fließen in den Substanzerhalt und die Erneuerung des Bestandsnetzes. Die Investitionen der Schweiz ins Bahnnetz liegen damit weit über denjenigen in allen Ländern der EU.
- Die beschlossenen Maßnahmen zur Stärkung der Bahn im Güterverkehr durch die Alpen zeigen messbare Erfolge. Die Zahl der alpenquerenden Fahrten im Schwerverkehr konnten von 1,4 Millionen im Jahr 2000 auf 843 000 Fahrten im Jahr 2020 reduziert werden. Der Schienenanteil beträgt damit 71 Prozent. Mit dem Verlagerungsbericht 2021 wird die Regierung (Bundesrat) über Maßnahmen für die weitere Stärkung der Verlagerung entscheiden, insbesondere Stoßrichtungen zur Weiterentwicklung der Lastwagen-Maut („Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe“, LSVA). Im Fokus sind auch Maßnahmen zur Stärkung der europäischen Schienengüterverkehrskorridore. Dazu gehört beispielsweise die Kapazitätssicherung für den internationalen Schienengüterverkehr auf den Zulaufstrecken zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) mit den Basistunnels an Gotthard und Lötschberg.
- Die Schweiz hat den Schutz der Anwohner weiter verstärkt und die Durchfahrt alter, lärmiger Güterwagen per Anfang 2020 verboten. Dies erhöht die Akzeptanz eines weiteren Bahnausbaus. Die Maßnahme ist abgestimmt mit ähnlichen Bestrebungen in der EU und insbesondere in Deutschland. Das Verbot konnte — allen Unkenrufen zum Trotz — ohne Probleme und Verluste von Schienenverkehren umgesetzt werden.

Im Wissen darum, dass der Klimaschutz eine grenzüberschreitende Herausforderung ist, und dass die EU die Bahn europaweit fördern will, sind wir auch auf internationaler Ebene aktiv:

- Die Schweiz bringt sich in die Initiative der Niederlande zur Förderung des internationalen Schienenpersonenverkehrs im Rahmen einer dafür kreierten europäischen Plattform ein. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) leitet eine Arbeitsgruppe, welche sich für ein durchgehendes, kundenfreundliches internationales Ticketing sowie weitere Verbesserungen für Fahrgäste im europäischen Schienenverkehr einsetzt. >>

- Weiter arbeitet das BAV bei der Konkretisierung der Initiative „TEE 2.0“ (Trans-Europ-Express 2.0) mit. Diese wurde letztes Jahr im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft angestoßen. Sie sieht vor, die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen in Europa zu stärken. Angedacht ist ein Netzwerk von Knoten, Korridoren und länderübergreifenden Verbindungen mit Taktfahrplänen („Europatakt“). Dabei sollen Züge des TEE-2.0-Konzepts längere Fahrten ohne Umsteigen ermöglichen. Das BAV kann mit seiner langjährigen Erfahrung in der Planung angebotsorientierter Taktfahrpläne und den schweizerischen Instrumenten der Trassensicherung einen wertvollen Beitrag leisten.
- Das BAV arbeitet auch an einer möglichst raschen Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Bahnpakets, damit der grenzüberschreitende Bahnverkehr weiter vereinfacht und gestärkt werden kann.
- Mittelfristig können europäische Angebote im Tages- und Nachtzugverkehr nur verbessert werden, wenn der Netzzugang in allen Ländern möglich wird. Hier bestehen in der Schweiz noch Ängste, ob diese Verkehre ins nationale System integriert werden können.

Ebenso gefordert sind die Bahnunternehmen: Sie müssen ihre Angebote weiter verbessern und die Bahn modernisieren. Wichtige Herausforderungen sind:

- Gewährleistung der Sicherheit und der Pünktlichkeit
- Vereinfachung der Tarifsysteme und des Ticketkaufs, gerade auch im internationalen Verkehr und mit Nutzung der neuen digitalen Möglichkeiten.
- Innovationen beim Komfort für die Fahrgäste.
- Modernisierung und technische Weiterentwicklung, etwa bei der automatischen Kupplung im Güterverkehr und natürlich bei der Energieeffizienz in allen Bereichen.

Die Arbeiten laufen. Sie werden einen wichtigen Beitrag leisten zum Klimaschutz. Damit die ambitionierten Klimaziele erreicht werden können, wird die Politik kaum darum herumkommen, auch kontroverse Themen wie ein Mobility Pricing, Kohlendioxid-Abgaben oder den Einbezug von externen Kosten in die Verkehrswegerichtlinie aufzunehmen. Nur mit solchen ergänzenden Preismaßnahmen lässt sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nachhaltig beeinflussen.

Europäische Verkehrspolitik

Einigung beim Europäischen Klimagesetz

Die Verhandlungsführer des Rates der Umweltminister und des Europäischen Parlaments haben am 21. April 2021 (*einen Tag vor dem Klimagipfel des Präsidenten der USA, siehe Bericht unter Nachhaltigkeit auf Seite 13*) eine Einigung erzielt, mit der das Ziel einer klimaneutralen EU bis 2050 und die Zielvorgabe, die Netto-Treibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug des Abbaus) bis 2030 gegenüber 1990 um mindestens 55 Prozent zu senken, rechtlich verankert werden. Es bleibt also bei der Position, auf die sich die EU-Umweltminister am 17. Dezember 2020 geeinigt hatten (*siehe Folge 120 der GRV-Nachrichten, Seite 5*). Das Europäische Klimagesetz dient der Umsetzung des Green Deal (*siehe Folge 117 der GRV-Nachrichten, Seite 5ff*).

Damit bis 2030 ausreichende Anstrengungen zur Vermeidung von Emissionen unternommen werden, wurde für den Beitrag, der durch Entnahme von Kohlendioxid aus der Atmosphäre zum Nettoziel geleistet wird, ein Höchstwert von 225 Millionen Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente eingeführt. In der Einigung ist auch, gemäß der Position des Parlaments, die Einrichtung eines wissenschaftlichen Beirats für Klimaschutz vorgesehen, dem 15 hochrangige Sachverständige unterschiedlicher Nationalität angehören sollen.

Die Kommission soll auch ein indikatives EU-Treibhausgasbudget für den Zeitraum 2030 bis 2050 veröffentlichen, was auch das Klimaziel für das Jahr 2040 beeinflussen kann, laut Klimagesetz muss es spätestens im Jahr 2024 fixiert werden.

Zu der Einigung erklärte Bundesumweltministerin Svenja Schulze: „Das neue EU-Klimagesetz ist mehr als nur richtungweisend. Es macht den Klimaschutz in der EU verbindlich und unumkehrbar. Erstmals werden die Klimaziele im Europarecht verankert. Das heißt: Die EU richtet ihre gesamte Politik darauf aus, bis 2050 treibhausgasneutral zu werden. Damit leistet Europa einen wichtigen Beitrag, um einen gefährlichen Klimawandel abzuwenden und das Pariser Abkommen zu erfüllen. Für Deutschland bedeutet der Beschluss, dass auch wir unser Tempo beim Klimaschutz deutlich erhöhen werden. Der Ausbau von Sonnen- und Windkraft muss beschleunigt werden, der Kohleausstieg wird schneller kommen als bisher geplant. Die EU hat mit einem starken Beschluss vorgelegt. Jetzt kommt es darauf an, dass auch die anderen großen Volkswirtschaften, allen voran die USA und China, ihre Klimaziele engagiert anheben.“

Am 24. Juni 2021 hat das Europäische Parlament das Gesetz verabschiedet. Am 14. Juli 2021 will die Kommission ihr Klimaschutzpaket „Fit für das 55-Prozent-Ziel“ vorschlagen.

Europäisches Jahr der Schiene eingeläutet

Die Europäische Kommission und die portugiesische Ratspräsidentschaft haben am 29. März 2021 in Lissabon das Europäisches Jahr der Schiene feierlich eingeläutet. An dieser virtuellen Auftaktveranstaltung nahmen über 500 Interessierte teil. Mit diesem „European Year of Rail“ will die EU mehr Menschen zum Umstieg auf die Bahn bewegen und mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlagern.

Als symbolischste Initiative wurde bei dieser Feier der „Connecting Europe Express” (europäischer Verbindungs-Express) vorgestellt. Am 2. September soll dieser Zug in Lissabon starten, um nach über 40 Halten in 26 Ländern am 7. Oktober 2021 das Ziel Paris zu erreichen. Der Zug soll die Vorzüge der

Eisenbahn für Reisende, Güter und die Umwelt verdeutlichen. Das Projekt wird auch die Wichtigkeit der Finanzierung nachhaltiger Infrastrukturen — wie der Schiene — aufzeigen. Als Teil des nächsten langfristigen EU-Budgets 2021 bis 2027 ist in der neuen Connecting Europe Fazilität (CEF) dafür ein Betrag von 33,7 Milliarden Euro vorgesehen.

Da alle Bahngesellschaften wegen der Corona-Krise große Verluste hinnehmen müssten, sei dieses europäische Jahr besonders wichtig, „denn es ist ein klares Bekenntnis zur Schiene und zeigt: Wenn es um Klima- und Umweltschutz geht, sind wir unschlagbar", äußerte **DB-Chef Richard Lutz** am 29. März. Das „European Year of Rail" sei aber auch ein Statement gegen Grenzen im vereinten Europa und ein Zeichen für mehr Miteinander, so Lutz.

Die Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesrätin **Simonetta Sommaruga**, nahm gemeinsam mit SBB-Chef **Vincent Ducrot** an der Veranstaltung teil. Die Schweiz begrüßt die europäische Initiative. Die Schweizer Klimaziele beabsichtigen, per 2050 unter dem Strich kein Kohlendioxid mehr auszustoßen. Damit diese Ziele erreicht werden können, soll die Bahn in der Mobilität eine noch stärkere Rolle übernehmen.

„Das Europäische Jahr der Schiene ist ein starkes Signal der EU und der Mitgliedsstaaten für die Bedeutung des Bahnsektors in der Mobilitätswende", betonte der **Chef der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), Andreas Matthä**. „Nur durch eine konsequente Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und den Ausbau des internationalen Schienenpersonenfernverkehrs kann Europa seine Klimaziele erreichen und den europäischen Green Deal zu einem Gesamterfolg machen." Die ÖBB wollen im Mobilitätsbereich bereits 2030 klimaneutral sein, europaweit ist dieses Ziel für 2050 vorgesehen (*siehe Bericht oben*).

Als Ergänzung zur Aktivität der Europäischen Kommission hat die CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies, Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften) am 31. März 2021 die **Kampagne „Future is Rail"** (die Zukunft heißt Eisenbahn) gestartet, welche die Eisenbahn in der EU als das intelligenteste, sauberste und stark vernetzte Verkehrsmittel präsentieren soll. Die CER ist überzeugt, dass es möglich ist, in der EU mehr zu transportieren und dabei die Klimaziele des Green Deals zu erfüllen. Daher ist es das Ziel für 2030, dass doppelt so viele Fahrgäste mit der Eisenbahn reisen und mindestens 30 Prozent des Güterverkehrs auf der Schiene erfolgen.

Verkehrspolitik in Deutschland

Fragen an die Parteien zur Bundestagswahl

Die GRV hat den aktuell im Bundestag vertretenen Parteien am 12. April 2021 neun Fragen gestellt, mit Frist zur Beantwortung bis 12. Mai, damit die Antworten in dieser Folge der GRV-Nachrichten und damit vor der Bundestagswahl am 26. September veröffentlicht werden können. Zusammen mit den Fragen hat der Vorstand der GRV einige „Spielregeln" festgelegt (siehe nachstehender Kasten).

Für die Beantwortung unserer Fragen baten wir die Parteien um die Einhaltung folgender Grundsätze:

- Die Antworten sollen in Folge 121 der GRV-Nachrichten im Juli 2021 erscheinen. Daher benötigen wir Ihre Antwort bis Mittwoch, den 12. Mai 2021.
- Wir haben ein Platz-Problem in den GRV-Nachrichten. Deswegen muss der Umfang der Antworten (in der Summe über alle Fragen) auf 4000 Zeichen (inklusive Leerzeichen) pro Partei beschränkt werden. Abkürzungen und Kurzschreibweisen werden in den GRV-Nachrichten grundsätzlich ausgeschrieben, maßgeblich ist die Zeichenanzahl nach Lektorat. Antworten, die (in der Summe über alle Fragen) den vorgegebenen Umfang überschreiten, werden von der Redaktion der GRV-Nachrichten nach eigenem Ermessen gekürzt.
- Angefragt werden die in der laufenden Legislaturperiode im Bundestag vertretenen Fraktionen. Sofern die CSU zu einzelnen Fragen eine andere Antwort als ihre Schwesterpartei CDU geben möchte, räumen wir dafür (und nur dafür) bis zu 400 Zeichen zusätzlich ein.
- Wir möchten ausschließlich erfahren, was Ihre Partei auf unsere Fragen antwortet, keine darüberhinausgehenden Präsentationen zu Ihrem Programm, und keine

Sitzungsort des Deutschen Bundestags: Reichstagsgebäude in Berlin am 19. Juni 2020; Foto: Achim Melde © Deutscher Bundestag.

Äußerungen zur Politik aktueller oder früherer Regierungen oder zu den (vermuteten) Programmen der anderen Parteien. Wir behalten uns daher vor, über unsere Fragen hinausgehende Antworten herauszustreichen.
- Die Redaktion der GRV-Nachrichten empfiehlt gendersensible Formulierungen unter Einhaltung der einschlägigen Rechtschreibregeln. Texte mit Großbuchstaben bzw. Sonderzeichen inmitten von Wörtern werden vom Lektorat ohne weitere Rücksprache korrigiert; dabei werden möglichst wenige Wörter geändert, was zu generischer (maskuliner) Schreibweise führen kann.

Von 5 der 6 angeschriebenen Parteien erfuhren wir, dass sie sich mit anderen Parteien für den diesjährigen Wahlkampf auf ein geändertes Verfahren hinsichtlich der Beantwortung sogenannter „Wahlprüfsteine“ verständigt hätten. Die Fragen mussten deswegen auf Online-Formularen auf den Internetseiten der beteiligten Parteien eingetragen werden. Die Anzahl der Fragen wurde auf acht begrenzt, jede Frage durfte nur maximal 300 Zeichen lang sein. Die Beantwortung soll ab dem 1. Juli 2021 erfolgen, wobei die Parteien sich bemühen wollten, die Fragen innerhalb von vier Wochen zu beantworten.

Leider waren die Online-Formulare nicht identisch aufgebaut. So hat eine Partei Überschriften zu den einzelnen Fragen vorgesehen (über die 300 Zeichen Maximallänge je Frage hinaus), eine andere Partei verlangte eine Zuordnung der Fragen zu ein oder zwei politischen Ressorts. Für die Anforderungen, die wir als Fragenstellende in den „Spielregeln“ formuliert hatten, bot nur eine (dritte) Partei eine Eingabemöglichkeit in einem Bemerkungsfeld; wir haben diese Spielregeln daher allen Parteien nochmals in einer parallelen E-Mail übermittelt.

Das ursprüngliche Ziel, Ihnen in der letzten gedruckten Ausgabe der GRV-Nachrichten vor der Bundestagswahl die Positionen der Parteien zu verkehrspolitischen Fragen der GRV zu präsentieren, ist damit leider nicht möglich. Die Redaktion hat sich daher entschlossen, auf das flexiblere Instrument des Supplements zu den GRV-Nachrichten auszuweichen. Wir veröffentlichen in dieser gedruckten Folge der GRV-Nachrichten daher zunächst die (ursprünglichen, das heißt nicht gekürzten) Fragen der GRV, und reichen die Antworten der Parteien in einem Supplement nach. Eine Vorab-Version des Supplements steht jetzt schon bereit, hierin können Sie sehen, wie wir die einzelnen Fragen auf jeweils maximal 300 Zeichen gekürzt haben. Den Parteien haben wir zur Beantwortung eine erneute Frist gesetzt, Abgabeschluss für die Antworten ist nunmehr der 29. Juli 2021. Zirka am 1. August wird dann das vorläufige Supplement durch eine endgültige Version mit den Antworten der Parteien ersetzt. *Das Supplement können Sie hier herunterladen.*

Nachstehend die Fragen, wie sie den Parteien / Fraktionen ursprünglich gestellt wurden, sowie die jeweilige Position der GRV dazu.

1. Externe Kosten:

a) Die fehlende Anlastung Externer Kosten verzerrt den Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Eine nicht optimale Arbeitsteilung ist die Folge, mit negativen Auswirkungen wie der Verschwendung von Ressourcen (insbesondere Energie und Flächen), Verstärkung des Klimawandels durch Treibhausgase, Schädigung von Flora und Fauna, Belästigung der Menschen durch Lärm und Abgase, sowie vielen Toten und Verletzten durch Unfälle. **Streben Sie eine Reduktion bzw. verursachungsgerechte Anlastung der Externen Kosten an, und mit welchen Maßnahmen?**

Position der GRV: Die Externen Kosten müssen möglichst schnell verursachungsgerecht angelastet werden. Dabei ist es ausdrücklich nicht das Ziel, zusätzliche Einnahmen für den Staat zu generieren — die Bürgerinnen und Bürger (sowie die gewerbliche Wirtschaft) sollen an anderer Stelle geeignet entlastet werden, so dass auch soziale Verwerfungen vermieden werden können.

2. Bau von Verkehrsinfrastruktur:

a) Seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland wurde das Straßennetz sehr stark ausgebaut. **Sehen Sie einen Nachholbedarf bei den anderen Verkehrsträgern, und wenn ja, wie wollen Sie diesen abbauen?**

Position der GRV: Ein starker Nachholbedarf besteht bei den Eisenbahnen. Gemäß den Zielen des Deutschlandtakts dienen Neu- und Ausbauten von Bahnstrecken sowohl der Beseitigung von Kapazitätsengpässen als auch der Erzielung optimaler Kantenzeiten zwischen den Knoten, um so netzweit gute Anschlussverbindungen zu gewährleisten („Deutschlandtakt“). In der Luftfahrt und der Binnenschifffahrt besteht kein Bedarf zur Kapazitätsausweitung mehr.

b) Der Bau neuer Verkehrswege löst immer wieder Widerstände in der Bevölkerung aus, oftmals nach dem Prinzip „Heiliger Sankt Florian, schon mein Haus, zünd‘ andere an“. Beispielsweise ist der geplante Ausbau der Bahnstrecken im Korridor zwischen Hamburg und Hannover (Stichwort „Alpha E“) unterdimensioniert. **Wie wollen Sie sicherstellen, dass Einzelinteressen nicht vor dem Gemeinwohl stehen?**

Position der GRV: Die GRV hält die Praxis in Frankreich für vorbildlich: Nach der „déclaration d'utilité publique“ durch den Staatspräsidenten kann es bei Klagen nicht mehr um das Ob eines Projektes gehen, sondern nur noch um Ausgleichsmaßnahmen bzw. Entschädigungszahlungen, so dass der Bau der Projekte nicht unnötig aufgehalten werden kann. In einem föderalen Staat wie der Bundesrepublik Deutschland ist dies etwas schwieriger, aber grundsätzlich sollte bei allen Eisenbahnprojekten des Bundesverkehrswegeplan das Baurecht nicht nur durch Verwaltungsakt, sondern als Norm (Beschluss der Legislative) geschaffen werden. Das im Jahr 2020 beschlossene „Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz“ geht in die richtige Richtung.

c) Bei Bahnprojekten erfolgt die konkrete Bauplanung erst, wenn auch die Finanzierung des anschließenden Baus geregelt ist. Im Gegensatz dazu wird bei Straßenbauprojekten häufig „auf Vorrat“ geplant, so dass bei Verzögerungen beim Bau eines Projekts die bewilligten Finanzmittel kurzfristig zu anderen Projekten umgeschichtet werden können. **Streben Sie eine**

entsprechende Vorgehensweise auch für Bahnprojekte an?

Position der GRV: Es sollten möglichst schnell für alle im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthaltenen Eisenbahnprojekte Planungsmittel bereitgestellt werden, so dass mit dem Aufbau eines Planungsvorrats begonnen werden kann.

3. Sicherheit im Straßenverkehr:

a) Frage zur Neufassung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Hinweis: Nachdem sich Bundesverkehrsministerium und Bundesrat an 16. April 2021 doch noch auf einen Kompromiss geeinigt hatten (siehe separater Bericht in diesem Kapitel auf Seite 8), und eine Beschränkung auf 8 Fragen einzuhalten war, wurde auf die Stellung dieser Frage verzichtet.

b) Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) fordert ein generelles Tempolimit auf Autobahnen, die Deutsche Verkehrswacht fordert dazu einen entsprechenden Feldversuch, und selbst der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) positioniert sich inzwischen ausdrücklich „neutral“. **Welche Höchstgeschwindigkeiten sollen nach Ihren Vorstellungen auf den verschiedenen Straßentypen gelten?**

Position der GRV: Ein Tempolimit von 120, höchstens 130 Stundenkilometern (bei hoher Verkehrsbelastung sowie an gefährlichen Stellen auch weniger) auf Bundesautobahnen und vergleichbar ausgebauten Straßen für überfällig. Auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Regelfall 80 Stundenkilometer betragen, 100 Stundenkilometer nur noch ausnahmsweise auf besonders gut ausgebauten Straßen.

4. Eisenbahn-Unternehmen des Bundes:

a) Artikel 87e, Absatz 3, Satz 1 des Grundgesetzes lautet: „Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt.“ **Welche Autonomie der Unternehmensführung der Deutschen Bahn AG leitet sich Ihrer Auffassung nach aus dieser Verfassungsbestimmung ab?**

Position der GRV: Die Autonomie des Unternehmens ist uneingeschränkt zu respektieren. Diese Verfassungsbestimmung macht zudem transparent, was ein Unternehmen selbst leisten kann, und wo ergänzende politische Entscheidungen geboten sind. Die GRV lobt die daraus abgeleiteten Entscheidungen der Bundespolitik in den vergangenen Legislaturperioden zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarungen LuFV).

b) Manche Strukturen des DB-Konzerns waren im Hinblick auf einen möglichen Börsengang entwickelt. So wurde als Substruktur die DB Mobility Logistics AG geschaffen, und nach der Absage des Börsengangs (Finanzkrise 2008/2009) 2016 wieder aufgelöst. **Welche weitere Entwicklung des DB-Konzerns streben Sie an, und welche Institutionen sollen hier die Entscheidungen treffen? Auf welche Rahmenbedingungen ist Rücksicht zu nehmen?**

Position der GRV: Der DB-Konzern sollte sich auf sein Kerngeschäft konzentrieren, und das ist die Eisenbahn in Deutschland. Der Schienengüterverkehr muss dabei europäisch gedacht werden. Ein weiteres Engagement im Logistik-Geschäft (DB Schenker) muss dem Schienengüterverkehr erkennbare Vorteile bringen, andernfalls fehlt die Legitimation für eine Fortsetzung der Beteiligung eines Staatsunternehmens in diesem Geschäftsfeld. Die Veräußerung nicht länger benötigter Unternehmensteile sollte aber erst dann erfolgen, wenn sich dafür ein guter Erlös erzielen lässt. Den richtigen Zeitpunkt dafür zu erkennen, ist Sache der Organe der DB AG. Die GRV steht zum integrierten DB-Konzern. Eine Zersplitterung der Eisenbahnen des Bundes in Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen lehnt die GRV ab.

c) In manchen Großstädten und Oberzentren halten keine Fernverkehrszüge, zudem sind manche Fremdenverkehrsregionen in Deutschland nicht befriedigend angebunden. Auch beim europäischen Weitstreckenverkehr (Tag- und Nachtzüge) stehen Wünsche im politischen Raum. **Halten Sie diesbezüglich zusätzliches staatliches Engagement für geboten, und wenn ja mit welchen Instrumenten?** >>

Die GRV hält Fernverkehrszüge auch abseits der Hauptverkehrsmagistralen für erforderlich — der Bund sollte dies fördern; im Bild ein Intercity 2 nach Norddeich Mole im Hauptbahnhof von Magdeburg; Foto: DB AG / Volker Emersleben.

Position der GRV: Der Staat sollte solche Verkehre bezuschussen, ohne in die funktionierenden bestehenden Verkehre einzugreifen. Dies könnte durch zweckgebundene Zuschüsse zur Fahrzeuganschaffung sowie einer Bezuschussung der Infrastrukturnutzungsentgelte (vergleichbar der Bezuschussung im Schienengüterverkehr) erfolgen. Eine Vergabe von Linienbündeln mit der Quersubventionierung unwirtschaftlicher, aber staatlich gewünschter Linien durch aufkommensstarke Linien ist abzulehnen, weil dies einer einseitigen Sondersteuer auf die Eisenbahn gleichkäme, und so die ebenso wichtige Verkehrsverlagerung auf die Schiene konterkariert würde.

Einigung zur Novelle der Straßenverkehrsordnung

Am 28. April 2020 trat eine Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft. Die umfangreichen Änderungen sollten vor allem die Sicherheit für Zufußgehende sowie Fahrradfahrerinnen und -fahrer verbessern (*siehe Folge 118 der GRV-Nachrichten, Seite 19*).

Durch nachlässige Arbeit im Bundesverkehrsministerium gelangten Formfehler in den Verordnungstext, so dass die aktualisierte StVO ausgesetzt werden musste. Konkret fehlte in der Eingangsformel der Verweis, auf Grundlage welchen Gesetzes die Verordnung erlassen wurde. Die Behebung dieses Mangels wurde monatelang dadurch blockiert, dass einige Beteiligte — vornean Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer — dieses Versäumnis auszunutzen versuchten, um eine Abmilderung durchzudrücken (es *ist der Gedanke nicht ganz abwegig, dass das Bundesverkehrsministerium absichtlich schlampig gearbeitet hat…*) (*siehe Folge 119 der GRV-Nachrichten, Seite 17*).

Auf Vermittlung der amtierenden Vorsitzenden der (Länder-)Verkehrsministerkonferenz (VMK), der Bremer Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Dr. Maike Schaefer, haben Bundesländer und Bundesverkehrsministerium inzwischen einen Kompromiss gefunden. Auf der VMK am 15. und 16. April 2021 wurde beschlossen, die ursprünglich verabredeten Fahrverbote (zeitweiser Führerscheinentzug) bei erheblichen Geschwindigkeitsübertretungen nicht umzusetzen, dafür aber die Bußgelder für Raserei empfindlich zu erhöhen (teilweise zu verdoppeln). Alle übrigen Punkte der Novelle, die für mehr Sicherheit vor allem für den Fahrradverkehr beitragen, sollen nun wirksam in Kraft gesetzt werden.

Die Bremer Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Dr. Maike Schaefer; Foto: Tristan Vankann / © Bremer Senat.

In der ursprünglichen Novelle waren Bußgelderhöhungen nur für „normale“ Pkw (mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen) bei Geschwindigkeitsüberschreitungen bis 20 Stundenkilometer geplant; hier war jeweils eine Verdoppelung geplant, und die soll es nun auch geben. Für stärkere Übertretungen waren in der gescheiterten Novelle keine Bußgelderhöhungen geplant — hier sollten ja die verschärften Fahrverbote greifen. In dem nun vorliegenden Entwurf zur Reform der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) sollen auch hier spürbar höhere Bußgelder fällig werden. In gleicher Weise sollen nun auch für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und Pkw mit Anhänger, sowie für Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern und Passagierbusse die Bußgelder bei Übertretung der erlaubten Geschwindigkeit stark angehoben; für diese Fahrzeugkategorien war in der letztjährigen Version gar keine Erhöhung gegenüber dem vorigen Stand geplant, auch nicht im Bereich bis 20 Stundenkilometer Überschreitung.

Das Bundesverkehrsministerium soll nun auf dieser Basis eine Rechtsverordnung erlassen, welcher danach noch der Bundesrat zustimmen muss. Nach der Einigung in der VMK dürfte dies eine Formsache sein, so dass die modifizierten Bestimmungen noch vor der Bundestagswahl am 26. September 2021 in Kraft treten können.

Eine detaillierte Synopse mit den bis zum 15. April 2020 gültigen Bußgeldern, den in der gescheiterten Novelle vorgesehenen Beträgen, sowie den nun verabredeten Werten findet sich in der Dokumentation der VMK unter Tagesordnungspunkt 6.6 (ab Seite 73 im verlinkten Pdf-Dokument): www.verkehrsministerkonferenz.de.

Verkehrspolitik in der Schweiz

Vorbemerkung für unsere Leserinnen und Leser außerhalb der Schweiz: Während in Deutschland und Österreich mit „Bundesrat“ die jeweils zweite Kammer des Parlaments benannt wird, ist mit Bundesrat in der Schweiz die Regierung bezeichnet. Die Mitglieder der Regierung heißen ebenfalls Bundesrat bzw. Bundesrätin.

Kohlendioxid-Gesetz scheitert in Referendum

Am 13. Juni 2021 hat das Schweizer Stimmvolk mit knapper Mehrheit das **verschärfte CO_2-Gesetz abgelehnt**. Im Herbst 2020 hatte das Parlament das revidierte CO_2-Gesetz verabschiedet, um das Erreichen der Klimaziele der Schweiz zu ermöglichen. Das verschärfte CO_2-Gesetz sah als marktwirtschaftliche Lösung Lenkungsabgaben vor, wie beispielsweise Flugticketabgaben, die aber nur bei Vielfliegern zu einer Verteuerung geführt hätten. Damit ist auch die am 14. April 2021 von der Schweizer Regierung (Bundesrat) eröffnete **Vernehmlassung zur Kohlendioxid-Verordnung** (CO_2-Verordnung) obsolet. Damit sollte vor der Abstimmung über das revidierte Kohlendioxid-Gesetz zu den Umsetzungsfragen Klarheit geschaffen werden. Die Verordnung legte Reduktionsziele für die verschiedenen Sektoren fest, und konkretisierte die gesetzlichen Bestimmungen, die das Par-

lament mit der Revision des Kohlendioxid-Gesetzes beschlossen hat. Mit dem Kohlendioxid-Gesetz hätte die Schweiz ihre bisherige Klimapolitik verstärkt. Das Scheitern des CO_2-Gesetzes bedeutet indes nicht, dass sich das Schweizervolk ein für alle Mal von einer strengeren Umweltpolitik verabschiedet hätte. So steht in naher Zukunft die Gletscher-Initiative auf dem Stimmzettel, welche Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 in die Verfassung schreiben würde. Der Abstimmungstermin steht noch nicht fest, wird aber zwischen Ende 2022 und 2024 sein (*siehe Folge 118 der GRV-Nachrichten, Seite 25f*).

Die Railcom setzt neue Kompetenzen um

Die Kommission für den Eisenbahnverkehr Railcom veröffentlichte am 4. Mai 2021 ihren Tätigkeitsbericht 2020. Sie zeigt darin auf, wie sie ihre neuen Kompetenzen wahrnimmt, die ihr das Gesetzespaket Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) einräumt. In einem ersten Schritt fokussiert die Railcom auf die Systemführerschaften im Bereich Bahninfrastruktur und auf das Mitwirkungsrecht bei der Investitionsplanung von Infrastrukturbetreibern. In der Marktaufsicht legte die Railcom einen Schwerpunkt auf die Zusatzleistung „Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen“.

Neue Zuständigkeitsbereiche

Im Berichtsjahr 2020 bearbeitete die Railcom verschiedene Themenbereiche, in denen sie seit Inkrafttreten des Gesetzespakets OBI neu zuständig ist:

- Die Railcom ließ zentrale Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit in die Ausgestaltung der folgenden vier Systemführerschaften von SBB Infrastruktur einfließen: Bahnstrom 16,7 Hz, European Train Control System (ETCS), Kundeninformation und Technische Spezifikationen für die Interoperabilität TSI TAF / TAP (Telematics Applications for Freight / Telematics Applications for Passengers).
- Die Railcom informierte die Infrastrukturbetreiber über die neuen gesetzlichen Verpflichtungen und die Grundsätze zur Umsetzung des diskriminierungsfreien Mitwirkungsprozesses bei ihrer kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung. Zudem tauschte sie sich mit betroffenen Akteuren über die Erarbeitung eines Branchenstandards aus.
- An ihrer virtuellen Fachtagung im November 2020 mit rund 60 Teilnehmenden thematisierte die Railcom die neue Bestimmung betreffend den diskriminierungsfreien Zugang zu den Dienstleistungen der Nahzustellung im Schienengütertransport („letzte Meile“).

Schwerpunkte des Marktmonitorings

Die Railcom setzte 2020 in der Marktbeobachtung folgende Schwerpunkte:

- Sie evaluierte den Bewirtschaftungsprozess der Infrastrukturbetreiber für die Zusatzleistung „Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen“ auf mögliche Diskriminierungspotenziale hin. Sie verabschiedete Maßnahmen, um den Bestellvorgang, die Transparenz und die Nachvollziehbarkeit von Planungsentscheiden zu verbessern.
- Sie begleitete die SBB bei der Umsetzung eines Maßnahmenplans, den sie Anfang 2020 für das Projekt Traffic Control Center (TCC) vereinbart hatte. Im Rahmen dieses Projekts werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von SBB Personenverkehr in die Kommandoräume der Betriebszentralen von SBB Infrastruktur verlegt. Die vereinbarten Maßnahmen sollen unter anderem gewährleisten, dass die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen von SBB Infrastruktur in ihrer Entscheidungsfindung unabhängig von den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, und spezifisch auf die Gewährleistung der Nichtdiskriminierung geschult werden.

Schrittweise Stärkung der Railcom

Vor über 20 Jahren, am 1. Januar 2000, nahm die Railcom ihre Tätigkeit auf, damals noch unter dem Namen „Schiedskommission im Eisenbahnverkehr SKE“. Durch verschiedene Erweiterungen ihres Aufgabenbereichs wurde die Railcom seither in ihrer Rolle als Regulierungsbehörde schrittweise gestärkt. Nach der Bahnreform 2 und der Totalrevision des Gütertransportgesetzes 2016 erfolgte der jüngste Schritt mit Inkrafttreten des Gesetzespakets OBI zum 1. Juli 2020. Die Railcom erhielt damit ihren heutigen Namen und weitere Kompetenzen.

Der Tätigkeitsbericht 2020 der Railcom kann von der Internetseite www.newsd.admin.ch heruntergeladen werden.

Bundesrat verabschiedet Entwurf zum Veloweggesetz

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 19. Mai 2021 die Vorlage an das Parlament zum neuen Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz) verabschiedet. Damit sorgt er für bessere und sicherere Fahrradwege. Im Zentrum stehen dabei eine Planungspflicht für Fahrradwegnetze, die Definition von übergeordneten Planungsgrundsätzen, der Ersatz bei der Aufhebung von Fahrradwegen und die Information über Fahrradwegnetze.

Mit dem Ja zum Bundesbeschluss über die Velowege hat sich die Stimmbevölkerung im Herbst 2018 dafür ausgesprochen, dass der Bund die Kantone bei den Fahrradwegen unterstützt (*siehe Bericht in Folge 118 der GRV-Nachrichten, Seite 22*). Ein gutes und sicheres Fahrradwegenetz hilft, den Verkehr zu entflechten und die Mobilität besser zu bewältigen. Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr kommen sich weniger ins Gehege. Dies hilft, Unfälle zu vermeiden.

Kernstück des neuen Veloweggesetzes ist die Verpflichtung der Kantone zur Planung und Verwirklichung von Fahrradwegnetzen. Damit die gewünschte Netzwirkung erzielt wird, müssen die Pläne behördenverbindlich sein. Das neue Gesetz enthält Qualitätsziele (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv) im Sinne von übergeordneten Planungsgrundsätzen, ohne den Umsetzungsspielraum der Kantone einzuschränken.

Das Veloweggesetz sieht vor, dass Fahrradwegnetze oder Teile davon ersetzt werden müssen, wenn sie die Anforderungen an die Sicherheit und die Attraktivität nicht mehr erfüllen und

aufgehoben werden müssen. Es lässt aber den Kantonen die Möglichkeit offen, Ausnahmen vorzusehen, falls ihnen eine allgemeine Ersatzpflicht zu weit geht.

Der Bund informiert die Öffentlichkeit über die Bedeutung und über grundlegende Aspekte für Planung, Anlage und Erhaltung von Fahrradwegnetzen. Dazu publiziert er unter anderem Geobasisdaten über die Qualität und die Benutzbarkeit von Fahrradinfrastrukturen. Harmonisierte Geobasisdaten über die Fahrradinfrastruktur erleichtern die Planung und Erhaltung von Fahrradwegnetzen und sind für die Kantone und Gemeinden eine wichtige Vollzugsunterstützung. Zudem sind sie Voraussetzung für Echtzeitinformationen, die vor dem Hintergrund multimodaler Mobilitätsangebote und des automatisierten Fahrens an Bedeutung gewinnen.

Der Entwurf des Veloweggesetzes orientiert sich am Bundesgesetz über die Fuß- und Wanderwege (FWG) und berücksichtigt die spezifischen Anforderungen des Fahrradverkehrs. Das FWG wird im Rahmen dieser Vorlage wo nötig angepasst.

Der Gesetzentwurf kann von der Internetseite www.newsd.admin.ch heruntergeladen werden, die Vorlage ans Parlament von der Seite www.newsd.admin.ch sowie die Ergebnisse der Vernehmlassung von der Seite www.newsd.admin.ch.

Kurzberichte Verkehrspolitik in der Schweiz

Die traditionelle öV-Konferenz des Bundesamtes für Verkehr (BAV) wurde am 23. April 2021 erstmals gemeinsam mit der Plenarversammlung der Konferenz der kantonalen Direktoren und Direktorinnen des öffentlichen Verkehrs (KöV) organisiert. An der digitalen Veranstaltung nahm auch Bundesrätin Simonetta Sommaruga teil. Die Konferenz wurde von BAV-Direktor Dr. Peter Füglistaler und KöV-Präsident Laurent Favre, Regierungsrat des Kantons Neuenburg, geleitet. „Die KöV dankt Bundesrat und Parlament für die Unterstützung. Die Kantone werden die Situation weiterhin eng beobachten und die neusten Zahlen abwarten, welche im Mai veröffentlicht werden. Diese werden wir analysieren und dann gegebenenfalls weitere finanzielle Unterstützung des Bundes fordern“, sagte Favre. Die langfristige Entwicklung der Fahrgastzahlen kann zurzeit nur sehr schwierig eingeschätzt werden. Das BAV wird daher gemeinsam mit dem Bundesamt für Straßen (ASTRA) eine Studie erarbeiten, welche die mittel- und langfristigen Folgen der Corona-Pandemie für die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr evaluieren wird. Des weiteren stellte Favre das „**Grobkonzept Integriertes Tarifsystem**“ (GITA) vor, eines der Schlüsselprojekte der Allianz Swiss-Pass. Da Tariffragen auch die Besteller als wesentliche Geldgeber des öffentlichen Verkehrs betreffen, wird eine Bestellergruppe geschaffen, welche das Projekt eng begleitet. Neben der KöV sind das BAV sowie der Städte- und der Gemeindeverband vertreten.

Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat am 27. Mai 2021 am **digitalen Spitzengespräch des Internationalen Transportforums** (ITF) teilgenommen. Das ITF mit über 60 Mitgliedsländern findet traditionell im Mai in Leipzig statt (*ITF 2019 siehe Folge 115 der GRV-Nachrichten, Seite 36f*). Aufgrund der Corona-Pandemie wurde es in diesem Jahr digital durchgeführt, unter dem Vorsitz von Irland. In einer gemeinsamen Erklärung sprachen sich die Verkehrsministerinnen und -minister dafür aus, den öffentlichen Verkehr und neue Technologien zu fördern. Sie wollen zudem die Lärm- und Luftbe-

Nachdem sich Postauto Schweiz einige Jahre lang mit Manipulationen in der Buchhaltung überhöhte Zuschüsse erschlichen hatte, verschärfte das BAV die Abrechnungsmodalitäten:
Postbus mit Anhänger auf dem Bahnhofsvorplatz von Lauterbrunnen (Berner Oberland) am 6. September 2019;
Foto: Wolfgang Dietrich Mann.

lastung verringern. Das Verkehrssystem soll mit solchen Maßnahmen zum Vorteil aller Bürgerinnen und Bürger modernisiert und umweltfreundlicher gestaltet werden. Sommaruga betonte in ihrer Rede, dass auch die Mobilität zum Klimaschutz beitragen müsse und dies dank innovativen Lösungen auch könne. Das zeige etwa die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), welche die Schweiz gebaut hat. Dank der Flachbahn durch die Alpen können mehr Güterzüge auf der Schiene befördert werden. Als weiteres Beispiel nannte Sommaruga das privat initiierte Projekt „Cargo sous terrain“ (*siehe Folge 118 der GRV-Nachrichten, Seite 35f*). Die vollautomatische unterirdische Güterbahn soll die großen Zentren der Schweiz verbinden. Der Staat schafft die Rahmenbedingungen, Bau und Betrieb werden privat finanziert. Die Beispiele zeigten, was möglich sei, wenn die Verkehrspolitik mit der Klimapolitik verknüpft wird. „Wenn wir das klug machen, profitieren davon sowohl das Klima und die Bevölkerung als auch unsere Unternehmen. Ich sehe darin deshalb eine große Chance für unsere Länder — grad jetzt in dieser Zeit!“

Die **Reform des regionalen Personenverkehrs** (RPV) sowie der Rechnungslegung im subventionierten öffentlichen Verkehr bezweckt klarere Verantwortlichkeiten und effizientere Verfahren. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 4. Juni 2021 dazu den Entwurf zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) verabschiedet und an das Parlament überwiesen. Mit der Vorlage sollen unter anderem auch Maßnahmen zur Klärung der Verwendung von Subventionen gesetzlich verankert werden. Diese ergänzen die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) im Nachgang zum „Fall Postauto“ bereits ergriffenen Maßnahmen. Mit der Änderung des PBG werden Regelungen für den öffentlichen Verkehr vereinfacht und an die Entwicklung der letzten Jahre angepasst. Dazu setzt er auf mehrjährige Zielvereinbarungen der Besteller mit den Transportunternehmen. Das erhöht die Planungssicherheit und Verbindlichkeit. Um die Transparenz sowie die Effizienz zu erhöhen, soll zudem ein nationales Benchmarking eingeführt werden, und eine neue digitale Bestellplattform soll das Bestellverfahren vereinfachen und harmonisieren. Das Gesetz verdeutlicht zudem, dass im subventionierten Regionalverkehr, der von Bund und Kantonen bestellt wird, keine Gewinne einkalkuliert werden dürfen („Gewinnverbot“). Weiter wird präzisiert, wie ungeplante Überschüsse zu verwenden sind. Diese ergeben sich zum Beispiel durch höhere Fahrkartenerträge oder eine effizientere Leistungserbringung. Wie bisher sind im RPV mindestens zwei Drittel des Überschusses der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge zuzuweisen. Die Möglichkeit, Überschüsse oberhalb gewisser Schwellenwerte frei zu verwenden, entfällt. Neu wird aber unterschieden, ob eine öV-Linie nach einer Ausschreibung oder aufgrund einer Direktvergabe betrieben wird: Betreibt ein Unternehmen eine Linie nach einer Ausschreibung, sind die finanziellen Spielräume größer. Die Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes kann heruntergeladen werden von der Seite www.newsd.admin.ch.

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.

Neuausrichtung der Ortsgruppe Nordwest- / Zentralschweiz / Ticino

Von Hannes Maichle, GdI-Zentralsekretär.

Leider hatte die Corona-Zeit dazu geführt, dass auch in der Ortsgruppe Nordwest- / Zentralschweiz / Ticino noch keine Aktivitäten und Anlässe stattgefunden haben und der geplante Neustart mit einem neuen Vorstand noch nicht erfolgen konnte. Eine Neuzusammensetzung und Neuausrichtung des Vorstandes mit stärkerem Fokus auf den Raum Olten ist aber nach wie vor geplant. Dieser Neustart mit neuen Vorstandsmitgliedern soll nun erfolgen und die entsprechenden Arbeiten laufen.

Die Ortsgruppe Nordwest- / Zentralschweiz / Ticino, die geografisch etwas vereinfacht die Nord-Süd-Achse Basel – Olten – Luzern – Tessin abdeckt, hatte traditionell ihren Hauptstandort in Luzern, teilweise mit einem Ableger in Basel im Norden und Bellinzona im Süden. Dies lässt sich vom geschichtlichen Hintergrund gesehen aus der Ausrichtung und Organisation der SBB ableiten, weil die GdI ursprünglich die Gesellschaft der SBB-Ingenieure war. Die SBB hatten in Luzern mit dem Standort der Kreisdirektion II eine Vielzahl von Mitarbeitern in den unterschiedlichsten Bereichen Bau / Infrastruktur, Betrieb, Zugförderung und Werkstätten angesiedelt.

Veränderungen in der Organisation der Division Infrastruktur der SBB führten zur mehrheitlichen Verschiebung der Mitarbeitenden nach Olten. Der Abschluss von AlpTransit in Luzern, die Verschiebung der SBB Cargo von Basel ebenfalls nach Olten, die Entwicklung der ehemaligen Brünigbahn hin zur Zentralbahn nach Stanstad, aber auch die Öffnung der GdI für den gesamten öffentlichen Verkehr hatten dazu geführt, dass die Mitgliederbasis in Luzern geschwunden ist. Damit wurde es immer schwieriger, Mitglieder und Vorstandsmitglieder am Standort Luzern zu finden.

Ziel der geografischen Neuausrichtung ist es deshalb, mit dem Fokus auf Olten wieder ein wesentlich grösseres Potential für die Rekrutierung zu haben und die Aktivitäten stärker auf diesen Raum auszurichten. Selbstverständlich soll der Raum Luzern weiterhin bedeutend verbleiben. Weitere Neuigkeiten zur Ortsgruppe werden folgen.

Bitte teilen Sie es uns mit, wenn sich Ihre Adresse geändert hat:

- an GRV, Postfach 101403, 45014 Essen,
- per Fax +49 234 5465180 oder
- Mail an versand@grv-nachrichten.de.

Mitglieder des Vereins GdI — AdI melden ihre Adressänderungen bitte an info@gdi-adi.ch.

ViTa der Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz

Von Bettina Wagner, GdI Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz.

Nach einem Jahr corona-bedingter Funkstille und immer noch fehlender Planungssicherheit für die Organisation von Anlässen fanden wir es an der Zeit, unserer Ortsgruppe wieder etwas Leben einzuhauchen und eine corona-unabhängige Perspektive zu schaffen, auch wenn dies ein sehr unbefriedigender Ersatz für reale Treffen ist.

Seit März 2021 gibt es mit den «ViTa GdI OG Zürich / Ostschweiz» ein neues Format mit monatlichen virtuellen Treffen, die auf Basis eines persönlichen kurzen Inputreferats eines GdI-Mitglieds zu einem Bahnthema den Austausch und die Kontaktpflege ermöglichen. Die Anzahl Teilnehmer war bis jetzt vergleichbar mit der Teilnahme an regulären Veranstaltungen. Die Themen der bisherigen ViTas waren:

- Von Opfikon bis Vezia: Spannungsgeladener Ausflug in die Stromabnahme (03/2021)
- Bau der Limmattalbahn in Dietikon: Herausforderung Bahnbau mitten durch ein Stadtzentrum (04/2021)
- Systemwissen — Schlüssel zum langfristigen Erfolg der Bahn (05/2021)
- Mehr-Spur Zürich-Winterthur: Bahnausbau via Brüttenertunnel (geplant für 06/2021)

Für Ende September 2021 ist ein Anlass mit physischer Präsenz geplant zum Thema «Flexity-Tram», der bei den VBZ stattfinden soll.

Fachtagung und Generalversammlung 2020/21 in der Bodensee-Region und im Appenzellerland

Von Hannes Maichle, GdI-Zentralsekretär, und OG Zürich / Ostschweiz.

Die traditionsgemäss im Mai oder Juni stattfindende nationale Fachtagung und die Generalversammlung mussten letztes Jahr zunächst auf Oktober 2020 und dann auf Mai 2021 verschoben werden. Auch dies war wegen Corona leider nicht möglich. Der Anlass wird nun vom 16. bis 18.09.2021 im Zeitfenster der ursprünglich geplanten Auslandsexkursion durchgeführt werden. Die Auslandsexkursion muss wegen der Reisebeschränkungen in Europa auf das Jahr 2022 verschoben werden. Die Reise in die Niederlande wird aber das ursprünglich geplante attraktive Reiseprogramm beinhalten.

Wir freuen uns sehr, vom 16. bis 18.09.2021 endlich wieder einen grossen nationalen Anlass mit der Möglichkeit zu einem grossen Wiedersehen anbieten zu können. Wir gehen davon aus, dass dies dannzumal aufgrund der Durchimpfung der Bevölkerung ohne grössere Einschränkungen möglich sein wird. Die organisierende Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz wird uns neben dem ursprünglich geplanten Programm eine Ausdehnung auf einen dritten Tag mit einem ausserordentlich attraktiven Tagesablauf und einer grosszügigen Überraschung für die Übernachtungs-Möglichkeit anbieten können:

- Zusatzprogramm am Donnerstag, dem 16.09.2021
- Fachtagung am Freitag, dem 17.09.2021
- Generalversammlung am Samstag, dem 18.09.2021

Triebzug ABe 4/12 „Walzer“ auf der Fahrt von Herisau über Appenzell nach Wasserauen bei Urnäsch
Foto: © Appenzeller Bahnen AG.

Auf Anregung von Thomas Baumgartner, Direktor der Appenzeller Bahnen und GdI-Mitglied, werden wir in die Bodenseeregion und das Appenzellerland reisen, das neue Stadler-Werk in Sankt Margrethen besichtigen, ausgewählte Teile des Streckennetzes der AB «erfahren», in die Luftseilbahn auf die Ebenalp steigen und den Blick über die Weiten der Ostschweiz und des benachbarten Auslands geniessen.

Am Samstag werden wir die ausstehende Generalversammlung abhalten und interessante Referate hören können. Details folgen mit der Einladung Mitte Juli 2021. Wir alle hoffen natürlich, dass uns Corona nicht noch einmal einen Strich durch die Rechnung macht und freuen uns sehr auf diesen Anlass.

Veranstaltungsankündigung

- Donnerstag, 16.09.2021 bis Samstag, 18.09.2021, Fachtagung und Generalversammlung 2020/21 in der Bodensee-Region und im Appenzellerland

Nachhaltigkeit

Bundesverfassungsgericht: Klimaschutzgesetz muss nachgeschärft werden

Nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) vom 29. April 2021 ist das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG, *siehe Folge 117 der GRV-Nachrichten, Seite 18*) teilweise verfassungswidrig, da Maßgaben für eine Emissionsverringerung darin nur bis zum Jahr 2030 vorgesehen sind. Der erste Senat des BVerG hat für verfassungswidrig erklärt, dass in diesem Gesetz nicht festgelegt ist, wie bis zum Jahr 2050 die Klimaneutralität zu erreichen ist. Dadurch würden für die Zeiträume nach 2030 möglicherweise so scharfe klimapolitische Maßnahmen erforderlich, dass damit zulasten der jüngeren Generation deren Freiheitsrechte untergraben würden. Einen Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf unter zwei Grad und möglichst auf 1,5 Grad zu begrenzen, sei dann möglicherweise nur mit immer schärferen Maßnahmen machbar. Damit würden die zum Teil sehr jungen Beschwerdeführenden in ihren Freiheitsrechten verletzt. Die Karlsruher Richter verpflichteten den Gesetzgeber, bis Ende 2022 die Reduktionsziele für Treibhausgasemissionen auch ab

2031 näher zu regeln, um auf diese Weise prüfbar zu machen, ob das Restbudget der Treibhausgase zum Erreichen des Klimaziels von Paris angemessen auf die Dekaden verteilt sei.

Neben dieser „Hausaufgabe“ für die Politik ist die Argumentation der Richter wegweisend. Einer Generation dürfe nicht zugestanden werden, „unter vergleichsweise milder Reduktionslast große Teile des Kohlendioxid-Budgets zu verbrauchen, wenn damit zugleich den nachfolgenden Generationen eine radikale Reduktionslast überlassen und deren Leben umfassenden Freiheitseinbußen ausgesetzt würde.“ Es sei „mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltsamkeit weiter bewahren könnten.“

Die Verfassungsbeschwerden mehrerer Klimaschützerinnen und Klimaschützer waren damit teilweise erfolgreich. Eine ausführliche Pressemitteilung des BVerfG findet sich unter: www.bundesverfassungsgericht.de.

Bereits am 12. Mai 2021 hat das Bundeskabinett **Änderungen des KSG** auf den Weg gebracht, mit dem Ziel, das „KSG 2021“ noch vor der Wahl zum 20. Deutschen Bundestag am 26. September 2021 in Kraft zu setzen. Die Klimaneutralität Deutschlands wird nun bereits für 2045 angestrebt, bisher war 2050 beabsichtigt. Bis 2030 soll nun der Treibhausgas-Ausstoß um mindestens 65 Prozent im Vergleich zu 1990 verringert werden, statt der bisher angestrebten 55 Prozent. Für den Verkehr sind 2030 nur noch 85 Millionen Tonnen Treibhausgase erlaubt, gegenüber 2020 (147 Millionen Tonnen) ist das eine Reduktion um 42 Prozent. Am 24. Juni hat der Bundestag das **KSG 2021 verabschiedet,** einen Tag später passierte es auch den Bundesrat.

Den größten Teil der neuen Einsparungen soll der Energiesektor bringen. „Das ist ein guter Tag für den Klimaschutz“, sagte Bundesumweltministerin Svenja Schulze nach der Kabinettsitzung. Sie sehe das neue Gesetz nicht als Verschärfung der Klimapolitik, sondern als „Entschärfung der Klimakrise“. Es handle sich um eine „Verdopplung des Tempos beim Klimaschutz“. Das Bundeskabinett hat am 12. Mai 2021 auch den „Klimapakt Deutschland“ beschlossen (www.bmu.de). Darin geht es um die Maßnahmen, um die mit dem KSG 2021 beschlossenen ehrgeizigeren Ziele erreichen zu können. Die Bundesregierung will hierzu in den nächsten Wochen ein „Sofortprogramm 2022“ vorlegen.

Einen Vergleich zwischen Alt- und Neufassung der Ziele im KSG, der jeweils beanspruchten Treibhausgas-Budgets, hat **Greenpeace** durchgeführt (www.greenpeace.de) und Sofortmaßnahmen der Klimaschutzpolitik gefordert.

Die GRV begrüßt das neue Klimaschutzgesetz 2021. Die Verringerung der Treibhausgase des Verkehrs um 42 Prozent in nur 9 Jahren erscheint allerdings unrealistisch. Es wird sich alsbald die Frage stellen: Was dann? Ohne eine deutliche Reduzierung des Individualverkehrs wird es nicht gehen, denn ein Übergang eins-zu-eins vom Verbrennungsmotor zur E-Mobilität ist nicht möglich. Im Privatverkehr nur selten benötigte große Reichweiten sind beim Verbrennungsmotor kein Problem, beim Elektro-Auto ist die Reichweite begrenzt und wird dauerhaft ein Kostenfaktor sein. Ein großer Teil des Fuhrparks wird deswegen nur noch bedingt für weite Fahrten geeignet sein. Damit die Verkehrswende von der Gesellschaft akzeptiert wird, müssen Alternativen geschaffen werden. Weil der Bau neuer Bahnstrecken (die sowohl für attraktive Reisezeiten im Personenverkehr als auch für ausreichende Kapazitäten im Güterverkehr unerlässlich sind) einige Zeit benötigt, muss zumindest eine Perspektive sichtbar sein. Als Sofortmaßnahme müssen die bereits laufenden Aktivitäten zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs intensiviert werden. Parallel dazu sind klimaschädliche Subventionen abzubauen. Für die Automobilindustrie und die Verkehrsnutzerinnen und -nutzer ist zudem die Fixierung des Datums wichtig, ab welchem keine neuen Pkw mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden.

Wegweisender Klimagipfel des US-Präsidenten

Der neue US-Präsident Joe Biden hat den Kampf gegen den Klimawandel zur Priorität erklärt und an seinem ersten Arbeitstag am 20. Januar 2021 die Rückkehr der USA ins Pariser Klimaabkommen von 2005 eingeleitet. Am 22. April 2021 („Tag der Erde“) startete Biden einen zweitägigen virtuellen Klimagipfel mit rund 40 Staatschefs und hochkarätigen Vertretern der Wirtschaft. Die USA wollen bis 2050 — wie die EU — klimaneutral werden, bis 2030 sollen die Kohlendioxid-Emissionen gegenüber 2005 halbiert werden — was etwa einer Senkung um 42 Prozent relativ zum Jahre 1990 entspricht. Das am Vortag beschlossene Ziel der EU (*siehe Bericht im Kapitel Europäische Verkehrspolitik auf Seite 4*) die Emissionen bis 2030 um 55 Prozent zu senken basiert auf dem Jahr 1990. Bidens Plan ist deutlich ambitionierter als die Zusage des früheren Präsidenten Barack Obama im Jahr 2015 zum Pariser Klimapakt mit einer Reduktion von 28 Prozent. Doch der Rückstand gegenüber der EU aufgrund der klimapolitisch zögerlichen Politik während der Amtszeit von George W. Bush (2001 bis 2009) kann auch bis 2030 nicht aufgeholt werden.

Für den Transformationsprozess hin zu einer klimaschonenden Wirtschaft reichen Dekrete des Präsidenten aber nicht aus. Biden hat dafür ein zwei Billionen Dollar schweres Infrastrukturpaket angekündigt, um insbesondere nachhaltige Technologien, eine Energiewende, die Elektromobilität und ökologische Bauweisen zu fördern, aber auch um Millionen neuer Arbeitsplätze zu schaffen. Im Schwerpunkt aber wird die Klimapolitik, insbesondere im Elektrizitätssektor, von den Bundesstaaten getragen werden.

Mit einem Treibhausgas-Ausstoß von 5,3 Milliarden Tonnen im Jahr 2019 werden die USA nur von China mit 10,2 Milliarden Tonnen übertroffen. Der chinesische Staatschef Xi Jinping bekannte sich auf der Konferenz zum Pariser Klimaabkommen. Bis 2025 solle der Anstieg des klimaschädlichen Kohleverbrauchs verringert und im folgenden Fünfjahresplan der Kohleverbrauch verringert werden. Aktuell

stammt die Energieversorgung Chinas zu rund 60 Prozent aus Kohle. Der Höhepunkt der Emissionen soll noch vor 2030 erreicht werden, die Klimaneutralität wird vor 2060 angestrebt. Zu den Rednern gehörten auch Bundeskanzlerin Angela Merkel, Russlands Staatspräsident Wladimir Putin, Indiens Staatschef Narendra Modi und Brasiliens Präsident Jair Bolsonaro.

Worin liegt die Bedeutung dieses Klimagipfels?

Unter Donald Trump hatten sich die USA vier Jahre lang nicht an den internationalen Anstrengungen zum Klimaschutz beteiligt. Die USA selbst haben so Zeit für den ökologischen Umbau ihrer Wirtschaft verschwendet und gleichzeitig andere Regierungen dazu animiert, weiter auf fossile Brennstoffe zu setzen. Die EU hat in dieser Zeit versucht, die internationale Klimapolitik am Laufen zu halten und den Green Deal gestartet. Nach dem Klimagipfel Bidens gibt es **substanzielle Änderungen im internationalen Klimaschutz**: Die wichtigsten Regierungen der Erde hinsichtlich des Ausstoßes von Treibhausgasen scheinen sich einig zu sein, dass der Kampf dagegen, dass der Klimawandel ein beherrschbares Ausmaß übersteigt, forciert werden muss, und am Ende nur gemeinsam gewonnen werden kann.

Kurzberichte Nachhaltigkeit

Hitzewellen, Dürren, Überschwemmungen und Stürme: Bereits jetzt bekommen Mensch und Natur die Folgen der Erderwärmung massiv zu spüren. Deshalb muss der Temperaturanstieg mit aller Kraft gebremst werden. Parallel dazu ist aber auch eine **Anpassung an den Klimawandel** erforderlich. Die EU-Kommission hat am 24. Februar 2021 dazu eine Strategie vorgelegt. Dieser Vorschlag sieht solidere Datengrundlagen und Risikobewertungen vor. Die Europäische Wissensplattform für Klimaanpassung Climate-Adapt (https://climate-adapt.eea.europa.eu) soll erweitert werden. Auch ist eine spezielle Beobachtungsstelle für Gesundheit geplant. In der EU betragen die wirtschaftlichen Verluste aus klimabedingten Wetterextremen im Schnitt bereits mehr als 12 Milliarden Euro pro Jahr — Tendenz steigend. Die 29-seitige Mitteilung der Kommission „Ein klimaresilientes Europa aufbauen — die neue EU-Strategie für die Anpassung an den Klimawandel“ kann in deutscher Sprache heruntergeladen werden: https://eur-lex.europa.eu.

Am 25.Februar 2021 haben die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) und das Paul Scherrer Institut ihre Initiative „Syn-Fuels“ gestartet. Ziel ist es, einen Prozess zu entwickeln, um **Kerosin aus erneuerbaren Ressourcen** herzustellen. Aus Kohlendioxid und Wasserstoff aus nachhaltigen Quellen sollen flüssige Treibstoffgemische von höchster Qualität entstehen und sich für den Antrieb von Flugzeugen eignen. In den kommenden drei Jahren wollen die beiden Schweizer Forschungsinstitute nach geeigneten Wegen suchen, um Kohlendioxid und Wasserstoff zu längerkettigen Molekülen zu verknüpfen und so synthetische Treibstoffe zu produzieren.

Das Bundesverkehrsministerium informierte am 3. März 2021, dass das 2019 aufgelegte **Elektrifizierungsprogramm für die Schiene fortentwickelt** wurde und nun alle Maßnahmen enthält, mit denen das Ziel des Koalitionsvertrages 70 Prozent des Schienennetzes mit Oberleitungen auszurüsten, erreicht werden kann. Bis 2050 sollen dann 100 Prozent aller Zugkilometer elektrisch bzw. klimaneutral gefahren werden. Auf Strecken ohne Oberleitungen sollen Züge nicht mehr mit Diesel, sondern mit alternativen Antrieben fahren (Batterie, Brennstoffzelle).

Mit rund 30 Millionen Euro fördert das Bundesverkehrsministerium BMVI) die **Beschaffung von Elektro-Nutzfahrzeugen** . Die Förderung vom 9. März richtet sich an Handwerksunternehmen sowie klein- und mittelständische Unternehmen. Ein Überblick zur Förderung der Elektromobilität durch die Bundesregierung findet sich unter: www.bmvi.de.

Am 12. März 2021 verabschiedete die Schweizer Regierung (Bundesrat) den Bericht **Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Straßen zum Durchbruch verhelfen**. Der Bericht untersucht drei Szenarien mit unterschiedlichem Umstellungstempo von Dieselbussen auf fossilfreie Antriebstechnologien. Der Bericht zeigt, dass Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen bei den Bussen des öffentlichen Verkehrs wesentlich gesenkt werden können, wenn die heutigen Dieselbusse durch Busse mit beispielsweise Elektrobatterien ersetzt werden. Der Bericht kann heruntergeladen werden: www.newsd.admin.ch.

Am 15. März 2021 wurden vom Umweltbundesamt (UBA) die vorläufigen **Treibhausgasemissionen 2020 veröffentlicht**. Dank der Auswirkungen der Corona-Pandemie wurde das Ziel, die Treibhausgase gegenüber 1990 um 40 Prozent zu verringern, mit 40,8 Prozent erreicht. Insgesamt wurden 2020 in Deutschland 739 Millionen Tonnen Treibhausgase ausgestoßen, 70 Millionen Tonnen weniger als 2019. Die Emissionen des Verkehrs sind auf 146 Millionen Tonnen gefallen, was die Erreichung des Sektorziels von 150 Millionen Tonnen ermöglichte. Das Gebäuderessort hat sein Ziel nicht erreicht und muss nun nachschärfen. Weitere Informationen finden sich unter: www.umweltbundesamt.de.
Der im Klimaschutzgesetz vorgesehene Prüfbericht des Expertenrats für Klimafragen vom 15. April 2021 (140 Seiten) kann heruntergeladen werden: https://expertenrat-klima.de.
Die offiziellen Inventardaten zu den Treibhausgasemissionen in Deutschland für das Jahr 2020 veröffentlicht das UBA im Januar 2022 mit der Übermittlung an die Europäische Kommission.

Eine Verschärfung des EU-Emissionshandelssystems (European Union Emissions Trading System, kurz EU ETS) im Einklang mit dem Green Deal könnte die Dekarbonisierung des europäischen Stromsektors dramatisch beschleunigen — und wahrscheinlich ein **Ende der Kohleverstromung bereits 2030** herbeiführen. Eine am 27. April 2021 veröffentlichte Studie des Potsdam-Instituts für Klimafolgenfor-

schung (PIK) zeigt die Veränderungen für das Stromsystem auf, sobald das nun beschlossene Klimaziel (minus 55 Prozent Treibhausgase bis 2030) zu einer Verknappung der ETS-Mengen führt. Höhere Kohlendioxid-Preise, so die Autoren, seien nötig, um die Emissionen zu senken und auch viel schneller zu einem kostengünstigen Stromsystem mit erneuerbaren Energien führen.

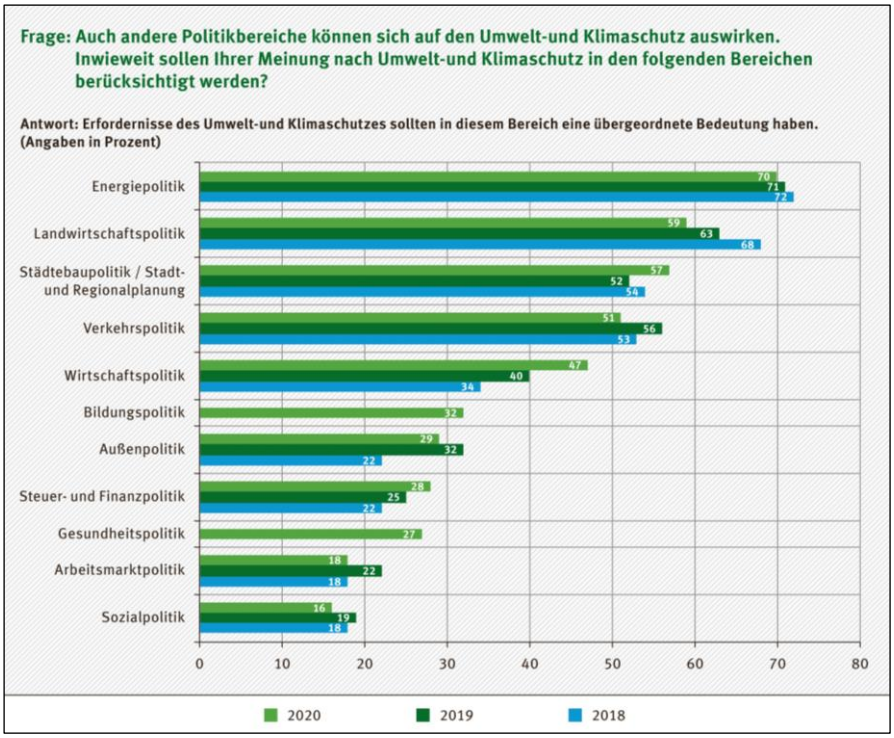
Nachdem Ende April 2021 der Entwurf eines neuen **Klimaschutzgesetzes für Österreich** publik wurde, gab es für die Klimaschutzministerin Leonore Gewessler heftigen Gegenwind. Um die Klimaneutralität Österreichs für 2040 zu ermöglichen, sieht der Entwurf für jeden Sektor und jedes Bundesland ein jährliches Kohlendioxid-Budget vor. Für jede zu viel emittierte Tonne sollen Strafzahlungen fällig werden. Falls die Reduktionsziele nicht erreicht werden, sollen massive Steuererhöhungen bei fossilen Energien folgen.

Am 28. April 2021 informierte das Bundesverkehrsministerium über ein Zwischenergebnis zur Standortwahl für das geplante **Innovations- und Technologiezentrum Wasserstofftechnologie (ITZ)**, das die Brennstoffzellentechnologie im Mobilitätsbereich fördern soll. Drei Regionen erhalten nun eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit, als Basis für die finale Standortwahl:

- Hydrogen and Mobility Innovation Center (HIC) in Chemnitz,
- Technologie-Anwenderzentrum Wasserstoff (WTAZ) in Pfeffenhausen im Landkreis Landshut (Bayern) und
- Technologie- und Innovationszentrums Wasserstofftechnologien (TIW) in Duisburg.

Weitere Informationen unter: www.bmvi.de.

65 Prozent der Deutschen halten den **Umwelt- und Klimaschutz für ein sehr wichtiges Thema** — trotz Corona. Besonders der Klimaschutz bleibt während der Pandemie für 70 Prozent weiterhin genauso wichtig, für 16 Prozent ist er sogar wichtiger geworden. Handlungsbedarf sehen die Befragten vor allem bei Energie, Landwirtschaft und Verkehr. Das sind Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage zum Umweltbewusstsein 2020 in Deutschland, die Bundesumweltministerin Svenja Schulze und Dirk Messner, Präsident des Umweltbundesamtes am 29. April 2021 vorstellten *(Siehe Grafik)*. Eine 48-seitige Broschüre zu 25 Jahren Umweltbewusstseinsforschung kann heruntergeladen werden: www.umweltbundesamt.de.



Repräsentativerhebung „Berücksichtigung von Umwelt- und Klimaschutz in anderen Politikbereichen" bei rund 2000 Befragten über 14 Jahren pro Jahr (online Befragung); Quelle: eigene Abbildung des Umweltbundesamts 2021.

Der fossile Verbrenner wird 2035 auslaufen betonte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer am 4. Mai 2021 in seiner Rede zur Eröffnung der digitalen Messe Transport Logistic (*siehe Bericht unter Veranstaltungen auf Seite 38*). Daher fördere sein Ministerium die Flottenerneuerung, alternative Antriebe, synthetische Kraftstoffe sowie Tank- und Ladeinfrastruktur.

Am 6. Mai 2021 informierte das Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) über eine neue Studie. Danach sollten **Wasserstoffbasierte Brennstoffe** vor allem in Sektoren wie der Luftfahrt oder industriellen Prozessen eingesetzt werden, die nicht elektrifiziert werden können. Ihre Herstellung ist zu ineffizient, zu kostspielig, und ihre Verfügbarkeit zu unsicher, um damit fossile Brennstoffe auf breiter Front zu ersetzen — etwa in Autos oder beim Heizen von Gebäuden. Für die meisten Sektoren ist die direkte Nutzung von Elektrizität, zum Beispiel in Elektroautos oder Wärmepumpen, wirtschaftlich sinnvoller. Setzt man stattdessen in erster Linie auf Brennstoffe auf Wasserstoffbasis und behält Verbrennungstechnologien bei, so die Forscher, könnte eine Verlängerung der Abhängigkeit von fossilen Energien drohen — und weiterer Ausstoß von Treibhausgasen. Ein englischsprachiger Beitrag findet sich unter: https://dx.doi.org.

Auf Einladung von Bundesumweltministerin Svenja Schulze und dem designierten Präsidenten der nächsten Weltklimakonferenz COP 26, Alok Sharma fand am 6. und 7. Mai 2021 der **12. Petersberger Klimadialog** statt. An diesem virtuellen Treffen nahmen etwa 40 Umweltministerinnen und Umweltminister aus der ganzen Welt teil, um COP 26 vorzubereiten. Bei den Gesprächen ging es insbesondere darum, Regeln zur Umsetzung des Pariser Klima-Übereinkommens auszuarbeiten, wie der Marktmechanismen. Auch die Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen in Entwick-

lungsländern wurde diskutiert. Deutschland will unter den Industrienationen vorangehen, so Bundeskanzlerin Angela Merkel, sie forderte auch von anderen Staaten klare Richtwerte ein. Eine weltweit einheitliche Kohlendioxid-Bepreisung sei wichtig, um die Klimaziele zu erreichen.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Bundesumweltministerin Svenja Schulze und der Präsident des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), Peter Gerber, haben am 7. Mai 2021 mit Vertretern weiterer Bundes- und Landesministerien sowie der Luftfahrtindustrie, Mineralölwirtschaft und der Anlagenbauer und -betreiber die „**PtL-Roadmap**“ unterzeichnet. Darin verständigen sich Politik und Wirtschaft auf die nötigen Anforderungen und Maßnahmen, um die Produktion von Power-to-Liquid-Kerosin in den nächsten Jahren aufzubauen. Bis 2030 sollen mindestens 200 000 Tonnen nachhaltiges Kerosin jährlich für den innerdeutschen Luftverkehr produzieren werden, was rund einem Drittel des aktuellen Bedarfs entspricht. Die 29-seitige „PtL-Roadmap“ kann heruntergeladen werden: www.bmu.de.

In diesem Jahr stehen für die **Förderung von Photovoltaikanlagen (PV) in der Schweiz** insgesamt 470 Millionen Schweizer Franken zur Verfügung. Neben dem Fördergeld gibt es viele neue Informationsangebote. „Jetzt ist die richtige Zeit, den Bau einer PV-Anlage zu planen“ so das Bundesamt für Energie am 11. Mai 2021. Die ausführliche Medienmitteilung mit Direktlinks kann heruntergeladen werden: www.newsd.admin.ch.

Nachdem der Deutsche Bundestag bereits am 21. Mai 2021 das „Gesetz zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge“, kurz **Schnellladegesetz** (SchnellLG), beschlossen hatte, stimmte der Bundesrat dem Gesetz am 28. Mai 2021 zu. Damit wird die Rechtsgrundlage für den gezielten Ausbau eines deutschlandweiten Netzes von Schnellladepunkten geschaffen. 1000 zusätzliche Schnellladehubs (mit jeweils mehreren Ladepunkten) sollen es bis 2023 garantieren, dass die Nachfrage bei steigenden Zulassungszahlen von E-Fahrzeugen auch zu Spitzenzeiten und an bisher unwirtschaftlichen Standorten gedeckt werden kann. In enger Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium steuert die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur unter dem Dach der NOW[1] GmbH seit 2020 die Aktivitäten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bereits im Sommer soll ein erstes Ausschreibungsverfahren gestartet werden.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat am 3. Juni 2021 Deutschland wegen **zu hoher Stickoxid-Emissionen in Städten verurteilt**. Der Grenzwert einer EU-Richtlinie von 2010 liegt bei 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Das höchstrichterliche Urteil bezieht sich auf die Jahre 2010 bis 2016. Aufgrund strengerer Abgasnormen für Diesel-Pkw und anderer Maßnahmen wie Tempo-30-Zonen ist die Luft in vielen Städten besser geworden. 2016 wurden nach Angaben des Bundesumweltministeriums noch in 90 Städten die Grenzwerte verletzt, 2019 waren es noch 25 Städte, und im Corona-Jahr 2020 nur noch 6: Darmstadt, Hamburg, Limburg, Ludwigsburg, München und Stuttgart. Insbesondere diese Städte müssen sich weitere Maßnahmen einfallen lassen, da die EU-Kommission, die Deutschland verklagt hatte, auf schnelle Gegenmaßnahmen pocht.

Am 16. Juni 2021 informierte DB-Chef Dr. Richard Lutz den Aufsichtsrat über die neue Zielmarke zum Klimaschutz: Der DB-Konzern zieht das Ziel der **Klimaneutralität auf 2040** vor, somit zehn Jahre früher als bisher geplant. Dafür will die DB ihre Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe ab 2025 vollständig mit Ökostrom versorgen. Zur Verringerung der Kohlendioxidemissionen sollen auch deutlich jüngere Zugflotten im Fern-, Regional- und Güterverkehr beitragen sowie die Verstärkung bei alternativen Antrieben und Kraftstoffen.

Verkehrssicherheit

Zahl der Verkehrstoten und Verletzten auf tiefstem Stand seit mehr als 60 Jahren

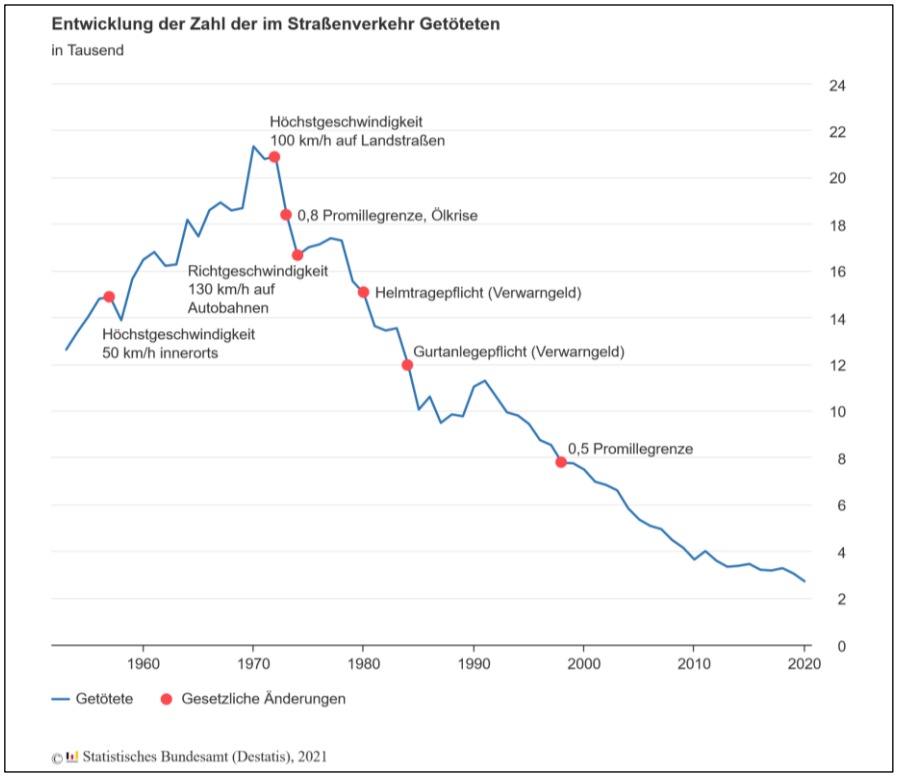
Das coronabedingt geringere Verkehrsaufkommen im Jahr 2020 hat sich deutlich auf das Unfallgeschehen im Straßenverkehr ausgewirkt: Nach einer Mitteilung des Statistischen Bundesamtes (Destatis) vom 7. Juli 2021 nahm die Polizei 2020 bundesweit insgesamt gut 2,2 Millionen Verkehrsunfälle auf. Das waren 16,4 Prozent weniger als 2019. Bei knapp 2,0 Millionen Unfällen blieb es bei Sachschaden, bei rund 264 000 Verkehrsunfällen wurden Menschen verletzt oder getötet. Die Zahl der Unfälle mit Sachschaden sank gegenüber 2019 um 17,0 Prozent, bei Unfällen mit Personenschaden waren es 11,9 Prozent weniger.

2719 Menschen sind im Jahr 2020 bei Verkehrsunfällen gestorben. Das waren 327 Verkehrstote oder 10,7 Prozent weniger als im Jahr davor. Die Zahl der Verletzten ging gegenüber dem Vorjahr um 14,8 Prozent auf 327 550 zurück. Damit sank die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten auf den tiefsten Stand seit mehr als 60 Jahren. Dennoch sind dies durchschnittlich etwa 6135 polizeilich erfasste Verkehrsunfälle, knapp 900 Verletzte und sieben Todesopfer pro Tag im Straßenverkehr.

1170 Personen kamen im Jahr 2020 in einem Pkw ums Leben, das waren 43,0 Prozent aller Verkehrstoten. 499 Menschen verunglückten auf einem kennzeichenpflichtigen Kraftrad (Motorräder und -roller) tödlich (18,4 Prozent aller Verkehrstoten), 426 mit dem Fahrrad und 376 zu Fuß (15,7 Prozent beziehungsweise 13,8 Prozent).

Gegenüber 2019 ist die Zahl der Verkehrstoten insbesondere bei Pkw-Insassen mit minus14,2 Prozent überdurchschnittlich zurückgegangen. Bei Menschen, die zu Fuß oder auf einem kennzeichenpflichtigen Kraftrad ums Leben kamen, fielen die Rückgänge mit 9,8 Prozent beziehungsweise 7,9 Prozent deutlich geringer aus. Den

[1] Die „Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“, kurz NOW GmbH, ist ein dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstelltes Bundesunternehmen zur Forschungsförderung.



geringsten Rückgang verzeichnete die Zahl der getöteten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer mit 4,3 Prozent.

Die meisten Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich 2020 mit 69,3 Prozent innerhalb von Ortschaften, daneben 24,9 Prozent auf Landstraßen und 5,8 Prozent auf Autobahnen. Allerdings haben Unfälle auf den Straßen außerhalb von Ortschaften unter anderem wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten oft schlimmere Folgen als auf Straßen innerorts. Insgesamt kamen 29,8 Prozent der bei Unfällen im Straßenverkehr Getöteten innerorts ums Leben, 58,6 Prozent auf Landstraßen und 11,7 Prozent auf Autobahnen.

Innerhalb von Ortschaften findet der größte Teil des Fußgänger- und Radverkehrs statt. Dies wirkt sich auch auf die Unfallzahlen aus. Im Jahr 2020 starben innerhalb von Ortschaften 810 Menschen. Die meisten waren zu Fuß (275) oder mit dem Fahrrad (254) unterwegs, gefolgt vom Pkw (130). Innerhalb von Ortschaften starben somit mehr Radfahrerinnen und Radfahrer und mehr Fußgängerinnen und Fußgänger als Pkw-Insassen.

Die meisten Fahrradunfälle ereignen sich im Sommerhalbjahr. Allerdings ist die Fahrradsaison in den vergangenen Jahren länger geworden. Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad für den Weg zur Ausbildung bzw. zur Arbeit. Daher gibt es an Wochentagen mehr Fahrradunfälle als am Wochenende. Demgegenüber stehen Unfälle mit Motorrädern und Motorrollern oft mit schönem Wetter und Freizeitfahrten in Zusammenhang. Sie finden gehäuft in den Monaten April bis Oktober an Wochenenden statt.

Um die Anzahl Getöteter und Schwerverletzter zu senken, schlägt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) mehr Fachpersonal in den lokalen Behörden und mehr Freiheiten für sie bei der Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen vor.

„Wichtig ist, dass die Behörden vor Ort über ausreichendes und gut qualifiziertes Personal verfügen“, sagte DVR-Präsident Professor Dr. Walter Eichendorf. Das sei aktuell nicht überall vorhanden, aber zwingend notwendig, um vor Ort entscheiden zu können, welche Maßnahmen sinnvoll für die Verkehrssicherheit auf Landstraßen seien. Gleichzeitig benötigten diese Behörden aber auch mehr Freiheiten bei der Umsetzung solcher Maßnahmen. Aktuell müssen beispielsweise Temporeduzierungen auch aus Gründen der Verkehrssicherheit wegen bundesrechtlicher Vorgaben sehr aufwändig begründet werden.

Mehr tödliche Verkehrsunfälle in der Schweiz

Im letzten Jahr haben 227 Menschen bei Verkehrsunfällen in der Schweiz ihr Leben verloren und 3793 Menschen wurden schwer verletzt. Das geht aus der am 18. März 2021 veröffentlichten Straßenverkehrsunfallstatistik 2020 des Bundesamts für Straßen (ASTRA) hervor. Von den tödlichen Unfällen betroffen waren vor allem Auto-Insassen sowie Motorrad- und Fahrradfahrerinnen und -fahrer, während bei den Fußgängerinnen und Fußgängern ein Rückgang zu verzeichnen ist.

Insgesamt wurden 227 Menschen bei Verkehrsunfällen getötet (2019: 187) und 3793 schwer verletzt (2019: 3639). Die Zahl der Verkehrstoten und der Schwerverletzten stieg damit wieder an — und dies, obwohl das Verkehrsaufkommen wegen der Corona-Pandemie niedriger war (*in Deutschland führte das gesunkene Verkehrsaufkommen zu sinkenden Unfallzahlen, siehe Bericht oben*). Der langfristige Trend bei den Opferzahlen ist auch in der Schweiz über die letzten Jahre hinweg betrachtet jedoch sinkend. Aufgeschlüsselt auf die einzelnen Bereiche ergibt sich folgendes Bild:

Insassen von Personenwagen

Im letzten Jahr kamen 71 Personen als Insassen eines Personenwagens ums Leben; dies sind 6 mehr als im Vorjahr. 611 Personen wurden schwer verletzt (95 weniger als 2019). Zugenommen hat die Zahl getöteter Personenwageninsassen wegen alkoholbedingten Unfällen (2020: 17 getötete Personen, 2019: 11).

Motorrad

Bei den Motorradfahrern und -fahrerinnen stieg die Zahl der getöteten Personen von 30 auf 52. Der größte Teil davon (39 Personen) wurde außerorts getötet. 998 wurden schwer verletzt (2019: 990). Betrachtet man die Unfalltypen, fällt die starke Zunahme von Schleuder- und Selbstunfällen auf. Oft spielte eine nicht angepasste Geschwindigkeit eine Rolle. Da es seit Anfang dieses Jahrs nicht mehr möglich ist, direkt mit schweren Motorrädern einzusteigen, haben viele Personen im letzten Jahr noch schnell einen

Motorradführerschein nach den alten Regeln gemacht. Das spiegelt sich in den Unfallzahlen von Fahrerinnen und Fahrern mit einem Lernführerschein wider: 240 von ihnen verunglückten im letzten Jahr schwer (10 Getötete, 230 Schwerverletzte; plus 8 bzw. plus 55 Personen). Der Direkteinstieg auf schwere Motorräder ist jetzt nicht mehr möglich.

Fahrrad

2020 wurden 29 Fahrradfahrerinnen und -fahrer getötet, 13 mehr als im Vorjahr. Ein deutlicher Anstieg ist im Innerortsbereich feststellbar: Dort kamen 19 Menschen ums Leben, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 10 Personen entspricht. 5 Personen verunfallten mit dem Fahrrad auf einem Radweg / Radstreifen tödlich, zwei auf dem Gehweg. Schwer verletzt wurden 934 Personen (2019: 802). Auffallend ist, dass 21 der getöteten Fahrradfahrer und -fahrerinnen den Unfall selbst verursacht haben. Weiter fällt die Zunahme der Unfalltoten in der Altersklasse 65 bis 84 Jahre auf (plus 8 auf 14 Getötete gegenüber 2019).

E-Bike-Fahrende

Wie in den Vorjahren stieg auch 2020 die Zahl der schwerverunfallten E-Bike-Fahrerinnen und -fahrer an: 15 Personen wurden getötet (2019: 11) und 521 schwer verletzt (2019: 355). Die meisten Unfälle mit E-Bikes waren Schleuder- oder Selbstunfälle.

Mit dem in Erarbeitung stehenden Veloweggesetz kann die Infrastruktur für den Fahrrad- und (langsamen) E-Bike-Verkehr verbessert und damit die Verkehrssicherheit erhöht werden. Die Vernehmlassung wurde im September 2020 abgeschlossen. Als nächstes wird der Bundesrat dem Parlament einen Bericht vorlegen.

Zudem wird zurzeit das Straßenverkehrsgesetz überarbeitet. In diesem Zusammenhang sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im E-Bike-Verkehr vorgesehen. Dazu zählen eine Helmpflicht und die Verpflichtung, auch tagsüber mit Licht zu fahren, sowie eine Tachopflicht für schnelle E-Bikes.

Aufgrund der Corona-Pandemie sind viele Personen auf das Fahrrad umgestiegen. Die mit einem Fahrrad und E-Bike zurückgelegten Distanzen haben im zweiten und dritten Quartal deutlich zugenommen. Dies dürfte das Unfallgeschehen mitbeeinflusst haben.

Fußgängerinnen und Fußgänger

Bei den Getöteten ist ein leichter Rückgang zu verzeichnen, von 37 (2019) auf 36 Personen, bei den Schwerverletzten von 524 auf 408 Personen im 2020. Fast die Hälfte starb auf einem Fußgängerstreifen.

Fahrerinnen und Fahrer „Fahrzeugähnlicher Geräte (FäG)“

Zu diesen Fahrzeugen gehören zum Beispiel Trottinettes, Inline-Skates oder Skateboards. Auch hier kommt es zu tödlichen Unfällen. 2020 starben 2 Personen, 57 wurde schwer verletzt (2019: 39). Am stärksten betroffen sind Kinder von 2 bis 13 Jahre.

Die Unfallstatistik des Straßenverkehrs 2016 bis 2020 kann von der Seite www.newsd.admin.ch heruntergeladen werden. Zugleich hat das ASTRA das Fachportal für Unfalldaten www.unfalldaten.ch aktualisiert. Es enthält Tabellen und ergänzende Grafiken zu den Unfällen sowie weitere nützliche Informationen.

Infrastrukturprojekte

Fortschritte im Brennerkorridor

Mit dem Brenner-Basistunnel (BBT) entsteht derzeit zwischen Österreich und Italien die zweite Flachbahn durch die Alpen, nach der ersten in der Schweiz mit Gotthard-Basistunnel (2016) und Ceneri-Basistunnel (2020). Der BBT ist Kernstück der neuen Brennerbahn zwischen München und Verona und soll zu markanten Verbesserungen für Reisende und Güter führen. Der Brennerkorridor ist Teil des Transeuropäischen Korridors Skandinavien – Mittelmeer und wird von der EU zwischen 40 und 50 Prozent mitfinanziert.

Mit den Tunnelarbeiten des BBT wurde am 4. Dezember 2009 in der Sillschlucht bei Innsbruck begonnen. Ende 2019 waren 115 Kilometer (50 Prozent) des insgesamt 230 Kilometer langen Tunnelnetzes vorgetrieben. Sie beinhalten 34 Kilometer eingleisige Eisenbahntunnel, 43 Kilometer Erkundungsstollen und 38 Kilometer sonstige Tunnelbauwerke wie Nothaltestellen, Logistik- und Zufahrtstunnel. Die Arbeiten sind in vier Baulose unterteilt: Tulfes–Pfons, Pfons–Brenner, Mauls und Eisackunterquerung.

Eine Besonderheit des BBT ist seine dritte Tunnelröhre, der sogenannte **Erkundungsstollen**. Dieser dient primär der Vorerkundung der Gebirgseigenschaften. Etwa je zur Hälfte wird mittels Sprengung bzw. Tunnelbohrmaschine vorgetrieben. Während der Bauphase dient der Erkundungsstollen als Logistiktunnel, im späteren Betrieb als Wartungs- und Drainagetunnel. Er befindet sich 12 Meter tiefer als die beiden Hauptröhren.

Spendenaufruf

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

Bankverbindung:
IBAN = DE47 3005 0110 0045 0046 52
BIC = DUSSDEDDXXX

Verwendungszweck: „steuerbegünstigte Spende für verkehrswiss. Arbeiten“.

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

Die Mineure im BBT treiben das Eisenbahn-Großprojekt weiter zügig mit insgesamt 11 Vortrieben voran. Im italienischen Baulos Mauls bohren drei Herrenknecht-Tunnelbohrmaschinen (TBM) von Süden nach Norden. Sie fahren die beiden Hauptröhren sowie den Erkundungstunnel auf. Einen neuen **Vortriebsrekord** erreichte eine dieser Maschinen im März 2021: Die Doppelschild-TBM mit knapp 11 Meter Durchmesser legte im standfesten Gebirge 860 Meter zurück. Detaillierte Informationen zum Baufortschritt beim 64 Kilometer langen BBT finden sich unter: www.bbt-se.com.

Die Streckenführung für den **Nordzulauf zum Brenner** im Inntal und im Raum Rosenheim ist nun gefunden. Von fünf untersuchten Trassen schneidet die sogenannte „Variante Violett" mit rund 60 Prozent Tunnelanteil am besten ab. Sie führt vom österreichischen Schaftenau über die Gemeinden Kiefersfelden, Oberaudorf und Stephanskirchen östlich an Rosenheim vorbei bis Ostermünchen. Dieses Ergebnis gaben die Deutsche Bahn und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) am 13. April 2021 gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bekannt. Wenn die nun beginnende Vorplanung abgeschlossen ist, übermittelt die DB das Ergebnis an den Bund. Dann entscheidet der Deutsche Bundestag über das Projekt. Die weiteren Detailplanungen und Genehmigungsprozesse, wie das Planfeststellungsverfahren dürften bis zum Ende der 20er Jahre andauern. Im Jahr 2040 könnte diese Neubaustrecke dann in Betrieb genommen werden, rund 10 Jahre nach dem BBT.

Kurzberichte Infrastrukturprojekte

Am 5. März 2021 informierte DB-Infrastruktur-Vorstand Ronald Pofalla über das Arbeitsprogramm der DB für die Schieneninfrastruktur. Insgesamt sollen **12,7 Milliarden Euro** von DB, Bund und Ländern in diesem Jahr in die **Schieneninfrastruktur** (12,2 Milliarden Euro im Jahr 2020) investiert werden. Das ist die höchste Summe, die jemals innerhalb eines Jahres für Modernisierung, Instandhaltung sowie Neu- und Ausbau des Schienennetzes und von Bahnhöfen vorgesehen ist. Bundesweit will die DB über 1900 Kilometer Gleise, mehr als 2000 Weichen und rund 140 Brücken erneuern sowie rund 670 Bahnhöfe modernisieren. Das Arbeitsprogramm „Neues Netz für Deutschland“ basiert auf vier Säulen:

- Einstellung von weiteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern,
- verstärkter Einsatz von digitalen Bau- und Planungs-Tools,
- vorausschauende Instandhaltung und
- die Digitalisierung der Schiene.

Wichtige Großprojekte sollen künftig um bis zu 25 Prozent schneller realisiert werden, was durch Bauwerksdatenmodellierung (neudeutsch Building Information Modeling, kurz BIM), sowie die frühe Bürgerbeteiligung und das Planungsbeschleunigungsgesetz unterstützt werden soll.

Die DB hat am 13. April 2021 mit dem Bau der **neuen Flughafenkurve zum Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“** (BER) begonnen. Gemeinsam mit dem Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg erfolgte der erste Spatenstich für die 960 Meter lange neue Strecke. Die Flughafenkurve verkürzt den bisherigen Weg und ermöglicht so ab 2025 den Pendel-Verkehr im 15-Minuten-Takt zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und dem Flughafenbahnhof. Insgesamt investieren Bund und Länder rund 62 Millionen Euro in diesen Ausbau.

Am 4. Mai 2021 informierte die DB über die Vorbereitungen für eine **schnelle Verbindung Dresden – Prag** durch den längsten Eisenbahntunnel Deutschlands durch das Erzgebirge. Um den genauen Streckenverlauf festzulegen, fanden bereits die ersten 130 Bohrungen zur Baugrunderkundung statt. Es werden Bohrkerne bis in 400 Meter Tiefe aus dem Gebirge entnommen. Die Arbeiten der DB erfolgen gemeinsam mit dem staatlichen tschechischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen Správa železnic. Bis 2025 soll die Untersuchung von Varianten für den Tunnel abgeschlossen werden. Aktuell bereiten die Projektpartner auch einen Staatsvertrag für das Neubauvorhaben vor.

Am 10.Mai 2021 war in Hasselbrook Baustart für die **Strecke von Hamburg-Altona nach Bad Oldesloe** mit fünf neuen Bahnhöfen für die S-Bahn S4. Das Investitionsvolumen beträgt 1,8 Milliarden Euro. Durch die neue Strecke soll der öffentliche Nahverkehr in und um Hamburg direkter und pünktlicher werden. Es wird auch der Hauptbahnhof entlastet und für den Fern- und Güterverkehr gibt es mehr Kapazität. Dr. Peter Tschentscher, Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, wies auf zwei weitere große Schnellbahnprojekte hin: Die U5 im Osten von Bramfeld zur City Nord sowie die Verlängerung der U4 auf die Horner Geest. Tschentscher ist überzeugt: „Der Ausbau unseres U- und S-Bahn-Netzes ist der entscheidende Schritt in der Hamburger Mobilitätswende.“

Lageplan zur „Großen Wendlinger Kurve“ (zweigleisige und niveaufreie Ausfädelung von der Neubaustrecke aus Richtung Stuttgart zur Neckartalbahn Richtung Reutlingen) — siehe dazu der Bericht auf der nächsten Seite;
Grafik: DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, Dezember 2017.

Kurzberichte
Bahnprojekt Stuttgart – Ulm

Am 27. Februar 2021 wurde am neuen Stuttgarter Hauptbahnhof im Beisein des neuen Oberbürgermeisters Dr. Frank Nopper und des Architekten Christoph Ingenhoven das **Bergfest** gefeiert und die 14. Kelchstütze von insgesamt 28 betoniert. Die dreidimensional gekrümmten Kelchstützen bilden später das Dach des neuen Durchgangsbahnhofs.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg bemüht sich mit den Projektpartnern um weitere **Optimierungen der Infrastruktur im Knoten Stuttgart**. Bereits fest vereinbart sind folgende Ergänzungen:

- Ein drittes Gleis an der Station Terminal am Flughafen,
- Ausbau Rohrer Kurve und Bahnhof Stuttgart-Vaihingen,
- Große Wendlinger Kurve (*siehe Grafik auf voriger Seite*),
- Bahnhof Merklingen / Schwäbische Alb (Neubaustrecke Wendlingen – Ulm).

Daneben befinden sich weitere Infrastrukturergänzungen in der Diskussion, die von der Realisierung von Stuttgart 21 ausgehen und die städtebaulichen Planungen der Stadt Stuttgart respektieren. Dazu gehören:

- Ausbau Nordzulauf zwischen der Schnellfahrstrecke aus Mannheim und Stuttgart-Feuerbach,
- Ausbau des S-Bahnhofs Stuttgart-Feuerbach zum Regionalbahnhof,
- Erhalt der Panoramabahn (bisherige Streckenführung über Stuttgart-Vaihingen Richtung Singen),
- S-Bahn-Querverbindung zwischen Bad Cannstatt und Feuerbach
- sowie eine **Ergänzungsstation Stuttgart**.

Weitere Informationen unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de.

Der leistungsstarke Ausbau der Gäubahn (Strecke Stuttgart – Singen – Grenze Deutschland / Schweiz), einschließlich der **neuen Anbindung zum Flughafen Stuttgart (Gäubahntunnel)**, ist wirtschaftlich. Steffen Bilger, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, hatte im Sommer 2020 den neuen Gäubahntunnel vorgeschlagen (*siehe Folge 120 der GRV-Nachrichten, Seite 21*) und unterstrich am 4. März 2021: „Schneller von Stuttgart nach Zürich — mit besseren Anschlüssen entlang der gesamten Strecke. Das erreichen wir durch den leistungsstarken Ausbau der Gäubahn. Die Wirtschaftlichkeit ist nun nachgewiesen. Damit sind die Weichen für den Deutschlandtakt und einen optimal vernetzten Bahnverkehr in der Region gestellt.“

Am 14. April 2021 fand die 26. Lenkungskreissitzung der Stuttgart-21-Partner (DB, Land, Region und Stadt) wegen Corona virtuell statt. Erstmals nahm daran der neue Stuttgarter Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper teil, der die städtebaulichen Chancen durch S 21 betonte. In der Sitzung wurde auch über den neuen **Gäubahntunnel zum Flughafen** diskutiert. Nachdem dafür nun eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorliegt (*siehe oben*), wollen DB Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla und Landesverkehrsminister Winfried Hermann in Gesprächen mit dem Bund ausloten, ob es dafür eine verbindliche Finanzierungszusage gibt.

Innovationen

DAK — quo vadis?

Von Jürg D. Lüthard, Bahnjournalist, Zürich.

In Folge 97 der GRV-Nachrichten, Seite 26 ff, hat der Autor den Beitrag geschrieben: „Zur Einführung einer automatischen Kupplung“. In Folge 119 der GRV-Nachrichten, Seite 31ff, kommentiert Peter Molle den DAK-Schlussbericht.

Die Vorteile einer DAK (Digitale Automatische Kupplung) brauchen wir hier wahrlich nicht zu erklären. Ist doch gegenwärtig wieder einmal eine Automatische Kupplung (AK) im Gespräch. Was sich schon fast einem Ritual gleich alle paar Jahrzehnte zu wiederholen scheint. Nun ist nicht nur von einer AK die Rede, sondern von einer DAK. Dutzende von Verbänden, Institutionen und Organisationen befürworten und unterstützen zumindest verbal fast euphorisch eine DAK.

Faktisch gab es jedoch kaum je eine Modernisierung der Bahn, welche fristgerecht und so wie ursprünglich geplant zur Realisierung kam. Denken wir nur an ERTMS mit ETCS. Auch anderes, wie die Elektrifizierung oder Reaktivierung von Bahnstrecken läuft nicht besser.

Genau das könnte auch mit einer DAK geschehen. Folglich sollten die Bahnen ein Scheitern einer DAK gleich in ihre Planung mit einbeziehen! Was, wenn zum Beispiel ein Drittel aller Waggons auf eine AK umgestellt ist und der Umbau des „Rests“ ins Stocken gerät?

Gegenwärtig werden nur AK begutachtet, die mit der Schraubenkupplung inkompatibel sind. So insbesondere die Scharfenbergkupplung-Derivate von Voith und Dellner, die mit der osteuropäischen SA-3 Kupplung kompatible AK von CAF Miira, heute auch von Dellner, sowie der Schwab-Kupplung von Wabtec.

Da eine vollständige europaweite Einführung einer AK sich in jedem Fall über dutzende von Monaten hinzieht, änderten sich alle paar Monate die Fahr- und Zugsbildungspläne sowie Kundenbedienungen. Der gesamte Schienengüterverkehr (SGV) müsste in zwei parallele sich ständig wechselnde Umlaufsysteme aufgeteilt werden. Würde das der SGV überstehen?

Die Kupplungen

Bei allen begutachteten AK wird zumindest die Hauptluftleitung mit verbunden, optional auch die Hauptluftbehälterleitung. Ebenso ist ein Kontaktaufsatz für elektrische Verbindungen wahlweise unter- oder oberhalb sowie seitlich montierbar.

Die alte Scharfenbergkupplung ist für ihre nicht vorhandene Winterfestigkeit allseits bekannt. All die Kunststoffsäcke, die über die Kupplungen der diversen Triebwagen gestülpt sind, sind der beste Beweis dazu. Um das Problem zu lindern sind bei neueren Triebzügen die Kupplungen beheizt! Zudem lässt sich diese AK unter Zug nicht entkuppeln. Anstatt in einer Klimakammer die Kupplung um ein paar Millimeter zu vereisen, sollte man einfach eine ganze Zugskomposition drei Tage lang im Schneegestöber mit entkuppelten Waggons abstellen und sie

Die AK C-AKv von Faively ist mit der Schraubenkupplung kompatibel; Foto: Faively.

dann zu kuppeln versuchen. Das ergäbe dann jedoch keine klar reproduzierbaren Versuchsreihen, sondern erbrächte einfach nur den Beweis der Dysfunktionalität. Aber genau diese AK steht im Fokus zu einer DAK!

Die von CAF Miira entwickelte Kupplung wäre mit der SA-3 kombinierbar. Aber vielleicht ist ja genau das politisch nicht erwünscht?

Die Schwab-Kupplung ist die modernste und leichteste Kupplung. Ihre Winterfestigkeit hat sie an dutzenden von Zügen in der Schweiz längst bewiesen.

Die „Vergessene“ Kupplung

Die einzige Kupplung die sowohl unter sich als auch mit der Schraubenkupplung und der SA-3 kompatibel ist, wird gar nicht in die Überlegungen und Versuche mit einbezogen, die C-AKv von Faiveley. Die Kupplung ist zugelassen und bewährt sich seit Jahren im schweren Montanverkehr. Die Kupplung ist per sofort und langfristig gestuft problemlos einführbar.

Das D der DAK

Es ist klar, erst eine DAK bringt den vollen Nutzen. Sie ist die Voraussetzung einer vollen Automatisierung des SGV. Aber bereits eine elektropneumatische Bremse (ep-Bremse) und eine automatische Bremsprobe brächten riesige Vorteile. All die anderen Ideen sind fast grenzenlos. Neben der Übertragung von Daten wäre auch eine automatisch verbundene Zugsammelschiene von Vorteil. So zum Beispiel für temperaturgeführte Ladung.

Nur, die Definition der Anforderungen ist noch unklar und verzögert die Einführung einer DAK wieder um Jahre.

Der pragmatischere Weg

Lieber der Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach.

Man könnte sich für die C-AKv, oder eine vergleichbare Kupplung, bewusst ohne Digital-Teil entscheiden. Dazu werden an der Kupplung nur der Anschlagsort und die Befestigungsart definiert und vorgefertigt. Das ermöglichte pro Waggon eine preiswerte Montage der Kupplung an einem Tag. Die Umstellung stände unter keinem Zeitdruck! Vorteile ergäben sich in Kürze. Ein Abbruch der Umstellung liefe nicht in eine gigantische Fehlinvestition.

Zuerst werden die Loks und die Waggons umgebaut die oft, so wie im Einzelwagenverkehr, gekuppelt werden. Neue Waggons würden gleich mit dieser AK abgeliefert.

Wenn etwa ein Drittel der Waggons umgebaut ist, könnten Waggons für Ganzzüge eine vereinfachte AK ohne Schraubenkupplung erhalten.

Sind etwa zwei Drittel der Waggons mit einer AK versehen, könnten an den ersten Waggons die Puffer zur Demontage gelangen. Die Kompatibilität mit der Schraubenkupplung könnte entfallen. Nach etwa fünf bis sechs Jahren wäre die Umstellung beendet.

Parallel dazu wird der D-Teil fertig definiert, insbesondere die Funktionalitäten zur ep-Bremse und der automatischen Bremsprobe. Als erstes erfolgten nur der zeitnahe Einbau einer digitalen Durchgangsleitung und gegebenenfalls der Zugsammelschiene. Dies könnte bereits eine partielle ep-Bremse und automatischen Bremsprobe ermöglichen. Anschließend wird die volle Funktionalität nachgerüstet.

Gute Fortschritte bei Batteriezügen

Im Schienenpersonennahverkehr werden oft noch Dieseltriebwagen eingesetzt, die aber auch auf Abschnitten mit Oberleitung fahren. In Deutschland sind derzeit 39 Prozent des Schienennetzes nicht elektrifiziert, was in den kommenden Jahren auf 30 Prozent reduziert werden soll. Somit ist der Einsatz von Batteriezügen (Battery Electric Multiple Unit, kurz BEMU) als klimaschonende Alternative zum Dieseleinsatz hoch interessant. BEMUs fahren stets elektrisch, entweder mit Strom aus der Oberleitung oder auf nicht elektrifizierten Abschnitten mit dem Strom aus den Batterien.

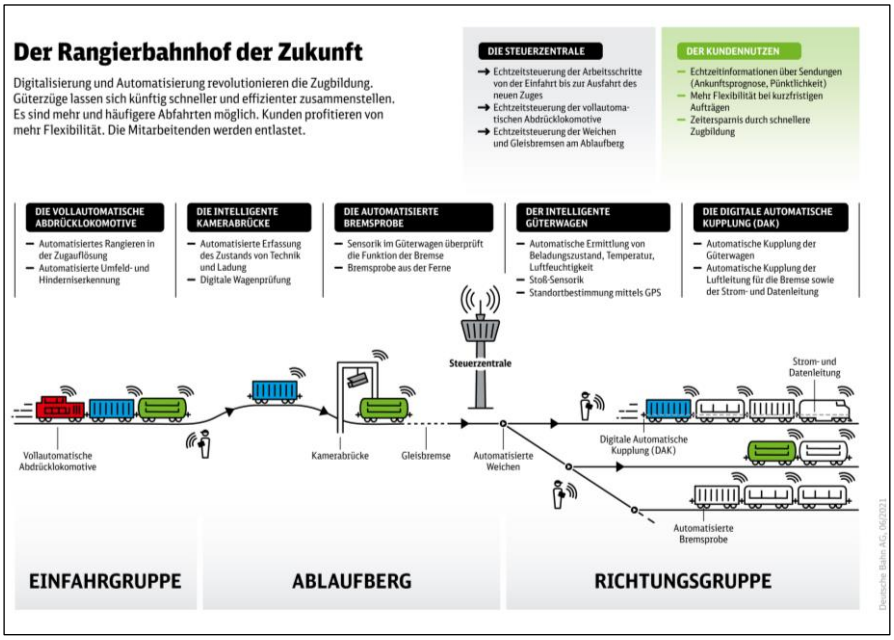
Die Stadtwerke Tübingen haben mit dem Schweizer Unternehmen Furrer+Frey AG am 26. Februar 2021 die gemeinsam entwickelte **weltweit erste Schnellladestation für Batteriezüge „Voltap“** vorgestellt. Mit der neuen Schnellladestation können Batteriezüge betrieblich notwendige Standzeiten zum Aufladen nutzen, was ihre Reichweiten erheblich vergrößert und einen wichtigen Beitrag für die Dekarbonisierung im Eisenbahnverkehr leistet.

Zwei Jahre Entwicklungsarbeit stecken in Voltap. Als Innovation stellte die Schnellladestation besondere

elektrotechnische Ansprüche. Die Stadtwerke Tübingen bündelten hierfür ihre Kompetenzen mit der Expertise von Furrer+Frey, einem Spezialisten für den Oberleitungsbau und mehrjähriger Erfahrung im Bereich Ladeinfrastruktur für E-Busse. Die umfangreichen Testreihen in Tübingen verliefen erfolgreich und haben bewiesen: Voltap funktioniert. Um die Voraussetzungen für eine spätere Zulassung zu schaffen, ließen die Projektpartner die Testreihen durch den TÜV Süd begleiten. Als nächsten Schritt soll Voltap an die Schiene gebracht werden, um mit BEMU-Prototypen die Praxistauglichkeit nachzuweisen.

Der Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler hat das **Forschungsprojekt zur Entwicklung von Batterietechnologien** im Schienenfahrzeugbereich nach dreijähriger Forschungsphase am 30. März 2021 erfolgreich abgeschlossen. Das „Verbundprojekt FLIRT (Akku) — Netzintegration und netzdienliche Ladung eines batterieelektrisch angetriebenen Schienenfahrzeugs für die Überbrückung ausgedehnter nicht oder teilweise elektrifizierter Streckenabschnitte im Regionalverkehr“ wurde durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert und gemeinsam mit der Technischen Universität Berlin und der EWE AG (*fünftgrößtes Energieversorgungsunternehmen in Deutschland; die Abkürzung EWE steht für den ursprünglichen Firmennamen Energieversorgung Weser-Ems*) entwickelt. Das als Testträger konstruierte Fahrzeug hat in der dreijährigen Erprobungsphase die Erwartungen mit einer nachgewiesenen Reichweite im reinen Batteriebetrieb von 185 Kilometern weit übertroffen.

„Im Sommer 2019 haben wir den FLIRT-Akku während einer Hitzewelle bei 40 Grad Außentemperatur und vollem Einsatz der Klimaanlage ebenso getestet wie im Winter 2021 während zweistelliger Minusgrade. Der Einsatz im reinen Batteriebetrieb war dabei jederzeit uneingeschränkt möglich, ohne dass wir an den unteren Grenzwert der Kapazität gestoßen sind.“, so Evelyn Thiel, technische Leiterin des Forschungsprojekts bei Stadler.



Grafik: Deutsche Bahn AG.

Automatisierte Zugbildung: Güterzüge starten schneller

(wdm) DB Cargo macht den Rangierbahnhof München-Nord zum ersten digitalen Güterbahnhof Deutschlands. Ziel ist eine weitgehend automatisierte Zugabfertigung. Im Ergebnis soll so die Kapazität des Rangierbahnhofs um bis zu 40 Prozent steigen. Güterzüge können künftig schneller, flexibler und häufiger abfahren. Das sind entscheidende Voraussetzungen für mehr Güter auf der Schiene: Bis 2030 will DB Cargo 30 Millionen Lkw ersetzen und so 10 Millionen Tonnen Kohlendioxid einsparen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert das Vorhaben mit mehr als 14,5 Millionen Euro im Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“. DB Cargo investiert zusätzlich rund 12 Millionen Euro.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer am 7. Juni 2021: „Wo heute noch von Hand Stahlkupplungen verbunden, Bremsen und Fahrzeuge geprüft und umständlich rangiert werden, erledigt das morgen die intelligente digitale Technik automatisch für uns. Wir beschleunigen und verbessern die Abläufe. Denn wir meinen es ernst: Mehr Güter auf die Schiene.“

DB-Vorständin für Güterverkehr Dr. Sigrid Nikutta: „Digitalisierung bringt jetzt nochmal ordentlich Power für die grüne Schiene. DB Cargo bietet längst Live-Tracking und Online-Shopping von Transporten. Ich freue mich, dass wir mit dem Startschuss für den digitalen Rangierbahnhof jetzt die Zugabfertigung auf ein völlig neues Level heben. Damit stärken wir den Einzelwagenverkehr als Rückgrat der Wirtschaft und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene insgesamt.“

DB Cargo nimmt das digitale Testfeld in München jetzt schrittweise gemeinsam mit Partnern aus Industrie und Wissenschaft in Betrieb. Die Innovationen kommen Kunden und der Belegschaft gleichermaßen zugute: durch mehr Flexibilität, schnellere und effizientere Abläufe sowie weniger körperlich anstrengende Arbeit.

Weitere Informationen unter www.deutschebahn.com.

Kurzberichte Innovationen

Am 3. März 2021 gab der badische Flugtaxi-Pionier Volocopter die Unterzeichnung einer Finanzierungsrunde über 200 Millionen Euro bekannt. Die Gelder sollen in den **Zulassungsprozess des Volo-City**, dem elektrischen Flugtaxi für Städte, fließen und die Eröffnung der ersten kommerziellen Routen beschleunigen. Volocopter sieht sich in einer Führungsposition im Markt des urbanen Lufttransports („Urban Air Mobility“, kurz UAM). 2019 fand in Singapur bereits ein

bemannter Testflug statt (*siehe Folge 116 der GRV-Nachrichten, Seite 25*). Volocopter rechnet mit der Eröffnung der ersten kommerziellen Flugtaxistrecken innerhalb der nächsten zwei Jahre. Mit dem Volo-City sollen erschwingliche Flugtaxi-Services in Megastädten etabliert werden. Es ist weltweit das erste elektrisch angetriebene Fluggerät, das bereits im Zertifizierungsprozess für den kommerziellen Einsatz ist.

Nach einer gemeinsamen Mitteilung der DB mit dem Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) vom 10. März 2021 soll die **Digitalisierung des Bahnnetzes** 2021 beschleunigt werden. Sieben Regionalstrecken sollen in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Thüringen und Bayern mit digitaler Stellwerkstechnik ausgerüstet werden. Die neue Technik löst herkömmliche Anlagen diverser Bauarten ab. Der Auftrag wird aus dem Corona-Konjunkturpaket des Bundes finanziert, das zusätzliche Investitionen über 500 Millionen Euro vorsieht. Das Beschleunigungsprogramm hatten das Bundesverkehrsministerium, DB und VDB 2020 verabredet. 100 Millionen Euro wurden bereits 2020 eingesetzt, 400 Millionen Euro fließen dieses Jahr. Mit dem Beschleunigungsprogramm soll es möglich werden, bis 2035 — fünf Jahre früher als bislang geplant — die digitalen Technologien komplett umzusetzen, um die klimafreundliche Schiene leistungsfähiger zu machen.

Die Siemens Mobility GmbH und die VTG Rail Europe GmbH (*die Abkürzung VTG steht für den ursprünglichen Firmennamen Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH*) haben am 22. März 2021 einen Vertrag zur **Erprobung des innovativen Bremsüberwachungssystems** (Brake Monitoring System, BMS) für die automatisierte Prüfung der Bremsen von Güterzügen geschlossen, um die Einsatzfähigkeit des Systems nachzuweisen. Das BMS ermöglicht eine automatische Prüfung der Bremsen jedes Waggons eines Zuges. Im Rahmen einer einjährigen Erprobungsphase werden einzelne Komponenten des Systems getestet und optimiert. Die Ergebnisse sollen die Entwicklung eines Serienprodukts durch Siemens Mobility ermöglichen. Die zu erwartenden Effizienzgewinne lassen europaweit ein großes Marktpotenzial erwarten.

Am 24. März 2021 (Vortag der Beratungen des Deutschen Bundestages zum „Gesetzesentwurf zum Autonomen Fahren in festgelegten Betriebsbereichen“) informierte der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) über das „Innovationspapier zur automatisierten und fahrerlosen Personenbeförderung“ der Rechtsanwaltskanzlei Rödl & Partner. „Das Gutachten bestätigt die Einschätzung des Branchenverbandes, dass es sich um einen innovativen Gesetzesentwurf handelt“, so VDV-Vizepräsident Werner Overkamp. Darin wird das Potenzial autonomer Verkehrsangebote für den ÖPNV betont. Das Gutachten sowie Eckpunkte des VDV zum Rechtsrahmen fürs autonome Fahren können von der Seite www.vdv.de heruntergeladen werden. Am 20. Mai 2021 hat der Bundestag das Gesetz zum Autonomen Fahren beschlossen. Das Gesetz gilt nicht nur für den ÖPNV, sondern für den gesamten Straßenverkehr. Somit ist der Weg frei für das autonome Fahren auch außerhalb von Pilotprojekten und Testfeldern.

Bitte teilen Sie es uns mit, wenn sich Ihre Adresse geändert hat:

- an GRV, Postfach 101403, 45014 Essen,
- per Fax +49 234 5465180 oder
- Mail an versand@grv-nachrichten.de.

Mitglieder des Vereins GdI — AdI melden ihre Adressänderungen bitte an info@gdi-adi.ch.

Nichtmotorisierter Verkehr

Nationaler Radverkehrsplan 3.0 vorgestellt

Auf dem 7. Nationalen Radverkehrskongress (NRVK) am 27. und 28. April 2021 in Hamburg hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer den vom Bundeskabinett am 21. April verabschiedeten Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0) vorgestellt.

Veranstalter des 7. NRVK ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Kooperation mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg. Bedingt durch die Corona-Pandemie wurde der NRVK dieses Jahr digital umgesetzt. Der Kongress wurde vom Bundesverkehrsministerium im Jahr 2009 ins Leben gerufen. Er ist der wichtigste Fachkongress zum Thema Fahrradverkehr in Deutschland und findet alle zwei Jahre an wechselnden Standorten statt. Fachleute aus der Planungspraxis, Wissenschaft, Wirtschaft, Politik sowie aus Vereinen und Verbänden debattieren über aktuelle Themen und Herausforderungen sowie Chancen und Potenziale bei der Gestaltung des Fahrradverkehrs.

Der neue Nationale Radverkehrsplan (NRVP 3.0) ist ein weiterer Baustein um den Fahrradverkehr zu stärken und damit den Verkehr insgesamt umweltfreundlicher, vor allem klimagerechter zu gestalten. Er fügt sich nahtlos an das Sonderprogramm „Stadt und Land“ für Fahrradinfrastruktur an (*siehe Folge 120 der GRV-Nachrichten, Seite 23*).

Der NRVP 3.0 ist die Strategie für die Förderung des Fahrradverkehrs in ganz Deutschland und Leitlinie für Bund, Länder, Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft bis 2030. Die Förderung des Fahrradverkehrs ist gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Das Anliegen: Mehr, besserer und sicherer Fahrradverkehr — in der Stadt und auf dem Land.

Der NRVP wird seit 2002 regelmäßig neu aufgelegt. Der aktuelle NRVP ist Ende 2020 ausgelaufen. Beim letzten Nationalen Radverkehrskongress im Mai 2019 in Dresden hatte Bundesverkehrsminister Scheuer den Startschuss für den NRVP 3.0 gegeben und erstmals Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, sich in die Erarbeitung einzubringen. Ihre wichtigsten Anliegen: lückenlose Fahrradverkehrsnetze und eine bessere Verkehrssicherheit. Darauf aufbauend wurden die Inhalte und Themen gemeinsam mit Vertretern von Ländern, Kommunen und zahlreichen Verbänden diskutiert. Nähere Informationen finden sich hier: https://zukunft-radverkehr.bmvi.de.

>>

So soll die Verkehrsleistung des Fahrradverkehrs verdoppelt werden — durch etwa eineinhalb so viele mit dem Fahrrad zurückgelegte Wege und einer um gut 60 Prozent größeren durchschnittlichen Fahrtweite;
Datenstand 2017 aus „Mobilität in Deutschland 2017" (regelmäßige systematische Befragung zum Mobilitätsverhalten im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums);
Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 3.0, Seite 9.

Der NRVP 3.0 zeigt auf, was Bund, Länder, Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft in den nächsten Jahren tun müssen, um Deutschland weiter zum Fahrradland zu machen. Nur gemeinsam und in einem kontinuierlichen Austausch können die in dieser Fahrradverkehrsstrategie formulierten Maßnahmen und Anregungen zum Gestalten einer nachhaltigen Mobilität umgesetzt werden. Mit sichereren Infrastrukturen, von allen beachteten Verkehrsregeln und mehr Fairness im gegenseitigen Miteinander im Straßenverkehr gelingt eine Trendwende für sicheren Fahrradverkehr.

Der NRVP setzt für das Fahrradland 2030 konkrete Ziele:

- Die Anzahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege soll von rund 120 auf 180 Wege je Person und Jahr zunehmen — ohne dass dies zu Lasten der übrigen Verkehrsarten des Umweltverbundes geht.
- Die durchschnittliche Länge der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege soll sich von 3,7 auf 6 Kilometer erhöhen.
- Gegenüber 2019 soll sich die Zahl der im Fahrradverkehr Getöteten um 40 Prozent reduzieren — trotz deutlich mehr Fahrradverkehr.

Als Orientierung — auch für die handelnden Personen vor Ort, die die allermeisten Maßnahmen umsetzen — wurde deshalb als Ziel gesetzt, dass sich die finanzielle Förderung des Fahrradverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren soll.

Der NRVP beinhaltet konkrete Vorschläge und Handlungsempfehlungen, zum Beispiel:

Förderung einer sicheren und lückenlosen Fahrradinfrastruktur:

- Beim Neu- und Ausbau von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sollen grundsätzlich begleitende Fahrradwege eingerichtet werden.
- Bund, Länder und Kommunen finanzieren und bauen Fahrradvorrangrouten und Fahrradschnellwege — insbesondere in allen Metropolregionen.
- Der Bund erleichtert die Einrichtung von Fahrradstraßen.
- Die technischen Regelwerke zur Planung von Fahrradverkehrsinfrastruktur sollen um Varianten für geschützte Kreuzungen und Fahrradfahrstreifen (Protected Bike Lanes[2]) ergänzt werden.
- Die besonderen Anforderungen für Lastenräder sollen künftig mehr Berücksichtigung finden.
- Infrastruktur für Fahrrad und Kfz sollen möglichst getrennt werden. Für Mischverkehre soll es klare Einsatzgrenzen bezogen auf Kfz-Verkehrsstärke, Schwerverkehrsanteil und zulässigem Kfz-Tempo geben.
- Kommunen setzen auf geschützte Fahrradfahrstreifen, sichere Knotenpunkte, Langsamfahrstreifen und Fahrradstraßen, um Fahrrad und Kfz im Straßenverkehr sicher zu trennen.
- Kommunen schaffen im öffentlichen Raum schrittweise Platz für den Fahrradverkehr — auch durch die Umwandlung von Parkplätzen. Das begleiten sie mit dem erforderlichen Parkraummanagement und Konzepten für den Lade- und Lieferverkehr. Kfz-Stellplätze werden in Quartiersgaragen konzentriert.
- Der Bund initiiert Modellprojekte, um öffentliche Räume flexibel und temporär zu nutzen. Erfolgreiche Lösungen werden bundesweit kommuniziert und zügig in eine breite Anwendung überführt.
- Bund und Länder entwickeln ein einheitliches Erscheinungsbild (neudeutsch „Corporate Design") für Bodenmarkierungen und Beschilderung im Fahrradnetz Deutschland.

Fahrradparkplätze:

- Der Bund erarbeitet ein Programm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen und stattet es mit Finanzierungsmöglichkeiten aus. Er weitet mit der DB AG die Bike-&-Ride-Offensive zum Bau sicherer Fahrradparksysteme aus.
- Der konkrete Bedarf für Fahrradparkplätze an Bahnhöfen und Haltestellen soll in den Nahverkehrsplänen beziffert werden. Die Nahverkehrspläne sollen verbindliche Aussagen zur Ausstattung der Haltestellen und Bahnhöfen mit Bike-&-Ride-Anlagen treffen.

>>

[2] „Geschützte Fahrradfahrstreifen", englisch „Protected Bike Lanes", sind eine Weiterentwicklung herkömmlicher Fahrradwege.
Im Idealfall sind sie so breit wie ein ganzer Fahrstreifen und werden durch vertikale Elemente (zum Beispiel Baken, Poller, Blumenkübel) sowie durch markierte Schutzzonen (breite Schraffuren) klar von den Fahr- und Parkstreifens des Kraftfahrzeugverkehrs getrennt.
Vom Fußverkehr sind sie in der Regel durch die Bordsteinkante getrennt („On-Street-Separation").
Weitere Informationen finden sich in diesem Positionspapier des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ADFC: www.adfc.de.

- Die Städte und Gemeinden sollen Fahrradparksysteme an den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs schaffen.
- Bund, Länder und Kommunen sollen an allen öffentlichen Einrichtungen in ausreichender Zahl Fahrradabstellanlagen bauen. An hoch frequentierten Orten sollen die Kommunen vor allem Fahrradparkhäuser bauen.
- Der Bund unterstützt Wohnungsbaugesellschaften, Wohneigentümergemeinschaften, Arbeitgeber und den Einzelhandel finanziell dabei, in und an Bestandsgebäuden Fahrradparksysteme zu bauen.
- Ein Neubau muss immer auch gut zugängliche Fahrradabstellmöglichkeiten bieten. Bund und Länder wollen dafür die Vorgaben in der Musterbauordnung und den Landesbauordnungen anpassen.

Verkehrssicherheit:
- Bund, Länder und Kommunen wollen einen Kulturwandel beim Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmenden fördern.
- Die Einhaltung der Verkehrsregeln muss konsequent kontrolliert und Vergehen müssen geahndet werden. Die Länder wollen Polizei und Kommunen bei der Durchsetzung unterstützen.

Förderung von Dienstfahrten:
- Die Unternehmen sollen — unterstützt von Bund, Ländern und Kommunen — Mobilitätsbudgets einführen und so auch die Fahrradnutzung fördern sowie ihre Dienstradleasing-Angebote ausweiten.
- Behörden und öffentliche Unternehmen sollen die Nutzung des Fahrrads für Dienstfahrten fördern, Dienstradflotten anschaffen und verstärkt Lastenrad-Sharing-Angebote nutzen.

Verwaltung, (Aus-)Bildung und Fahrradkultur:
- Der Fahrradverkehr soll auf allen Verwaltungsebenen zur Querschnittsaufgabe werden. Bund, Länder und Kommunen wollen Verwaltungsstrukturen, Personalstellen und feste Ansprechpersonen für die Aufgaben der Fahrradverkehrsförderung schaffen. Sie wollen Führungs- und Fachkräfte kontinuierlich weiterqualifizieren.
- Der Bund baut eine Straßenverkehrsakademie mit einem Fortbildungsangebot auf, das sich neben dem Fahrradverkehr auch anderen Themen einer nachhaltigen Mobilität widmet. Das Angebot richtet sich an das Personal im öffentlichen Dienst, in Planungsbüros und Beratungsunternehmen.

Verknüpfung von Verkehrsträgern:
- Der Bund setzt sich dafür ein, Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr auszubauen.
- Die Aufgabenträger sollen Vorgaben zur Fahrradmitnahme bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr machen.
- Die Länder sollen insbesondere in ländlichen Räumen Möglichkeiten zum Fahrradtransport an bzw. in Bussen fördern.
- Die Deutsche Bahn soll die Fahrradmitnahme in Zügen — auch von Spezialfahrrädern —unterstützen. Dafür baut sie Bahnhöfe barrierefrei aus, insbesondere mit Rampen und Aufzügen.

Logistik und Lastenräder:
- Behörden und öffentliche Unternehmen sollen Transportfahrten nach Möglichkeit vermehrt als (Lasten-)Fahrradfahrten ausschreiben.
- Bund und Länder ändern das Baurecht wo erforderlich und fördern Mikrodepots.
- Die Kommunen sollen die Einrichtung von Logistikflächen im öffentlichen Raum erleichtern und gemeinsam mit Kurier- Express- und Paket-Diensten (KEP) urbane Logistikkonzepte, wie Mikrodepots oder City-Hubs, gestalten.
- Der Bund überprüft die Fahrradwegebenutzungspflicht für Lastenräder.
- Die Kommunen sollen den Einsatz von Lastenrädern zum Beispiel über die Regulierung von Zufahrtsberechtigungen für Fahrräder unterstützen.
- Der Bund und die Verbände wollen sich dafür einsetzen, europäisch einheitliche Normen für Lastenräder zu schaffen, zum Beispiel für Wechselcontainer, digitale Schnittstellen und Softwarelösungen.

Den NRVP 3.0 und weitere Informationen zu den Fördermöglichkeiten des BMVI finden sich hier: www.bmvi.de sowie www.bmvi.de.

Unternehmen und Märkte

Nach der Corona-Pandemie

Das Virus SARS-CoV-2 (Abkürzung für Englisch Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus Type 2, auf Deutsch „Schweres-akutes-Atemwegssyndrom-Coronavirus Typ 2“ und die von ihm ausgelöste Krankheit COVID-19 (Abkürzung für Englisch Coronavirus Disease 2019, deutsch „Coronavirus-Krankheit-2019“) hat unsere Gesellschaft allgemein und den öffentlichen Verkehr speziell hart getroffen. Mittlerweile sind in Deutschland schon über 90 000 Menschen an dieser Krankheit gestorben (in der Schweiz sind es über 10 000 — bezogen auf die Wohnbevölkerung ist dies etwas mehr als in Deutschland). Seit der „Spanischen Grippe“ vor gut 100 Jahren hat keine Krankheit in Mitteleuropa dermaßen gewütet.

Eineinhalb Jahre seit dem Ausbruch bestehen nach wie vor Einschränkungen, aber zumindest gibt es nun die Hoffnung auf eine allmähliche Normalisierung. In Rekordzeit — in weniger als einem Jahr — wurden mehrere Impfstoffe entwickelt, und mit der Durchimpfung großer Teile der Bevölkerung ist die weitere Ausbreitung des Virus gebremst. Allerdings steht noch eine Unsicherheit im Raum, wie stark sich Mutanten des Virus trotz Impfung verbreiten. Gleichwohl ist die Zeit reif, die Entwicklung noch einmal Revue passieren zu lassen, und daraus die richtigen Schlüsse für die Zukunft zu ziehen.

Der öffentliche Verkehr ist von der Pandemie dreifach betroffen:
- Erstens sitzen (oder stehen) in öffentlichen Verkehrsmitteln, wenn

sie gut wirtschaftlich eingesetzt werden, viele Menschen dicht beieinander — das sind perfekte Voraussetzungen für die Übertragung von Viren von Menschen zu Menschen. So wie dieser Umstand bewusst ist, meiden viele den öffentlichen Verkehr (oder werden von ihrer Beschäftigungsstätte angehalten, ihn zu meiden).

- Zweitens verkleinert sich mit dem Verzicht auf Mobilität der Markt für den öffentlichen Verkehr.
- Und drittens haben die Verkehrsunternehmen ein Problem mit der Erbringung der Leistungen, wenn pandemiebedingt Teile der Belegschaft ausfallen. Im Gegensatz zu einigermaßen gleichmäßig verteilten Alltags-Erkrankungen bedeutet die gegenseitige Ansteckung am Arbeitsplatz — oder die allfällige Quarantäne-Pflicht von Kolleginnen und Kollegen — den Ausfall ganzer Bereiche.

Immerhin haben die reduzierte Nachfrage (und damit verbunden der größere Abstand der Reisenden zueinander) sowie die Maskenpflicht ausgereicht, dass Bahnen und Busse nicht zu „Ansteckungszentren“ wurden. Diese wichtige Erkenntnis zeigte sich in gleich zwei Studien. Eine Anfang Mai 2021 veröffentlichte Studie der Charité Research Organisation (CRO) im Auftrag mehrerer Bundesländer und des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) belegt, dass das konkrete Ansteckungsrisiko von Fahrgästen in Bussen und Bahnen nicht höher war als jenes der Pendlerinnen und Pendlern, die regelmäßig mit Pkw, Motorrad oder Fahrrad zur Arbeit fahren (die Studie kann von folgender Internetseite heruntergeladen werden: www.besserweiter.de). Und eine Langzeit-Untersuchung desselben Instituts im Auftrag der DB Fernverkehr AG zeigte, dass das Zugbegleitpersonal zu keiner Zeit stärker betroffen war als Eisenbahnerinnen und Eisenbahner ohne Kontakt zur Kundschaft (diese Studie ist hier abrufbar: www.deutschebahn.com).

Im Gegensatz zu Massenzusammenkünften in anderen geschlossenen Räumen haben Bahnen und Busse doch noch einige Besonderheiten. In einem langgezogenen Wagen oder Bus verbreiten sich Partikel bzw. Aerosole bei weitem nicht so gut wie einem eher würfel- oder kugelförmigen Raum; die weitgehend vorhandenen Klimaanlagen tun ein Übriges dazu, dass die Luft ausgetauscht ist, bevor Aerosole mit Viren auf viele andere Opfer treffen konnten. Und die meisten Fahrgäste verbleiben während der Fahrt an ihrem Platz, und wechseln diesen nicht ständig. Die einzelnen Wagen eines Zuges sind zudem weitgehend separate Räume, so dass zwischen den einzelnen Wagen nur wenig Infektionsaustausch stattfindet. Ein einzelnes Fahrzeug ist dann eben doch etwas anderes als ein großer Saal. Auch der weite Ausstoß von Atemluft mitsamt infektiösen Aerosolen durch lautes Sprechen, Gesang und Blasmusik findet in öffentlichen Verkehrsmitteln kaum statt.

ICE 4 als rollender Botschafter für die Maskenpflicht und sicheres Reisen mit der Bahn; Foto: DB AG / Oliver Lang.

Auf der anderen Seite lässt sich nicht von der Hand weisen, dass das niedrige Ansteckungsrisiko unter der Prämisse einer geringen Auslastung der Verkehrsmittel steht (und der Maskenpflicht). Es ist gut und beruhigend zu wissen, dass die Aufrechterhaltung des Betriebs der öffentlichen Verkehrsmittel gerechtfertigt und sinnvoll war; andernfalls hätten viele für die Versorgung der Bevölkerung wichtige Berufstätige ihren Arbeitsplatz nicht erreicht, und die ökonomischen Auswirkungen der Pandemie wären noch heftiger gewesen. Und es ist klug und konsequent, dass der Staat den Betreibern von Bahnen und Bussen die pandemiebedingten Einnahmeausfälle weitgehend ersetzt. Was die Perspektiven des öffentlichen Verkehrs für die Zukunft betrifft, wird die durch die Pandemie aufgekommene Angst vieler Leute vor einer Ansteckung (auch mit anderen Krankheiten) wahrscheinlich noch längere Zeit anhalten. Die Erkenntnis, dass Abstandhalten und Maskentragen nicht nur vor COVID-19 schützen (die alljährliche Grippewelle fiel im Winter 2020 / 2021 weitgehend aus!), ist ja etwas Gutes. Was in asiatischen Ländern schon lange beobachtet werden kann, nämlich dass im Winter viele Leute im öffentlichen Raum eine Maske tragen, dürfte zukünftig auch hierzulande verstärkt zu beobachten sein. FFP-2-Masken, die nicht nur Fremde, sondern auch die Trägerin bzw. den Träger selbst schützen, sind nun leicht verfügbar geworden und werden es wohl auch bleiben. Wenn allerdings zukünftig einige Menschen öffentliche Verkehrsmittel meiden, wäre dies schlecht für die Umwelt und die zur Vermeidung des Klimawandels angestrebte Verkehrswende. Es ist daher die Obliegenheit der Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel, durch verschiedene Maßnahmen (Hygiene, technische Verbesserung der Klimaanlagen) das Infektionsrisiko zu minimieren und dies auch zu kommunizieren, um das Vertrauen wiederzugewinnen.

Was die Maskenpflicht betrifft, ist zu bedenken, dass das Tragen einer Maske für die Meisten kein Vergnügen darstellt — es ist unangenehm. Daher muss es das Ziel sein, möglichst bald öffentliche Verkehrsmittel wieder ohne Mas-

ke benutzen zu dürfen (wer zum eigenen Schutz oder aus Rücksichtnahme gegenüber anderen eine Maske tragen möchte, wird nicht daran gehindert!). Vorstellbar ist, dass in Einzelfällen eine Maskenpflicht angeordnet wird (zum Beispiel während Grippewellen in sehr vollen Fahrzeugen, oder Personen mit Erkältungssymptomen), aber dies sollte sehr begrenzt sein, damit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs nicht zu sehr leidet. Hoffentlich wiederholt sich nicht so ein Unsinn wie die Maskentragepflicht auf Bahnsteigen im Freien auch dann, wenn Abstände von mehreren Metern zwischen allen Fahrgästen locker eingehalten werden können. Ähnliche Regelungen gab es vielerorts auch in mäßig frequentierten Einkaufsstraßen. Hier haben die Behörden eindeutig über das Ziel hinausgeschossen. Die Gesellschaft für Aerosolforschung e.V. (GAeF) hatte mehrfach darauf hingewiesen, dass im Freien so gut wie keine Infektionen über Aerosole stattfinden. In einem offenen Brief an die Regierungs-Chefinnen und -Chefs und der Gesundheitsministerinnen und -minister des Bundes und der Länder schrieb die GAeF am 11. April 2021 auch: „In der Fußgängerzone eine Maske zu tragen, um anschließend im eigenen Wohnzimmer eine Kaffeetafel ohne Maske zu veranstalten, ist nicht das, was wir als Experten unter Infektionsvermeidung verstehen.“ (Quelle: www.info.gaef.de).

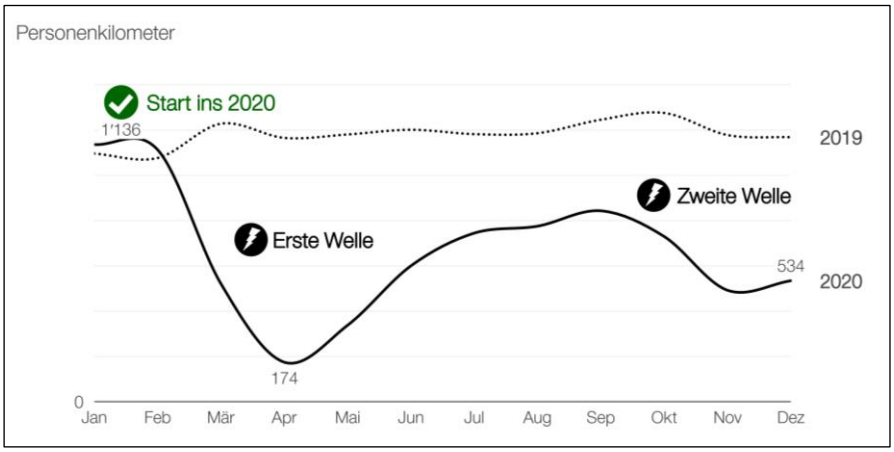
Ungeachtet aller Anstrengungen, das Vertrauen wiederzugewinnen, wird die Pandemie dauerhaft „Bremsspuren“ im Geschäft der öffentlichen Verkehrsmittel hinterlassen. Die Fahrtzwecke in der Freizeit (Verwandten- und Bekanntenbesuche, Urlaub / Tourismus / Erholung, Veranstaltungen usw.) dürften bald wieder das Vor-Krisen-Niveau erreichen (vielleicht für einige Zeit sogar etwas mehr, denn viele Leute verspüren jetzt einen gewissen „Nachholbedarf“). Wie es mit dem Fahrtzweck „Einkaufen“ aussieht, wird sich zeigen; der ohnehin bestehende Trend zum Einkauf im Internet hat sich während der Pandemie weiter verstärkt. Im berufsbezogenen Verkehr ist auf jeden Fall mit erheblichen Einbußen zu rechnen. In vielen Büro-Berufen wird auch nach der Pandemie ein guter Teil der Arbeitsleistung im Heim-Büro erbracht — viele Vorgesetzte konnten erkennen, wie gut dies in ihrem Aufgabengebiet funktioniert (vielleicht anders, als sie es vorher gedacht hatten). Der Videokonferenz verhalf die Pandemie gar zum Durchbruch; physische Treffen sind dadurch nicht völlig überflüssig geworden, aber auf viele Dienstreisen dürfte zukünftig doch verzichtet werden; zu groß ist der Zeit- und Kostenvorteil der virtuellen Konferenzen. Für die Eisenbahn (und das Flugzeug) ist dies wirtschaftlich besonders bitter, denn damit reduziert sich eines der ergiebigsten Geschäftsfelder.

Corona prägte das Geschäftsjahr 2020 der SBB

(ge) Am 15. März 2021 informierten Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar, Vorstandsvorsitzender Vincent Ducrot und Finanzvorstand Christoph Hammer über das SBB Jahresergebnis 2020. An der virtuellen Medienkonferenz nahmen über 80 Medienschaffende teil.

Ab März 2020 hat **Covid-19 die SBB massiv getroffen**: Pro Tag wurden durchschnittlich 843 000 Reisende befördert, über ein Drittel weniger als im Vorjahr (1,32 Millionen Reisende). Die Personenkilometer sanken im Fernverkehr um 43,7 Prozent und im Regionalverkehr um 32,4 Prozent. Wegen Covid-19 arbeiteten viele Menschen im Homeoffice und auch Freizeitreisende waren deutlich weniger unterwegs. Die finanziellen Folgen des Nachfragerückgangs: Im Vergleich zum Vorjahr resultierten tiefere Personenverkehrserträge (minus 28,9 Prozent), tiefere Drittumsätze in den Bahnhöfen (minus 26,8 Prozent), tiefere Trassenerträge bei der Infrastruktur (minus 12,1 Prozent) und weniger Gütertransporte (minus 2,4 Prozent der Güterverkehrsleistung). Die SBB hat während des Lockdowns Mieten erlassen oder reduziert sowie umfangreiche Kulanzmaßnahmen für Abonnentinnen und Abonnenten umgesetzt. Interessant ist, dass die Erträge im Personenverkehr wesentlich weniger stark zurückgegangen sind als die Verkehrsleistung. Hauptgrund dürfte die starke Verbreitung der Pauschalfahrausweise sein (vor allem Generalabonnement [GA] und Halbtaxabo), die meistens trotz Pandemie weiterhin erneuert wurden.

All dies schlägt sich im **Konzernergebnis** von minus 617 Millionen Schweizer Franken nieder (Vorjahr: plus 463 Millionen Franken, [*siehe Folge 117 der GRV-Nachrichten, Seite 28ff*]). Es ist der größte Verlust seit der Ausgliederung der SBB vom Bund in eine Aktiengesellschaft. Die verzinsliche Nettoverschuldung ist um 1,5 Milliarden Franken gestiegen. Aufgrund des tiefen operativen Ergebnisses (EBITDA[3]) und der erhöhten Verschuldung liegt der Schuldendeckungsgrad bei 21,6 und damit deutlich über der vom Bund geforderten Höchstgrenze von 6,5. >>



Die Corona Pandemie hat 2020 zu einem massiven Rückgang im Personenverkehr der SBB geführt; Grafik: SBB.

[3] „Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization“, also der Gewinn vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen.

Das Jahresergebnis im **Personenverkehr** beträgt minus 661 Millionen Franken (Vorjahr: plus 215 Millionen Franken). Beim Billettverkauf ist die Selbstbedienungsquote von 90,6 auf 93,4 Prozent gestiegen.

Das Ergebnis von **SBB Cargo Schweiz** beträgt minus 34,7 Millionen Franken (Vorjahr: 0 Millionen Franken). **SBB Cargo International** schloss mit 4,6 Millionen Franken ab (Vorjahr: 5,5 Millionen Franken). Die Nettotonnenkilometer im gesamten Güterverkehr haben um 2,4 Prozent auf 15 978 Millionen Nettotonnenkilometer (Vorjahr: 16 377 Millionen) abgenommen. Die Entwicklung der beiden Gesellschaften waren gegenläufig: Während SBB Cargo Schweiz minus 11,9 Prozent Nettotonnenkilometer verzeichnete, konnte SBB Cargo International mit plus 1,6 Prozent leicht zulegen.

Das Ergebnis der **Division Immobilien** beträgt vor den Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur (150 Millionen Franken) und der Zahlung an die Pensionskasse (84 Millionen Franken) 244 Millionen Franken (Vorjahr 339 Millionen Franken). Der Mietertrag durch Dritte lag bei 541 Millionen Franken (Vorjahr: 552 Millionen Franken).

SBB Infrastruktur verzeichnet ein Jahresergebnis von minus 45,8 Millionen Franken (Vorjahr plus 22,5 Millionen Franken). Durch den Einbruch der Trassenerlöse sowie Produktivitätsverluste infolge Corona resultierte im Bereich Netz mit minus 63,6 Millionen Franken ein deutlich negatives Ergebnis (Vorjahr minus 24,7 Millionen Franken). Auch im Bereich Energie lag das Ergebnis mit 17,9 Millionen Franken tiefer als im Vorjahr (47,1 Millionen Franken), dieser Betrag fließt in Reinvestitionen von Energieanlagen.

Im Jahr 2021 will die SBB weiter auf die Qualität für die Kundinnen und Kunden fokussieren, so Ducrot am Ende der Medienkonferenz. Zentral sollen Fahrplanstabilität und eine bessere Baustellenplanung bleiben. Die SBB will insbesondere in neues Rollmaterial investieren. Die Sparmaßnahmen sollen konsequent weitergeführt werden und das Kostenbewusstsein auf allen Ebenen geschärft werden. Die SBB bereitet sich auf wieder steigende Nachfrage nach der Krise vor. Der Umweltvorteil soll weiter gestärkt werden, um **bis 2030 klimaneutral** zu sein. Eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene trägt zum Erreichen der Klimaziele des Bundes bei.

Deutsche Bahn AG will mit Rekord-Investitionen zurück in Gewinnzone

Traditionell am letzten Donnerstag im März (in Jahren, in denen dieser Tag auf Gründonnerstag fällt, eine Woche früher) findet in Berlin die DB-Bilanz-Pressekonferenz statt. Wegen der andauernden Corona-Situation stellte der DB-Vorstand den Geschäftsbericht für das Jahr 2020 am 25. März 2021 abermals in einer Videokonferenz vor.

Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der DB (rechts) sowie Dr. Levin Holle, Vorstand Finanzen und Logistik, bei der Bilanzpressekonferenz am 25. März 2021 in Berlin; Foto: DB AG / Pablo Castagnola.

Trotz eines milliardenschweren Verlustes will die Deutsche Bahn mit Rekordinvestitionen und konsequentem Gegensteuern zurück in die schwarzen Zahlen. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2020 steht indes im Zeichen der Corona-Pandemie, die auch bei der DB Umsatz und Ergebnis einbrechen ließ. Das Unternehmen schließt das vergangene Jahr mit einem operativen Verlust von 2,9 Milliarden Euro ab. Im laufenden Jahr wird sich das Geschäft nach Einschätzung des Konzerns wieder verbessern, dennoch sind erneut beträchtliche Verluste zu erwarten. Ab 2022 rechnet die DB wieder mit operativen Gewinnen.

„Ich bin ganz sicher: Die Menschen werden in unsere Züge zurückkehren und auch ihre Güter mehr denn je umweltfreundlich auf der Schiene befördern“, sagte der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz.

Noch im Jahr 2019 hatte die DB Fahrgastrekorde und ein deutlich positives Ergebnis verzeichnet (EBIT bereinigt 2019: 1,8 Milliarden Euro). Auch der Start ins Jahr 2020 verlief positiv. Dann blieben mit der Pandemie Millionen Reisende zu Hause, und die Gütermengen nahmen ab. Vom operativen Verlust (EBIT bereinigt) in Höhe von 2,9 Milliarden Euro im Jahr 2020 fuhr der Fernverkehr allein 1,7 Milliarden Euro ein. Hinzu kommen unter anderem negative außerordentliche Effekte in Höhe von 1,8 Milliarden Euro. Sie sind vor allem auf eine bereits aus dem ersten Halbjahr 2020 bekannte Sonderabschreibung bei der DB-Tochter Arriva zurückzuführen. Unter Einbeziehung von Zins- und Finanzergebnis sowie Steuern ergibt sich dann ein Nachsteuerverlust von 5,7 Milliarden Euro. Der Umsatz des DB-Konzerns sank gegenüber 2019 um 10,2 Prozent auf 39,9 Milliarden Euro.

Bund und Bahn halten auch in der Corona-Krise an ihrem langfristigen Ausbauprogramm für die Eisenbahn in

Deutschland fest und haben ihre Investitionen in die klimafreundliche Schiene erneut gesteigert. Die Brutto-Investitionen (also sowohl die aus Eigenmitteln des DB-Konzerns als auch aus Zuschüssen des Staates finanzierten Investitionen) kletterten im vergangenen Jahr um 10 Prozent auf 14,4 Milliarden Euro — ein neuer Rekordwert. Die Netto-Investitionen (Investitionen aus DB-Eigenmitteln) nahmen im Vergleich zum Vorjahr um 4,3 Prozent auf 5,9 Milliarden Euro zu. Auch 2021 sollen die Investitionen weiter steigen. Sie fließen vor allem in moderne Infrastruktur, aber auch in neue Züge und ICE-Werkstätten.

Das Bahnsystem umfassend zu erweitern, zu erneuern und zu digitalisieren sei der richtige Weg, betonte Lutz: „Das macht die Bahn spürbar besser. Wir sind trotz Vorona vorangekommen. Unsere Strategie Starke Schiene wirkt.“ 2020 verzeichnete DB Fernverkehr ein Allzeithoch bei der Kundenzufriedenheit. Auch bei der Pünktlichkeit legte die DB zu. So waren im vergangenen Jahr im Fernverkehr 81,8 Prozent der Züge pünktlich unterwegs — ein Zuwachs von rund 6 Prozentpunkten. Ursachen sind eine bessere betriebliche Qualität sowie die coronabedingt geringere Auslastung (das heißt weniger Reisende).

Coronabedingt sind die Leistungskennzahlen in fast allen Geschäftsfeldern im Jahr 2020 rückläufig. Insgesamt nutzten europaweit 1,5 Milliarden Fahrgäste die Züge der DB. Das sind etwa 42 Prozent weniger als im Vorjahr. Nach Jahren der Fahrgastrekorde reisten im DB-Fernverkehr noch rund 81 Millionen Menschen — ein Minus von etwa 46 Prozent. Bei DB Regio sank die Zahl der Zugreisenden um gut 38 Prozent. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr auf der Schiene ging 2020 gegenüber dem Vorjahr um etwa 47 Prozent auf rund 52 Milliarden Personenkilometer zurück.

Die europäische Nahverkehrstochter **DB Arriva** war bereits im ersten Halbjahr 2020 besonders stark von Corona getroffen, da sie in Ländern mit besonders schwerem Pandemie-Verlauf wie Großbritannien und Italien aktiv ist.

Die Schienengüterverkehrstochter **DB Cargo AG** hat 2020 eine Wachstumsstrategie beschlossen und will diese in den kommenden Jahren konsequent umsetzen. DB Cargo legte etwa beim Transport von Lebensmitteln zu. Der Rückgang der Transportvolumen in Schlüsselbranchen wie Auto, Stahl und Erz ließ jedoch die Menge der beförderten Güter gegenüber dem Vorjahr um mehr als 8 Prozent sinken.

Gegen den Trend hat sich die internationale Logistiktochter **DB Schenker** außerordentlich gut entwickelt. Sie sorgte weltweit für stabile Lieferketten bei dringend benötigten Gütern. DB Schenker erreichte trotz Pandemie mit 711 Millionen Euro das beste Ergebnis (EBIT bereinigt) seiner Geschichte.

Um die Belastungen der Pandemie zu einem Teil selbst ausgleichen zu können, hat die DB auf der Ausgabenseite ein **Gegensteuerungsprogramm** aufgesetzt. Diese Maßnahmen leisteten im Jahr 2020 bereits einen Beitrag von rund 1,7 Milliarden Euro. Finanzvorstand Dr. Levin Holle bekräftigte: „Wir wollen als DB-Konzern ab 2022 wieder Gewinne schreiben. Um das zu erreichen, müssen wir auch unser umfangreiches Programm zur Gegensteuerung konsequent umsetzen. Klimafreundliche Mobilität bleibt eine Wachstumsgeschichte.“ Zur Erholung von den andauernden Folgen der Pandemie benötigt die DB allerdings Zeit. Für 2021 erwartet das Unternehmen aktuell erneut einen operativen Verlust (EBIT bereinigt), der allerdings mit rund zwei Milliarden Euro deutlich niedriger sein sollte als 2020. Der Umsatz dürfte wieder auf mindestens 41 Milliarden Euro steigen. Alle Prognosen bleiben aber pandemiebedingt mit hohen Unsicherheiten behaftet.

Geschäftsentwicklung der DB AG in den einzelnen Segmenten	**Umsatzerlöse in Mio. € [a b]**			**Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. € [c]**			**Kapital-Verzinsung in % (ROCE) [d]**	
Geschäftsfeld	**2020**	**2019**	**± %**	**2020**	**2019**	**Delta**	**2020**	**2019**
DB Fernverkehr	2.879	4.985	– 42,2	– 1.700	+ 479	– 2.179	– 35,0	+ 12,9
DB Regio	7.662	8,945	– 14,3	– 497	+ 360	– 857	– 10,7	+ 8,1
DB Cargo (europaweit)	4.119	4.449	– 7,4	– 786	– 371	– 415	– 23,8	– 10,2
Summe Transport in Deutschland [e]				**– 2.983**	**+ 468**	**– 3.451**	**– 23,7**	**+ 5,0**
DB Netze Fahrweg	5.660	5.652	+ 0,1	+ 266	+ 628	– 362	+ 2,1	+ 4,3
DB Netze Personenbahnhöfe	1.258	1.339	– 6,0	– 7	+ 171	– 178	+ 0,8	+ 6,9
DB Netze Energie	2.724	2.812	– 3,1	– 11	+ 23	– 34	+ 0,5	+ 3,5
Summe Infrastruktur in Deutschland				**+ 248**	**+ 822**	**– 574**	**+ 1,9**	**+ 4,6**
Summe Eisenbahn in Deutschland [e]				**– 2.735**	**+ 1.290**	**– 4.025**	**– 6,8**	**+ 4,7**
DB Arriva	3.990	5.410	– 26,2	– 468	+ 241	– 709	– 22,3	+ 6,8
DB Schenker	17.671	17.091	+ 3,4	+ 653	+ 481	+ 172	+ 18,8	+ 14,4
Summe Logistik und Auslandsaktivitäten [f]				**+ 185**	**+ 722**	**– 537**	**+ 4,9**	**+ 10,3**
Summe alle genannten Geschäftsfelder				**– 2.550**	**+ 2.012**	**– 4.562**	**– 5,2**	**+ 5,8**

[a] Quelle: Integrierter Bericht der Deutschen Bahn AG 2020, Tabelle Segmentberichterstattung auf Seite 188f., Zeile 3.
[b] Die Summenbildung ist bei den Umsätzen nicht sinnvoll, da auch konzerninterne Umsätze enthalten sind.
[c] Quelle: a.a.o., Zeile 16.
[d] Quelle: a.a.o., berechnet aus Zeile 14 geteilt durch Zeile 32 („Return on Capital employed“, ROCE).
[e] Inklusive Schienengüterverkehr außerhalb Deutschlands und Bahnbus.
[f] Ohne Schienengüterverkehr.

Hochbetrieb auf Schiene und Straße im Mittelrheintal unterhalb der Loreley bei Sankt Goarshausen am 23. Juni 2020;
Foto: Joachim Seyferth.

Dieses und 99 weitere schöne Fotos finden sich auf der CD „Schiene Galerie 2020“.
Wir danken dem Joachim Seyferth Verlag für die freundliche Genehmigung zum Abdruck. www.seyferthverlag.de.

Güterverkehr in der Schweiz ging wegen Corona zurück

Aufgrund der Corona-Pandemie sind im Jahr 2020 weniger Güter durch die Alpen transportiert worden als im Jahr zuvor. Beim Schienengüterverkehr war der Rückgang ausgeprägter als auf der Straße. Der Anteil der Bahn am Gütertransport durch die Alpen sank so um 0,5 Punkte auf 71,9 Prozent.

Der Rückgang der Industrieproduktion aufgrund der Corona-Pandemie hat sich letztes Jahr auch auf den alpenquerenden Güterverkehr ausgewirkt: 2020 sind auf Straßen und Schiene 34,8 Millionen Tonnen Güter durch die Schweizer Alpen transportiert worden — das sind 5,5 Prozent weniger als 2019.

Wie die am 1. April 2021 vom schweizerischen Bundesamt für Verkehr (BAV) publizierten Zahlen zeigen, ging der Schienengüterverkehr stärker zurück als der Straßengüterverkehr. Bei der Bahn reduzierte sich das Transportvolumen um 6,2 Prozent. Derweil durchquerten letztes Jahr 863 000 Lastwagen die Alpen; das sind 4 Prozent weniger als 2019.

Bei beiden Verkehrsträgern war aufgrund der Lockerungen der Corona-Regeln im zweiten Halbjahr ein Nachholeffekt zu verzeichnen. Der Straßengüterverkehr erholte sich rascher und deutlicher als der Schienengüterverkehr. Das ist primär darauf zurückzuführen, dass die Eisenbahnstrecke durch den Simplon im Sommer wegen Unterhaltsarbeiten nur eingeschränkt befahrbar war.

Neben den Zahlen für das letzte Jahr hat das BAV die Ergebnisse der Haupterhebung zum alpenquerenden Güterverkehr veröffentlicht, die 2019 durchgeführt wurde. Diese alle fünf Jahre durchgeführte Analyse basiert auf Befragungen und vertieften Analysen. Sie liefert detaillierte Angaben zur Struktur des alpenquerenden Güterverkehrs, beispielsweise über Quelle, Ziel, Beladungen und Warengruppen der Transporte. Aus der neuesten Haupterhebung geht unter anderem hervor, dass die durchschnittlichen Ladungsgewichte der Lastwagen von 2014 bis 2019 um 6 Prozent abgenommen haben. Dies hängt mit der verschärften Konkurrenz im internationalen Straßengüterverkehr zusammen, die dazu führt, dass ein höherer Anteil an Leerfahrten in Kauf genommen wird, um einen Transportauftrag zu erhalten. Dies hat auch Auswirkungen auf die in früheren Halbjahresberichten publizierten Daten: Der Anteil der Schiene am gesamten alpenquerenden Güterverkehr war höher als in den letzten Jahren angenommen. Das BAV hat die Werte für 2019 mit der Publikation des aktuellen Halbjahresberichts nachträglich korrigiert.

Die schweizerische Regierung (Bundesrat) und das Parlament wollen die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene mit verschiedenen Maßnahmen weiter stärken. Dazu gehören tiefere Trassenpreise und ein Sonderrabatt für lange Güterzüge, der seit Anfang 2021 gilt, sowie Anpassungen bei der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ab Mitte 2021.

Die Haupterhebung 2019 kann von der Seite www.newsd.admin.ch heruntergeladen werden.

Kurzberichte Unternehmen und Märkte

(ge) Die Schweiz legt auf hohem Niveau sogar noch zu: **74-mal war jede Schweizerin, jeder Schweizer 2019 im Durchschnitt mit der Bahn unterwegs**. Ebenso deutlich verteidigt die Schweiz ihre Spitzenposition bei der zurückgelegten Distanz: 2505 Kilometer legte jede Einwohnerin bzw. jeder Einwohner 2019 durchschnittlich mit der Bahn zurück. In der Rangliste folgen Österreich (1489 Kilometer), Schweden (1415 Kilometer), Frankreich (1394 Kilometer) und Deutschland (1205 Kilometer). Damit bleibt die Schweiz deutlicher Rekordhalter in Europa. Dies zeigen die neuesten Zahlen von Eurostat, die von LITRA Ende 2020 veröffentlicht wurden. Grafiken finden sich unter: https://litra.ch.

(ge) Seit dem 10 Mai 2021 gibt es durch die französische SNCF **Wettbewerb im spanischen Hochgeschwindigkeitsverkehr**. Mit TGV-Doppelstockzügen ihrer Billigmarke „Ouigo“ bietet die SNCF zwischen Madrid und Barcelona fünf tägliche Hin- und Rückfahrten und einer Kapazität von 5000 Plätzen an. Die Fahrzeit Madrid – Barcelona beträgt 2,5 Stunden. Als Reaktion darauf nahm die spanische RENFE[4] am 23. Juni den Betrieb ihres Billig-Zugs „Avlo“ auf diesem Korridor auf.

(ge) Trotz Rückgang des Verkehrsvolumens hat **BLS Cargo im Jahr 2020 einen Jahresgewinn von 1,9 Millionen Schweizer Franken** erzielt. Nach einer Mitteilung vom 23. März 2021 betrug der Umsatz 2020 277 Millionen Franken, was einem Rückgang gegenüber 2019 von 5,5 Prozent entspricht. Das Verkehrsvolumen sank sogar um 10 Prozent auf 19 956 Züge. Der Verkehrsrückgang ist einerseits eine Folge der Corona-Pandemie, andererseits war die für BLS Cargo wichtige Transitachse via Lötschberg – Simplon im Sommer 2020 wegen Bauarbeiten mehrere Wochen gesperrt. Die zur BLS Cargo Gruppe gehörende belgische Crossrail Benelux NV wurde 2020 vollständig zur Produktionsgesellschaft umgewandelt und erbringt seither Traktionsleistungen in Deutschland und Belgien — ausschließlich für BLS Cargo. Im Jahr 2021 feiert BLS Cargo das 20-jährige Bestehen und blickt stolz auf eine erfolgreiche Entwicklung zu einem führenden Korridoranbieter auf der Nord-Süd-Achse von der Nordsee bis zum Mittelmeer zurück.

(ge) Am 21. April 2021 hat die SBB bei Stadler für rund 1,3 Milliarden Franken **60 weitere Interregio-Doppelstockzüge** (IR-Dosto) bestellt. Stadler nennt diesen Zug „komfortablen, innovativen, spurtstarken S-Bahn-Zug“ (KISS). Mit der Bestellung sollen auch die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (barrierefreier Einstieg) erfüllt werden. 41 der Fahrzeuge werden die Altflotte ersetzen. 19 Züge sollen im Regionalverkehr von Zürich und in der Westschweiz Kapazitätsengpässe

[4] Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, auf Deutsch: Nationales spanisches Eisenbahn-Unternehmen.

beheben und Angebotsausbauten ermöglichen. Die ersten Fahrzeuge werden ab Fahrplan 2024 eingesetzt.

(ge) Die SBB informierte am 21. Mai 2021 über wesentliche Änderungen im Fahrplan 2022 (ab 12. Dezember 2021) Im nationalen Fern- und Regionalverkehr wird es neue Verbindungen für Pendler und Freizeitreisende geben. International kommt eine tägliche Nachtzug-Verbindung Zürich – Amsterdam hinzu, und die Reise nach München verkürzt sich um eine halbe Stunde auf dreieinhalb Stunden.

Die **Frauenfeld-Wil-Bahn** (FWB) **fusionierte** rückwirkend zum 1. Januar 2021 mit den **Appenzeller Bahnen** (AB): Die Aktionärinnen und Aktionäre der AB stimmten der Fusion in ihrer Generalversammlung am 11. Juni 2021 zu, der Beschluss der 133. (und letzten) Generalversammlung der FWB folgte am 17. Juni 2021.

Frauenfeld-Wil-Bahn in Frauenfeld
Foto: © Appenzeller Bahnen AG.

Mit der Heirat der beiden Meterspurbahnen wird die Aktiengesellschaft „Frauenfeld-Wil-Bahn AG“ aufgelöst. Für die Fahrgäste ist die Fusion mit den AB mit keinen spürbaren Änderungen verbunden. Die Marke und das Erscheinungsbild der FWB-Züge und Haltestellen wird vorerst beibehalten. Das fusionierte Unternehmen wird auch künftig für die Marktbearbeitung und die Kontakte zum Kanton Thurgau, zu den Gemeinden und der Bevölkerung verantwortlich bleiben. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der FWB werden durch die AB weiterbeschäftigt. Bereits seit 2003 wurden die Geschäfte der FWB von den AB in einem Mandatsauftrag geführt und eine enge Zusammenarbeit gepflegt.

Kultur, Reisen und Freizeit

Eisenbahnerinnen und Eisenbahner mit Herz 2021

Am 16. Juni 2021 stellte die „Allianz pro Schiene“ in Berlin zum elften Mal besonders kundschaftsfreundliche Bedienstete der Bahnbranche vor.

Claudia Menges
Foto: Allianz pro Schiene / Lutz Bierwirth.

Erstmals wurde die Goldmedaille doppelt vergeben: Zwei Zugbegleiterinnen aus Niedersachsen teilen sich den ersten Platz. Metronom-Zugbegleiterin Claudia Menges beeindruckte die Jury mit ihrem Einsatz für einen jugendlichen und einen ausländischen Fahrgast, die sie nach Mitternacht mit ihrem Auto vom Wolfsburger Hauptbahnhof sicher an ihr Ziel brachte.

Manuela Burkhardt
Foto: Allianz pro Schiene / Focke Strangmann

DB-Zugbegleiterin Manuela Burkhardt rettete einer jungen Frau auf deren ersten Bahnfahrt überhaupt den Start in die Mutter-Kind-Kur. Sie brachte die Münchnerin und deren beiden kleinen Kinder mit ihrem privaten Pkw gerade noch rechtzeitig zur Fähre nach Langeoog.

Bronze vergab die Jury an DB-Zugchef Daniel Farny. Der Berliner sorgte mit einer ironisch-freundlichen Ansprache im ICE zum heiklen Thema Maskenverweigerer in den Online-Medien für Begeisterungsstürme. Mit folgender

Ansage im ICE traf Daniel Farny den richtigen Ton: „Und zum Schluss noch ein Hinweis an alle Verschwörungstheoretiker bei uns an Bord: Denken Sie bitte daran, dass die Bundesregierung heimlich Speichelproben sammelt, um Klone von Ihnen zu produzieren, die Sie dann ersetzen sollen. Tragen Sie daher dauerhaft Ihre Mund-Nasen-Bedeckung, um zu verhindern, dass die Regierung an Ihre DNS kommt. Vielen Dank auch im Namen aller Mitreisenden!“

Daniel Farny
Allianz pro Schiene / Lukas Schramm.

Kundschaftsliebling ist Zugbegleiter Sebastian Fröschke von der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG). Beim Publikumspreis des Wettbewerbs entscheidet nicht die Jury, sondern es können alle im Internet mitabstimmen. Mit seinem selbstlosen Einsatz für eine Reisende ohne Ticket und gültige Bankkarte bekam der 33-Jährige aus Finsterwalde bei Berlin die meisten Stimmen. In diese Lage können sich wohl alle Fahrgäste gut hineinversetzen: Eine junge Frau saß nach dem Besuch der Familie in der Niederlausitz auf dem Weg zurück nach Berlin glücklich im Zug und freute sich auf eine entspannte und ruhige Fahrt. Ihre Fahrkarte wollte sie beim Zugbegleiter

erwerben, mit dem sie bereits vorher ins Gespräch gekommen war. Da erst merkte die Dame zu ihrem Schreck, dass ihre Bankkarte abgelaufen war. Kein Bargeld, kein Fahrschein, keine gültige Bankkarte — was also tun? Sebastian Fröschke bot sofort seine Hilfe an und kaufte das Billett erst einmal auf eigene Rechnung. Zurück in Berlin überwies die Kundin dem netten Zugbegleiter den Betrag — und schlug ihn gleich bei der Allianz pro Schiene als Eisenbahner mit Herz vor.

Masterplan (inländische) Freizeitschifffahrt vorgestellt

Am 8. Juni 2020 hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in Berlin bei einer Online-Veranstaltung den Masterplan Freizeitschifffahrt präsentiert.

Der Masterplan Freizeitschifffahrt verzahnt Freizeitbedürfnisse und Ökologie, um die Wasserwege mit modernen Konzepten noch attraktiver und nachhaltiger zu machen. Grundlage ist ein intensiver Dialog zwischen Bund, Ländern, Kommunen, Verbänden und Unternehmen, der im März 2020 mit einer Regionalkonferenz in Oranienburg startete. Vorausgegangen war der Masterplan Binnenschifffahrt aus dem Jahr 2019, dessen Fokus die Berufsschifffahrt war (*siehe Folge 115 der GRV-Nachrichten, Seite 32*).

In Deutschland besteht ein umfangreiches Netz an Bundeswasserstraßen. Während Nord-Ostsee-Kanal, Elbe, Donau oder Rhein in erster Linie dem Güterverkehr dienen, steht bei einem Gros der Binnenwasserstraßen, also den schiffbaren Flüssen und Kanälen, die Freizeitnutzung im Vordergrund. Von besonderer Bedeutung ist das größte zusammenhängende Wassersportrevier Europas, das sich über die Bundesländer Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern erstreckt. International hat es sich als bedeutende Wassertourismusdestination etabliert.

Das Potenzial ist groß: Insgesamt summieren sich die Binnenwasserstraßen auf rund 7300 Kilometer Länge — das entspricht etwa der Entfernung von Berlin nach Peking. Hinzu kommen weitverzweigte Nebenflüsse und unzählige Seen. Die Zahl der Freizeitboote steigt seit Jahren kontinuierlich. Schätzungen zufolge sind rund 2 Millionen Bundesbürgerinnen und -bürger in Wassersportvereinen organisiert. Im Jahr 2019 hielten sich knapp ein Fünftel der Deutschen bei inländischen Urlaubsreisen am, im und auf dem Wasser auf. Allgemein zeigt eine Untersuchung des Deutschen Tourismusverbands, dass während des Urlaubs im eigenen Land für 56 Prozent der Deutschen der Aufenthalt in der Natur zentral ist. Die Bundeswasserstraßen bieten hierfür mit ihren naturnahen Gewässerlandschaften attraktive Räume für Erholung und Freizeitsport.

Die Nutzungsarten im Bereich der Freizeitschifffahrt sind vielfältig und bergen unterschiedliche Potenziale. So gibt es über 500 000 Motor- und Segelbootseignerinnen und -eigner in Deutschland. Ein bedeutendes Wassertourismussegment ist der Charterboottourismus, der im vergangenen Jahrzehnt insbesondere in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern einen deutlichen Zuwachs verzeichnete. Ebenso war bis zur pandemiebedingten Einschränkung der Fahrgastkabinenschifffahrt (Flusskreuzfahrten) ein positiver Trend in dieser Branche zu verzeichnen. Weit verbreitet ist zudem die Nutzung von nichtmotorisierten Wasserfahrzeugen, wie zum Beispiel Kanus, Ruderboote oder Stehpaddeln(neudeutsch „Stand-Up-Paddling“, kurz SUP). Die höchste touristische Bedeutung in Deutschland wird in diesem Bereich derzeit dem Wasserwandern per Kanu zugeschrieben, mit einer geschätzten Gesamtzahl von

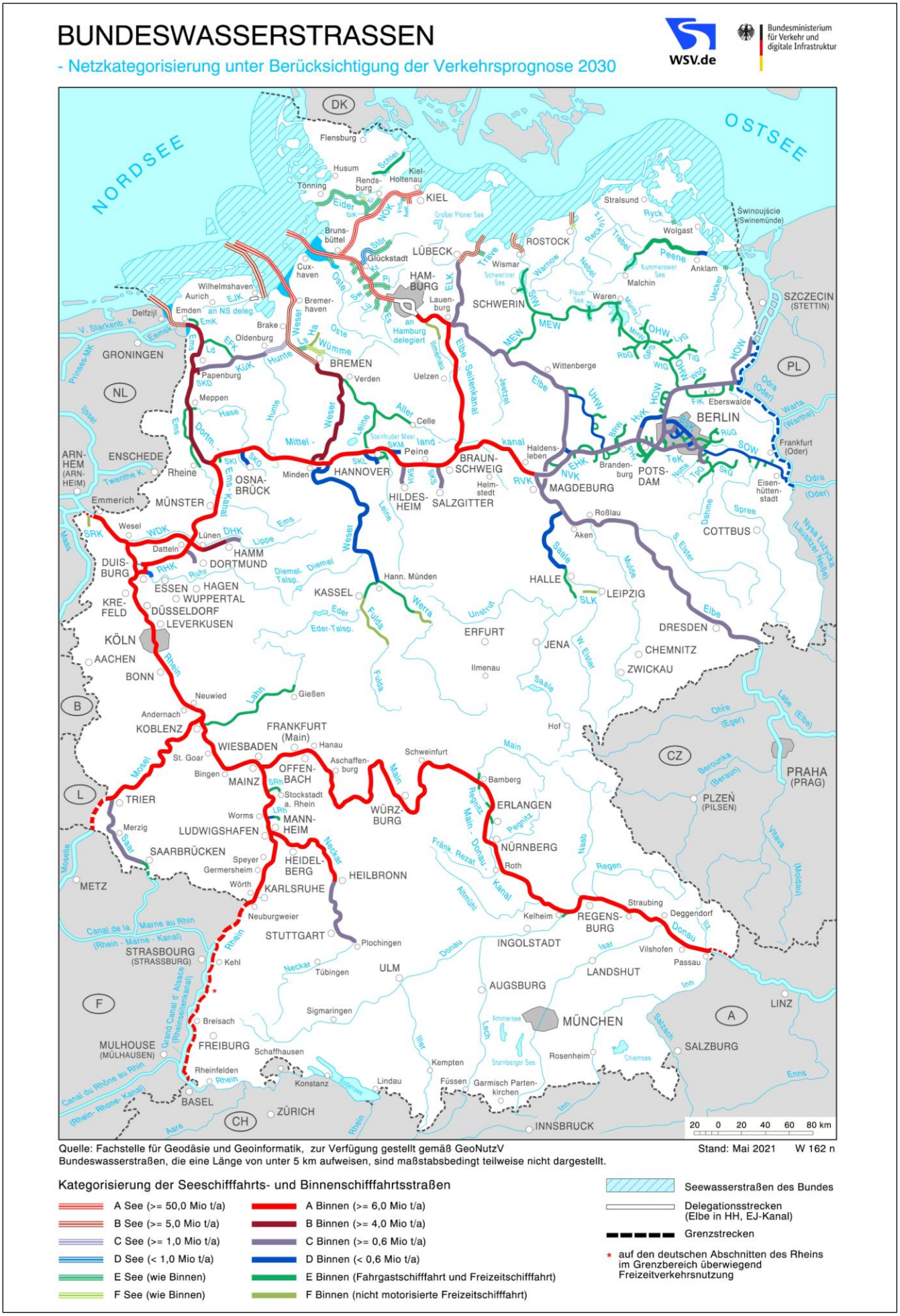
1,4 Millionen Kanutinnen und Kanuten deutschlandweit.

Im Zusammenhang mit dem muskelbetriebenen Wassersport ist außerdem das Thema eines umweltverträglichen Tourismus zu nennen, das zunehmend an Bedeutung gewinnt. So spielte beispielsweise im Jahr 2019 bei über der Hälfte der Deutschen der Umweltschutz bei der Planung und während des Urlaubs eine zentrale Rolle. Urlaub im Inland (oder grenznahen Ausland) ist allemal klima- und umweltverträglicher als es Fernreisen mit dem Flugzeug sind. Insbesondere der muskelbetriebene Wassersport sowie allgemein alle muskelbetriebenen Aktivitäten an, auf und in Gewässern, wie zum Beispiel Schwimmen, Wandern oder Fahrradfahren, bieten hierfür besonders Potenzial.

Die Bundesregierung setzt sich für eine umwelt- und klimagerechte Weiterentwicklung der Bundeswasserstraßen ein. Mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ hat sie auf gemeinsame Initiative von Bundesverkehrs- und -umweltministerium ein Programm beschlossen, das unter anderem einen wichtigen Beitrag zum Schutz vielfältiger Lebensräume von oftmals bedrohten Tier- und Pflanzenarten sowie zur Bewältigung der Folgen des Klimawandels leistet. Gleichzeitig werden mit den Maßnahmen dieses Programms attraktive Gewässerlandschaften für Erholungssuchende geschaffen. Hier schließt sich der Kreis und es wird deutlich, dass sich aus einer engen Verzahnung von ökologischen und freizeitverkehrlichen Zielen positive Effekte für alle Interessen an den Wasserstraßen ergeben.

Gleichzeitig stellt die Freizeitschifffahrt auf den Bundeswasserstraßen einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Gemäß einer Studie in Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums werden jährlich mehr als 4,2 Milliarden Euro Bruttoumsatz durch den Wassertourismus generiert. Allein in Berlin und Brandenburg erwirtschaftet der Wassertourismus jährlich einen Umsatz von 200 Millionen Euro bezogen auf gewerblichen Bootstourismus, Fahrgastschifffahrt und Häfen. Hinzu kommen noch weitere Umsätze vor allem aus der Tagesvermietung von Booten und den Ausgaben der Bootsurlauberinnen und -urlauber mit eigenem Boot. Im Jahr 2020 verzeichnete die Wassersportbranche ein beachtliches Wachstum, nicht zuletzt aufgrund des pandemiebedingt gestiegenen Inlandstourismus. Wegen der klimapolitischen Erwägungen sowie der Auswirkungen der Corona-Pandemie ist zu erwarten, dass sich der Trend zum Inlandstourismus weiterhin verstärkt. Wassersport und Wassertourismus sind außerdem ein wichtiger Motor für die wirtschaftliche Entwicklung ländlicher Räume und bieten dort vielfältige Beschäftigungsmöglichkeiten.

Die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen weist infolge einer ungünstigen Altersstruktur und langjähriger



Quelle: Masterplan Freizeitschifffahrt, Seite 15.

Investitionsdefizite insgesamt einen hohen Erhaltungs- und Ersatzbedarf auf. Insbesondere die Anlagen von Bundeswasserstraßen mit geringer (bzw. ganz fehlender) verkehrlichen Bedeutung sind weitgehend veraltet und instandsetzungsbedürftig. Gerade diese Wasserstraßen stellen jedoch eine bedeutsame Infrastruktur für den Wassertourismus dar. Des Weiteren ist derzeit in bestimmten Regionen und Flussgebieten ein Rückgang des Gütertransportaufkommens auf Bundeswasserstraßen zu verzeichnen. Unter Beachtung eventueller Entwicklungspotenziale für Gütertransporte in der Zukunft sollen dort auch Maßnahmen zur Ausrichtung der Infrastruktur auf die Belange der modernen Freizeitschifffahrt ergriffen werden.

Der Masterplan Freizeitschifffahrt kann von der Seite des Bundesverkehrsministeriums heruntergeladen werden: www.bmvi.de.

Rigi-Bahn feiert 150-jähriges Jubiläum

(ge) Die älteste Bergbahn Europas wurde am 21. Mai 2021 150 Jahre alt. Diesen historischen Moment der schweizerischen Bahn- und Tourismusgeschichte feiert die Rigi Bahnen AG unter dem Motto „Gestern Heute Morgen“ gemeinsam mit ihren Partnern am Berg.

Fürs Jubiläum wurde am 15. September 2020 die Dampflok Nummer 7 (*liebevoll „s Sibni“ genannt*) über den Vierwaldstättersee nach Vitznau transportiert. Diese Dampflok wurde im Jahr 1873 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM in Winterthur gebaut. Nach 64 Betriebsjahren wurde sie 1937 ausrangiert und kam dann 1959 ins Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Diese weltweit noch einzige fahrbare Zahnraddampflok mit stehendem Kessel wurde am Jubiläums-Wochenende vom 22. bis 24. Mai 2021wieder in Betrieb genommen, um erneut auf die Königin der Berge Rigi zu fahren. Bis Oktober 2021 werden mit der Lok 7 weitere Fahrten angeboten, darunter auch Kurzfahrten auf der Bergetappe Rigi Staffel – Rigi Kulm.

Zur Rigi Bahnen AG gehören folgende Bahnen:

- Zahnradbahn
  Vitznau – Rigi Kulm
- Zahnradbahn
  Arth-Goldau – Rigi Kulm
- Luftseilbahn
  Weggis – Rigi Kaltbad
- Luftseilbahn
  Kräbel – Rigi Scheidegg.

Bei der Generalversammlung der Rigi Bahnen AG im Mai 2021 wurde das Design neuer Züge vorgestellt: Eine Hommage an den ältesten elektrischen Zahnradtriebwagen der Welt aus dem Jahr 1911. 110 Jahre nachdem mit dem Triebwagen Nummer 6 (*siehe Foto*) auf der Arth-Rigi-Bahn die Elektrifizierung eingeläutet wurde, werden die edlen Farben dieser Legende (Weiß, Schwarz und Bronze) für die sechs neuen Züge übernommen. Diese Gelenktriebwagen werden durch die Firma Stadler gefertigt. Die neuen Züge speisen die Bremsenergie bei der Talfahrt als Elektrizität ins eigene Netz zurück. Im September 2021 ist die Anlieferung des ersten Fahrzeugs nach Goldau geplant. Nach umfangreichen Testfahrten sollen die neuen Triebwagen im Frühjahr 2022 den kommerziellen Betrieb aufnehmen.

Der älteste elektrische Zahnradtriebwagen der Welt aus dem Jahr 1911 am 4. Oktober 2019 im Bahnhof Rigi Staffel; Foto: Gunther Ellwanger.

Weitere Informationen zu den Aktivitäten des 150-jährigen Jubiläums der Rigi Bahn finden sich unter www.rigi.ch.

Siehe auch die Vorstellung der Briefmarke zum Jubiläum weiter unten.

Motive des Verkehrswesens auf neuen Briefmarken

Vor 150 Jahren, am 21. Mai 1871 wurde mit der Rigi-Bahn die erste Bergbahn Europas eröffnet (*siehe auch der Bericht oben*). Seither bringen die Rigi-Bahnen jährlich Tausende von Ausflugs- und Feriengästen auf die Rigi. Das Bergmassiv zwischen dem Vierwaldstättersee und dem Zugersee gilt als eine der wichtigsten Tourismusattraktionen der Schweiz.

Bildnachweis: © Post CH AG.

Die Schweizerische Post würdigt das Jubiläum der Rigi-Bahn mit einer von Philip Bernhard und Kilian Suter, Küssnacht am Rigi, gestalteten Briefmarke. Die Marke zeigt die charakteristische Aussicht von der Rigi auf den Vierwaldstättersee und die eindrucksvolle Bergwelt mit Stanserhorn, Bürgenstock und Pilatus. Das abgebildete rote Fahrzeug gilt als typischer Wagen der Rigi-Bahnen. >>

Die deutsche Serie „Leuchttürme“ wird mit dem Leuchtfeuer Tinsdal fortgesetzt. Dieses bildet seit 1900 als Oberfeuer zusammen mit dem Leuchtturm Wittenbergen als Unterfeuer die Richtfeuerlinie Tinsdal – Wittenbergen. Im Hamburger Stadtteil Rissen gelegen, dient es der aus Hamburg auslaufenden Schifffahrt zur sicheren Orientierung in der Fahrrinne der Elbe. Der knapp 42 Meter hohe Stahlgitterturm steht zirka 800 Meter entfernt vom Unterfeuer auf einem Geest-Hang erhaben über dem Elbstrom. Am 17. Juni 1927 wurde die in 56 Metern Höhe über Normalnull leuchtende Petroleumlampe mit einer Gürteloptik gegen eine rundum verglaste Flüssiggaslaterne mit Scheinwerferlinsen ausgetauscht. Der bis dahin weiß gestrichene Turm erhielt außerdem 1928 seine bis heute beibehaltene Farbgestaltung, die für Leuchttürme typischen roten und weißen Streifen. Der Turm ist seit 1966 elektrifiziert und wird seit 1979 durch die Verkehrszentrale Brunsbüttel ferngesteuert. 1988 wurde die Leuchtquelle gegen Doppelsignalscheinwerfer mit einer Sichtweite von 16 Seemeilen ausgetauscht. Das Leuchtfeuer Tinsdal steht seit dem 31. März 2004 unter Denkmalschutz. Es gehört zu den ältesten Stahl-Leuchttürmen in dieser Bauweise. Die Briefmarke wurde vom Team Rogger, Biberach, gestaltet. Das Motiv kann auf der Internetseite des Bundesfinanzministeriums betrachtet werden: www.bundesfinanzministerium.de.

Veranstaltungen

3. Schienengipfel im Zeichen des Europäischen Jahrs der Schiene

Auf Einladung von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer fand am 17. Mai 2021 der 3. Schienengipfel statt unter der Überschrift: „Zukunftskonferenz Eisenbahn 2021 im Europäischen Jahr der Schiene“. Bei dieser virtuellen Veranstaltung sprachen auch Bundeskanzlerin Angela Merkel und EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen, was die große Bedeutung des Schienenverkehrs für die Verkehrswende und den Europäischen Green Deal unterstreicht.

Zahlreiche EU-Staaten haben bei diesem Gipfel zugesagt, das Konzept **Trans-Europa-Express 2.0 (TEE 2.0)** (*siehe Folge 119 der GRV-Nachrichten, Seite 7ff*) für grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehre auf der Schiene zu unterstützen. Aus diesem Konzept werden folgende neue Nachtzugverbindungen realisiert: Ab Dezember 2021 die Verbindungen Wien – München – Paris und Zürich – Amsterdam, ab Dezember 2023 Wien / Berlin – Brüssel / Paris und ein Jahr später Zürich – Barcelona. Die Staaten wollen die Bahnunternehmen bei der Entwicklung von Verbindungen sowie eines Taktfahrplans unterstützen und regten ein Förderprogramm für grenzüberschreitende Züge durch die EU an. Die Unternehmen wollen eine digitale Buchungsplattform realisieren. Für einen zukünftigen **Europatakt** sollen nationale Taktfahrpläne aufeinander abgestimmt werden, um bessere Anschlüsse zu erzielen und die Infrastruktur effizienter zu nutzen. Ein 8-seitiger englischsprachiger Vorschlag kann heruntergeladen werden: www.bmvi.de.

Die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten sowie der Schweiz und Norwegens unterzeichneten eine Absichtserklärung zum TEE 2.0.

Laut Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla begrüßt die DB das Konzept TEE 2.0. Viele europäische Bahnen arbeiteten darauf aufbauend bereits am gemeinsamen Konzept „Euro-Link“, einer Vision für europaweite Expressverbindungen. Eine englischsprachige 22-seitige Präsentation kann heruntergeladen werden: www.bmvi.de.

Pofalla: „Euro-Link bietet einen vielversprechenden Blick in die europäische Eisenbahnzukunft. Mit unseren Partnern werden wir die internationalen Angebote ausbauen.“ Pofalla zweifelte, ob nach der Pandemie weiterhin ausreichende Finanzmittel für die Schieneninfrastruktur zur Verfügung stehen.

Im Rahmen des interaktiven Konferenzprogramms wurde auch die trilaterale Absichtserklärung der Verkehrsministerien der Bundesrepublik Deutschland, der Tschechischen Republik und der Republik Österreich zum **Ausbau der Verbindung Berlin – Dresden – Prag – Wien** (Via Vindobona) bekanntgegeben. Dank des geplanten Erzgebirge-Tunnels (*siehe Bericht im Kapitel Infrastrukturprojekte auf Seite 19*) soll sich die Reisezeit auf der Strecke Berlin – Prag – Wien auf vier Stunden verkürzen, gegenüber derzeit mehr als 8 Stunden über Nürnberg oder München, über Prag dauert es sogar über 9 Stunden.

Andreas Matthä, Chef der Österreichischen Bundesbahnen, begrüßte, dass die EU-Kommission eine Trassenpreissenkung ermöglicht hat. Matthä forderte Kostenwahrheit durch die Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs. Dann könnten die Bahnen ihre Wettbewerbsvorteile nutzen mit der Folge von Verhaltensänderungen bei der Kundschaft.

In Facharbeitskreisen wurden die Herausforderungen beim Ausbau der Infrastruktur zur Leistungssteigerung, bei der Digitalisierung des Bahnsystems (Nutzenkommunikation) sowie bei der Forcierung der Verkehrswende (Zielsetzungen und Rahmenbedingungen) erörtert.

Bitte teilen Sie es uns mit, wenn sich Ihre Adresse geändert hat:

- an GRV, Postfach 101403, 45014 Essen,
- per Fax +49 234 5465180 oder
- Mail an versand@grv-nachrichten.de.

Mitglieder des Vereins GdI — AdI melden ihre Adressänderungen bitte an info@gdi-adi.ch.

Eröffnung des Neckarstegs in Stuttgart-Bad Cannstatt

Der Verein Bahnprojekt Stuttgart–Ulm hat am 20. April 2021 mit Vertretern der Landeshauptstadt Stuttgart, der Deutschen Bahn, der Baufirma Max Bögl und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ADFC den unter der Neckarbrücke abgehängten Fuß- und Radsteg offiziell seiner Nutzung übergeben. Der 4,5 Meter breite und rund 170 Meter lange Steg verbindet sechs Meter über dem Neckar, den Ortsteil Bad Cannstatt mit dem Ostufer nahe des Rosensteinparks. >>

Unter der neuen 345 Meter langen Stahlsegelbrücke des Projekts Stuttgart 21 über den Neckar hängt der filigrane, neue Steg für den Fuß- und Radverkehr; Foto: Gunther Ellwanger.

Der nun eröffnete Steg hängt unter der neuen, 345 Meter langen, stadtbildprägenden Brücke, als wichtiger Bestandteil des künftig komplett neugeordneten Stuttgarter Bahnknotens. Die vom Ingenieurbüro Schlaich Bergermann und Partner geplante, rund 25 Meter breite Stahlsegelbrücke wurde im Taktschiebeverfahren von der Firmengruppe Max Bögl gebaut. Deren Gesellschafter Johann Bögl sagte bei der Eröffnung: „Nachhaltige und umweltfreundliche Brückenschläge für Fußgänger, Radfahrer und die Eisenbahn zu erschaffen und das noch mit solch spektakulärer Architektur wie hier an der Neckarbrücke, das öffnet das Herz eines jeden Bauingenieurs und lässt die unzähligen Herausforderungen und Mühen eines solchen Baus vergessen.“ Auf den vier Eisenbahngleisen sollen ab Ende 2025 die Fern- und Nahverkehrszüge fahren.Die an die neue Brücke angehängte Konstruktion ist auch ein erheblicher Fortschritt für das Radwegenetz der Landeshauptstadt, da der frühere an dieser Stelle befindliche Holzsteg nur zu Fuß begangen werden durfte. Nach der neuen Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie (*siehe Folge 119 der GRV-Nachrichten, Seite 28*) ist der Steg der nächste Teil von Stuttgart 21, der schon jetzt genutzt werden kann.

Dr. Frank Nopper, neuer Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart: „Die markante Neckarbrücke und der darunter hängende Steg mit seiner luftig-leichten Konstruktion setzen neue Akzente. Damit wird der Neckar für die Bürgerinnen und Bürger in besonderer Weise erlebbar. Zudem eröffnen wir mit dem Steg den ersten Abschnitt einer neuen attraktiven Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Bad Cannstatt und dem Rosensteinpark. Der zweite Abschnitt über die Bundesstraße B10 wird im September folgen.“

Der neue Oberbürgermeister von Stuttgart, Dr. Frank Nopper, bei der Eröffnung des neuen Stegs am 20. April 2021; Foto: Gunther Ellwanger.

Gemeinsam für eine Verkehrswende

Die Allianz pro Schiene, der Deutsche Naturschutzring (DNR) und Greenpeace haben sich am 27. April 2021 für einen grundlegenden Umbau der Mobilität in Deutschland ausgesprochen. „Nur wenn die nächste Bundesregierung eine Wende in der Verkehrspolitik wagt, kann Deutschland beim Klimaschutz vorankommen“, sagte Greenpeace-Geschäftsführer Roland Hipp bei der gemeinsamen Online-Pressekonferenz der drei Verbände. „Unverzichtbar dafür ist der konsequente Abbau aller umweltschädlichen Subventionen etwa für Dienstwagen oder Diesel zugunsten klimaverträglicher Mobilitätsformen“, so Hipp. Zugleich forderte er, ab 2025 den Verkauf von Neuwagen mit Diesel- oder Benzinmotor zu untersagen.

„Wir brauchen endlich einen konsequenten Neuanfang in der Verkehrspolitik, damit alle Menschen gut und sicher mobil sein können. Das geht nur mit deutlich weniger Autos auf unseren Straßen und einer konsequenten Förderung von nachhaltiger Mobilität — also Fahrrad, Fußverkehr, Bus und Bahn. Nur so können wir unser Klima schützen und Mobilität als zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe auch in Zukunft sicherstellen“, betonte DNR-Präsidiumsmitglied Kerstin Haarmann. Sie sprach sich in der Pressekonferenz dafür aus, alle noch nicht begonnenen Neu- und Ausbauvorhaben bei Autobahnen und Bundesstraßen zu stoppen und nach dem jahrzehntelangen Schrumpfen wieder in ein Wachstum des Schienennetzes zu investieren.

Eine klare Priorität für klimaschonende Verkehrsträger verlangte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene: „Bislang hat der Bund alle Verkehrsarten gefördert, egal ob umweltfreundlich oder nicht. Montags gab es freundliche Worte und mehr Geld für die Straße, dienstags für die Luftfahrt, mittwochs für die Schiene und donnerstags und freitags war erneut die Straße dran. Die nächste Bundesregierung muss der klimaschonenden Schiene Vorfahrt vor anderen Verkehrsträgern geben.“ Flege setzte sich auch dafür ein, den An-

schluss aller neuen Industrie- und Logistikstandorte an die Schiene vorzuschreiben.

Maßnahmen und Forderungen der drei Verbände für eine klimafreundliche Mobilität können heruntergeladen werden: www.allianz-pro-schiene.de.

Güterverkehr der Zukunft

Vom 4. bis 6. Mai 2021 wurde die Münchner Transport-Logistik-Messe online durchgeführt. An den insgesamt 87 Konferenzbeiträgen beteiligten sich rund 8500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bezeichnete in seiner Eröffnungsrede den Klimaschutz als zentrales Zukunftsthema und unterstrich die Bedeutung der Logistik. Unter den Konferenzen war auch das Fachforum „**Güterverkehr der Zukunft — Neue Wege im Kombinierten Verkehr als Beitrag zum Europäischen Green Deal**.“ der Bezirksvereinigung Südbayern der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) gemeinsam mit dem Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien.

Dr. Karin Jäntschi-Haucke (DVWG Südbayern) begrüßte die über 1000 Teilnehmenden und mahnte, dass trotz der Corona-Pandemie im Güterverkehr die Kohlendioxid-Emissionen zur Erreichung der Klimaziele des Green Deals stark reduziert werden müssen.

Die bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer stellte die Güterverkehrsstrategie des Freistaats vor und ging auf drei Herausforderungen ein: Klimaschutz, Digitalisierung und Infrastruktur. Schreyer plädierte für eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

In einer Podiumsrunde sprachen Albert Bastius (TX Logistik AG), Ingo Egloff (Hafen Hamburg), Dr. Bert Zamzow (Firmengruppe Max Bögl) und Karl Fischer (LKZ Prien) unter der Moderation von Tim-Oliver Frische (DVV Media Group) über Maßnahmen, wie sich anhand konkreter Projekte der Güterverkehr der Zukunft und neue Wege im Kombinierten Verkehr gestalten lassen.

Bastius erklärte, wie TX Logistik bereits mit der Optimierung von Prozessen arbeitet, um die Schiene wettbewerbsfähiger zu machen. Auch die Wichtigkeit des „Kuppelns und Flügelns“ betonte er und ging dabei auch auf die Citylogistik ein. Egloff will mit der Optimierung der Hafenlogistik bis 2030 im Modal Split den Schienenanteil auf 50 Prozent erhöhen und betonte die Wichtigkeit der Hinterlandterminals. Zamzow stellte die Innovation von Max Bögl mit schwebenden Güterwaggons vor. Eine Technik, die im Bereich des Personenverkehrs bereits Anwendung findet. Das System soll der Schiene keine Konkurrenz machen, sondern auf kürzeren Strecken ergänzen. Fischer wies darauf hin, dass Verlader viel früher als bisher den Einsatz der Bahn in ihrer Logistik prüfen müssten. „Für den Klimaschutz ist es fünf nach zwölf“, warnte er und appellierte: „Wer morgen Schiene will, muss heute loslegen!“

Zehnter ÖPNV-Innovationskongress des Landes Baden-Württemberg

Am 9. und 10. Juni 2021 trafen sich Angehörige aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft sowie Verkehrsunternehmen und -verbünden zum Austausch. Vom Konzerthaus Freiburg aus moderierte Markus Brock (Südwestrundfunk SWR und 3-Sat) den virtuellen Kongress.

Martin Horn, Oberbürgermeister der Stadt Freiburg, erläuterte in seinem Grußwort nachhaltige Verkehrskonzepte in Freiburg, wo nur 21 Prozent der Wege mit dem Auto erfolgen. Bis 2030 soll der ÖPNV verdoppelt werden.

Der baden-württembergische Verkehrsminister **Winfried Hermann** sieht sein Land beim Klimaschutz gut aufgestellt, da es bereits seit 2013 ein Klimaschutzgesetz habe. Die Pandemie solle als Chance für die erforderliche Verkehrswende genutzt werden.

Zum Thema **ÖPNV und Corona — braucht der Nahverkehr ein neues Geschäftsmodell?** hielt Professor Dr. Kay Axhausen, Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) Zürich, einen Impulsvortrag, an den sich ein Statement aus der verkehrlichen Praxis von Susanne Henckel, Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg, anschloss. Henckel forderte ein Bundesmobilitätsgesetz.

In **fünf parallelen Vortragsreihen** (Kundenorientierung, Betrieb / Verkehrsplanung, Technologie, Marketing / Tarife und Umweltverbund) mit je drei Vorträgen und 20 bis 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmern konnten tiefergehende Diskussionen geführt werden.

Christoph Goncalves Alpoim von der DB präsentierte „Das Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg — neue Perspektiven für die Schiene“. Bis zum Weltkongress ITS[5] im Oktober 2021 in Hamburg soll auf der Pilotstrecke Berliner Tor – Aumühle ein hochautomatischer Betrieb möglich sein, und erste Rangierfahrten sollen vollautomatisch (ATO — Automatic Train Operation) erfolgen. In Kooperation mit Siemens wird die europäische standardisierte Architektur „ATO over ETCS“ eingesetzt. Diese seit 2018 neu entwickelte Technik soll die Kapazität bestehender Gleise um bis zu 30 Prozent erhöhen, die Pünktlichkeit steigern und den Energieverbrauch reduzieren. (*Anmerkung 1: am 9. Juni, dem Tag dieses Vortrags, wurde die Digitale S-Bahn in Hamburg mit dem Deutschen Mobilitätspreis ausgezeichnet. Anmerkung 2: Eine schematische Darstellung findet sich in Folge 112 der GRV-Nachrichten auf Seite 24.*).

„Leichter und konsequenter Anschlüsse sichern — mit Hilfe der **Anschlussvormeldung durch den Fahrgast via App**“ war der Vortrag von Angela Nusser, Bayerische Eisenbahngesellschaft, überschrieben. Bis Mitte 2022 soll eine derartige Vormeldung schnellere Entscheidungen ermöglichen und nur noch bei Bedarf soll ein Anschluss abgewartet werden.

Als Höhepunkt des Kongresses kann die Präsentation „Frisches Denken für

[5] World Congress on Intelligent Transport Systems.

die mobile Zukunft“ durch Heinz Vögeli und Daniel Soldenhoff vom Netzwerk „Denkfabrik Mobilität“ (www.denkfabrikmobilitaet.org) bezeichnet werden. Mit sehr gelungenen Animationen unterstrichen die Referenten Ihre Ziele:

- weniger Verkehr mit mehr Mobilität für die Menschen
- markante Reduktion der Umweltbelastungen des Verkehrs
- weniger Flächenverbrauch des Verkehrs
- Mobilität soll zu 100 Prozent mit erneuerbaren Energien erfolgen.

Gerd Hickmann, Abteilungsleiter im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, dankte am Ende des Kongresses allen, die teilgenommen und / oder vorgetragen haben sowie den Verantwortlichen für die Organisation. Sein besonderer Dank ging an Helmut Hakius, der alle zehn ÖPNV-Innovationskongresse, die im Zweijahresrhythmus stattfinden, organisiert hat und nunmehr in den Ruhestand geht.

Der 10. ÖPNV Innovationskongress war, auch im digitalen Format, sehr informativ und gut organisiert. Auch die 11. Folge soll 2023 in Freiburg stattfinden. Weitere Informationen: https://vm.baden-wuerttemberg.de.

Literatur

Mobilität und Klimaschutz neu denken — das Potenzial der Bahn besser nutzen

Wie kann die Bahn bis 2030 einen großen Beitrag zu den Klimazielen bringen?

Den Leserinnen und Leser der GRV-Nachrichten ist der Autor dieses Buchs kein Unbekannter: Dr.-Ing. Werner Weigand. Der profunde Kenner der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland diskutiert in dem hochaktuellen und sehr lesenswerten Werk all die Themen, die in der derzeitigen Debatte um Klimaschutz und den erforderlichen Mehrverkehr auf der Schiene von Bedeutung sind. Nach einer breiten Analyse zur Situation der Eisenbahn in Deutschland entwickelt Weigand Ideen, wie die Eisenbahn stärker zur Verkehrswende beitragen kann. Die Ansätze bedürfen teilweise noch der Vertiefung und Weiterentwicklung,

aber sie liefern Anstöße in die richtige Richtung. Damit bietet das Buch allen an der Eisenbahn Interessierten tiefe Einblicke in das System Schiene und ihre Chancen für die Zukunft.

Das Buch erscheint im Juli 2021 im Minirex-Verlag in Luzern.
Es hat 176 Seiten und kostet voraussichtlich 27,80 Schweizer Franken oder 24,80 Euro.
ISBN: 978-3-907014-50-9.
Das Buch ist in Buchhandlungen oder direkt beim Verlag erhältlich: www.minirex.ch.

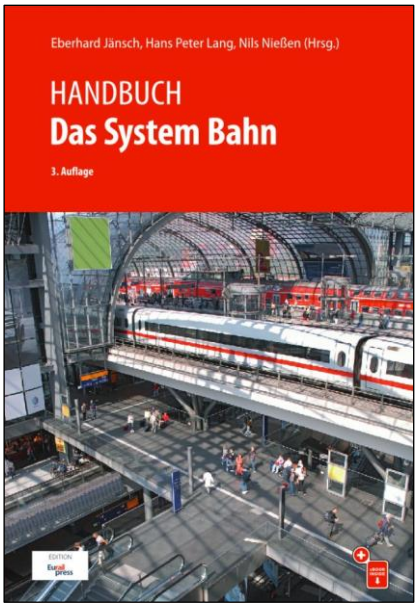
Handbuch Das System Bahn

Die grundlegende Neufassung des Handbuchs Das System Bahn informiert mit einer ganzheitlichen Systembetrachtung und hat viele hoch aktuelle Themen ergänzt. Einschließlich der Veränderungen bei der Anwendung der EU-Regularien, auch ausgelöst durch die wachsende Interoperabilität der Bahnen in der EU.

Die vorliegende 3. Auflage dieses Handbuchs gibt einen aktuellen Überblick über das System Bahn und seine Fortentwicklung — zusammengestellt durch ein interdisziplinäres Autorenteam. Behandelt werden auch:

- Technik- und Digitalstrategie der DB Systemtechnik
- Building Information Modeling (BIM)
- Sicherheit im Bahnbetrieb (CSM, Grundlagen und aktuelle Beispiele)
- HGV-Systeme weltweit
- Berg- und Seilbahnen.

Das Handbuch vermittelt allen, die mit der Entwicklung, Herstellung und dem Betrieb von Bahnsystemen befasst sind sowie jungen Ingenieurinnen



und Ingenieuren und allen an der Eisenbahn Interessierten neueste Informationen und einen Ausblick auf die Weiterentwicklung der leistungsfähigen, umwelt- und klimafreundlichen und sicheren Eisenbahn.

Das Buch ist bei PMC Media House in Hamburg erschienen.
Es hat 800 Seiten und kostet 99 Euro.
ISBN 978-3-96245-224-7.

Das enthaltene E-Book liefert die Inhalte elektronisch und mit Suchfunktion.

Das Buch ist in Buchhandlungen oder direkt beim Verlag (www.pmcmedia.com) erhältlich.

Die Eisenbahnen am Monte Ceneri

Am 4. September 2020 ist der 15,4 Kilometer lange Ceneri-Basistunnel (CBT) feierlich eröffnet worden und hat — mit dem Gotthard-Basistunnel 2016 — die Schweizer Flachbahn durch die Alpen komplettiert. Reisende fahren nun in knapp zwei Stunden von Zürich nach Lugano. Von den täglich 200 bis 250 Zügen sind über 70 Pro-

zent Güterzüge, die nun mit nur einer Lokomotive von den Nordseehäfen bis in die lombardische Tiefebene fahren können.

Die beiden profunden Eisenbahnkenner Roland Arnet und Walter Finkbohner arbeiten in dieser Neuerscheinung die 150-jährige Verkehrsgeschichte am Monte Ceneri gründlich auf und präsentieren zahlreiche Fotos und Pläne zur wechselhaften Geschichte. Das Werk beginnt mit der Planungs- und Bauphase des CBT seit 1960, ehe dann der Blick weit in die Vergangenheit zurück folgt.

Das LOKI Spezial „Die Eisenbahnen am Monte Ceneri“ hat 132 reich bebilderte Seiten und kostet 29,90 Franken / Euro. ISBN 978-3-7272-6117-6.

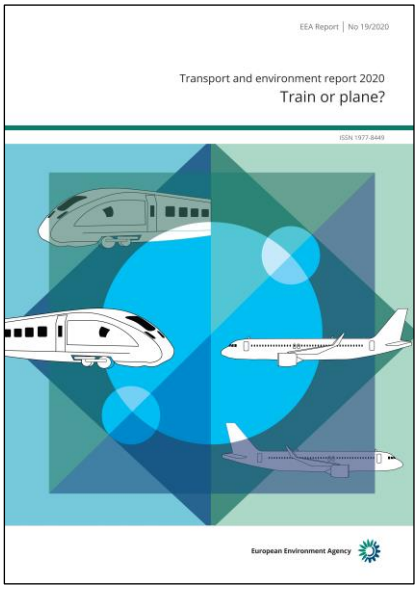
Es ist direkt beim Stämpfli-Verlag: www.staempfliverlag.com und ohne Porto- und Versandkosten erhältlich.

Verkehrs- und Umweltbericht 2020

Am 24. März 2021 veröffentlichte die Europäische Umweltagentur (European Environment Agency, kurz EEA) ihren jüngsten jährlichen Verkehrs- und Umweltbericht 2020 (Transport and Environment Reporting Mechanism, kurz TERM), der sich auch mit der Wahl des umweltverträglichsten Verkehrsmittels befasst. Hintergrund sind die Bemühungen der EU zur Umsetzung des Grünen Deals, mit dem Ziel die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 gegenüber dem Jahr 1990 um 90 Prozent zu senken.

Nach dem Bericht spielt zur Zielerreichung im Personenverkehr die Verlagerung vom Flugzeug auf die Bahn eine wichtige Rolle.

Im Jahr 2018 entfielen 25 Prozent der Treibhausgasemissionen der EU auf den Verkehrssektor. Seine Emissionen gehen in erster Linie auf den Straßenverkehr zurück (72 Prozent), während der Anteil des Seeverkehrs 14 Prozent und des Luftverkehrs 13 Prozent beträgt. Dagegen liegt der Anteil des Bahnverkehrs bei 0,4 Prozent. Neben ihrem direkten Beitrag zur globalen Erwärmung und Luftverschmutzung wurden auch Emissionen berücksichtigt, die während der Erzeugung und Übertragung der von Zügen und Flugzeugen genutzten Energie anfallen.



Der 112-seitige englische EEA Report 19/2020 „Transport and environment report 2020 : Train or Plane?“ kann heruntergeladen werden: www.eea.europa.eu.

Supplement zu den GRV-Nachrichten

Für die GRV-Nachrichten stehen regelmäßig mehr Beiträge als Druckseiten zur Verfügung. Um den Rahmen einigermaßen einzuhalten, müssen immer wieder einige bereits fertig geschriebene Artikel gelöscht werden.

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. Seit der letzten Folge der GRV-Nachrichten ist folgendes Supplement erschienen und kann von unserer Internetseite heruntergeladen werden:

121a: Fragen der GRV an die in der 19. Legislaturperiode im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien zur Bundestagswahl am 26. September 2021 und die zugehörigen Antworten (*siehe auch der Bericht im Kapitel Verkehrspolitik in Deutschland auf Seite 5*).

Personalia

Michael Pradel ist seit 1. Mai 2021 Geschäftsführer Technik der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU). Er löste **Manfred Leger** ab, der altersbedingt nach siebeneinhalb Jahren aus der Geschäftsführung der PSU ausgeschieden ist; Leger ist jetzt Senior-Experte für den Bereich Infrastrukturprojekte Region Süd der DB Netz AG.

Die SBB führt ab sofort den Personenverkehr in zwei Divisionen: Markt und Produktion. **Véronique Stephan** übernahm die Leitung der Division „Markt Personenverkehr“ am 1. Juni 2021. **Linus Looser** leitet die Division „Produktion Personenverkehr“ seit 1. Mai 2021. Beide sind vom SBB Verwaltungsrat als Konzernleitungsmitglieder ernannt worden. Sie folgen auf **Toni Häne**, seit 2018 Leiter Personenverkehr, der Ende April aus Altersgründen die Leitung abgab. Stephan war bisher Marketing-Vorständin des elsässischen Kunststoff-Unternehmens Corplex. Looser war bisher Leiter Bahnproduktion und Mitglied der Geschäftsleitung Personenverkehr.

Für das vor zwei Jahren in Dresden als Ressortforschungseinrichtung des Bundes gegründete „Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (DZSF)“ wurde ein Wissenschaftlicher Beirat berufen. Dieser traf sich am 20. Mai 2021 virtuell zu seiner konstituierenden Sitzung. Die neun Mitglieder sind renommierte Vertreterinnen und

Vertreter von Hochschulen und Forschungseinrichtungen und decken mit ihrer fachlichen Expertise alle Forschungsfelder des DZSF ab. Folgende Mitglieder wurden vom Eisenbahn-Bundesamt in den Wissenschaftlichen Beirat des DZSF berufen:

- Professorin **Dr.-Ing. Christine Ahrend**, Technische Universität Berlin, Lehrstuhl für Integrierte Verkehrsplanung am Institut für Land- und Seeverkehr (ILS); Vizepräsidentin für Forschung, Berufungsstrategie und Transfer.
- Professor **Dr.-Ing. Martin Cichon**, Technische Hochschule Nürnberg, Leiter des Instituts für Fahrzeugtechnik (IFZN); Sprecher des Forums der Hochschulprofessuren des Bahnwesens (FHB).
- Professor **Dr. Felix Ekardt**, Universität Rostock, Professur für Öffentliches Recht und Rechtsphilosophie; Gründer und Leiter der Forschungsstelle Nachhaltigkeit und Klimapolitik, Leipzig und Berlin.
- Professorin **Dr.-Ing. Ulrike Meyer**, RWTH Aachen University, Leiterin des Lehr- und Forschungsgebietes Informatik, IT-Sicherheit.
- Professor **Dr.-Ing. Christian Schindler**, RWTH Aachen University, Direktor des Instituts für Schienenfahrzeuge und Transportsysteme (IFS); Sprecher der Vereinigung der Universitätsprofessuren des Eisenbahnwesens (VUE).
- Professorin **Dr. Martina Schraudner**, TU Berlin, Professur für Gender und Diversity in der Technik und Produktentwicklung am Institut für Maschinenkonstruktion und Systemtechnik (IMS); Leiterin des Fraunhofer Centers for Responsible Research and Innovation (CeRRI) am Fraunhofer IAO; Mitglied im Vorstand der acatech — Deutsche Akademie der Technikwissenschaften e.V.
- Professor **Dr. Wolfgang Schulz**, Zeppelin Universität gGmbH Friedrichshafen, Lehrstuhl für Mobilität, Handel und Logistik.
- Professorin **Dr.-Ing. Katharina Seifert**, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Direktorin des Instituts für Verkehrssystemtechnik, Berlin und Braunschweig.
- Professor **Dr.-Ing. Thomas Siefer**, Technische Universität Braunschweig¸ Leiter des Instituts für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE).

Am 27. Mai 2021 informierte die SBB, dass der seit 2017 tätige Finanzvorstand und Mitglied der Konzernleitung **Christoph Hammer** seine Aufgabe auf eigenen Wunsch im Verlauf der nächsten Monate abgibt. Die Suche nach seiner Nachfolge wurde eingeleitet.

Dr. Daniela Gerd tom Markotten ist ab 15. September 2021 Vorständin für Digitalisierung und Technik der Deutschen Bahn AG. Gerd tom Markotten war von 2003 bis 2017 bei der Daimler AG beschäftigt, bevor sie 2017 Chefin der Mobilitätsplattform Moovel, einem Gemeinschaftsprojekt der Unternehmen BMW und Daimler, wurde. Mitte 2020 gründete sie das auf Videokonferenzen spezialisierte Start-up Iuhhoo.

Thorsten Harder wird zur Jahreswende 2021 / 2022 technischer Vorstand der Bremer Straßenbahn AG. Er folgt auf **Matthias Zimmermann**, der diese Funktion seit November 2020 interimistisch innehat. Harder ist derzeit Geschäftsführer Produktion und Technik der zum DB-Konzern gehörenden S-Bahn Hamburg GmbH.

Der Vertrag mit **Michaela Huber**, Vorständin der ÖBB-Personenverkehr AG, läuft zum Jahresende 2021 aus. Die ÖBB haben eine neue Vorstandsposition für „Geschäftsentwicklung und Markt“ ausgeschrieben.

Gottfried Eymer übernimmt zum Jahresbeginn 2022 den Bereich Markt und Vertrieb im Vorstand der ÖBB Rail Cargo Group. Eymer ist derzeit Geschäftsführer der französischen DB-Tochter Euro Cargo Rail. Er folgt auf **Thomas Kargl**, dessen Vertrag zum Jahresende 2021 ausläuft und der sich danach anderen Aufgaben widmet.

>>

† Nachruf auf Professor Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Gerhard Heimerl

Von Dr.-Ing. Gunther Ellwanger

Gerhard Heimerl ist am 2. Juni 2021 im Alter von 87 Jahren verstorben. Von 1973 bis 2000 leitete er das Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart und gilt als Vater der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm mit dem Projekt Stuttgart 21.

Nach dem Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Hochschule (TH) München trat Gerhard Heimerl 1958 in den Dienst der Deutschen Bundesbahn. 1961 kam er erstmals an die TH Stuttgart, und zwar als Lehrstuhlassistent bei Professor Dr.-Ing. Walther Lambert. Nach Tätigkeiten in drei Bundesbahndirektionen, beim Bundesverkehrsministerium in Bonn sowie bei der Bundesbahnzentrale in Frankfurt am Main, wurde Gerhard Heimerl 1973 an die Universität Stuttgart als Nachfolger von Lambert berufen und fungierte auch als Direktor des Verkehrswissenschaftlichen Instituts.

Entsprechend der Tradition des Instituts verknüpfte Gerhard Heimerl immer in besonderer Weise Technik und Ökonomie. Seine Schwerpunkte waren der öffentliche Personennahverkehr mit der Verkehrswirtschaft und Bewertungsverfahren als Basis von Investitionsentscheidungen. Die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV“ ist untrennbar mit seinem Namen verbunden. Auch der S-Bahn-Tunnel zwischen der Stuttgarter Innenstadt und der Universität in Stuttgart-Vaihingen geht auf ihn zurück.

Seit Jahrzehnten kenne und schätze ich Gerhard Heimerl sehr, mit dem ich mich auch über „sein“ Bahnprojekt Stuttgart – Ulm intensiv ausgetauscht habe. Bis in die jüngste Vergangenheit sind wir uns immer wieder bei Veranstaltungen des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm und der Bezirksvereinigung Württemberg der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft DVWG begegnet.

Ich vermisse Gerhard Heimerl und werde ihn als besonderes Vorbild in Erinnerung behalten, und spreche seinen Angehörigen mein Mitgefühl aus.

Judith Engel wird zum Jahresanfang 2022 Vorständin für Infrastrukturanlagenbereitstellung der ÖBB-Infrastruktur mit den Schwerpunkten Neu- und Ausbau von Bahninfrastruktur sowie Instandsetzung und Wartung der Anlagen. Engel leitet aktuell die Verkehrssektion im Klimaschutzministerium (BMK). Im Lauf ihrer Karriere hat sie zahlreiche große Bauprojekte geführt, unter anderem bei den ÖBB als Projektleiterin für Planung und Bau des Hauptbahnhofs Wien. Sie übernimmt die Aufgabe von **Franz Bauer**, der zum Jahresende 2021 in Pension geht.

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.

Die aktuelle Ausgabe finden Sie unter www.grv-ev.de/grvn/ma/grvn121b.pdf.

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 für die Kapitel Europäische Verkehrspolitik, Nachhaltigkeit, Infrastrukturprojekte, Innovationen, Veranstaltungen, Literatur sowie Korrespondent für Veranstaltungen in der Schweiz:
Dr.-Ing. Gunther Ellwanger (ge)
Vorsitzender der GRV
Mattenweg 12
D-79856 Hinterzarten
Tel. +49 7652 919009
gunther.ellwanger@grv-nachrichten.de.

Redaktion für die übrigen Kapitel, Verantwortlicher im Sinne des Presserechts und **Lektorat**:
Wolfgang Dietrich Mann (wdm)
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: ICE 4 Nr. 9018 „Freistaat Bayern“ hat am 30. Juni 2020 gerade den Startbahnhof Interlaken Ost verlassen und überquert im Stadtgebiet von Interlaken bereits das zweite Mal die Aare; als ICE 376 fährt der Zug über Bern, Basel, Frankfurt am Main und Hannover nach Hamburg-Altona;
Foto: Robertus Laan / Jungfrau Tours AG.

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 Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau
Abteilungsleiter Technik
Schlachthofstraße 12
D-08058 Zwickau
Tel. +49 375 316-4411
steffen.schranil@svz-nahverkehr.de.

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 10. Juni 2021. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

Bitte teilen Sie es uns mit, wenn sich Ihre Adresse geändert hat:
- an GRV, Postfach 101403, 45014 Essen,
- per Fax +49 234 5465180 oder
- Mail an versand@grv-nachrichten.de.

Mitglieder des Vereins GdI — AdI melden ihre Adressänderungen bitte an info@gdi-adi.ch.

Auf der Internetseite www.grv-nachrichten.de finden Sie alle bisherigen Folgen der GRV-Nachrichten, ab Folge 76 sind dort Bilder und Grafiken in der Regel farbig dargestellt (bis Folge 75 handelt es sich um eingescannte Hefte). **Auf dieser Internetseite haben Sie zusätzlich einige nützliche Suchfunktionen** (ab Folge 107, vorige Folgen sind noch im Aufbau).

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

Die nächste Folge der GRV-Nachrichten erscheint voraussichtlich im November 2021.

Die GRV-Nachrichten werden über Anzeigen, Beiträge der GRV-Mitglieder und Spenden finanziert. **Es würde uns sehr freuen, wenn auch Sie uns mit einer Spende unterstützen würden.** Die Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. ist als gemeinnützig anerkannt und nach dem Freistellungsbescheid des Finanzamtes Freiburg-Land (Steuernummer 07034/06351) vom 18.10.2019 für den letzten Veranlagungszeitraum 2016 bis 2018 nach § 5 Abs. 1 Nr. 9 des Körperschaftsteuergesetzes von der Körperschaftsteuer und nach § 3 Nr. 6 des Gewerbesteuergesetzes von der Gewerbesteuer befreit. Wir versenden (sofern wir Ihre Adresse kennen — bitte gegebenenfalls mitteilen) bei Spenden ab 20 Euro unaufgefordert eine Spendenbestätigung für das Finanzamt.

Unsere Bankverbindung lautet:
IBAN = DE47 3005 0110 0045 0046 52
BIC = DUSSDEDDXXX
Verwendungszweck: „steuerbegünstigte Spende für verkehrswissenschaftliche Arbeiten“.

Wenn Sie Bankgeschäfte mit dem Smartphone tätigen, können Sie die Daten direkt einscannen

Die GRV speichert Name und Adresse von verkehrspolitisch interessierten Personen gemäß DSGVO Art. 6 Abs. 1 Buchst. f.

Die Daten werden ausschließlich für die Zusendung von verkehrspolitischen Informationen (insbesondere der GRV-Nachrichten) sowie fallweise für die Zusendung von Zuwendungsbestätigungen gemäß §10b EStG in Verbindung mit §50 EStDV verwendet.

Die Daten werden auch an Versanddienstleister für den alleinigen Zweck der Verteilung der GRV-Nachrichten weitergegeben. Darüber hinaus erfolgt keine Datenweitergabe an Dritte.

Privatpersonen, die mit der Speicherung ihrer Daten nicht einverstanden sind, können sich jederzeit aus dem Verteiler streichen lassen durch formlose Mitteilung an:
- GRV, Postfach 101403, D-45014 Essen,
- per Fax +49 234 5465180 oder
- Mail an versand@grv-nachrichten.de.

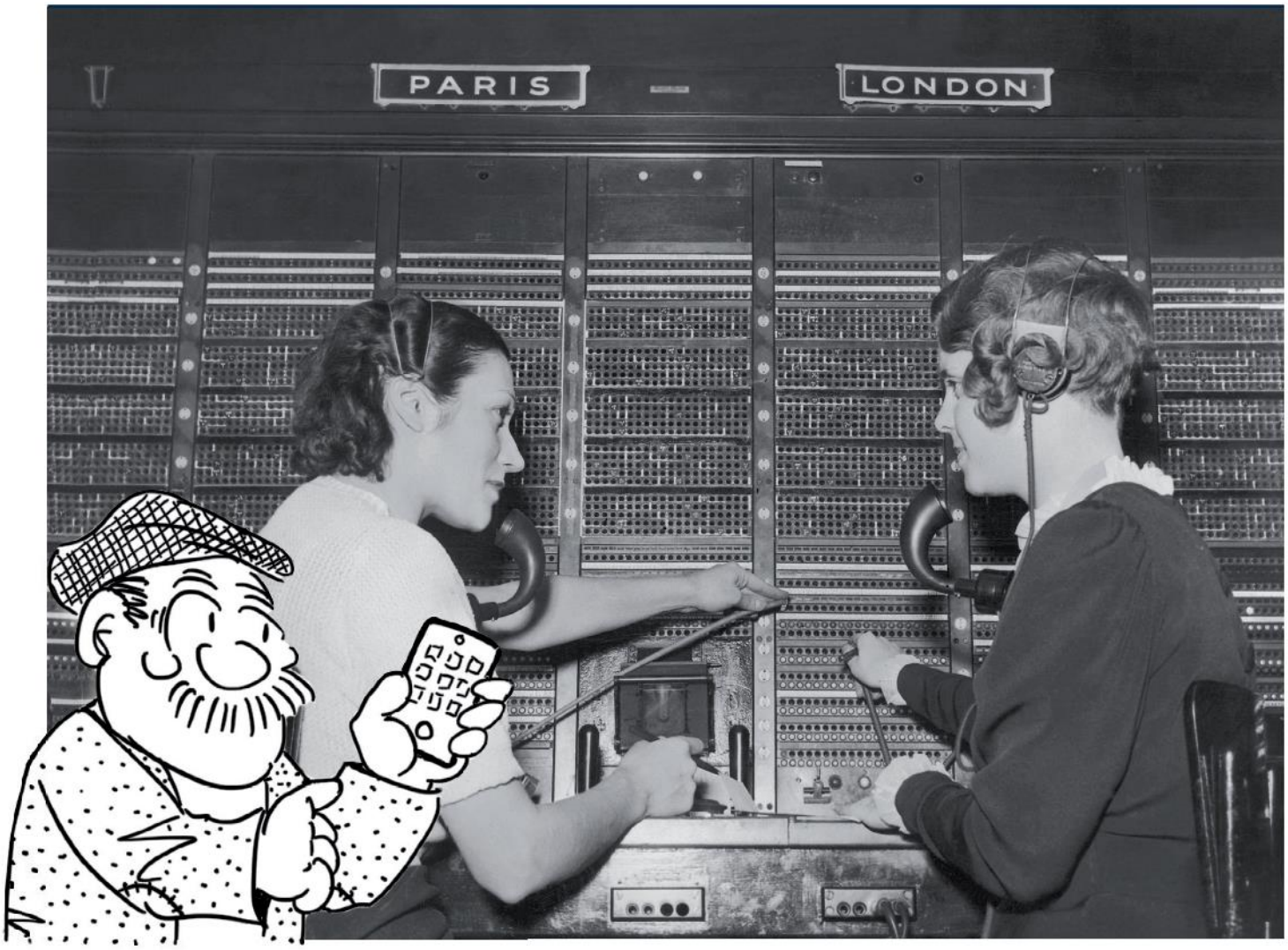
SCHWEIZER QUALITÄT AUF GANZER LINIE

Oberleitungsmontage auf der neuen Kattwyk-Hubbrücke in Hamburg durch unser Team der Niederlassung Berlin.

Seit fast 100 Jahren entwickeln, planen, bauen und unterhalten wir Fahrleitungssysteme. Unsere Erfahrung macht vieles möglich: Sie benötigen individuelle Lösungen in einem Spezialgebiet der Fahrleitungstechnik? Wir überzeugen Sie auf ganzer Linie.

Furrer + Frey AG, Thunstrasse 35, Postfach 182
CH-3005 Bern 6, +41 31 357 61 11, furrerfrey.ch

Furrer + Frey
baut Fahrleitungen



Dieses Telefon hat einfach zu viele Mängel, als dass man es für Zwecke der Kommunikation einsetzen könnte. Das Gerät ist wertlos für uns.

Ein frühes (1876) internes Papier der Western Union zum Thema Telefon

Telefone sind für unsere Kommunikation heute unverzichtbar. Allein 3,5 Milliarden Smartphones werden weltweit genutzt, 2023 werden es schon 4,1 Milliarden sein. In Verbindung mit dem Internet sind Smartphones heute leistungsfähige, mobile Computer, die unabhängig von Zeit- und Ländergrenzen funktionieren. Unternehmen der Telekommunikation gehören längst zur elementaren Infrastruktur.

Wir nutzen digitale Technik für passgenaue Software zur Reisendenerfassung im ÖPNV. Unsere mobilen Teams erheben die Daten direkt vor Ort in Bus und Bahn und übertragen sie in Echtzeit mit eigens entwickelten Apps. Wir analysieren sie und leiten daraus Empfehlungen für die Einnahmeaufteilung und die qualitative Optimierung der Verkehrssysteme ab. So arbeiten wir mit an der Verkehrswende für mehr Klimaschutz: durch die Verbindung klassischer Erhebungsmethoden mit smarter Kommunikationstechnologie.